

El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX

*The Philippines' Turn towards Asia
at the Cusp of the 18th and 19th Centuries*

María Dolores Elizalde
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Instituto de Historia
<http://orcid.org/0000-0001-7650-5521>
lola.elizalde@cchs.csic.es

Recibido: 23/01/2019; Revisado: 27/10/2019; Aceptado: 29/11/2019

Resumen

El archipiélago filipino estuvo integrado en el imperio español durante 333 años, de 1565 a 1898. En los dos siglos primeros bajo administración española, Filipinas permaneció vinculada al virreinato de Nueva España y tuvo una importante proyección transpacífica. Sin embargo, en el filo entre los siglos XVIII y XIX se produjo un progresivo viraje de Filipinas hacia Asia, abriéndose a nuevas rutas de comunicación, corrientes comerciales y conexiones con puertos asiáticos que despuntaban en el Océano Índico y en el Mar de China. En este artículo se analizan, a partir de bibliografía especializada y fuentes de archivos, las causas y consecuencias de ese viraje de Filipinas hacia Asia en el período 1780-1860.

Palabras clave: Filipinas en los siglos XVIII-XIX, Imperio español, Manila, Asia, Economía filipina.

Abstract

The Philippine archipelago was part of the Spanish empire for 333 years, from 1565 to 1898. In the first two centuries under Spanish administration, the Philippines remained linked to the Viceroyalty of New Spain and had an important transpacific range. However, as the 18th century gave way to the 19th, the Philippines gradually turned towards Asia, opening up new communication routes, trade flows and connections with Asian ports that were emerging in the Indian Ocean and the China Seas. Based on a specialized bibliography and archival sources, this paper analyses the causes and consequences of this Philippine shift towards Asia during the period of 1780 to 1860.

Keywords: 18th-19th Century Philippines, Spanish Empire, Manila, Asia, Philippine Economy.

1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo centra su interés en el cambio geoestratégico experimentado por Filipinas en las últimas décadas del siglo XVIII y primeras del XIX. En esos años decisivos, se modificó la proyección transpacífica que había tenido la economía

filipina en las centurias anteriores, articulada en torno a los intercambios de productos asiáticos, llevados a Manila por juncos chinos, por plata americana, transportada hasta esta ciudad por el Galeón anual que unía Nueva España con Filipinas. El archipiélago se inclinó, así, a partir de esa época, hacia nuevas iniciativas comerciales orientadas hacia el Índico, el mar de la China y los principales puertos asiáticos.

Esta crucial circunstancia se vio espoleada por varios factores: la apertura de nuevas posibilidades de comunicación a través del Índico, tradicionalmente vedado a los españoles; el desarrollo de nuevos negocios en este océano; el desplazamiento comercial desde el golfo de Bengala hacia Cantón; el fin del monopolio del Galeón de Manila en el comercio con Asia y en los contactos entre Filipinas y la Península; y la decisión de abrir Filipinas al tráfico internacional para aprovechar tanto las nuevas oportunidades que abrían esas dinámicas comerciales, como la demanda de productos tropicales que podían cultivarse en el archipiélago, lo cual exigía una nueva política encaminada a favorecer la exportación de los productos isleños.

Esos cambios en la orientación de la economía filipina, ese viraje hacia Asia, estuvieron acompañados por importantes transformaciones políticas, sociales e internacionales que cambiaron la evolución de Filipinas y su papel dentro del imperio español, tal como se manifestaría a lo largo del siglo XIX. Sin embargo, ese tránsito entre dos modelos diferentes en Filipinas no ha recibido la atención que merece, en especial si se enmarca en las dinámicas de la historia global, que permiten entender con mayor profundidad lo sucedido y el papel del archipiélago en los cambios que entonces se estaban produciendo en Asia y el Pacífico. En los últimos años, ha aumentado sin embargo el interés por esta temática.

Impulsados, probablemente, por la importante bibliografía internacional que ha estudiado la transformación vivida en el espacio comprendido entre el oeste del subcontinente indio y China desde mediados del siglo XVIII a mediados del XIX (Bayly, Tarling, Cheong, Van Dyke, Dermigny, Quiason, Blussé, Reid, Greenberg y Legarda, entre otros muchos autores) y por la escasez de trabajos que expliquen la participación española en ese proceso, los historiadores españoles han comenzado a replantear el auge de las travesías marítimas a través del Índico frente a las tradicionales rutas transpacíficas, así como la apertura de la comunicación directa entre la Península y Filipinas (Martínez Shaw y Alfonso Mola); han iniciado una revisión del papel desempeñado por la Real Compañía de Filipinas, estudiada hace muchos años por Lourdes Díaz-Trechuelo, pero necesitada de una actualización y mayor profundización (Fradera, Martínez Shaw y Alfonso Mola, Permanyer, Pérez-Lecha); han comenzado a insistir en la participación española en los negocios establecidos en el Índico y en el mar de la China en esos años (Fradera, Delgado, Permanyer, Rodrigo, Elizalde...); han revisado la acción consular en el área (Martínez, Luque, Huetz de Lemp, Elizalde); y han estudiado con mayor profundidad las transformaciones ocurridas en Filipinas en aquella época que hicieron posible ese cambio de proyección y su integración en las nuevas dinámicas que afectaban al sudeste asiático y al mar de China (Alonso, Fradera, Delgado, Llobet, Huetz de Lemp, Elizalde, Sánchez...).

En esa línea, en este artículo, en el que se avanzan resultados preliminares de una investigación en curso dentro del proyecto IMERLIB,¹ se analizan las

1 Proyecto IMERLIB: Imperialismo, mercantilismo, liberalismo. Las experiencias española y francesa de acceso a los mercados extra-europeos (años 1770-años 1890), Casa de Velázquez-ÚPF, dirigido por Xavier Huetz de Lemp y Martín Rodrigo.

transformaciones vividas en Filipinas en el filo de los siglos XVIII y XIX, así como el cambio producido en la economía de las islas, incidiendo en el progresivo final de los monopolios, en la apertura del archipiélago al exterior, y en el desarrollo de nuevos negocios con Asia, a través de diferentes elementos: alianzas comerciales entre empresas internacionales y socios locales; desarrollo de compañías navieras con banderas de conveniencia; exportación de productos como el arroz, el azúcar, el abacá o el tabaco; participación en negocios relacionados con el opio o el tráfico de coolies; etc. Mucho de ello se contempla a través de documentación británica, el país con mayores intereses económicos en Filipinas en aquella época. De tal forma, se demostrará que Filipinas no fue un archipiélago atrasado, desconectado y desatendido, tal como tantas veces ha mantenido la historiografía, ni ligado solo al Galeón de Manila, como parece desprenderse de los avances historiográficos de los últimos años, sino un espacio plenamente integrado, con sus luces y sus sombras, en las dinámicas que en aquella época se estaban desarrollando en aquel ámbito: un archipiélago, en suma, que en aquel momento pasó de tener una proyección transpacífica muy notable a orientarse hacia una mayor comunicación e intercambio con Asia.²

2. LAS FILIPINAS TRANSPACÍFICAS

Filipinas es un archipiélago situado en el océano Pacífico, pero integrado en el continente asiático. Desde los primeros siglos, estuvo incorporado a dinámicas que afectaban a Asia, y mantuvo relaciones con China, Japón, India y las islas del sur y del sudeste asiático. Al llegar los españoles a Filipinas, en el proceso de exploración de nuevas rutas hacia las Indias Orientales –cruzando el Pacífico desde el continente americano–, y al decidir establecerse en aquellas islas como plataforma desde la que introducirse en Asia, se dirigieron a Manila porque era ya un lugar de encuentro entre comerciantes chinos, japoneses, musulmanes del sur del archipiélago y otras islas cercanas, y mercaderes de alguna otra procedencia, que mantenían a la población de las islas en contacto con las incipientes redes comerciales que operaban en aquel ámbito.

Una vez afirmada y reconocida la soberanía española sobre el archipiélago, se decidió que Filipinas se integrara en la Monarquía hispánica como un territorio más de la Corona, vinculado administrativamente al virreinato de Nueva España. Se desarrolló una administración colonial mínima, compuesta por militares y funcionarios, que se asentaron en la ciudad amurallada de Manila y delegaron buena parte de sus funciones en el resto del archipiélago a los encomenderos, las órdenes religiosas y las autoridades indígenas filipinas, aunque con el paso de los años la administración se fue sofisticando y haciéndose más compleja y los delegados provinciales de distinta condición cobraron mayor importancia. En esa primera época, el tránsito de personas, cargos, ayuda económica, efectos, alimentos, ideas e influencias entre Nueva España –y en menor medida otros virreinos americanos– y Filipinas fue una constante que otorgó al archipiélago de una importante dimensión transpacífica.

Después de ensayar diferentes modelos políticos y económicos, Filipinas acabó por encontrar su encaje dentro del imperio español gracias al Galeón de

² La autora de este trabajo quiere agradecer los informes de los excelentes revisores de los que ha gozado, que le han aportado puntualizaciones muy útiles que ha procurado seguir con rigor.

Manila. Era un mecanismo ideado en principio para unir Filipinas con los centros de poder americanos al menos una vez al año, permitiendo así que llegaran a las islas instrucciones, noticias, personal, sueldos y artículos necesarios para la permanencia y el buen gobierno de los españoles en el archipiélago filipino. Sin embargo, las autoridades coloniales pronto se dieron cuenta de que aquellos barcos que atravesaban el Pacífico de forma periódica podían transformarse también en una ruta comercial que permitiera el intercambio de productos asiáticos de gran valor, muy demandados en los mercados internacionales, y llevados hasta Manila por los juncos chinos autorizados a tal labor, por plata americana, muy valorada por la economía china, basada en este metal. Se inauguró así un sistema comercial de más de dos siglos de duración que transformó a Filipinas en una economía de intermediación entre Asia, América y Europa, y dotó al archipiélago filipino de una nueva significación dentro de la Monarquía hispánica y dentro de los circuitos comerciales globales (SCHURZ, 1939; YUSTE, 1984; LEGARDA, 1999; ALONSO, 2009; MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2002 y 2013; BERNABÉU y MARTÍNEZ SHAW, 2013; GIRÁLDEZ, 2015).

