

El comercio de Filipinas en el tránsito al siglo XVIII: la política comercial china

Trade in The Philippines at the Turn of the 18th Century: The Commercial Policy of China

Antoni Picazo Muntaner
Universitat de les Illes Balears
Facultat de Filosofia i Lletres
<https://orcid.org/0000-0003-0089-8028>
a.picazo@uib.es

Recibido: 28/01/2019; Revisado: 15/07/2019; Aceptado: 31/07/2019

Resumen

A finales del siglo xvii los comerciantes de Filipinas detectaron un problema creciente: la calidad de las mercancías chinas había caído espectacularmente. Con esta investigación damos respuesta no solo al porqué de esa peculiaridad, sino también a las implementaciones que se intentaron aplicar. Para ello hemos profundizado en la documentación existente, especialmente en los expedientes de comercio de Filipinas con Nueva España y los correspondientes Cabildos abiertos que se realizaron para tal fin. El resultado podemos dividirlo en dos grupos de soluciones: las burocráticas y la búsqueda de nuevos mercados en los distintos puertos asiáticos.

Palabras clave: Comercio, crisis, China, Filipinas, siglo xviii.

Abstract

At the end of the 17th century merchants in the Philippines detected a growing problem: the quality of Chinese merchandise had fallen off dramatically. In this investigation, we offer both an explanation for this particular situation, but also the implementations that were attempted to address it. To do so, we have delved into existing documentation, in particular the trade records of the Philippines with New Spain and the corresponding open Cabildos that were set up for that purpose. The results can be divided into two groups of solutions: either bureaucratic ones or the search for new markets in other Asian ports.

Keywords: Trade, Crisis, China, Philippines, 18th Century.

1. EL COMERCIO DE FILIPINAS CON CHINA: LOS CAMBIOS EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS DEL SIGLO XVII

A lo largo de los siglos xvii y xviii el comercio transpacífico realizado por el Galeón de Manila, tal y como en su momento lo evidenció Chaunu (1976), cobró una gran importancia¹ y, sin duda, generó una notable expansión económica. Pero en todo cambio hallamos problemas y desequilibrios que surgen de la implementación de nuevas formas y fórmulas, tanto mercantiles como sociales.

El tránsito del siglo xvii al xviii no sería fácil para los comerciantes manilenses que vieron como en menos de veinticinco años convergían numerosos problemas. Problemas a los que intentaron, con mayor o menor fortuna, buscar soluciones para evitar la ruina absoluta. Entre ellos quisiéramos subrayar la existencia de tres factores coyunturales que marcaron la dinámica económica, pero también política, de Filipinas a lo largo de esa época. El primero de ellos fue el bloqueo del mercado chino, y especialmente de Cantón, como consecuencia de su política interna, concretamente de la prohibición del comercio exterior dictada por la dinastía Qing. Esta resolución tuvo un fatídico resultado: la interrupción casi total del comercio, de ahí que «...en lo perteneciente a los tratos de barcos fuera del reino está la cosa muy apretada y no hay Mandarines que se atrevan...».² Esta crisis sólo se podía mitigar mediante el incremento del tráfico contractual con el Macao portugués, tal como lo dejó claro fray Buenaventura Ibáñez al afirmar que «...El trato de Cantón con Macao por tierra está muy corriente...»³ aconsejando a continuación que «...se trata de que también vayan allá barcos por la mar de continuo...».⁴ Sin embargo, la represión en el interior de China generaba miedos⁵ y

1 Existe una abundante bibliografía sobre el comercio transpacífico de Manila con Acapulco que podríamos dividir en tres grandes fases históricas. La primera se desarrolló desde la segunda mitad del siglo xix hasta principios del xx y estuvo configurada por unas narraciones basadas en el heroísmo hispánico y la religiosidad (Alonso Lallave, Belloc, Barrantes, Fulgoso...); la segunda arrancó con la obra de William L. Schurtz publicada en los años treinta, siendo uno de los primeros en analizar críticamente la aventura colonial hispánica en Filipinas desde una vertiente comercial; y la tercera, que se inició con la magna obra de Chaunu. A partir de éste último la historiografía ha presentado obras de sumo interés y novedosos campos de investigación y análisis. Las publicaciones de Carmen Yuste forjadora, en nuestra modesta opinión, de una verdadera escuela historiográfica continuaron el camino trazado por Chaunu. Pero también cabría hablar de otros autores que profundizan en ese mismo tema desde otras perspectivas analíticas, entre ellos Bernal, Molina, Calderón, Mazín, Menegus o Benítez. Desde otra área geográfica nos llegaron trabajos que nos recordaban que el comercio transpacífico no se limitó únicamente a Nueva España, como la obra de Iwasaki que estudió el contrato de Extremo Oriente con el Perú. A partir de la segunda mitad del siglo xx aparecieron nuevos enfoques en las relaciones sistémicas de toda el área del Pacífico, entre ellos los de Boxer. En los últimos años también surgieron obras que siguieron el camino trazado por Boxer de conexión sistémica y de relaciones portuarias lejos de la clásica percepción eurocentrista, tales como Gunder Frank, Barensen, Knaap, Sutherland, Kearney, Prakash, Chaudhuri, Blussé, Cheong, Keong, Vermeer... Finalmente cabe hablar de algunos autores españoles que han trabajado sobre la cuestión, entre ellos A.M. Prieto, P. Hidalgo, L. Alonso, A. García-Abásolo o I. Alva.

2 Archivo General de Indias, -AGI-, Filipinas, 24, R. 4, N. 27. Carta de Buenaventura Ibáñez, 20 de noviembre de 1683, fol. 1.

3 *Ibidem*.

4 *Ibidem*, fol. 1 v.

5 AGI, Filipinas, 28, N. 61. Carta de la ciudad de Manila: Diego de Palencia, Tomás García de Cárdenas, Juan de Mena Salazar, Hernando Ponce de Virués, Luis Castillo, Juan Urrutia de Vergara y Pedro

derivaba en un incremento extremo de la cautela mercantil «...Bien le consta a V.S^a la prohibición que está el comercio de este Reyno con los puertos circunvecinos por cuya causa van los chinos con mucha cautela...».⁶ Para eludir el caos en que el comercio se había precipitado se buscaron mercados alternativos, propagándose la red contractual hacia otros reinos. Esta expansión fue aprobada por la Real Orden el 23 de septiembre de 1690. En ella se refleja como la presencia mercantil hispana, además de Cantón y Macao, también se impulsó⁷ hacia los puertos de Camboya, Cochinchina, India, Siam y Japón.⁸ Comercio que, en ocasiones anteriores, había sido prohibido.⁹

El segundo de los problemas que tuvieron que superar los mercaderes de Manila fueron las continuas presiones, especialmente las generadas en la metrópoli, que perseguían la prohibición de la contratación sedera con China.¹⁰ Ciertamente, desde inicios del siglo XVII empezaron a aparecer memoriales,¹¹ como el de Juan Velázquez Madrilejos,¹² y discursos que lo atacaban, argumentando que generaba

Cauchela, sobre miseria de la tierra y necesidades que tienen, 1658. Manifestaban que, dada la gran crisis, apenas quedaban vecinos en Manila, y que ello aceleraba la decadencia pues los comerciantes de otras zonas (Siam, Macasar, Camboya...) no consideraban viajar hasta Manila. Una de las soluciones que demandaron era que liberalizasen la prohibición que tenían los mercaderes de México de invertir en el comercio de las islas.

6 AGI, Filipinas, 24, R. 4, N. 27. Carta de Buenaventura Ibáñez, 20 de noviembre de 1683, fol. 1 v.

7 Hacia 1687 el incremento comercial en el Mar del Sur también supuso la irrupción de la piratería europea en la zona, Vid. AGI, Patronato, 96. Expediente sobre la entrada de piratas en Portobelo, Darién y Mar del Sur. La piratería fue un problema constante en las aguas del Mar del Sur, como lo acreditan las continuas cartas de los gobernadores de Filipinas, entre estos documentos cabría citar las misivas de Juan de Vargas, Curucelaegui, Zabalburu, Fausto Cruzart... Entre ellas cabría remarcar las advertencias que el gobernador militar Alonso Abella envió a Curucelaegui para que, pese a las distintas paces que se habían firmado, continuasen estando alerta. AGI, Filipinas, 14, R.2, N.15. Carta de Abella Fuertes sobre reinos vecinos y piratas, 1690.

8 AGI, Filipinas, 332, L. 10, fols. 312-314. Real Cédula al maestre de campo Domingo de Zabalburu y Echaverri, gobernador de Filipinas, diciéndole la forma en que se han de hacer las evaluaciones y venta de las mercaderías de China y de otras naciones que comercian en aquellas islas, 1703.

9 AGI, Filipinas, 331, L.7, fols. 140-141vto. Real Cédula a Manuel de León, gobernador de Filipinas, ordenándole guardar lo despachado en otras cédulas sobre la prohibición de comercio con Cochinchina y abstenerse de navegar y comerciar con los holandeses por prohibirlo las cédulas y ordenanzas reales, salvo en casos de socorro por problemas en su navegación, 1675. AGI, Filipinas, 331, L.7, fols 28v-30r. Real Cédula a los oficiales de la Real Hacienda de Filipinas para que cobren del presidente y oidores de la Audiencia de Manila los 800 pesos en que han sido multados por haber dado licencia a un patache del reino de Bengala con portugueses y mercaderías prohibidas y reprendiéndoles por no haber cumplido su obligación de reconocer el patache e impedir la venta de mercaderías.

10 AGI, Filipinas, 332, L. 10, fol. 266-267. Normas para el comercio de Filipinas con Nueva España, 1702. La nueva normativa de restricción venía a complementar las que con anterioridad se habían dado. En ese sentido la Real Cédula limitó a tan solo dos navíos de 500 toneladas, aunque se aumentó ligeramente la capacidad de contratación mercantil, especialmente en el tornaviaje. Las novedades, una mayor vigilancia fiscal tanto en los puertos de salida como en los de llegada. AGI, Filipinas, 206, N.1. Expediente de comercio entre Filipinas y Nueva España, 1712. A pesar de las restricciones, los fraudes siguieron siendo constantes. Así lo dejó meridianamente claro el oidor de la Audiencia de México, Juan Díez de Bracamonte. AGI, Filipinas, 206, N.1. Expediente de comercio entre Filipinas y Nueva España, 1712. Real decreto a Andrés de Pez para que se vea en el Consejo la copia del decreto expedido al Consejo de Castilla prohibiendo la introducción y uso de tejidos de China en los dominios de Europa y África como ya lo están en los de América. Balsafin, 20 de junio de 1718, fols. 832r-833v.

11 Archivo General de Simancas -AGS-, PTR, L. 89, 298. Memorial del Reino pidiendo la prohibición de la importación de seda de China y Persia, 1617.

12 AGI, Filipinas, 40. N. 5. Razones de conveniencia que hay para que no se deba permitir, antes pro-

pérdidas muy notables entre los productores españoles y afectaba gravemente al comercio en el Atlántico. Además, los comentarios sobre las contrariedades que generaba la saca de plata y la consecuente ruina del reino, por ese mismo motivo se tornaron cada vez más generales y preocupantes, dada la presión ejercida. Debate que acabó en 1720 cuando Felipe V prohibió el comercio de seda con China vía Filipinas, lo que ocasionó un verdadero terremoto político-económico, pero también social, que precipitó, una elevado número de alegaciones¹³ y memoriales.

La tercera gran contrariedad a la que tuvieron que hacer frente, a partir de 1686, fue la de la pérdida de calidades provocadas por un cambio productivo en China. En 1703 las autoridades no dudaron en afirmar que los comerciantes chinos «...habían traído las haciendas falsas, faltas y de tal calidad que han sido dignas de ser quemadas, como se ha hecho...». ¹⁴ La débil respuesta inicial y la permisividad de las autoridades marcaron el futuro inmediato del comercio de Manila, que empezó a desviarse hacia otros puertos chinos, buscando nuevos géneros, y también hacia destinos más lejanos en demanda de artículos de mayor calidad. Este problema, que apareció a finales del xvii, perduró hasta la década de los años veinte del siglo xviii y entroncó con la prohibición de exportación sedera realizada por Felipe V. La actividad mercantil en esa nueva fase se basó, ciertamente, en una disminución contractual con Cantón, entre 1686 y 1689 solo se contrataron 95.000 pesos, y el aumento significativo con Amoy (Xiamen), que sobrepasó los 400.000 pesos. En cuanto a la gestión mercantil con otras áreas destacaríamos el incremento con Bantam (100.000 pesos), Siam (22.000 p.), Taiwán (40.000 p.) y la recuperación del tráfico con la India (126.000 p.).¹⁵

Una de las primeras consecuencias de ese cambio estructural en el comercio con China, que empezó lentamente en 1680 y que tendría un notable cambio en 1685, fue la disminución de productos de seda y el incremento de los de algodón de una forma muy intensa. Desde 1680 hasta 1685 la adquisición de productos de seda estaba bajo mínimos¹⁶ (entre 50 y 200 picos anuales); los de algodón, en cambio,

hibirse, la entrada de la seda de la China, y demás mercaderías de ella en las Indias y en estos reinos; y los daños e inconvenientes que se siguen de no prohibirse de todo punto, y de su contratación, 1628. 13 AGI, Filipinas, 206, N.1. Memorial Marcos Antonio de Verastegui, en nombre del Consulado de Cádiz, pidiendo duplicado de los despachos que prohíben los tejidos de seda de China, Consejo, 4 de marzo de 1721. Minuta de real cédula al Consulado de Cádiz participándole lo resuelto sobre la prohibición de tejidos de seda. Madrid, 14 de marzo de 1721. Memorial de Marcos Antonio de Verastegui, en nombre del Consulado de Cádiz, sobre haber llegado a Acapulco dos navíos de ropas de China a pesar de la prohibición, pidiendo se hagan quemar públicamente. Memorial de Juan Bautista Uzardi, en nombre de la ciudad de Manila, pidiendo que se suspenda la aplicación de la cédula de 27 de octubre de 1720 que prohíbe el comercio de Filipinas de tejidos de seda, oro y plata hasta que se oiga a dos diputados de la ciudad que vienen a la corte. Consejo, 9 de junio de 1722.

¹⁴ AGI, Filipinas, 128, N. 8. Carta de Domingo de Zabalburu sobre géneros chinos, 1703.

¹⁵ AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

¹⁶ Las autoridades intentaron desarrollar la producción sedera en Filipinas, para ello se enviaron a una serie de emisarios para buscar la codiciada «simiente». AGI, Filipinas, 24, R. 4, N. 27. Expediente sobre comercio con Macao. En este largo informe aparece la carta fechada en FoNing el 7 de enero de 1682 del dominico fray Manuel Trigueros a Juan de Vargas en la que le expresa no solo que está aprendiendo chino, sino que en un próximo correo le remitirá la «simiente de la seda». No era la primera vez que se intentó. Para prevenir la exportación de plata la Corte intentó realizar algunos cambios e innovaciones. Vid. AGI, Filipinas, 329, L. 2, fols.128r.-128v. Orden para enviar a España semilla de seda de la China, pues según los informes obtenidos se sabía de la existencia «...de una semilla de seda que

ascendieron de 500 a 2.000 fardos. Pero el cambio más significativo lo hallamos en 1685 cuando el algodón sufrió un aumento espectacular, concretamente se pasó de los 987 fardos de 1684 a los 37.000 de ese año.¹⁷

En el primer cuarto del siglo XVIII el comercio de Manila se mantuvo en las mismas cotas de transacciones que a finales del XVII, si bien cabría matizar que hubo algunos años de recuperación positiva, como 1709, cuando entraron 52 barcos, la mayoría de China, concretamente 43; también los años 1706, 1708 y 1710 fueron bastante positivos, con la llegada de más de 30 navíos anuales, mayoritariamente chinos (CHAUNU, 1976). Sin embargo, la reactivación no vino por un incremento notorio del número de naves, sino en el valor de los productos comercializados. El monto total, comparando los datos económicos del período 1680-90 con los de 1701-05, es el de franca mejoría, con una fuerte ampliación de la actividad comercial de Manila y la llegada de nuevos artículos. Entre ellos destacaríamos una gran diversidad de manufacturas elaboradas, como puedan ser escritorios, peines o un aumento espectacular de la cerámica, concretamente platos, con mínimos de 10.000 unidades y máximos de 400.000 unidades.¹⁸ De esta forma el proceso de atonía empezó a romperse y el mercado se abrió a las nuevas demandas.

2. LA COYUNTURA ADVERSA

Sin duda alguna Manila fue el principal puerto estratégico de abastecimiento de productos asiáticos para toda la América hispana. Una dinámica muy compleja donde los problemas fueron continuos, con cambios estructurales muy profundos.

Ciertamente, a finales del siglo XVII las autoridades de Manila detectaron un cambio muy significativo en la contratación con China, y la apertura de nuevos puertos que recibían los productos tanto del interior como de otras áreas costeras, como argumenta LOCKARD (2010); por otra, la pérdida de calidad en su producción. A saber, productores independientes de la costa, y de los diferentes hinterlands de las ciudades más importantes elaboraban de forma artesanal mercancías para los grandes tratantes. Un ejemplo lo clarificará. En 1670 Chioqua adquirió mantas a algunos artesanos: 106 a Chiangchig; 41 a Bengching; 107 a Choudingua... Pero también podemos hallar productores medianos, fabricantes especializados. Ese mismo año Chioqua compró 600 mantas a Tingua y 1.500 cargas de lienzo a Techip.¹⁹ Estos, a su vez, las trasladaban hasta Manila donde se distribuían a las comunidades nativas de las islas; la población de la ciudad y, finalmente, a las autoridades y mercaderes hispanos que, posteriormente, las cargaban en el galeón hasta Acapulco, desde donde llegaban a los diferentes mercados del virreinato.