En torno al Galeón y a los intercambios transpacíficos –apoyados por la economía isleña, que fue capaz de proporcionar la infraestructura necesaria para que todo el sistema funcionara– se articuló una economía muy reglamentada, que benefició grandemente a los comerciantes implicados –poseedores de boletas, prestamistas que financiaban las operaciones, suministradores de pertrechos, armadores, etc.–, mayormente hispanos residentes en Filipinas, los únicos que teóricamente podían participar en ese tráfico, y también a los comerciantes y almaceneros que en Nueva España se encargaban de la venta y distribución de los productos llegados. A través del eje Manila-Acapulco se formaron así florecientes empresas mercantiles transpacíficas cuyos miembros estaban ligados por intereses económicos que a menudo derivaron en vínculos de parentesco y compadrazgo. Era frecuente la estancia de unos y otros en la ciudad de México o en Manila, a fin de alcanzar los requisitos exigidos para participar en dicho tráfico comercial, o para actuar como agentes mercantiles, comisionistas, consignatarios, encomenderos de mercancías y demás figuras implicadas en los intercambios. El Galeón de Manila proporcionó, además, derechos arancelarios que contribuyeron al sostenimiento de la administración colonial durante un largo período. Dio también una nueva prosperidad e interés a la colonia y un nuevo sentido a Filipinas dentro del Imperio español, y potenció la inserción del archipiélago en el tráfico internacional y su incorporación a la economía mundo (YUSTE, 2007, 2017 y 2018; BONALIAN, 2012 y 2014; ELIZALDE, 2018b).

La suma de esas circunstancias, esto es, la vinculación administrativa de Filipinas a Nueva España, el intenso flujo de intercambios de todo tipo entre América y Filipinas –y en cierta medida del resto de Asia a través de Manila–, la movilidad de personas entre ambas orillas del Pacífico y el funcionamiento del Galeón que unía Manila con Acapulco –y desde ambas bases con el resto del mundo– dotó a Filipinas de una importante impronta transpacífica en los primeros siglos de colonización española.

Ello no quiere decir que Filipinas viviera de espaldas a Asia, ni mucho menos. Estas islas fueron cruciales para las diversas iniciativas emprendidas en aquel continente. Desde allí se mantuvieron relaciones comerciales con China, India, Persia, Ceilán o las Molucas. Se enviaron embajadas diplomáticas a Japón, Siam y otros destinos. Se produjeron intervenciones militares en Camboya o en

Formosa. Se desarrollaron diversos esfuerzos evangelizadores en China y Japón. Se realizaron expediciones científicas. Se ampliaron los saberes y los contactos con otros pueblos y culturas. Además, la unión de las dos Coronas permitió la defensa conjunta de los intereses de españoles y portugueses en aquel ámbito, especialmente frente al avance de los holandeses. Y, sin embargo, pese a ello, en los siglos XVI y XVII primó la proyección transpacífica que caracterizó la administración española de Filipinas en aquella primera época.

3. CAMBIO DE HORIZONTE: LAS REFORMAS BORBÓNICAS Y LA APERTURA DE NUEVAS RUTAS Y NEGOCIOS POR EL ÍNDICO Y EL MAR DE CHINA

Desde mediados del siglo XVII, los gobernadores generales de Filipinas, alarmados por los frecuentes conflictos suscitados entre los delegados provinciales, las autoridades locales, las órdenes religiosas y la población filipina, comenzaron a plantear la conveniencia de cambiar la organización de las provincias y de los municipios. Para ello elaboraron sucesivas ordenanzas de buen gobierno, con objeto de mejorar la administración, articular de forma más consistente la sociedad colonial, y acabar con las malas prácticas. Encontraron, no obstante, grandes resistencias para la aplicación y desarrollo de una nueva normativa y un modo de operar diferente, que acababa con privilegios que habían gozado determinados grupos de población.

Sin embargo, en el siglo XVIII, se hizo evidente que la administración de Filipinas a través de encomiendas, alcaldes mayores, gobernadorcillos y órdenes religiosas conllevaba una excesiva delegación de poderes, y con frecuencia daba lugar a abusos y a que buena parte de los impuestos y de las prestaciones de los filipinos no llegaran a la Corona, lo cual perjudicaba los intereses metropolitanos. Junto a ello, las nuevas circunstancias internacionales aconsejaron reforzar las defensas de Filipinas frente a las ambiciones británicas, –recordemos que en 1762 los ingleses invadieron Manila, y también La Habana, en el marco de la guerra de los Siete Años–. La toma de Manila evidenció la debilidad de la posición española en el Pacífico. Además, durante la invasión, los españoles tuvieron que enfrentarse a la colaboración que la colonia china y parte del clero secular prestaron a los ingleses, y a un levantamiento campesino en las llanuras arroceras de Luzón. La suma de esas circunstancias demostró que era imprescindible acometer reformas urgentes en el archipiélago, y más en el tiempo de la Ilustración y del reformismo borbónico.

Las reformas adoptadas en las últimas décadas del siglo XVIII tuvieron una importante dimensión política, económica, militar y municipal, y provocaron cambios relevantes en el archipiélago (FRADERA, 1999 y 2005). En este texto, quiero, sin embargo, resaltar sobre todo que esas medidas, sin cerrar la vía tradicional del Galeón de Manila, favorecieron el viraje de Filipinas hacia Asia porque permitieron la apertura de una nueva ruta de comunicaciones entre España y el archipiélago a través de la vía que rodeaba el cabo de Nueva Esperanza y atravesaba el océano Índico. Rompieron así el monopolio que el Galeón transpacífico había tenido en el comercio con Filipinas, y crearon una compañía privilegiada, la Real Compañía de Filipinas, con objeto de fomentar la agricultura de las islas y desarrollar, por primera vez, el contacto directo entre Filipinas y la Península, lo cual favoreció el establecimiento de nuevas relaciones comerciales en el ámbito asiático.

Esa senda se inició en las décadas de 1720 y 1730, cuando las autoridades españolas, incitadas por algunos comerciantes de las islas, se plantearon la posibilidad de abrir una vía alternativa, y en cierta medida complementaria, al comercio del Galeón de Manila, que uniera Filipinas con la Península a través del Índico. Ello implicaba cuestionar la pertinencia del mantenimiento de determinadas cláusulas de los tratados de Tordesillas, Münster y Utrecht, y reivindicar los derechos de los españoles a navegar por mares que ya eran considerados como libres y abiertos. Tal opción encontró, no obstante, la resistencia de Holanda y de Gran Bretaña, que se mostraron dispuestas a defender los privilegios que habían adquirido en aquel ámbito (MARTÍNEZ SHAW, 2007; MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2013).

Aun así, se estudió la creación de una compañía que fomentara el comercio directo entre Filipinas y la metrópoli y, en 1732, cuatro comerciantes residentes en Cádiz –ciudad que desde 1717 era el único puerto autorizado para el comercio colonial– obtuvieron licencia por diez años para enviar buques directamente a Manila, aunque el proyecto no terminó de cuajar y quedó como una posibilidad aún no suficientemente madurada. Lo mismo ocurrió con otras propuestas esbozadas en el mismo sentido en aquellos años (MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2013; DÍAZ-TRECHUELO 1965; PERMANYER 2018a; CASTELLANOS, 2006).

En 1757 el Consejo de Indias refrendó el derecho de los españoles a navegar por el área de las Molucas, lo cual abrió la puerta al desarrollo de nuevas proyecciones por el área. Se aprobó primero, en 1765, que los barcos de la Armada utilizaran la ruta del cabo de Buena Esperanza y del Índico en sus travesías entre Cádiz y Manila. A continuación, se autorizó a que, a partir de 1776, los buques de guerra llevaran cargas de particulares. El primero en hacerlo fue *El Buen Consejo*, que llegó a Manila directamente desde Cádiz en ese mismo año, siendo recibido con hostilidad por los comerciantes del Galeón, preocupados por la posible competencia. A pesar de ello, los buques de la Armada seguirían realizando la ruta Cádiz-Manila durante dos décadas más (MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2013 y 2014; JURADO, 2016).

En los años siguientes, serían compañías particulares las que tratarían de proseguir el comercio directo entre la Península y Filipinas, caso de la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid –que llegó a crear factorías en Manila y Cantón– y de la empresa gaditana Ustáriz, San Ginés y C^a., sin que alcanzaran grandes éxitos en sus propósitos (CAPELLA y MATILLA TASCÓN, 1957; DÍAZ-TRECHUELO, 1865; RUIZ RIVERA, 1976; LEGARDA, 1999; HERRERO GIL, 2013; ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2013).

En 1785, auspiciada como hemos visto por las reformas borbónicas, se creó la Real Compañía de Filipinas con el doble propósito de potenciar el comercio directo entre Cádiz y Manila por el cabo de Buena Esperanza y de fomentar la agricultura y la industria filipina. Para conseguir tales fines, se concedió a la nueva compañía el monopolio del tráfico comercial de Filipinas a través de la ruta del Índico, promoviendo el comercio directo con India, a través de una factoría creada en Calcuta, y con China, por medio de otra factoría establecida en Cantón; se permitió, además, que sus barcos importaran directamente a la Península tejidos y manufacturas chinas, indias y japonesas; se decidió invertir un cuarenta por ciento de los beneficios de la compañía en el fomento de la agricultura filipina a fin de obtener productos de gran demanda en los mercados europeos; se eximió del pago de derechos de aduana a los productos filipinos que llegaran a la Península;

y se autorizó que la compañía pudiera operar en los puertos de América del Sur, siguiendo la ruta del cabo de Hornos y pudiendo entrar en El Callao, Montevideo, Buenos Aires y otros puertos continentales, exceptuando Acapulco, reservado para el Galeón. Esta última circunstancia implicó la aparición de un competidor para la ruta comercial entre Manila y Acapulco, aunque se cuidó mucho que ambas alternativas transpacíficas, la del Galeón y la de la Real Compañía de Filipinas, tuvieran condiciones muy distintas para evitar problemas entre ambas. De tal forma, la Real Compañía de Filipinas potenció de modo decisivo no solo el comercio del archipiélago a través del Índico, sino también la incorporación española a dinámicas comerciales intra-asiáticas con las que los comerciantes de Manila todavía tenían poca relación directa. En los primeros años, la Compañía consiguió grandes beneficios y coadyuvó a un nuevo impulso de la economía filipina. Sin embargo, su evolución se vio dificultada por un conjunto de razones que acabaron llevándola a la bancarrota, tales como las sumas que tuvo que aportar a la Corona para distintos conflictos bélicos; los préstamos concedidos a los agricultores filipinos; la incertidumbre del tráfico transpacífico en los tiempos de la invasión napoleónica y las primeras independencias americanas; una mala gestión de sus agentes y una excesiva dedicación de los mismos a sus negocios particulares; y la creciente liberalización del comercio filipino que multiplicó la participación en el mismo de compañías particulares. En los años 1820 la crisis de la Real Compañía de Filipinas se hizo evidente, por lo que en 1821 cerró su factoría en Cantón, y en 1827 la de Calcuta (DÍAZ-TRECHUELO, 1965; FRADERA, 1999b; LEGARDA, 1999; ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2013; PERMANYER, 2012, 2018a, 2018b).

El final de la Real Compañía de Filipinas no implicó, sin embargo, el declive de la participación filipina en el comercio regional, sino todo lo contrario, gracias a diversas iniciativas que se habían iniciado de forma paralela al desarrollo de la compañía privilegiada. Por una parte, si bien en las primeras décadas del funcionamiento de la ruta comercial impulsada por el Galeón de Manila la mayoría de los productos asiáticos que se transportaban a Nueva España se compraban a los juncos chinos que los llevaban hasta Manila, a fines del siglo XVII se iniciaron nuevas dinámicas comerciales. Tras la afirmación de las actividades de la Compañía Británica de las Indias Orientales en Bengala, Madrás, Calcuta, Macao y Cantón, y la consolidación de las operaciones de la Compañía Francesa de las Indias Orientales en Mahé, Pondicherry y otros puertos asiáticos, comerciantes británicos, franceses y de diversos países europeos se interesaron por las oportunidades de negocio que ofrecía el comercio transpacífico y buscaron fórmulas para participar, aunque fuera ilegalmente, en el suministro de la carga del Galeón. Empezaron, así, a enviar a Manila mercancías, frecuentemente en asociación con mercaderes armenios, indios, tamiles o chinos, que llegaban a Filipinas en barcos bajo bandera asiática tolerados por las autoridades españolas. Por otra parte, españoles residentes en Manila implicados en el tráfico del Galeón comenzaron a interesarse por adquirir de una forma más directa y provechosa efectos asiáticos que transportar en las bodegas del barco y, rompiendo la estricta regulación que marcaba el funcionamiento de la nao, establecieron contactos con Macasar, Camboya, Siam, Tonkín y Bantén (CHEONG, 1965, 1970, 1971, 1979, 1997; QUIASON, 1966a, 1966b; VAN DYKE, 2005, 2010; PERMANYER, 2018; HERRERA REVIRIEGO, 2014). Desde Filipinas se quiso fomentar también el comercio inter-asiático a fin de comprar productos necesarios para el archipiélago, tal como ocurrió en

el caso de la sal (TREMML-WERNER, 2012, 2017), adquirir tejidos para el consumo local o vender textiles producidos por las industrias filipinas en los mercados regionales, todo ello sin la obligada intermediación de comerciantes chinos (DÍAZ-TRECHUELO, 1966; SUGAYA, 2000, 2014; PERMANYER, 2018b). Se estudió incluso, en 1755, la creación de una compañía en Filipinas, la Compañía de Manila, que regularizara los intercambios con Asia y permitiera prescindir de los sangleyes, justo en un momento en que se preparaba la expulsión de las islas de la población china no cristianizada (PERMANYER, 2018b). En esa misma línea, en 1769 se creó el Consulado de Manila, pensado para fomentar el comercio regional, aunque pronto fue controlado por los comerciantes implicados en el tráfico transpacífico, los más poderosos de Manila, que se opusieron a muchas de las iniciativas relacionadas con el Índico y el mar de China (MARTÍNEZ DE LA PALMA, 1981; PERMANYER, 2018b; YUSTE, 2007; BONIALIAN, 2012).

No obstante, todas esas iniciativas explicitaban que en Filipinas existía ya un estado de opinión favorable a una mayor apertura hacia Asia, espoleada por varias circunstancias. Por un lado, el incremento de los precios de las mercancías traídas por comerciantes chinos reducía los beneficios producidos por el tráfico del Galeón y hacía deseable que los comerciantes de Manila pudieran acudir libremente a los puertos asiáticos, lo cual permitiría aumentar la variedad de productos que se podrían enviar a Acapulco, y entre ellos nuevas modalidades de seda compradas en el interior de China (CHEONG 1965; DÍAZ-TRECHUELO, 1966; ALONSO, 2009; YUSTE, 2007; PERMANYER, 2018b; VAN DYKE, 2010). Por otro lado, factores como el aumento de las plantaciones de productos orientados a la exportación en todo el Sudeste asiático –pimienta, índigo, café, arroz, opio, tabaco, azúcar...–, el nuevo brío que estaba adquiriendo el comercio regional, la expansión del tráfico europeo por el mar de China, o el auge del puerto de Cantón, impulsaban la participación filipina en unos procesos a los que los productores y exportadores del archipiélago no quería permanecer ajenos. A los comerciantes asentados en Filipinas les interesaba comprar artículos que se pudieran transportar en el Galeón, pero también vender a los mercados del entorno productos de las islas como arroz, añil, azúcar, maderas, cueros, metales, conchas de nácar, balate, nidos de pájaro o aletas de tiburón, que querían intercambiar junto a la apreciada plata americana trasvasada desde Manila. Se empezaron a formar así unas incipientes redes comerciales entre Filipinas, China y el sudeste asiático que se superpusieron a circuitos comerciales anteriores (REID, 1997; VAN DYKE, 2010; BONIALIAN, 2012; BLUSSÉ, 1999; 2018b).

En ese contexto, distintos autores han dejado constancia de la entrada en los puertos de Cantón y Macao de uno o dos barcos españoles por año procedentes de Manila, a partir de las décadas de 1760 y 1770, cuando este tráfico no estaba aún permitido (BONIALIAN, 2012; PERMANYER, 2018b). Esa tendencia aumentó tras la creación de la Real Compañía de Filipinas y el permiso concedido en 1792 para que sus barcos pudieran transportar mercancías particulares de Manila a Cantón, hasta llegar a contabilizarse unos setenta buques españoles comerciando con ese puerto y con Macao, entre 1787 y 1795 (PERMANYER, 2018a y b; VAN DYKE, 2016). De hecho, la actividad de la Real Compañía de Filipinas incrementó la participación española en el comercio intra-asiático, no solo durante sus rutas de la Península a Filipinas, en las cuales sus barcos estaban autorizados para comerciar con India y con China, sino también a raíz de la actividad desarrollada por sus factorías en Calcuta y Cantón, o a partir de la adquisición de mercancías para sus viajes a Perú y a otros puertos americanos (DÍAZ-TRECHUELO, 1965). Además, la Compañía no

solo operó como un ente oficial cerrado en sí mismo, sino que estableció contactos con otras grandes compañías y con empresas particulares que operaban en el área. Sus factores actuaron también a título particular en negocios establecidos en aquel ámbito, multiplicándose así las redes de contacto comercial en el Sudeste asiático y en el Mar de China. En tal sentido, Ander Permanyer ha destacado cómo la factoría de Calcuta de la Real Compañía de Filipinas se hizo cargo, en épocas de guerra, de las operaciones de comerciantes británicos con Filipinas cuando éstos no pudieron operar con el archipiélago por considerarse territorio enemigo. Ha subrayado también el protagonismo que adquirieron en el comercio intra-asiático algunas compañías españolas que surgieron a partir de la RCF, tales como Manuel Larruleta y C^a, en Calcuta, o Mendieta, Uriarte y C^a, y Lorenzo Calvo y C^a, también en Calcuta, ya que de hecho era la misma firma de Larruleta y C^a que cambió de nombre en 1823, tal como ha explicado el propio Ander Permanyer, las cuales establecieron relaciones con comerciantes británicos, transportando bienes de India o de China, exportando productos filipinos, y aportando créditos desde Manila. De igual manera, ha señalado un aumento en la correspondencia de una de las principales firmas británicas en Cantón, la compañía Reid & Beale, predecesora de Jardine, Matheson & Co. con algunos corresponsales en Manila, entre los que predominaban nombres armenios (PERMANYER, 2018a y b). De tal forma, la suma de esas circunstancias impulsó un creciente comercio entre Filipinas y otros puntos de Asia que no hicieron sino crecer desde fines del siglo XVII a las primeras décadas del siglo XIX.

4. APERTURA DE MANILA AL TRÁFICO INTERNACIONAL

En las primeras décadas del siglo XIX, la economía filipina experimentó una drástica mutación, impulsada por varios factores: el fin del tráfico del Galeón de Manila, en torno al cual habían pivotado las actividades económicas de las islas en los últimos siglos; la transformación de las dinámicas y de las rutas comerciales en Asia, marcadas por el ocaso del trueque de plata americana por mercancías asiáticas, que se organizaba en torno a Manila, y por el auge de los intercambios de textiles y opio a cambio de té, que gravitaba sobre el golfo de Bengala y Cantón; y el crecimiento de una nueva demanda mundial de productos tropicales que se podían cultivar en el archipiélago filipino. Filipinas dejó así de ser el entrepôt del comercio transpacífico y se convirtió en un país productor y exportador de arroz, índigo, azúcar, café, abacá, tabaco y otros productos. Dejó de ser, también, una economía de subsistencia, dependiente mayoritariamente de su propia producción y vendedora sólo de pequeños excedentes, para transformarse en una economía exportadora, especializada en un conjunto de artículos que entonces experimentaban una nueva demanda internacional (LEGARDA, 1999; LARKIN, 1993; OWEN, 1984; DE JESUS, 1980; CORPUZ, 1997).

Ello requirió la adopción de una nueva regulación mercantil y arancelaria, con la cual se pretendió potenciar la agricultura, impulsar el comercio nacional y extranjero, aumentar las exportaciones de algunos productos filipinos, e incrementar los ingresos de Hacienda. Así, desde 1785 se fueron adoptando graduales medidas de apertura de las islas que permitieron una mayor presencia internacional en el archipiélago. En ese año, se autorizó que barcos asiáticos que transportaran productos de ese continente –y ya no solo los juncos chinos que

tradicionalmente realizaban esa labor- pudieran entrar en el puerto de Manila. En 1787, los portugueses, que desde los tiempos de la unión de las dos Coronas habían tenido un trato de favor en Filipinas, y que operaban, además, desde el cercano puerto de Macao, fueron autorizados a llevar a Manila productos de origen europeo. En 1789, se aprobó que los barcos de cualquier procedencia pudieran entrar en el puerto de Manila, aunque se les autorizó a llevar exclusivamente productos asiáticos. En la práctica, sin embargo, a partir de esa fecha, el tráfico internacional más o menos encubierto fue *in crescendo*. Tal circunstancia permitió que a partir de entonces Manila acogiera «barcos de todas las banderas (españolas, europeas, estadounidenses y asiáticas) y procedentes de todos los puertos de Asia: Isla Mauricio, India (Madrás, Tranquebar, Serampor, Calcuta), China (Macao, Cantón, Nankín, Ningbo, Amoy y Guangzhou), Japón, Joló, y Java (Batavia). De tal forma, entre 1790 y 1820; Manila siguió siendo no solo el centro del Pacífico español, sino también uno de los mayores puertos de Asia» (ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2013:379).