La alta demanda de todo tipo de géneros, especialmente textiles, forjó una mutación, tanto en la calidad como en los métodos de elaboración, en las grandes

hay en la China mejor de la que se conoce en España, se envíe dicha semilla con explicación de cómo se cría...». AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

17 *Ibidem*.

18 AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

19 *Ibidem*.

áreas productoras de China muy preocupante para las autoridades filipinas y para la mayoría de comerciantes que trataban con Nueva España. Ciertamente, para abastecer a esa demanda creciente los grandes negociantes chinos desviaron la producción artesanal de las ciudades hacia la zona rural, en lo que se ha venido conociendo como «sistema doméstico». A saber, los agricultores chinos utilizaban su propia materia prima (en este caso seda de mala factura y la transformaban en un producto acabado). De esta forma, un gran número de agricultores, sin ningún tipo de experiencia, empezaron a confeccionar todo tipo de géneros, lo cual causó una pérdida de calidad. La consecuencia directa de esa nueva situación fue una notable contracción en los negocios transpacíficos y la correspondiente alarma entre los sectores más perjudicados. Esta situación acabó por consolidar en el horizonte económico de los tratantes manilenses dos grandes tipos de mercados: los de alta calidad, de la India (KEAMEY, 2004) o Japón, de los que se extraerían productos como textiles, madera y marfil; y de las islas de Indonesia y Ceilán, básicamente centrado en el trato de las especias.

Esa perspectiva se yuxtapuso a esa legislación tan constrictiva para las Filipinas dictada por la Corte.²⁰ En ese sentido las autoridades de Manila respondieron con un alegato como nunca antes se había realizado, dejando patente los dos grandes problemas que provocarían las nuevas reglamentaciones: la crisis económica de las elites del archipiélago y el consiguiente colapso de la ruta transpacífica. El nuevo marco legal emanado desde la metrópoli no solo no solucionaba los problemas, sino que los incrementaba. Desde Manila se dejó meridianamente claro dónde radicaba la principal cuestión que afectaba a la monarquía hispana, y no era precisamente en el comercio de Filipinas, sino en la irrupción de otras potencias europeas en todos los mercados asiáticos. Ciertamente, ingleses,

20 A lo largo de todo el siglo XVII las autoridades metropolitanas continuaron la prohibición de comerciar con seda china por el gran daño que hacía al comercio hispano «...ya por la cédula del 29 de marzo de 1636 que se puso gran cuidado en estorbar por todas las vías la contratación de ropa de China...», BNE, MS-3080 «Relación del estado en que el Conde de Chinchón dejó el gobierno del Perú al Marqués de Mancera», fol. 43. Entre las medidas que establecieron las autoridades hispanas destacamos la prohibición de las transacciones directas de españoles con China, permitiéndose únicamente la introducción de géneros por traficantes de ese país, previo pago de las tasas fiscales. Posteriormente, parte de esas mercancías se «repartían» entre aquellas personas que, económicamente, pudieran hacerse cargo de ellas. Ello era, en propias palabras de la Ley 34 de la «Novísima Recopilación», para facilitar una distribución más equitativa de la riqueza, aunque en el fondo cohesionó más las redes que acaparaban el negocio. Lutgardo GARCÍA FUENTES (1997) explica cómo el siglo XVII fue de una gran depresión para los textiles hispanos. El Consulado de Cargadores de Sevilla se quejó de la gran caída en las ventas de productos de seda. En 1701 la ruina era casi total y sólo se podía salvar si se evitaban los productos extranjeros y se actuaba contra el comercio de Filipinas. Es difícil evaluar, como el mismo autor manifiesta, la totalidad de ventas realizadas de textiles a Indias. En la segunda mitad del XVII se exportaron 105.000 fardos y cajones de ropa. Sin embargo, éstos no se abrían, sino que era tasados a «ojo» por los oficiales reales. En 1748 la situación de caos en el tráfico se repetía y los representantes comerciales enviaron a la corte un memorial: «Representación práctica comerciante, que con la más profunda humildad ponen a L.R.P. de S.M. (Que Dios Guarde) por medio del Consulado de Andalucía, los apoderados del Comercio de la Vieja España, que reside en este Reyno de la Nueva, sobre los daños y perjuicios que ocasionan el Real Haber y vasallos de aquella Península, el Comercio que hace en esta el anual galeón de Philipinas. Reducido a tres puntos en que se prueban las Artes y mala fe de este comercio, refutando los alegatos y defensas, sobre que se ha dado lugar, a la continuación de los daños y los remedios que se obvien y florezcan las Fábricas de la Nación Española y Yslas Philipinas, México, 30 de abril de 1748».

holandeses (GLAMANN, 1958), dinamarqueses y franceses, habían penetrado en áreas como India y China, donde adquirirían géneros mayoritariamente con plata española (FOSTER, 1999).²¹ Pero para las autoridades de Manila lo más preocupante era que muchas de esas compañías imponían sus propias directrices productivas en las zonas emisoras, y esos géneros los comercializaban como marca propia en el Viejo Mundo.

Así pues en Manila se elaboraron diferentes informes destinados al virrey y a la Corte²². En estos se explicaban los problemas que surgirían de aplicarse con sentido estricto la nueva normativa, pero también fueron más allá y acotaron, en su justa medida, cuáles eran los verdaderos problemas a que se enfrentaba el comercio filipino, la producción sedera hispana, y la misma dinámica económica de la metrópoli, que por extensión afectaba a los grandes mercaderes de Andalucía. La mayoría de cartas e informes mantienen una línea casi idéntica. A saber, la preocupación por la hacienda de Filipinas, con especial énfasis en la dependencia del situado, y en la precaria situación de los habitantes del archipiélago.

Ciertamente, las autoridades tanto civiles como religiosas, y evidentemente los mercaderes, pusieron de relieve la realidad del comercio asiático, todos y cada uno de sus problemas, y los que afectaban directamente al del Atlántico, y por ende a todas las Indias. Esos inconvenientes estuvieron referenciados uno por uno.

En primer lugar, los grandes responsables de la saca de plata de España, y de las mismas Indias, no fueron los mercaderes filipinos, sino las potencias rivales. Era sabido, pero además estaba comprobado, que ingleses, holandeses, portugueses y franceses a principios del siglo XVIII estaban comerciando en gran escala con muchas regiones de Asia, como Japón, India, Bengala, Persia, o también China, ésta última con una actividad creciente. Actividad que, como bien señala HUANG (1990), se ubica en dos amplias zonas productoras de materias primas, concretamente de algodón y seda. Esa dinámica posibilitó un despegue económico de los grandes centros portuarios, de sus factorías y de la población rural que se dirigió a los mismos. Y todo ese comercio, todo este tráfico se había realizado, y se continuaba realizando, con moneda española de plata, a tenor literal del documento en cuestión. Cierto que como refleja mayoritariamente la correspondencia de las factorías inglesas en Asia-Pacífico se comerciaba con reales españoles, pero asimismo lo es que determinados puertos del Pacífico las transacciones con plata japonesa también fueron muy elevadas.

En segundo lugar, las potencias enemigas habían cambiado por completo las directrices de su producción, pasando a una externalización, aunque el concepto es contemporáneo refleja perfectamente la mecánica seguida por holandeses y británicos. Al parecer habían llegado noticias a Manila, verificadas por varias

21 Algunos ejemplos de la exportación de moneda española por los ingleses hacia Asia los hallamos en la correspondencia analizada de la East India Company. Baste citar que en 1615 compraron tejidos en la India por un valor de 25.000 reales; en 1617 la remesa de capitales que se enviaron con Lucas Anthenius desde Masulipatnam a William Nichols en Aceh, 20.000 reales de a 8; con el «Charles» y con el «Unicornio» otros 10.000 reales en metálico o el caso de 1639 que se enviaron a Bantam 40.000 reales o también los 100.000 reales que en 1637 se enviaron con la nave Jonás a Surate.

22 AGI, Filipinas, 84. Expediente sobre el comercio de Filipinas, 1721.

fuentes, que tanto holandeses como ingleses mandaban tejer productos en Cantón «...con los mismos marcos y medidas que en Europa...»,²³ que podían exportarse con tasas fiscales muy favorables, por no decir inexistentes. Tras adquirir, a bajo coste y en gran cantidad, esos artículos en China eran vendidos en el viejo continente con el nombre de tejidos y géneros fabricados en los viejos centros fabriles de Holanda e Inglaterra. Posteriormente estas mercancías se dispersaban por toda Europa, aunque presentaban sellos ingleses y holandeses, penetraban en España y de allí arribaban a Andalucía y Cádiz. Uno de los principales mercaderes que declaró en el cabildo abierto de Manila de 1772 fue Juan de Corballo, natural de Bengala, católico, de habla castellana, de 25 años, y que desde los quince estaba inmerso en el contrato de Asia. Sus respuestas coincidieron mayoritariamente con otros testigos, tanto chinos como armenios. Así, de todas sus manifestaciones destacaríamos la masiva fabricación en Cantón de productos con marca de elaboración en Inglaterra o Francia, y el contrato francés entre Cantón y el reino del Perú. Otro de los testigos fue Luis Satur, armenio, de Ispahán, de 52 años, cristiano, gran conocedor de la dinámica contractual de todos los puertos asiáticos puesto que había estado traficando en ellos durante veinticuatro años. Este mercader explicó detalladamente, en cuanto a la fabricación de tejidos en Cantón con marcas europeas, que los ingleses y los franceses «...trajeron a dicho puerto muestras de tejidos de Europa y algunos maestros para fabricar tejidos de seda...y los sangleyes luego aprendieron y trabajaron los tejidos tan parecidos que luego no se distinguían...».²⁴

La conclusión de las autoridades de Manila ante esta nueva situación fue evidente: los efectos perniciosos que se sentían en la producción sedera andaluza no era una consecuencia directa del comercio filipino, puesto que las islas solo enviaban un barco al año, con carga y capital limitado, sino por la competencia foránea. Además, en el viaje transpacífico no toda la carga, ni mucho menos, era seda. Esta era, tanto económicamente como en cuestión de volumen, muy escasa. Efectivamente, en el cabildo abierto que se celebró en Manila el 17 de agosto de 1722 donde se expuso la nueva normativa comercial (ampliamente restrictiva) emitida por Felipe V, los integrantes del mismo afirmaron, y reconocieron, que acataban la ley y se comprometían con ella. Pero apuntaron el reflejo de lo que acabamos de afirmar. El mayor volumen de carga del galeón eran unas típicas telas de Asia denominadas elefantes, así como géneros de algodón,²⁵ muy voluminosos y muy económicos, como las cambayas. Un ejemplo lo clarificará. La carga del galeón *Santísima Trinidad*, en 1750, estaba compuesta por 4.000 docenas de pocillos finos, 1.200 docenas de platos pequeños y 600 docenas de tazas; 177 arrobas de canela fina de Ceilán, 85 arrobas de canela de Zamboanga (de peor calidad), 71.000 peines, 500 arrobas de cera, 1.000 libras de ruibarbo... de textiles solo cargaron 2.000 mantas, 172 cambayas de Bengala, 195 pañuelos finos de alta calidad también de Bengala. Por lo que se refiere a las cambayas, estas eran de «... tan poca estimación que en un fardo solo caben de 60 a 70 pesos de valor...». De

23 AGI, Filipinas, 208 N.1. Expediente de comercio de Filipinas con Nueva España, 1722-1733, fol. 301.

24 *Ibidem*, fol. 330 vto.

25 AGI, Filipinas, 139, fol. 314, Expediente sobre el comercio de Filipinas, 1688.

hecho, las autoridades chinas prohibieron la importación de géneros de algodón extranjero²⁶ para potenciar sus exportaciones. No obstante, a principios del siglo XVIII hubo un notable cambio en las facturaciones chinas hacia Europa, y en especial hacia Inglaterra, puesto que un nuevo producto comenzó a acaparar una gran intensidad comercial: el té. De hecho en la sesión celebrada en Londres del día 4 de febrero de 1734 en la Sala de los Comunes, se presentó un preocupante informe sobre la estrepitosa caída de la venta del té. En este se explicaba como los holandeses y los franceses también habían entrado en ese mercado, lo que junto al elevado contrabando practicado por naves británicas provocaron un hundimiento del precio.

Ante esa coyuntura, las autoridades manilenses afirmaron que de continuarse únicamente con esta dinámica, al desaparecer la seda, la carrera transpacífica quebraría. Además de todo lo asegurado, con todo el expediente se adjuntaron un buen número de declaraciones de testigos, la gran mayoría extranjeros, que habían comerciado en los mercados asiáticos durante los últimos veinte años. Entre ellos encontramos armenios, todos nacidos en Ispahán y residentes momentáneamente en Manila, como Carlos de Viago, Bartolomé Bagán, Mariano Gregorio o Elías Isaac²⁷ (que a lo dicho añadieron que también les constaba fehacientemente que los franceses comerciaban con Perú);²⁸ portugueses de Macao como Luis Carballo; chinos cristianizados, de Cantón, como José Xiaco o Carlos Chia; o nativos como Sebastián Tixer, este último nacido en Brito, reino de Mogor. Referente a las calidades, y a los precios, de los productos sederos el propio gobernador de Filipinas alegó «...es el hecho cierto que los géneros de China solo sirven en la Nueva España para la gente de poco caudal y sirvientes que ni unos ni otros pueden comprar los tejidos de España...».²⁹

Tal vez uno de los momentos, dentro de esa coyuntura adversa, fue un tímido inicio de cambio durante el periodo que abarca la transición del siglo XVII al XVIII, concretamente los cuatro años que van de 1698 a 1701. Años en que el comercio con otras áreas empezó a cobrar auge, no tanto por el número de navíos que entraron en el puerto de Manila como por las cantidades y géneros que arribaron. También fue un momento en que los viajes de mercaderes chinos hacia Filipinas se redujeron drásticamente. Si en 1698 llegaron 25 champanes de China (un 70%), y 11 de otros puertos (30%), sobre todo de India e Indonesia, los años siguientes

26 AGI, Filipinas, 335, L. 17, fols. 106r-107v. Real Cédula al gobernador de Filipinas para el fomento de la agricultura, 1757. El expediente está formado por dos partes. En la primera se deniega permiso al irlandés Ricardo Bagge, puesto que no era un hombre recomendable, sobre el proyecto que presentó en 1746 para mejorar los cultivos. Sin embargo, en la segunda parte se hace una mención especial al interés de la Corona en fomentar determinados cultivos, entre ellos el cacao, la pimienta y, de forma especial, el algodón. De hecho la recomendación siguió las mismas pautas que ya habían hecho las autoridades chinas: los nativos podrían pagar sus tributos mediante la entrega de algodón en bruto.

27 AGI, Filipinas, 208 N.1. Expediente de comercio de Filipinas con Nueva España, 1722-1733, fol. 316 y ss.

28 AGI, Filipinas, 206, N.1. Expediente de comercio entre Filipinas y Nueva España, 1712. Carta de la ciudad de Manila: Juan Antonio Cortés de Arredondo, José de Aguirre, Diego Martínez de Arellano, Benito Carrasco, Antonio Fernández de Rojas, Pedro González de Lucena, Martín de Irurita, dando cuenta del perjuicio que causa a aquel comercio los navíos de Francia y de Perú que aportan al reino de Cantón con gruesas cantidades de plata. Manila, 12 de julio de 1712, fols. 707r-708v.

29 *Ibidem*, fol. 269 vto.

presentaron una dinámica similar en porcentajes, con la sola excepción de 1700 en que se redujeron las transacciones con otras áreas alcanzando tan solo un 10% del total.³⁰ En cuanto al número de navíos destacaríamos el gran mercado de la India, con trece viajes, especialmente de la costa de Coromandel (7 barcos), Surate (5) y Bengala (1). Las naves procedentes de otros reinos, como Java, Siam y Camboya lo fueron en un número mucho menor, al igual que en el abastecimiento de artículos (CHAUNU, 1976).

Si examinamos la evolución del gran mercado abastecedor chino podemos percibir como entre 1698 y 1701 se redujo considerablemente la afluencia de comerciantes de Cantón y se abrieron otros puertos como el de Amoy (Xiamen), Ning-Po (o Limpo, en la entrada del río del mismo nombre) y Shanghái.

La llegada de nuevos mercaderes que abastecían a Manila se evidencia con el seguimiento de las naves que entraron en el puerto. En 1698 Dauchi, un comerciante musulmán de Surate, arribó con un patache con una carga valorada en 90.000 pesos. Ese mismo año llegaba la nave de otro mercader musulmán a quien las autoridades de Manila habían encargado azufre, arribando con una carga de 1.000 picos. También en 1698 alcanzaba las costas filipinas el patache denominado *Santa Cruz*, del capitán Marcos David, procedente de Bengala, con géneros valorados en 120.000 pesos. En 1699, por ejemplo, lo hizo el patache de Surate de Abdul Vazuil, con 90.000 pesos en artículos o el patache que salió de Madrás a cargo de Juan de Soto con un valor de 50.000 pesos.³¹

3. RESPUESTAS A LA CRISIS PRODUCTIVA EN CHINA

A lo largo del siglo XVI y del XVII el gran mercado chino había abastecido a Manila de todos aquellos productos que, ulteriormente, serían diseminados por todo el archipiélago, así como transferidos a la América hispana a través de la carrera transpacífica. La estructura de este comercio presentaba dos pautas totalmente diferentes. Por una parte los grandes mercaderes que se abastecían de forma atomizada en talleres de artesanos de los grandes centros productores, como Cantón. En ese aspecto, TANA y VAN DYKE (2007: 14) explican la gran importancia que poseía esa plaza para los mercaderes y financieros europeos, y en especial para las grandes inversiones de capital, dadas las elevadas tasas de interés que existían en China.