Las dinámicas comerciales de Manila se transformaron también, de forma decisiva, en las primeras décadas del siglo XIX, por el ocaso de los dos grandes mecanismos que se habían ideado para regular el tráfico del archipiélago, el Galeón de Manila y la Real Compañía de Filipinas. El Galeón transpacífico consiguió sobrevivir hasta bien entrado el siglo, sin que el tráfico decayera en demasía en sus últimas décadas (PÉREZ-LECHA, 2014), permitiendo que los intercambios sustentaran la construcción de fortunas de muchos de los comerciantes y hacendados residentes en Filipinas que serían fundamentales para el impulso de la nueva economía agro-exportadora que se impondría en las islas a partir de entonces, tales como las familias y compañías de los Reyes, Roxas, Pérez-Tagle, Ayala y Díaz de Durana, Inchausti, etcétera. Sin embargo, los sucesos ocurridos en España en los primeros años del siglo XIX –abdicación real, pactos de Fontainebleau, entrada de las tropas francesas en la Península, Cortes de Bayona, rebelión popular, formación de Juntas, Cortes de Cádiz-, seguidos por el inicio de los procesos de independencia vividos por las repúblicas americanas, fueron procesos decisivos para la continuidad de la ruta transpacífica, de forma que en septiembre de 1813 las Cortes de Cádiz decidieron la supresión del tráfico privilegiado del Galeón (CELDRÁN, 1994; DÍAZ-TRECHUELO, 1999 y 2001; CASTELLANOS, 2012; ELIZALDE, 2015a y 2015b). Se permitió, sin embargo, la continuidad de los intercambios transpacíficos a través de comerciantes particulares, que los mantuvieron durante casi una década, hasta que en 1821 el México independiente prohibió ese comercio y la presencia de españoles en su territorio, poniendo fin así a aquella secular vía comercial a través del Pacífico. Tras la desaparición formal del Galeón de Manila, en 1820 se autorizó la exportación de productos filipinos en barcos españoles de cualquier condición (PÉREZ-LECHA, 2014).

A su vez, la supresión de los privilegios de la Real Compañía de Filipinas en 1830 y su desaparición en 1834 permitieron, en este último año, la apertura oficial del puerto de Manila al tráfico internacional, ya sin restricciones respecto a la nacionalidad, procedencia o cargamento de los barcos. En julio de ese mismo año se autorizó a los barcos filipinos a navegar libremente por el archipiélago, y a los barcos españoles a comerciar libremente con otros puertos asiáticos, con otros países, o con la Península, a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza. Sin embargo, las tarifas aduaneras aprobadas en diciembre de 1837, que daban ventajas a los productos llegados a Filipinas en barcos de bandera española

provocaron que muchas de las importaciones a Filipinas, tanto de productos nacionales como extranjeros, se realizaran en barcos españoles, mientras que las exportaciones se efectuaban mayoritariamente en buques de otros países. De hecho, esos derechos diferenciales de bandera ocasionaron que, en muchos casos, las mercancías que venían de Europa llegaran a Manila en barcos bajo bandera española, después de ser transbordados en Singapur o en Hong Kong, y que el mismo mecanismo se utilizara para enviar productos filipinos hacia otros mercados. Finalmente, en 1855 se abrieron al tráfico internacional los puertos de Iloilo, Sual y Zamboanga, y en 1860 se abrió también el de Cebú, lo cual favoreció la penetración y el gradual asentamiento extranjero en el archipiélago. Ese proceso aperturista culminó con los decretos aprobados en diciembre de 1868 liberalizando el comercio, declarando libres de derechos de salida todos los artículos de las islas, favoreciendo las exportaciones y abriendo los puertos a todos los barcos de cualquier nación, previo pago de los derechos de entrada. Una política mantenida hasta 1891, año en el cual una nueva tarifa proteccionista primaría la entrada de productos españoles a bordo de barcos de bandera nacional para promocionar así las importaciones peninsulares a Filipinas frente a las de otros países. Sin embargo, las exportaciones filipinas siguieron realizándose fundamentalmente en barcos extranjeros y con destino a otros países distintos a la metrópoli. Todo ello facilitó la extensión del comercio y las actividades extranjeras en Filipinas, muchas de ellas directamente conectadas con puertos o países asiáticos.

Ahora bien, no fue solo la penetración internacional la que fomentó el comercio con Asia, sino también la existencia de una élite de comerciantes particulares locales, formada por una conjunción de criollos, peninsulares, mestizos y nativos, frecuentemente aliados en diversas empresas, que habían participado en los últimos años del Galeón, habían proseguido la ruta comercial con América como comerciantes particulares cuando las Cortes de Cádiz autorizaron tal posibilidad, y habían iniciado contactos con puertos asiáticos y con empresas que operaban a través del Índico y el Mar de China. El empuje de estos comerciantes, hacendados, incipientes industriales, navieros e inversores locales fue fundamental para la transición entre dos modelos económicos, para el inicio de nuevas aventuras empresariales y para la necesaria colaboración como socios de empresas extranjeras que deseaban introducirse en Filipinas y aumentar sus conexiones con Asia.

5. LA EXTRAVERSIÓN HACIA ASIA EN EL SIGLO XIX

De tal manera, en el siglo XIX, la extraversión de Filipinas hacia Asia estuvo motivada por varias causas que se fueron solapando y entrelazando. Entre ellas, los cambios producidos en el tráfico transpacífico debido a la evolución del comercio del Galeón, la posibilidad de que otras compañías españolas efectuaran también esa ruta comercial y, finalmente, el fin de aquella poderosa vía de intercambios debido a las independencias americanas y a la prohibición a los españoles de comerciar con el México independiente; la apertura de relaciones directas entre la Península y Filipinas a través del Índico; las oportunidades de negocio que ofrecían los puertos asiáticos, y entre ellos la comercialización del opio; la demanda internacional de arroz, azúcar, abacá, tabaco y otros productos que se podían cultivar en Filipinas; y la necesidad de socios locales y de barcos

bajo bandera española para poder operar en condiciones ventajosas en Filipinas y en otros puertos del entorno. Todo ello espoleó la creación de alianzas entre compañías extranjeras que operaban por aquel área y empresarios peninsulares, criollos y mestizos, y contribuyó a una mayor orientación de Filipinas hacia Asia.

Las alianzas establecidas entre comerciantes españoles, que empezaban a introducirse en el Índico, desde la Península o desde Manila, y grandes empresas británicas o internacionales que comerciaban en el amplio arco definido entre el golfo de Bengala y el mar de China, se manifestaron desde fechas tempranas en el comercio del opio. Posteriormente, entre los años 1820 y 1850, la exportación de arroz filipino, especialmente hacia China, generó importantes beneficios a las empresas implicadas en ese negocio, que operaban a través de agentes locales, evidenciándose de nuevo las alianzas entre grandes empresas extranjeras y socios españoles, criollos, mestizos y nativos. A pesar de que fue un sector que sufrió importantes oscilaciones, dependiendo de la producción y la demanda y las prohibiciones o los permisos de exportación expedidos por el gobierno, el volumen de exportación de arroz filipino se mantuvo hasta su decaimiento en la década de 1870, fecha a partir de la cual este grano se convirtió en producto de importación. Junto a ello, en los años treinta, y aún más a partir de los años cincuenta, tras la apertura de los puertos filipinos y el aumento de la demanda australiana, la exportación de azúcar, que había sido uno de los principales productos cultivados y exportados desde Filipinas, experimentó un notable crecimiento, revelando de nuevo las asociaciones entre extranjeros, peninsulares y locales. Además, a pesar de la existencia de un monopolio sobre el tabaco –que, junto al de los alcoholes nativos, había sido una de las grandes novedades introducidas por las reformas borbónicas para generar rentas que permitieran la autosuficiencia filipina, y que no se eliminó hasta 1882–, a partir de 1820 se aprobó la exportación de cigarros, y desde 1837 también la de las hojas de tabaco, un sector en el que se adentró alguna firma extranjera. Finalmente, la extensión de los cultivos, la modernización de la producción gracias a la introducción de maquinaria moderna, las compras de productos destinados a la exportación y el transporte de esos productos, demandaron créditos para afrontar todas esas iniciativas, una actividad en la que también se involucraron importantes empresas internacionales que operaban en diferentes puertos de Asia y del mar de China.

Voy a analizar esta extraversión del comercio filipino con Asia a través de la mirada privilegiada del cónsul británico, destinado en Manila a fin de apoyar e impulsar los intereses de su país y de sus comerciantes en aquel ámbito, en el cual se habían convertido en los primeros importadores y exportadores de Filipinas, por encima incluso de la propia metrópoli. Las compañías británicas que se asentaron en Filipinas, frecuentemente en estrecha colaboración con socios locales encargados de la recolección –y a veces de la producción– de los productos a exportar, y también las grandes empresas que operaban por el Índico y la mar de la China, jugaron un papel fundamental en el reforzamiento de los lazos entre Filipinas y los principales puertos asiáticos de la época, así como en las comunicaciones del archipiélago con Asia y con el resto del mundo. Por ello, la documentación británica es de especial interés para entender el giro de Filipinas hacia Asia en los últimos años del siglo XIX y muy especialmente en el siglo XIX.³

³ En ese sentido, para la redacción de este artículo ha sido fundamental la documentación recogida en The National Archives (TNA), Kew, United Kingdom. Foreign Office, Spain, FO 72, Consul at Manila (different years).

En todo ello influyó también el desenlace de la primera guerra la primera guerra del opio, suscitada entre Gran Bretaña y China, y concluida con la firma del tratado de Nanking en 1842. En él se ponía fin al restrictivo sistema de comercio a través de Cantón y se abrían cinco puertos chinos al tráfico internacional (Cantón, Amoy, Fuzhou, Ningbo y Shanghai), en los cuales los extranjeros podrían residir libremente. Ello supondría una progresiva apertura de China y el comienzo de la penetración occidental. Además, en el tratado se cedía Hong Kong a Gran Bretaña. A ojos de los británicos, el asentamiento en ese puerto dotaba de nuevo interés al archipiélago filipino, vecino inmediato de este enclave.

5.1. Opio

Hace años, Josep María Fradera escribió un ensayo sobre el opio publicado en un pequeño librito que no tiene desperdicio, *Gobernar Colonias* (1999), que de forma injusta ha sido poco tratado por la historiografía. En él presentaba un magnífico estudio sobre la producción y comercialización del opio en Asia, analizando la mejor bibliografía internacional al respecto y la participación española en este negocio, convirtiéndose así en un pionero de esa línea de investigación, todavía poco desarrollada hasta la fecha, y en la que se inscribe la tesis doctoral y los posteriores estudios de Ander Permanyer.