Por otro lado también hallamos a los pequeños comerciantes que compraban mercancías a los campesinos (KANG, 1986) del interior o a los hinterlands de las grandes ciudades y lo acarreaban hasta los capitanes de los juncos atracados en

30 AGI, Filipinas, 163 N. 85. Carta de José de Torralba, 1705. Entre 1698 y 1704 entraron en Manila algunos mercaderes portugueses con cargamentos procedentes de India, como Francisco Cardoso que el 29 de octubre de 1698 llegó a Manila con un patache procedente de Coromandel, dos días después lo hizo Antonio Basconcelos, con otro patache de la misma zona. El primero de diciembre un musulmán de Surate, Dauchi, arribó con un navío desde ese puerto. El primero de diciembre de 1699 lo hizo el patache de Madrás de Francisco Cardoso y el nueve del mismo mes la nao procedente de Surate del musulmán Abdul Vazul.

31 AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

el puerto de Cantón o Amoy. No era una producción de alta calidad, ni muy masificada, pero sí que cumplía con unos determinados estándares que, junto con su bajo precio, les otorgaba una gran rentabilidad. Sin embargo, esta situación pronto se alteraría profundamente. Ciertamente, el incremento de la demanda surgido como consecuencia de la irrupción de otras potencias europeas en toda Asia-Pacífico alcanzó cotas hasta entonces jamás vistas. Era necesario producir mucho más y a un ritmo mucho más veloz. Además, para satisfacer a esas grandes compañías occidentales se debía producir a un costo inferior. Todo ello precipitó cambios sustanciales. Por una parte alteró el ritmo productivo de los artesanos, pero también introdujo dentro de la cadena a un elevado número de campesinos que no tenían ningún tipo de experiencia. Cabría remarcar la gran expansión de las grandes familias de comerciantes que aumentaron significativamente la escala de negocios de sus operaciones mercantiles, tanto en el mercado interno como (y de una forma especial) en el externo. Ello, a lo largo del siglo XVII forjaría una notable prosperidad y dinamismo en determinadas áreas costeras, como Fujian que ocuparon en una gran variedad de labores de producción a un gran número de personas carentes de especialización (NAQUIN y RAWSKI, 1987).

El resultado final fue una pérdida completa de la excelencia de los artículos, con innumerables «...quejas de la calidad de los géneros de China y Cantón que no son de la ley y bondad de los que se comerciaban en el pasado... ».³² Se propuso, como contramedida, «...prohibir la saca de plata de las Filipinas hacia China... ».³³ El entonces gobernador de Filipinas, Domingo de Zabalburu (1701-1709) informó que, tanto el Cabildo como muchos vecinos y mercaderes se habían quejado por «...el abuso y adulterio de las mercaderías que vienen del reino de la China y Cantón, en su calidad, peso y medida, causando el perjuicio del descredito en la Nueva España, disminución de su renta, y atraso en los caudales de sus vecinos... ».³⁴ Géneros de tan ínfima aptitud que se deterioraban rápidamente, «...El comercio de Filipinas está tan decadente así porque los géneros que se trafican son de incomparable menos ley que los que se traen de Europa y que en lo general se proveen de ellos por de mayor duración... ».³⁵ Ciertamente que los precios se contuvieron o que incluso bajaron, pero la demanda de determinados bienes desapareció y buscó, en otros mercados, la calidad que en China no ofrecían: fue el caso de Japón o más especialmente de la India. A finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII la demanda de aquellos artículos chinos se contuvo, ello afectó de una forma totalmente directa a la carrera del Pacífico.

El resultado final fue que las autoridades de Manila intentaron revertir aquel proceso de pérdida de calidad mediante dos vías. La primera, la más rápida y efectiva, incrementando el negocio de los bienes de lujo que procedían de la India, junto con otros más comunes. En segundo lugar, se realizaron una serie de reuniones entre comerciantes, instituciones religiosas y civiles y autoridades de Manila para fijar unas calidades mínimas que deberían tener los productos chinos si querían ser distribuidos en las islas y, en caso contrario, estos no se

32 AGI, Filipinas, 128, N.8. Carta de Domingo de Zabalburu sobre géneros chinos, 1703, fol. 3v.

33 *Ibidem*, fol. 4.

34 *Ibidem*, fol. 1.

35 *Ibidem*, fol. 7.

admitirían, «...Las fábricas de seda que traen las naos de Filipinas no tienen la ley ni la duración que las de España y las lencerías son todas de algodón y no duran la mitad de las de Francia... ».³⁶ Las reuniones se fueron celebrando en Manila fijando los criterios. De esas surgió un decreto que firmó el gobernador para ser difundido por la ciudad, pero también entregado a capitanes de navío para que lo trasladasen a Cantón y a otros puertos. Los puntos básicos de esta normativa de control de calidad fueron los siguientes:

- la seda en mazo (al igual que la seda quiña y en rama) debería presentarse limpia, enjuta y sin borra.
- la seda torcida, blanca y de color, limpia y bien cocida.
- la seda floja, blanca y de color, limpia y bien cocida.
- las sayas (que llaman pequeñas) y de colores pesarían siete taes cada una, y deberían tener el mismo largo que ancho.
- toda la seda cruda había de tener, como medidas mínimas, tres cuartos de lado y de diez varas de largo.
- rasos, damascos, lampazos, chaules, tafetanes...y otros tejidos habrían de ser de seis codos con hilos de seda quiña limpia.
- toda la mantería, cruda y blanca, había de ser de tres cuartos de ancho en piezas de diez varas de largo.³⁷

Esta nueva reglamentación se entregó a los capitanes que partían hacia las costas, entre ellos a Zanton, Queblon, Jonqua, Guasam, Lianzon, Cichuan, Singuey, Cinai, Naqui, Larquí, Zafu, Entin, Aypo, Qimo...³⁸ Pero con ello no se solucionó el problema, de tal forma que el decreto se tuvo que repetir en varias ocasiones, sin resultados aparentes. Ante esa situación de inmovilidad la estrategia cambió, el gobernador convocó una reunión con los principales mercaderes de Cantón establecidos en Manila, entre ellos: Josep Chayco, cabeza de los champanes del comercio de China, al que le comunicaron los abusos que se estaban cometiendo con los productos. También acudieron Songqua, Toqua, Lonqua, Tatqua, Cananqua, Quianquan, Tengua, Linqua, Chuangua, Sinqua, Loqua, Pequana, Moqua, Sengua, Haiangua, ...³⁹

Sin embargo, en los años sucesivos el problema continuó y, al requerimiento de las autoridades, los principales comerciantes chinos de Manila explicaron de donde surgían los problemas. Algunos capitanes, entre ellos Chinqua, reconocieron que se les había notificado el auto de calidades.⁴⁰ En cuanto a los textiles, y la dinámica de fabricación campesina, relataron cómo los tejidos «...la mayor parte de ella se teje tierra muy adentro y para traerla a dicho puerto de Cantón es necesario mucho tiempo y porque nosotros no somos dueños de los telares donde se

36 AGI, Filipinas, 208, N. 1. Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España, fol. 15.

37 AGI, Filipinas, 128, N.8, 30, fols. 60-72.

38 AGI, Filipinas, 208, N.1. Expediente de comercio de Filipinas con Nueva España, 1722-1733, fol. 82 y ss.

39 *Ibidem*.

40 *Ibidem*, fols. 120 y ss.

hace...».⁴¹ Ello precipitó de nuevo convocatorias del Cabildo para atajar los males. Los comerciantes españoles añadieron un memorial, junto a un nuevo decreto, de todos los males causados en el comercio (adulteración de productos, básicamente, y de forma especial la seda).⁴²

Tras publicar dicho edicto en el parían (el barrio chino de la ciudad), también se repartió a diferentes juncos que partían hacia Cantón, entre ellos al navío del capitán Lian que estaba a punto de salir, para que lo leyese y publicase donde hubiere mercaderes chinos. También se repartió a otros capitanes para que lo trasladasen a Cantón y a otros puertos y ciudades del reino. Era evidente que desde 1686, el año en que se detectó el problema, hasta 1705 no se habían impuesto medidas más contundentes. Por ello, una de las que tuvieron más repercusión fue que se emitieron varios mandatos para «...que las mercaderías que traigan sean de la bondad, calidad y medidas estipuladas, sino serán decomisadas... ».⁴³

En 1702 un memorial explicaba que «...no se ha conseguido el remedio porque no se ha aplicado el rigor de lo mandado...»,⁴⁴ culpándose tanto a los mercaderes chinos, que no hacían caso al edicto, y a determinados mercaderes españoles que continuaban comprando los géneros devaluados. Para ello en 1705 se intentaron tomar disposiciones más drásticas si cabe, entre ellas «...la orden de decomiso del género y multa de 200 pesos a los chinos, y de 500 a los españoles que compren que no estén bajo la regulación acordada... ».⁴⁵ Edictos y normas que se notificaron personalmente a varios tratantes chinos, entre ellos a Josep Chaico, cabeza de los champanes de comercio con la China, al que se le comunicó en su propio domicilio del parían.

4. LOS MERCADOS ALTERNATIVOS

4.1. La India

Las coyunturas siempre marcan tiempos y lugares, y en ese sentido el comercio regular entre Filipinas y la India, especialmente durante todo el siglo XVI⁴⁶ y el XVII,⁴⁷ estuvo condicionado a las relaciones políticas existentes en Europa,

41 *Ibidem*, f. 130.

42 *Ibidem*, fols. 12 y ss.

43 *Ibidem*, f. 150.

44 *Ibidem*, f. 187.

45 *Ibidem*, f. 210.

46 AGI, Filipinas 339, L.1. Real Cédula a Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, gobernador de Filipinas, para que tenga buena correspondencia y preste la ayuda necesaria al virrey de la India si éste le pide socorro, pues ahora, por muerte de Enrique, rey de Portugal, el rey Felipe II ostenta las dos coronas.

47 AGI, Filipinas, 200, N.103. Decreto del duque de Lerma al presidente del Consejo de Indias con copia de lo que se escribe al virrey de la India para que se escriba a Juan de Silva en la misma conformidad, enviándole las cartas, señales y contracifras que van con la dicha copia sobre la plática movida entre un holandés y los generales de mar y tierra para entregar las fortalezas y armadas que los holandeses tienen en la India y la memoria de lo que se les ha de ofrecer si acceden al trato. 23 de diciembre de 1616. AGI, Filipinas, 200, N.103. Copia de real cédula al virrey de la India sobre el trato con los generales de mar y tierra de los holandeses para que entreguen las fortalezas y armadas que tienen en aquellas partes.

especialmente tras la integración de Portugal en la monarquía hispánica. Ciertamente que durante el siglo XVII hubo contactos comerciales, aunque muy contados, pero también es cierto que la irrupción de las potencias enemigas de la monarquía hispánica en la India y el choque comercial entre portugueses, por una parte, e ingleses y holandeses por otra preocupó a Manila. De ahí la dura oposición del Cabildo y Audiencia de Manila a apoyar militarmente las necesidades defensivas de los portugueses en India.⁴⁸ A pesar de estos pequeños matices, que hombres como Lerma supieron canalizar y aprovechar políticamente, las relaciones contractuales se mantuvieron.

Tras la crisis de calidades en China se fue fraguando una mayor especialización de mercados donde los productos de lujo, de alta calidad, procedían de áreas lejanas (Japón, Siam, Camboya, Borneo, Ceilán, India...). Ello, además, derivó en un cambio estratégico de los puertos de embarque en China. Según los datos proporcionados por en la recopilación de navíos presentada por Chaunu (1976), entre 1701 y 1715 llegaron procedentes de China 265 juncos, situación que cambiaría por el cambio de mercados puesto que entre 1716 y 1730 solo lo fueron 156. La mutación del sistema portuario impactó sobre Cantón, abriéndose el de la zona de Amoy (Xiamen). Por su parte el estudio de los viajes desde diferentes puertos indios hasta Manila en la última parte del XVII y principios del XVIII muestran claramente una tendencia al crecimiento, suave pero constante, sobre todo de la zona de Bengala y Coromandel, las de una mayor proximidad.⁴⁹ Entre los diferentes tipos de productos cabría distinguir dos grupos: los estratégicos, como el salitre,⁵⁰ las anclas⁵¹ o incluso la fabricación de barcos;⁵² y los de lujo, destinados tanto al consumo interno como a la reexportación hasta Acapulco. Entre estos últimos destacaríamos sin duda los tafetanes de seda, las piezas de elefantes de Bengala, pañuelos de seda también de Bengala o las importaciones de pañuelos de algodón de Persia a través de comerciantes indios.

48 AGI, Filipinas 27, N.176. Memorial de la ciudad de Manila, sobre que ya habían representado el gran daño que suponía para sus vecinos el que los gobernadores de esas islas despachasen naos a la India de Portugal sin que hubiera gran necesidad. En 1630, Juan Niño de Távora (gobernador de Filipinas desde 1626 hasta 1632) despachó un galeón a Goa, a lo que se opuso la ciudad por sacarse de ella gente de mar y guerra y artillería, aventurarse con los enemigos holandeses y hacer tanto gasto. Suplican que se mande al gobernador que no haga tales despachos si no son muy urgentes.

49 AGI, Filipinas 942, N.7. Testimonio del registro de los géneros y efectos que condujo la fragata nombrada Carnat que vino de la costa de Coromandel, a cargo de su capitán y sobrecargo Soret Joanes, de nación armenio, el año de 1770. AGI, Filipinas 943, N.5. Testimonio del registro de los efectos que condujo el bergantín el Buen Fin, procedente de la costa de Coromandel, puerto de Maliapur, a cargo de su capitán Bernardo Blanco, el año 1771.

50 Ante las presiones de ingleses y holandeses las autoridades de Manila recibieron órdenes para buscar salitre en las islas y, en caso de no hallarlo, adquirirlo o bien en Nueva España o bien en los reinos circunvecinos. AGI, Filipinas, 332, L. 11, fols. 47-49. Orden sobre descubrir salitre o comprarlo en otra parte, 1704.

51 AGI, Filipinas, 8 R. 1, N. 12. En 1630 Niño de Távora envió un navío a Goa para comprar anclas.

52 AGI, Filipinas, 340, L.3, fols. 41-41v. Real Cédula al gobernador de Filipinas y a la Audiencia de Manila, para que informen sobre lo que ha expuesto Fernando de los Ríos Coronel, procurador general de esas islas, acerca de la conveniencia de comprar las naos ya fabricadas en Bengala y Cochín en la India, en lugar de hacerlas en Filipinas, para excusar el elevado coste y el excesivo trabajo de los naturales. Además, traen buena jarcía y marineros expertos de aquellas tierras. En 1740 diferentes accionistas fabricaron un navío en Siam, vid. AGI, Contratación, 5665 N. 4, fol. 37.

Otra mercancía que tuvo una fuerte demanda fueron los esclavos, tanto de Bengala como africanos. Veamos un ejemplo. El dos de agosto de 1686 entró en Manila un navío portugués de India con destino a Macao, comandado por Manuel Rodríguez de Fonseca, con tripulación india y con diez pasajeros portugueses, de ellos dos mercaderes de Goa y dos de Macao. El barco tuvo que refugiarse en Manila debido a una gran tempestad⁵³ que dañó parte de su estructura que necesitaba ser reparada. Para ello se le permitió vender algunos géneros. La nave era un patache denominado *San Pedro de Alcántara y Santa Cruz*, con 35 tripulantes, todos ellos de la India oriental. Su capitán era Manuel Rodríguez de Fonseca, residente en Goa aunque la nave era propiedad de una compañía formada por dos mercaderes de Goa (José Francisco y Tomé Frayle) y dos de Macao (Melchor del Moral Meneses y Josep Piñeiro). Cargaba, entre otras cosas, sal, vino de España y de India, aceite de oliva, sillas, mesas, telas, ropa⁵⁴ y sobre todo, esclavos africanos. Tras una serie de investigaciones realizadas por las autoridades filipinas se le permitió realizar ventas por valor de 8.000 pesos para poder acondicionar el navío y continuar viaje. Más de la mitad lo fueron con los referidos africanos. Concretamente se realizaron dos ventas, la primera en que salieron al mercado 70 esclavos que se adjudicaron a 60 pesos, y una segunda partida de 26 a la mitad de precio. Veamos otro ejemplo de esta carga mixta. En 1700 el galeón *Nuestra Señora del Rosario* partió de Cavite hacia Acapulco con una valiosa carga, con numerosos productos chinos, pero también con un elevado número de artículos de Bengala, especialmente telas de elefantes de cuarenta varas. De hecho, prácticamente todos los que cargaron géneros lo hicieron con productos de la India. Algunos ejemplos nos lo aclararán. Vicente Pineda embarcó 200 piezas de telas de elefantes; Hernando de Argila, 400; Antonio Fernández, 360; Atanasio Fernández, 400; Rosa Rayó, 1.500; Josefa de Grinaldos, 200. Esta última, además, embarcó 15 cates de seda amarilla de Bengala y 8 tafetanes también de Bengala.