Según explicaba Josep M. Fradera, el opio, o el «anfión de los españoles», que tomaron la palabra del árabe *afiyun*, era un producto consumido en Asia desde muy largo tiempo atrás. Originado en Asia Menor, fue comercializado por comerciantes parsis y musulmanes, que lo introdujeron en el subcontinente indio y en el sudeste asiático hasta llegar a China. En el siglo xvii, el subcontinente indio se convirtió en el primer productor y exportador de opio. Las compañías privilegiadas europeas, y en particular la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC), a partir de las décadas de 1660-1670, y la Compañía de las Indias Orientales (EIC) británica, a partir de 1757, cuando se hizo con el control de Bengala y empezó su expansión por la India, culminarían la extensión de este producto, que aportó importantes beneficios fiscales. La EIC mantuvo el monopolio de la producción y el control de los productores, pero dejó la exportación del opio en manos particulares, evitando así que sus intereses en el mundo del té y la posición del gobierno británico se vieran comprometidos en un tráfico tan conflictivo como el del opio. Eran, pues, comerciantes particulares quienes vendían el producto en otros mercados, y muy especialmente en China, a pesar de que el imperio prohibió su consumo a principios del siglo xviii, sin poder, no obstante, impedir el contrabando ilegal. Se produjo así una interrelación entre la expansión de la influencia política en Asia –especialmente de la británica–, la articulación del mercado del opio y el desarrollo del comercio internacional en el área, un proceso que se evidenció tanto en la India británica como en la Indonesia holandesa, la Indochina francesa o las Filipinas españolas, lugares donde la fiscalidad sobre el opio resultó muy atractiva porque no gravaba a la mayoría de la población, sino solo a su venta y consumo, pero contribuía a enriquecer las arcas coloniales (FRADERA, 1999b: 136).

Fradera fue el primer autor en señalar, en ese artículo, la participación española en el comercio del opio, una circunstancia estrechamente ligada a la colonia establecida en Filipinas. En ese sentido, señalaba que, si bien la Real

Compañía de Filipinas se estableció para dinamizar las relaciones directas entre la Península y el archipiélago filipino, parte de sus negocios se orientaron pronto hacia otros sectores lucrativos como fueron la importación al mercado peninsular y al americano de telas indias de algodón, o el comercio del opio a través de los puertos de Calcuta y de Cantón, en los que la Compañía tenía establecidas factorías propias. Las primeras noticias que revelaron del interés de Manila por el opio fue la tentativa fallida de un comerciante que trató de exportar en 1817 un cargamento de opio turco a China (FRADERA, 1999b: 143). Según se indicaba en los primeros estudios sobre esta cuestión, dos años después, Lorenzo Calvo y Gabriel Yruretagoyena llegaron a Cantón a reemplazar a los anteriores factores de la Compañía allí destacados, entrando en el negocio del opio. Ander Permanyer ha precisado, sin embargo, que Calvo se estableció primero como factor de la Compañía de Filipinas en 1816, mientras que de Yruretagoyena no hay evidencias de que llegara a China antes de 1822. Además, algunos comerciantes españoles, como el grupo Laruleta, Mendieta, Uriarte e Yrisarri, trataron de penetrar en las exportaciones de opio desde Calcuta, incorporándose así al comercio intra-asiático. Esas conexiones se afianzaron al asociarse Manuel Larruleta con la casa británica Mackintosh & Co., y Javier Yrisarri con la empresa de James Matheson, una alianza que se mantuvo hasta 1827. Al fallecer Yrisarri y disolverse los intereses españoles, James Matheson se incorporó a Charles Magniac, la firma donde trabajaba William Jardine, personajes todos ellos fundamentales en las colaboraciones que comerciantes españoles establecieron con grandes firmas británicas en Asia (FRADERA, 1999b; GREENBERG, 1979; PERMANYER, 2014).

Mientras, Lorenzo Calvo se asoció con Charles Magniac, en otra de esas alianzas hispano-británicas características de aquellas dinámicas comerciales, en las cuales los británicos aportaban sus conexiones en Calcuta y sus disponibilidades de capital, mientras que los españoles aportaban barcos y apoyo logístico desde Manila (FRADERA, 1999b: 145). De hecho, antes de la adquisición de Hong Kong por los británicos, se consideró incluso la posibilidad de establecer en Filipinas una base segura para ese comercio, al ofrecer Manila unos derechos arancelarios no muy onerosos, presentar el estímulo de poder fomentar el consumo del opio entre la población china establecida en el archipiélago y de poder obtener a cambio de esos negocios plata americana. Sin embargo, las matanzas de extranjeros tras la epidemia de cólera de 1820 y los levantamientos de 1822 y 1823 desaconsejaron tal posibilidad, optándose por operar, en esa primera época, desde el puerto de Amoy (FRADERA, 1999b; CHEONG, 1979; PERMANYER 2018).

El consumo de opio se extendió por Filipinas en el siglo XIX. La administración colonial en principio se opuso tajantemente a este negocio, y estableció duras sanciones al tráfico clandestino. Sin embargo, diferentes sectores comenzaron a interesarse por las posibilidades de este producto. Así, en 1828, el oidor de la Audiencia de Manila, Manuel Bernáldez y Pizarro, defendió la posibilidad de cultivar en Filipinas la adormidera blanca para su exportación a China y para el consumo de la población china en Filipinas. En 1833, el Intendente de Hacienda planteó la posibilidad de abrir algunos fumaderos de opio en la capital. En 1834, dos comerciantes chinos en Manila solicitaron permiso para abrir un establecimiento donde jugar a las cartas y fumar opio, una petición que fue denegada (FRADERA, 1999b: 151). En 1838, Rafael Díaz Arenas, alto funcionario en Filipinas, después de una visita a un fumadero de Singapur, defendió la conveniencia de su cultivo para exportarlo a China, señalando que, al igual que ese producto había enriquecido

a los ingleses en Bengala y mantenía el establecimiento portugués de Macao, podría beneficiar también a los españoles de Filipinas (DÍAZ ARENAS, 1838:86, cit. por FRADERA, 1999b: 151). Los intereses británicos en el área llegaron a plantear incluso avalar una operación de crédito a la colonia para fomentar el tráfico de opio a Filipinas (GREENBERG, 1979).

Finalmente, en 1843, un momento crítico de las finanzas filipinas por una crisis en el estanco del tabaco que sustentaba buena parte de la rentabilidad de las islas, se nombró una comisión para estudiar la conveniencia de legalizar los fumaderos de opio en Filipinas para el exclusivo consumo de la población de origen chino. A resultas de ello, se decidió autorizar una venta restringida de opio en las islas, en la cual se establecía el estanco estatal, pero se arrendaba su administración a comerciantes particulares. En 1849, se contrató la apertura de tres fumaderos en Manila y dos más extramuros de la capital. En 1850, se amplió el consumo a algunas provincias. En 1860, el número de fumaderos de opio era de 478. La decisión de entrar en el negocio del opio, que ligaba irremediabilmente a Filipinas con el resto de Asia, pronto produjo beneficios para la administración colonial. Así, en el ejercicio de 1844-1845 el estanco del opio proporcionó 23.205 pesos, en los años sesenta la recaudación anual se situó entre los 50.000 y los 60.000, y al final de la dominación española estas cifras se multiplicarían por diez (FRADERA, 1899b: 152).

5.2. Arroz

El siguiente producto que en el siglo XIX vinculó a Filipinas con el comercio asiático fue el arroz, en especial con China, donde la demanda de este grano era muy alta. Antes de que en los años treinta se adoptara una política más aperturista, el comercio del arroz estaba sujeto a las estrictas normas españolas. Por ello la mejor manera para que empresas extranjeras operaran en el mundo del arroz filipino era a través de agentes locales, encargados de comprar el grano a los productores locales, y de barcos españoles autorizados a exportar arroz desde determinados puertos.

Así, cuando la poderosa compañía británica Jardine Matheson decidió implicarse en el mundo del arroz filipino con objeto de exportarlo a China, buscó socios locales en Filipinas. Operó de una manera bastante habitual en la época, prestando dinero a productores y distribuidores, e incluso financiando la compra de barcos en los que transportar el producto que le interesaba. Así, en los años 1820 y 1830, Jardine Matheson se alió con William Kierulf & Co, una compañía radicada en Manila, que actuó como su agente en las islas comprando a productores locales y exportando el grano a Cantón. A partir de 1834, pasó a trabajar con John Shillaber, un comerciante que ya había operado con empresas en Java y en Cantón. Shillaber optó por asociarse con Eugenio de Otadui, quien, al ser español, podría negociar más fácilmente la compra de arroz con los alcaldes mayores de Pangasinan o Ilocos y navegar bajo bandera española. Jardine Matheson les proporcionaría los préstamos necesarios para todas las operaciones (TARLING, 1963; LEGARDA 1999; OWEN, 1971).

Sin embargo, las fluctuaciones de los precios en Filipinas y en China, los tifones que a veces impedían operar, y las disposiciones del gobierno colonial dificultaron el negocio hasta el punto de que en 1838 Jardine Matheson decidió

enviar a Manila a J. Adam Smith, un miembro de su firma, para controlar directamente las operaciones. En 1845, Smith fue relevado en sus labores por M.A. Macleod, quien propuso a Jardine Matheson hacerse con el control de los negocios en Manila, entrando en contacto con la rica clase de criollos y mestizos propietarios de haciendas e impulsores de diversos negocios. De acuerdo con esa sugerencia, se aliaron con B.A. Barretto, un criollo de origen indo-portugués asentado en Filipinas, que creó una compañía para operar desde Manila con el apoyo de Jardine Matheson, comprando a distribuidores nativos y enviando arroz a China. Siguieron operando en el mercado del arroz, aunque con menor intensidad, hasta principio de la década de 1870, cuando las exportaciones de arroz de Cochinchina, Rangoon y Siam afectaron al tráfico en el sudeste asiático (TARLING, 1963).

El cónsul británico en las primeras décadas de siglo, John William Farren, estuvo atento a los intereses y problemas de las empresas británicas que operaban en el mundo del arroz y, en cuanto le fue posible, nombró un vicecónsul –puesto que recayó en la figura del comerciante criollo José de Bosch– en Sual,⁴ el principal puerto para la exportación de este grano, y continuó informando sobre el volumen de las exportaciones de arroz y los barcos y compañías implicadas en este negocio.⁵

5.3. Azúcar

A partir de los años 1830, el principal producto de exportación de Filipinas fue el azúcar. Al principio, su principal destino era Gran Bretaña, aunque posteriormente el mercado se amplió hacia Australia, China, Bombay y, a partir de los años sesenta, también a Europa.

En 1834, el Parlamento británico aprobó la abolición de la esclavitud y una serie de medidas que favorecían la entrada al mercado británico de azúcar producido por mano de obra libre. Ello hizo que la atención se desviara de las tradicionales áreas esclavistas de las Indias Occidentales hacia territorios azucareros que empleaban otros modos de producción, y entre ellos Filipinas. Esta tendencia se incrementó al exigirse, a principios de los años 1840, que el azúcar que entrara en territorio británico, o en sus posesiones, estuviera certificado por un funcionario de su país como producido por mano de obra no esclava, lo cual motivó la apertura de un consulado británico en Manila, a fin de facilitar el envío de azúcar filipino.⁶

Varias empresas británicas se interesaron por el cultivo y la exportación de azúcar. En esas décadas iniciales, había unas diez compañías británicas asentadas en Filipinas, más otros pequeños comerciantes que operaban por cuenta propia. Entre las empresas establecidas en 1848 estaban Martin Dyce & Co.; W. R. Paterson & Co.; Ker & Co.; Holliday Wise & Co.; Butler Sykes & Co.; Constable Wood & Co.; J. W. Lewis; Rawson Cresswell & Co.; Middletons Blundell & Co.; B.A. Barretto & Co.; y J. Rogers & Co. Es interesante anotar que en la información relativa a estas empresas aparece que la mayor parte de ellas tenían sucursales en otros

4 TNA, FO 72/927, Farren a Clarendon, 11 de marzo de 1857.

5 TNA, FO 72/927, Farren a Clarendon, 31 de diciembre de 1857.

6 TNA, FO 72/663, Aberdeen a Farren, 1 de julio de 1844. TNA, FO 72/707, Canning a Farren, 6 de enero de 1846 y FO 72/708, Farren a Canning, 14 de mayo de 1846.

puertos del entorno como Singapur, Hong Kong, Shanghai, o Batavia; que buena parte de ellas partían de Liverpool y alguna de Glasgow; o que la última de ellas operaba en Joló.⁷ Sin embargo, en el mundo del azúcar sobresalió por encima de todas las empresas la figura de Nicholas Loney, un comerciante que había viajado por Venezuela, Cuba y Honduras, lugares donde conoció el mundo del azúcar y del café, y había trabajado en Singapur en las empresas de la familia escocesa Ker, dedicada a la manufacturación y exportación de algodón y otros textiles. En 1852, Loney se trasladó a Filipinas, hacia donde los Ker estaban expandiendo sus intereses. Se dio cuenta del potencial que tenía el azúcar en las Visayas, las islas centrales del archipiélago filipino, promoviendo el cultivo del azúcar tanto en Panay como en Negros, una tarea que facilitó su nombramiento como vicecónsul británico en Iloilo.⁸ Operó con la compañía Loney & Ker, y luego con Loney & Co., creó su propia plantación, introdujo maquinaria moderna para su producción, mejorando en mucho la cantidad y la calidad del azúcar. Gracias a su amplia red de contactos, facilitó la obtención de créditos para el cultivo y la compra de maquinaria a aquellos que querían dedicarse a este producto, consiguiendo que esta región se convirtiera en una de las áreas azucareras más importante de Filipinas. Modernizó también la ciudad y el área portuaria de Iloilo, promoviendo las exportaciones directas desde este punto, sin necesidad de pasar por Manila. De tal forma, si al comenzar la década de 1840 las exportaciones de azúcar se valoraban en 1.066.628 pesos, en las décadas siguientes este valor se multiplicó hasta alcanzar los 16.914.980 pesos en 1893 (LEGARDA, 1999:115).

El azúcar no solo atrajo a compañías británicas asentadas en Filipinas, sino también a las grandes empresas operando en las costas asiáticas. Nos encontramos, así, de nuevo, a Jardine Matheson actuando en este campo, aunque de manera más limitada que en el mundo del arroz, y siempre a través de agentes locales. Operó frecuentemente con la compañía americana Russell & Sturgis, apoyó puntualmente a varias firmas de Bombay interesadas en comprar azúcar filipino a bajo precio para llevarlo a India, y financió la compra y envío de azúcar a distintos destinos -Inglaterra, San Francisco, Sídney, Hong Kong, Shanghai...- a través de distintos consignatarios como Otadui, Macleod o Barretto. A veces, en estas operaciones con azúcar se implicó también la casa madre, Magniac Jardine & Co., de Lombard Street, Londres, y Matheson & Co., Londres. En 1865, Barretto presentó a Nicholas Loney a Jardine Matheson para que les informara del azúcar producido y exportado desde Visayas, empezando desde entonces una fructífera relación para ambas partes (TARLING, 1963).⁹

5.4. Tráfico de trabajadores coolies

Un tema muy conflictivo que también afectó a las relaciones de Filipinas con los puertos asiáticos fue el del tráfico de trabajadores coolies. La llegada de población china a Filipinas era una dinámica establecida desde tiempos prehispánicos

7 TNA, FO 72/761, List of British Mercantile Houses established at Manila in the year 1848.

8 TNA, FO 72/904, Farren a Clarendon, 4 de julio de 1856; Loney a Farrell, 2 de agosto de 1856.

9 Respecto a otros productos filipinos, Jardine Matheson no estuvo demasiado interesada por el comercio con abacá, que quedó en manos americanas. Compró, sin embargo, cigarrillos manufacturados por el monopolio gubernamental para venderlos en las posesiones británicas en Asia. Finalmente, estuvo también interesado en la importación a Filipinas de textiles británicos, a pesar de que las principales compañías que se dedicaron a ese negocio fueron Wise and Co. Y Ker MacMicking, a las que probablemente en algún momento Jardine Matheson pudo financiar.

hasta el punto de que este sector se había convertido en un integrante más de la población filipina, merecedor incluso de una legislación especial que regulaba su asentamiento, actividades, obligaciones e impuestos. En diversos momentos la presencia china había originado serios conflictos con la administración colonial y con la población de las islas, produciéndose matanzas y expulsiones masivas de aquellos no cristianizados e integrados con los filipinos. Sin embargo, la llegada de comerciantes y trabajadores chinos no disminuyó con los años, hasta alcanzar unas proporciones muy considerables en el siglo XIX (90.000 trabajadores y comerciantes chinos en Filipinas en las últimas décadas (WICKBERG, 2001; WILSON, 2004; GIL, 2011; ELIZALDE, 2014).

Los pasajeros chinos llegaban a Filipinas no solo en barcos de su propio país, sino en buques de diversas naciones. El transporte de trabajadores era un negocio lícito, directamente relacionado con el cometido de tantas empresas navieras. No obstante, en el siglo XIX se cuestionó la posibilidad de que en esos viajes se produjera un tráfico ilegal de personas o se transportaran trabajadores forzados, una situación especialmente perseguida por los británicos (ARENSMEYER, 1980). La vigilancia establecida en torno a esta cuestión permitió detectar varios casos irregulares, muy probablemente relacionados con el tráfico de mano de obra esclava.¹⁰ Uno de ellos se evidenció cuando en 1855 se detuvo en el puerto de Amoy a un barco con bandera británica, el *Inglewood*, que transportaba 43 niñas chinas menores de 8 años para que trabajaran como cigarreras, sin que la investigación pudiera determinar si las niñas iban a ser conducidas a Manila, a Macao o a Cuba.¹¹ Otro caso muy notable se produjo cuando el barco americano *Waverley*, que iba del puerto chino de Swatow a Perú, se vio obligado a recalar en Filipinas por diversas emergencias, y se descubrió que entre 200 y 300 chinos que iban a bordo habían muerto asfixiados. El asunto puso en aviso a las autoridades de Manila sobre la posible utilización de Filipinas como punto de escala en el tráfico de coolies.

Según señaló el cónsul británico en Manila, había dos compañías británicas en Amoy encargadas del transporte de chinos: Syme Muir and Co. y Tait and Co. Las conexiones de Tait con Filipinas eran importantes. Desde los años treinta había sido socio de Barretto, y a través suyo estableció conexión con Jardine Matheson. Fue también el agente encargado de transportar 600 chinos por encargo del gobierno español para desarrollar las islas Batanes y Babuyan.¹² En 1847 envió un barco con trabajadores chinos a Cuba, y escribió a Barretto preguntándole por las posibilidades de ese negocio en Filipinas. Esa reiterada aparición del nombre de Tait en operaciones cuestionables de emigración hizo recelar de nuevo a las autoridades del papel desempeñado por Filipinas en el tráfico de coolies. Sin embargo, tras diversas investigaciones, el cónsul británico en Manila concluyó que las personas transportadas a Filipinas no eran coolies forzados, sino pasajeros que viajaban libremente, con frecuencia por motivos de trabajo, pero que pagaban su pasaje sin coacciones, y que, por muy duras que fueran sus condiciones laborales,

¹⁰ Casos explicados detenidamente por Arensmeyer en el artículo citado.

¹¹ TNA, FO 228/184, Minutes of the Court of Inquiry, Amoy, 23 March 1855, cit. por Arensmeyer, p. 192.

¹² TNA, FO 228/134, Consul Charles Winchester to Governor John Bowring, Amoy, 26 August 1852. Citado por Arensmeyer, p. 188.

una vez cumplidos sus compromisos de trabajo, o pagadas las deudas contraídas para pagarse el pasaje, podían moverse libremente y cambiar sus actividades.¹³

Otro asunto más cuestionable es que Filipinas, y en especial las islas del sur del archipiélago, se utilizaran como punto de escala en el tráfico de coolies hacia otros destinos. Además, nos ha quedado constancia de la preocupación por la arraigada tradición del comercio de esclavos en la zona por parte de algunas etnias del sureste asiático. De hecho, el cónsul británico en Manila señaló varios casos de barcos que pasaron por Filipinas llevando esclavos, e incluso reflejó la intervención de algún barco de guerra británico para liberar a esos pasajeros. Zamboanga, en particular, y también Joló, otros puntos de Mindanao y las costas de Borneo aparecen en la documentación consular como lugares de recalada para buques que transportaban población forzada, normalmente destinada hacia destinos más allá de Filipinas.¹⁴

No acaba aquí la cuestión, ni mucho menos. En este texto me he ceñido a las fechas señaladas en este dossier colectivo, centrándome solo en las últimas décadas del siglo XVIII y en las primeras del XIX, y en algunos de los sectores que estimularon las relaciones de Filipinas con Asia en esa época. Quedan por analizar, sin embargo, otras cuestiones fundamentales referidas a un periodo de análisis que es más frecuente en mis investigaciones, como son las últimas redes del siglo XIX, un tiempo en el que, por su caracterización, es necesario insistir en el desarrollo adquirido por las empresas dedicadas a la exportación; en la colaboración entre socios locales y empresas extranjeras; en la participación conjunta en los negocios de Filipinas de élites formadas por peninsulares, criollos, mestizos hispano-filipinos y chino filipinos, nativos, chinos y demás extranjeros; o el papel de las compañías navieras radicadas en Filipinas en el comercio interasiático. Temas, todos ellos, que quedan para otra ocasión (algo de ello se apunta ya en ELIZALDE, 2017; Elizalde, 2018, y en HUETZ DE LEMPS, 2010).