En 1702 llegó a Manila el patache de 32 cañones *Nuestra Señora del Rosario* del maestre de campo Thomas de Endorza, procedente de Bengala, con una carga valorada en 250.000 pesos. Entre los productos que acarrea encontramos 42.000 piezas de tejidos de elefantes de Bengala de 20 varas, con un valor de 125.411 pesos; 14.000 piezas de cambayas de 16 varas valoradas en 30.000 pesos; 1.111 tafetines de seda de 14 varas; 500 piezas de ropa (sin especificar); 18.000 pañuelos de algodón; 16.000 paños de algodón de Persia; 15.000 tafetanes de 9 varas; y 60 esclavos de Bengala (de ellos 49 eran propiedad de Cristóbal Basurto).⁵⁵ La llegada de este navío generó un debate entre el gobernador y el capitán sobre los derechos que debían pagar. El capitán Pedro Binales, a cuyo mando estaba el barco, solo deseaba pagar 8.000 pesos en derechos, mientras que el gobernador

53 El 15 de junio de 1671 llegó un navío de Bengala a cargo del portugués Antonio Moreno con un gran cargamento de ropa. Las autoridades le dieron permiso para vender y poder reabastecerse por una cantidad de 3.000 pesos. Las autoridades metropolitanas reaccionaron multando con doscientos pesos a dos autoridades de las islas, Francisco Colón y Antonio Amparo, fiscal.

54 AGI, Filipinas, 12, N. 42. Carta de Gabriel de Curucelaegui y Arriola, gobernador de Filipinas, dando cuenta del la arribada, que pareció ser casual, de un bajel de Goa al mando del capitán Manuel Rodríguez de Fonseca con 10 portugueses y un religioso capuchino, 1686.

55 AGI, Filipinas, 127, N.17. Carta de Domingo de Zabalburu sobre derechos de bajel de Bengala, 1703.

le exigía 15.000. Binales argumentó que tan solo un par de meses antes había entrado en Manila el navío *Santa Cruz*, también de Bengala, a cargo del capitán David Marcos (armenio) y había pagado muchos menos impuestos que él.

Otro ejemplo que nos permite percibir el volumen de contratación entre la India y Filipinas, y el tipo de bienes que se importaban, lo hallamos en la captura del galeón *Santísima Trinidad* en 1764 por los ingleses, que fue conducido a Plymouth y reclamado por las autoridades españolas. Entre su carga destacan productos de calidad, como 9.832 piezas de pañuelos de Machilipatnam (en la costa de Coromandel); 4.832 piezas de pañuelos de Bengala; 3.870 piezas de pañuelos de Pulicat, así como otros más económicos como las 14.000 piezas de cambayas de Bengala; los 4.100 paños de Pulicat o los 3.500 de Bengala.⁵⁶

El cómputo total de los navíos que penetraron en el puerto de Manila entre 1620 y 1700, por grandes áreas geográficas y con sus distintos mercados fue la siguiente: desde China (incluido el gran centro portugués de Macao y los puertos bases de Cantón y Xiamen) llegaron 1.000 navíos. De la India, la segunda gran área en importancia, arribaron 220 bajeles; de Cochinchina, y las islas adyacentes a sus costas (Taiwán entre otras) fueron 121 barcos; de Japón solo arribaron 47 y de Indonesia, y de todas sus islas (generalmente bajo control portugués, holandés e inglés) solo lo fueron 43⁵⁷.

Por lo que se refiere al comercio de Filipinas con la India, en sus tres grandes áreas (Coromandel, Bengala y Malabar) conoció un incremento verdaderamente espectacular a partir de la crisis en China. Así, entre 1641 y 1660 tan solo llegaron a Cavite 3 navíos; las dos décadas siguientes, 1661-1680 conocieron la arribada de 15 barcos. En cambio, entre 1681 y 1700 fueron 78 los navíos que desembarcaron productos indios en Manila. La época borbónica siguió con la misma línea, entre 1701 y 1720 arribaron 53 naves y entre 1721 y 1740, lo fueron 66⁵⁸. Ello evidencia, una vez más, la búsqueda de nuevos mercados y nuevos productos de lujo para satisfacer la demanda del mercado americano, resentido por la precariedad que desde 1680 presentaban los productos de fabricación china. Pero no eran solo los artículos de lujo lo que se acarrea y demandaba desde los mercados indios. Fausto Cruzart y Domingo de Zabalburu⁵⁹ desde finales del XVII, y en los primeros años del siglo XVIII, enviaron naves a la zona de Coromandel a los efectos de comprar salitre para la fabricación de pólvora; o anclas a Bengala puesto que, tal y como argumentó el gobernador, «...sin ellas no se pueden hacer los viajes regulados a Nueva España...»⁶⁰. La apertura de nuevos mercados, por tanto, vio su amanecer en los años 1681 y 1682. En 1681 llegó un navío de cada uno de los principales puertos de la India, tales como Madrás, Machilipatnam, Negapatnam y Portonovo. En 1682 fueron 7 los barcos de la costa India que alcanzaron Filipinas, concretamente de Surate, Portonovo, Madrás y Negapatnam. Y los valores de los productos acarreados fueron, generalmente, altos. Dos ejemplos lo ilustrarán: el patache de Surate, denominado *Tini* de Seema Lamid, desembarcó artículos por

56 AGI, Estado, 44, N. 88. Inventario del navío La Santísima Trinidad, 1764.

57 AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

58 *Ibidem*.

59 AGI, Filipinas, 126, N. 4. Carta de Domingo de Zabalburu sobre salitre, 1702.

60 AGI, Filipinas, 128, N. 1. Carta de Domingo de Zabalburu, 1697.

valor de 60.000 pesos, o el patache de Portonovo llamado *Ardoroso* de Camorasin Ani también géneros por valor de 60.000 pesos.⁶¹

Una buena parte de esa actividad mercantil que conocieron las Filipinas desde las costas de la India estuvo liderada por los capitanes y comerciantes armenios, asentados en los principales nódulos de todo el sistema Asia-Pacífico. Pero también es cierto que los europeos estaban articulando, siguiendo el modelo británico y holandés, compañías privadas para la contratación con las Indias Orientales. En ese sentido, a partir de 1730 la arribada de navíos de la Compañía Danesa⁶² de la Indias Orientales, procedentes de la zona de Coromandel y Bengala, a las Filipinas conoció un incremento significativo.⁶³

4.2. Siam, Borneo y Camboya

No obstante, la expansión de los mercados y las demandas de Manila también se centraron en otras áreas, ya exploradas en épocas anteriores y recuperadas en 1720 tras el cruce de embajadores entre Filipinas, Siam o Camboya. Entre ellos podríamos destacar Siam y Borneo, como plataformas de contrato de artículos de lujo o estratégicos. Si bien cabe hacer constar que esa dinámica contractual estuvo supeditada a la coyuntura política y a las férreas reglamentaciones que emanaban desde la Corte hispana. Así, por ejemplo en 1695 un patache que el general Antonio Nieto había despachado hacia el puerto de Mayarmazen, en Borneo,⁶⁴ al mando del capitán Juan de Molina, fue cañoneado por cuatro naves portuguesas y sus géneros apresados. Dada la demanda de Manila, y los precios en Borneo, Molina había adquirido en ese reino dos pataches para acarrear toda la mercancía, valorada en unos 15.000 pesos. Situación que fue comunicada a la metrópoli, desde donde se enviaron órdenes al gobernador de Manila para que advirtiera, de forma inmediata, a las autoridades de Goa requiriéndoles que en lo sucesivo se abstuvieran de hechos semejantes⁶⁵ con la lógica indemnización de los géneros incautados. No obstante, desde la Corte también se advirtió a Manila que guardaran buena correspondencia con los lusos, pero que tomaran las precauciones adecuadas para que los mercaderes españoles no tuvieran que afrontar tales inconvenientes.⁶⁶

Otro claro ejemplo del lucrativo comercio con Siam fueron las actividades desarrolladas por la compañía formada en 1720 por el gobernador Fernando Manuel de Bustillo y Rueda, junto con el maestro de campo Esteban de Eguiño, los generales Atanasio Fernández de Guevara y Juan Domingo de Nebra y el almirante Andrés García Fernández. Cada uno de estos socios invirtió 6.000 pesos

61 AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

62 AGI, Filipinas, 152, N. 14. Expediente sobre navíos de Dinamarca, 1747.

63 AGI, Filipinas, 121, N. 23. Expediente sobre el patache despachado sin carga, 1759. La nave, enviada de urgencia con despachos, acarrió una gran cantidad de productos de la oficialidad y la marinería, de forma mayoritaria canela de alta calidad.

64 AGI, Filipinas, 15, R. 1, N. 7. Carta de Fausto Cruzat sobre patache de Antonio Nieto, 1696.

65 AGI, Filipinas, 125, N. 5. Carta de Domingo de Zabalburu sobre Antonio Nieto, 1712.

66 AGI, Filipinas, 332, L.10, F.142v-144v. Orden sobre comercio con Borneo y ataques de portugueses, 1700.

con una doble finalidad: comprar dos navíos en Siam y aprovecharlos para cargar géneros de ese reino⁶⁷, o el envío en 1741 de una serie de naves para abastecer a las islas de arroz, libres de gravámenes e impuestos.