6. CONCLUSIONES

Podemos concluir, pues, subrayando una continuidad en las dinámicas comerciales de Filipinas con Asia. A pesar de que se ha señalado preferentemente la dimensión transpacífica de Filipinas y la importancia del tráfico del Galeón de Manila para la evolución de Filipinas y para su caracterización dentro del imperio español, sin negar en absoluto su transcendencia, que permitió, además, asentar las fortunas de los comerciantes, hacendados e industriales que impulsarían el desarrollo de la economía filipina en el siglo XIX, es necesario resaltar, al tiempo, que Filipinas estuvo integrada en las rutas comerciales asiáticas desde los primeros tiempos y que se puede rastrear una continuidad en esas dinámicas, que fueron

13 TNA, CO 129/60, Farren to Bowring, Manila, 3 June 1856 y Farren to Bowring, Manila, 20 October 1858. Citado por Arensmeyer, p. 194. Mónica Ginés ha abierto una línea interpretativa diferente, en la que cuestiona que si el tráfico de algunos de los trabajadores chinos que llegaban a Filipinas en muy duras condiciones laborales no podría ser considerado también una forma de esclavitud. He leído ese trabajo, aún en curso de publicación, por cortesía de la autora, a quien agradezco su deferencia.

14 Por ejemplo, en 1844 Farren informaba de un barco británico en viaje entre Hong Kong y Java que se vio sorprendido por una tormenta, por lo que tuvo que recalcar en el sur de Filipinas, donde fue atacado por piratas que se apoderaron de varios esclavos que iban a ser vendidos en Java. TNA, FO72/663, Farren a Foreign Office, 4 de diciembre de 1844.

alternando modelos y protagonistas según las circunstancias internacionales y las demandas de los mercados.

Así, en este trabajo queda patente cómo, a partir del siglo XVII, se empezaron a plantear proyectos para fomentar el comercio directo entre la Península y Filipinas que permitieran, además, entablar negocios e incrementar los intercambios con los puertos asiáticos, procesos en los que estuvieron implicados comerciantes peninsulares, criollos, mestizos, filipinos y extranjeros, en alianza con empresas internacionales.

Se evidencia también la progresiva implicación española en la ruta del cabo de Buena Esperanza, la llegada a Manila de barcos y comerciantes de diversa procedencia, así como la adopción de una política cada vez más aperturista.

La iniciativa de barcos de la Armada, de compañías particulares, de la Real Compañía de Filipinas y de comerciantes que se aventuraron en los negocios del Índico y del Mar de la China a fines del siglo XVIII y principios del XIX fueron complementados por iniciativas de emprendedores asentados en Filipinas, que sirvieron de base y justificación para todo lo demás.

De igual forma, queda reflejada la participación española en los negocios y en el tráfico comercial con Asia, a través de Filipinas, a partir del mundo del opio, el arroz, el azúcar o el tráfico de coolies, sectores que sirven como botón de muestra de la intensa actividad comercial desarrollada desde las islas, en estrecha colaboración entre españoles, criollos, mestizos, chinos y extranjeros de distinta procedencia –muy especialmente británicos. Todo lo cual nos sirven también para rebatir los compartimentos estancos y las divisiones fronterizas y cronológicas que a veces nos impiden comprender la continuidad de los procesos, aun cuando estos tuvieran una diferente caracterización según los momentos.

7. REFERENCIAS

- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2009): *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, Instituto de Investigaciones Dr. José Mora-Universidad de A Coruña, San Juan Michoacán.
- ARENSMEYER, E. (1980): «The Chinese Coolie Labor Trade and the Philippines: An Inquiry», *Philippine Studies*, 28:187-198.
- BAILY, C. (2010): *El nacimiento del mundo moderno, 1780-1914. Conexiones y comparaciones globales*, Siglo XXI Editores, Madrid.
- BERNABÉU, S.; MARTÍNEZ SHAW, C. (eds.) (2013): *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Sevilla.
- BLUSSÉ, L. (1999): «Chinese Century. The Eighteenth Century in the China Sea Region», *Archipel*, 58: 107-29.
- BONIALIAN, M. (2012): *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio en el Imperio Español (1680-1784)*, El Colegio de México, Ciudad de México.
- BONIALIAN, M. (2014): *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, Biblos, Ciudad de México.
- CAPELLA, M.; MATILLA TASCÓN, C. (1957): *Los Cinco Gremios Mayores de Madrid*, Imprenta Sáez, Madrid.
- CASTELLANOS, A. (2006): «El comercio con Filipinas. Los últimos años del galeón de Manila», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia Naval*, 52: 85-107.

- CASTELLANOS, A. (2012): «Representantes de Filipinas en las Cortes de Cádiz», en Antonio GUTIÉRREZ ESCUDERO (ed.), *La Constitución gaditana de 1812 y sus repercusiones en América*, Universidad de Cádiz, Cádiz.
- CELDRÁN, J. (1994): *Instituciones hispano-filipinas del siglo XIX*, Ed. Mapfre, Madrid.
- CHEONG, W.E. (1965): «An Anglo-Spanish-Portuguese Clandestine Trade between the Ports of British India and Manila, 1785-1790», *The Philippine Historical Review*, 1: 80-94.
- CHEONG, W.E. (1970): «Changing the Rules of the Game (The India-Manila Trade: 1785-1809)», *Journal of Southeast Asian Studies* 1 (2): 1-19.
- CHEONG, W.E. (1971): «The Decline of Manila as the Spanish Entrepôt in the Far East, 1785-1826: Its Impact on the Pattern of Southeast Asian Trade», *Journal of Southeast Asian Studies*, 2 (2): 142-158.
- CHEONG, W.E. (1979): *Mandarins and merchants: Jardine, Matheson and Co., a China Agency of the Early Nineteenth Century*, Curzon Press, London.
- CHEONG, W.E. (1997): *Hong Merchants of Canton. Chinese Merchants in Sino-Western Trade, 1684-1798*, Curzon Press, Richmond.
- CORPUZ, Onofre D. (1997): *An Economic History of the Philippines*, University of the Philippines Press, Quezon City.
- DE JESUS, Ed. C. (1980): *The Tobacco Monopoly in the Philippines: Bureaucratic Enterprise and Social Change, 1766-1880*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- DELGADO RIBAS, J.M. (2007): *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio internacional del sistema colonial español*, Edicions Bellaterra, Barcelona.
- DERMIGNY, Louis (1964): *La Chine et l'Occident : Commerce à Canton au XVIII^e siècle, 1719-1833*, SEVPEN, Paris.
- DÍAZ ARENAS, R. (1838): *Memoria sobre el comercio y navegación de las islas Filipinas*, Imp. de Domingo Feros, Cádiz.
- DÍAZ-TRECHUELO, M.L. (1965): *La Real Compañía de Filipinas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.
- DÍAZ-TRECHUELO, M.L. (1968): «Manila: Puerto franco. El comercio libre en la última década del siglo XVIII», en *Verhandlungen des xxxviii Internationalen Amerikanistenkongresses*, Stuttgart-München, 12 bis 18 August 1968, t. III: 501-508.
- DÍAZ-TRECHUELO, M.L. (1999): «Filipinas ante la independencia de la América continental», en Luis Navarro (ed.), *José Martí y su tiempo*, Sevilla, Universidad de Sevilla- Fundación El Monte: 440-457.
- DÍAZ-TRECHUELO, M.L. (2001): *Filipinas, la gran desconocida (1565-1898)*. Pamplona, Eunsa.
- ELIZALDE, M.D. (ed.) (2003): *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, Madrid, CSIC-Casa Asia, Barcelona.
- ELIZALDE, M.D. (ed.) (2009): *Repensar Filipinas. Política. Identidad y Religión en la construcción de la nación filipina*, Barcelona: Ed. Bellaterra.
- ELIZALDE, M.D. (2013): «Filipinas en las Cortes de Cádiz», *Historia y Política*, 30: 177-203. English version, M.D. ELIZALDE (2013b): «The Philippines at the Cortes de Cádiz», *Philippine Studies*, 61 (3): 331-361.
- ELIZALDE, M.D. (2014): «China, Spain and the Philippines in the Nineteenth Century Images and Representations», en A. WINDUS y E. CRAILSHEIM (eds.), *Image-Object-Performance-Mediality and Communication in Cultural Zones of*

- Colonial Latin America and the Philippines*, Waxmann, Münster/New York: 197-214.
- ELIZALDE, M.D. (2017a): «Navegando entre comunidades: El caso del “español-filipino” Pedro P. Roxas y su entorno», en M.D. ELIZALDE y X. HUETZ DE LEMPS (eds.), *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacciones entre comunidades en el imperio español*, Ed. Polifemo, Madrid: 247-293.
- ELIZALDE, M.D. (2017b): «Interacciones empresariales entre las elites urbanas filipinas: Barcos, tranvías, cervezas y aceites», en M.D. ELIZALDE y X. HUETZ DE LEMPS (eds.), *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacciones entre comunidades en el imperio español*, Ed. Polifemo, Madrid: 63-98.
- ELIZALDE, M.D. (2017c), «China from the Perspective of an Unusual Spanish Diplomat: Eduard Toda, Consul at Macao, Hong Kong, Canton and Shanghai, 1875–1882», en M.D. ELIZALDE y W. JIANLANG (eds.), *China’s Development from a Global Perspective*, Cambridge Scholars Publishing, Cambridge: 87-120.
- ELIZALDE, M.D. (2018a): «Cuando la religión se convierte en un instrumento político: Gobierno colonial y órdenes religiosas en Filipinas en las últimas décadas del siglo XIX», en X. HUETZ DE LEMPS, G. ÁLVAREZ CHILLIDA y M.D. ELIZALDE (eds.), *Gobernar colonias, administrar almas. Poder colonial y órdenes religiosas en los imperios ibéricos (1808-1930)*, Casa de Velázquez, Madrid: 115-148.
- ELIZALDE, M.D. (2018b): «Movilidad, mestizaje y significación de los crullos en las Filipinas del siglo XIX», en María Dolores Elizalde y Carmen Yuste (eds.), *Redes Imperiales: Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas*, CSIC, Madrid: 185-232.
- ELIZALDE, M.D. (2018c): «El consulado británico en Manila: ejemplo de soporte institucional para la penetración en los mercados extraeuropeos del siglo XIX», en *Séminaire international Les supports institutionnels de la pénétration des marchés extraeuropéens au XIX^e siècle*, Barcelone, UPF, 13-14 décembre 2018.
- FRADERA, J.M. (1999): *Gobernar colonias*, Península, Barcelona.
- FRADERA, J.M. (1999a): *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- FRADERA, J.M. (1999b): «Opio y Negocio, o las desventuras de un español en China», en *Gobernar colonias*, Península, Barcelona: 129-152.
- FRADERA, J.M. (2005): *Colonias para después de un imperio*, Barcelona, Ed. Bellaterra.
- GAMELLA, J.F.; MARTÍN, E. (1992): «Las rentas del anfión: el monopolio del opio en Filipinas (1844-1898) y su rechazo por la administración norteamericana», *Revista de Indias*, 194:61-106.
- GIRÁLDEZ, A. (2015): *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Rowman & Littlefield, Lanham (MD).
- GIL, J. (2011): *Los chinos en Manila, siglos XVI y XVII*, Centro Científico e Cultural de Macau, Lisboa.
- GREENBERG, M. (1951): *British Trade and The Opening of China, 1800-1842*, Cambridge University Press, Cambridge. Reeditado en 1979, Monthly Review Press, New York.
- HERRERO GIL, M.D. (2013): *El mundo de los negocios de Indias: las familias Álvarez Campana y Llano San Ginés en el Cádiz del siglo XVIII*, Editorial Universidad de Sevilla-Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Diputación de Sevilla, Madrid.

- HERRERO GIL, M.D. (s.f.): «El “punto de vista” o la revisión de dos viajes a Extremo Oriente: el *Hércules*, de la compañía gaditana Ustáriz y San Ginés», *Frentes Avanzados de la Historia, Revista de difusión histórica interatlántica y de género*, en <http://maytediez.blogia.com/2010/103103-el-punto-de-vista-o-la-revision-de-dos-viajes-a-extremo-oriente-el-hercules-de-l.php> [consulta: 09/01/2019].
- HERRERA REVIRIEGO, J. (2014): «Manila y la Gobernación de Filipinas en el mundo interconectado de la segunda mitad del siglo XVIII», Tesis doctoral inédita, Universitat Jaume I, Castelló de la Plana.
- HUETZ DE LEMPS, X. (2010): «Le cabotage et la construction de l’archipel philippin (fin XVIII fin XIXe siècle)», en J.-L.CH. OLIVIER SEVIN y D. GUILLAUD (eds.), *Comme un parfum d’île. Florilège offert à Christian Huetz de Lemps*, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, Paris: 97-108.
- HUETZ DE LEMPS, X. (2018): «De l’efficacité commerciale des consuls de France à Manille (1820-1898)», en Séminaire international Les supports institutionnels de la pénétration des marchés extraeuropéens au XIXe siècle, UPF, 13-14 décembre 2018, Barcelone.
- JURADO CERÓN, S. (2016): «La Armada en la ruta de Filipinas (1765-1784)», en S. BERNABÉU, C. MENA y E.J. LUQUE (coord.), *Filipinas y el pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Sevilla: 181-206.
- LARKIN, J.A. (1993): *Sugar and the Origins of Modern Philippine Society*, University of California Press, Berkeley.
- LEGARDA, B. (1999): *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- LLOBET, Ruth de (2011): «Orphans of Empire: Bourbon reforms, constitutional impasse, and the rise of Filipino Creole consciousness in an age of revolution», PhD diss., University of Wisconsin-Madison.
- LUQUE TALAVÁN, M. (2009): *Imágenes del mundo. Enrique de Ota y Ric. Diplomático y viajero*, Departamento de Educación, Cultura y Deportes, Zaragoza.
- MARTÍNEZ, D. (2007): *La participación española en el proceso de penetración occidental en China: 1840-1870*, Tesis Doctoral, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona.
- MARTÍNEZ DE LA PALMA, M.L. (1981): *El Consulado de Manila*, Granada, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Granada, Granada.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2007): *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820). Discurso leído el día 11 de noviembre de 2007 en la recepción pública del Excmo. Sr. D. Carlos Martínez Shaw*, Real Academia de la Historia, Madrid.
- MARTÍNEZ SHAW, C.; ALFONSO MOLA, M. (2000): *El Galeón de Manila*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid.
- MARTÍNEZ SHAW, C.; ALFONSO MOLA, M. (2013): «España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico», en I. Lobato y J.M. OLIVA MELGAR (eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*, Huelva, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva: 325-380.
- MARTÍNEZ SHAW, C.; ALFONSO MOLA, M. (2014): «La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos», en M. BAUDOT (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Polifemo, Madrid: 331-371.
- OWEN, N.G. (1971): «The Rice Industry of Mainland Southeast Asia: 1850-1914», *Journal of the Siam Society*, 59: 75-143.

- OWEN, N.G. (1984): *Prosperity without Progress: Manila Hemp and Material Life in the Colonial Philippines*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- PÉREZ LECHA, M. (2014): «Los últimos años del Galeón: El ocaso de un modelo colonial hispano en el Pacífico, 1785-1821», Tesis Doctoral, Universidad Jaume I, Castelló de la Plana.
- 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, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid: 111-133.
- PERMANYER, A. (2012): «Españoles en Cantón: los *Diarios* de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7: 523-546.
- PERMANYER, A. (2013): «La participación española en la economía del opio en Asia Oriental tras el fin del Galeón», Tesis doctoral, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona.
- PERMANYER, A. (2014): «Opium after the Manila Galleon: The Spanish involvement in the opium economy in East Asia (1815-1830)», *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research*, 10: 155-164.
- PERMANYER, A. (2018a): «Competencia y colaboración: la Real Compañía de Filipinas, el Galeón de Manila y las redes comerciales de Asia oriental», en M.D. ELIZALDE y C. YUSTE (eds.), *Redes imperiales: intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid: 87-110.
- PERMANYER, A. (2018b): «Más allá del Galeón: el comercio hispánico en Asia durante la era de las revoluciones», en *Séminaire international Les supports institutionnels de la pénétration des marchés extraeuropéens au XIXe siècle*, UPF, 13-14 décembre 2018, Barcelone.
- QUIASON, S.D. (1966a): *English "country trade" with the Philippines*, Solidaridad Publishing House, Manila.
- QUIASON, S.D. (1966b): «The Sampan Trade, 1570-1770», en A. FELIX Jr. (ed.), *The Chinese in the Philippines, 1570-1770*, Solidaridad Publishing House, Manila: 160-74.
- REID, A. (1997): «A new phase of commercial expansion in Southeast Asia, 1760-1850», en A. REID (ed.), *The Last Stand of Asian Autonomies*, St. Martin's Press, London: 57-82.
- REID, A. (2015): «Becoming a Tropical Plantation, 1780-1900», en *A History of Southeast Asia. Critical Crossroads*, Wiley Blackwell, Malden (MA): 196-212.
- RODRIGO, M. (2002): «Los intereses empresariales españoles en Filipinas», en María Dolores Elizalde (ed.), *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, Madrid, CSIC-Casa Asia: 207-220.
- RODRIGO, M. (ed.) (2014): *Tabacalera. A Bridge between the Philippines and Spain*, Ayala Foundation, Manila.
- RUIZ RIVERA, J.B. (1976): «La Casa de Ustáriz, San Ginés y Compañía», en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Instituto de Estudios Gaditanos-Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz: 183-199.
- SÁNCHEZ, L.A. (2010): «Gobierno y administración del territorio en Filipinas, 1565-1898», en S. BERNABÉU (ed.), *Poblar la inmensidad: sociedades, conflictividad y representación en los márgenes del Imperio Hispánico, siglos XV-XIX*, CSIC-Ed. Rubeo, Madrid: 465-531.

- SCHURZ, W.L. (1939): *The Manila Galleon*, E. P. Dutton, New York.
- SUGAYA, N. (2000): «Chinese Immigrant Society in the Latter Half of the 18th-century Philippines: Strategy for Survival in Response to Spain's New Chinese Policy», en T.A. SEE (ed.), *Intercultural Relations, Cultural Transformation, and Identity. The Ethnic Chinese: Selected Papers Presented at the 1998 ISSCO Conference*, Kaisa para Sa Kaunlaran, Inc., Manila: 553-570.
- SUGAYA, N. (2014): «Spanish Colonial Manila in Transition: Trade and Society at the Turn of the Nineteenth Century», *The Bulletin of the Faculty of Law and Letters. Humanities*, 36: 19-32.
- TARLING, N. (1963): «Some Aspects of British Trade in the Philippines in the Nineteenth Century», *Journal of History*, 9: 287-327.
- TREMML-WERNER, B. (2012): «The Global and the Local: Problematic Dynamics of the Triangular Trade in Early Modern Manila», *Journal of World History*, 23: 555-586.
- TREMML-WERNER, B. (2017): «Marginal Players and Intra-Network Connections: New Perspectives on the Manila Trade, c. 1640-1780», *Journal of Social Sciences and Philosophy*, 29/4: 1-28.
- VAN DYKE, P.A. (2005): *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700-1845*, Hong Kong University Press, Reprint, Hong Kong.
- VAN DYKE, P.A. (2010): «New Sea Routes to Canton in the 18th Century and the Decline of China's Control over Trade», en L. QINGXIN (ed.), *Studies of Maritime History. Haiyang shi yanjiu*, Shehui kexue wenxian chu ban she, Beijing: 57-108.
- WICKBERG, E. (2001): *The Chinese in Philippine Life, 1850-1898*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- WILSON, A.R. (2004): *Ambition and Identity: Chinese Merchant Elites in Colonial Manila*, University of Hawaii Press, Honolulu.
- YUSTE, C. (1984): *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, INAH, México D.F.
- YUSTE, C. (2007): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, UNAM-Instituto de Investigaciones Históricas, México.
- YUSTE, C. (2017): «Las relaciones entre almaceneros novohispanos y comerciantes filipinos durante el siglo XVIII», en M.D. ELIZALDE y X. HUETZ DE LEMPS (eds.), *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacciones entre comunidades en el imperio español*, Ed. Polifemo, Madrid: 43-62.