En cuanto a otras áreas, como Camboya, la expansión diplomática y comercial se dejó sentir en muchas ocasiones, especialmente con el mandato del marqués de Ovando⁶⁸ que restableció la correspondencia mercantil y logística con ese reino, importante por lo que se refiere a la construcción naval y a la minería. En ese sentido en 1649 Diego Fajardo⁶⁹ ya comunicó a la Corte el encargo que había hecho de construir un navío en Camboya, reino que consideraba que era muy rico en hierro y madera.

En el contexto económico de la segunda década del siglo XVIII el mismo marqués de Torrecampo, en 1728, enviaba varios oficios, tanto a la Corte como al virreinato, en el que relataba como el comercio con los reinos circunvecinos continuaba activo para abastecer a las islas⁷⁰, y todo ello a tenor de la Real Orden de 23 de septiembre de 1690 que así lo facultaba.

5. CONCLUSIONES

La nueva política económica implantada por la dinastía Qing, que cerró China al mercado europeo, provocó una grave contención de las exportaciones de Cantón hacia Filipinas. No obstante, no fue este el único gran problema al que tuvieron que enfrentarse las autoridades de Manila, puesto que en las décadas que siguieron a 1680 la mutación estructural de la producción China, que conoció una transformación total en su política comercial, cambió notablemente. Primero por la fuerte demanda de los artículos de seda, que solo se pudo satisfacer mediante la introducción de campesinos sin experiencia como fuerza de trabajo manufacturera,

67 AGI, Filipinas, 132, N. 5. Carta de Francisco de la Cuesta sobre compañía comercial de Bustillo, 1720.

68 AGI, Filipinas, 155, N. 6. Expediente sobre alianza con Camboya, 1753.

69 AGI, Filipinas, 9, R. 1, N. 6. Carta de Diego Fajardo sobre hacienda, 1649.

70 El análisis de la serie Bienes de difuntos, de la sección de la Casa de Contratación del Archivo General de Indias nos brinda, a través de los inventarios, una claro reflejo de lo que fue la diseminación por todo el continente de productos de lujo procedentes de los mercados asiáticos. Cierta que del análisis se desprende que los artículos de origen chino fueron los que más demanda tuvieron, puesto que el precio los hacía extraordinariamente competitivos. Pero también es cierto que determinados artículos de otras áreas también se reflejan en las propiedades de los residentes en América, abarcando todos los oficios y categorías sociales del momento. En ese sentido, el 90% de artículos eran de origen chino, el 10% restante de otras áreas asiáticas. Por ejemplo, en 1701 el presbítero residente en Puebla de los Ángeles (México), Pedro Paz era dueño de un jubón del lino de la India. En 1720 falleció el mercader asentado en México, Jerónimo de Balbas, hallándose en su almacén una gran cantidad de géneros chinos, pero también del Japón y de la India. En 1732, tras la defunción de Domingo José Suárez, en Santiago de Guatemala, se halló un frasco de vidrio del Japón. En 1754, en Santo Domingo, fallecía el capitán Jerónimo de Pineda que poseía dos cañas de plata de la India y dos fundas de seda también de la India, y en 1763, en México, lo hizo el presbítero y oidor de la Audiencia, Pedro Blas Padilla, titular de un plátón de cerámica del Japón. Incluso entre algunos marineros con escasos recursos económicos hallamos la posesión de artículos indios, como el caso de Juan Escobar, que falleció en El Realejo (Nicaragua) y que poseía un capote de algodón de la India. AGI, Contratación, 568, N. 3, R. 1. Bienes de difuntos: Pedro Paz, 1701. AGI, Contratación, 5601, N. 3. Bienes de difuntos: Domingo José Suárez, 1732. AGI, Contratación, 5624, N. 4. Bienes de difuntos: Jerónimo de Pineda, 1754. AGI, Contratación, 5646, N. 4. Bienes de difuntos: Pedro Blas Padilla, 1763. AGI, Contratación, 427, N. 2, R. 1. Bienes de difuntos: Juan Escobar, 1763.

con la consecuente pérdida de calidad. Segundo, por el fuerte despegue de la factura de géneros de algodón, potenciada por la propia corte imperial y, finalmente, por la aparición de productos que conocieron un auge espectacular de la demanda europea, tales como el té o la cerámica. Ello se complicó aún más por la propia coerción que las autoridades españolas realizaron del comercio asiático vía Manila. Una respuesta cortesana que no había comprendido los cambios de una economía global y que, por tanto, no solo no solucionaba las cuestiones de fondo, sino que incrementaba los perjuicios de una forma notable. De hecho, la irrupción de géneros asiáticos (sedas y especias), vía comercio legal pero también ilegal, no dejó de ser un tema corriente en la propia península Ibérica. En cambio, si bien esa coerción de la Corte generó graves preocupaciones en los mercaderes de Manila, también es cierto que se intentaron paliar los inconvenientes que iban surgiendo a través de la aplicación de soluciones de lo más diverso. Algunas con un éxito relativo, como fueron la búsqueda de nuevos artículos (como las telas de elefantes, o los pañuelos de seda de Bengala) y de nuevos mercados (especialmente la costa de Coromandel y Bengala); otros, con un gran fracaso, como la implementación de ideas burocráticas (publicación de edictos y decretos en Cantón) para reglamentar los bienes exportados desde los puertos chinos.

6. REFERENCIAS

- ALONSO, L. (2009): *El costo del imperio asiático: la formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1800*, Universidad da Coruña, La Coruña.
- ALVA RODRÍGUEZ, I. (1997): *La vida municipal en Manila (siglos XVII-XVIII)*, Universidad de Córdoba, Córdoba.
- BLUSSÉ, L.; VAN VEEN, E. (2005): *Rivalry and conflict: European traders and Asian trading networks in the 16th and 17th centuries*, CNWS Publications, Leiden.
- BOXER, Ch. (1948): *Fidalgos in the Far East, 1550-1770. Fact and Fancy in the History of Macao*, Nijhoff, La Haya.
- CHAO, K. (1986): *Man and Land in Chinese History: An Economic Analysis*, Stanford University Press, Stanford.
- CHAUNU, P. (1976): *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos siglos XVI-XVII-XVIII: estadísticas y atlas*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México DF.
- CHEONG, W.E. (1997): *Hong Merchants of Canton. Chinese Merchants in Sino Western Trade, 1684-1798*, Routledge, London.
- FOSTER, W. (1909): *A Calendar of the Court Minutes of the East India Company*, Clarendon Press, Oxford.
- FRANK, A.G. (1998): *ReOrient. Global Economy in The Asian Age*, U. California Press, Berkeley.
- GARCÍA FUENTES, L. (1997): *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias*, Universidad de Sevilla, Sevilla.
- GLAMANN, K. (1958): *Dutch-Asiatic Trade, 1620-1740*, Danish Science Press, Copenhagen.

- HUANG, P.C. (1990): *The Peasant Family and Rural Development in the Yangzi Delta, 1350-1988*. Stanford University Press, Stanford.
- KEARNEY, M. (2004): *The Indian Ocean in World History*, Routledge, Londres.
- KEONG, Chi (1983): *Trade and Society: The Amoy Network on the China Coast, 1683-1735*, Nuss Press, Singapore.
- LOCKARD, C. (2010): «The Sea Common to All: Maritime Frontiers, Port, Cities and Chinese Traders in the Southeast Asian Age of Commerce, ca. 1400-1750», *Journal of World History*, 21: 219-247.
- NAQUIN, S.; RAWSKI, E. (1987): *Chinese society in the Eighteenth Century*, Yale University Press, New Haven.
- RAYCHAUDHURI, T. (1962): *Jan Company in Coromandel, 1605-1690: a study in the interrelations of European commerce and traditional economies*, M. Nijhoff, La Haya.
- SCHURZ, W. L. (1992): *El galeón de Manila*, Cultura Hispánica, Madrid.
- SINNAPPAH, Arsaraatnam (1986): *Merchants, Companies and Commerce on the Coromandel Coast, 1650-1740*, Oxford University Press, Delhi.
- TANA, L.; VAN DYKE, P., (2007): «Canton, Cancao, and Cochinchina: New Data and New Light on Eighteenth-Century Canton and the Nanyang», *Chinese Southern Diaspora Studies*, 1: 1-21.
- VALDÉS, V. (1987): *De las minas al mar: historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*, Fondo de Cultura Económica, México.
- VERMEER, E. (Ed) (1990): *Development and decline of Fukien Province in the 17th and 18th centuries*, Brill, Leiden.
- YUSTE, C. (1984): *El comercio de Nueva España con Filipinas*, INAH, México.