

LOS ÚLTIMOS AÑOS DE LA NAO DE CHINA: PERVIVENCIA Y CAMBIO EN EL COMERCIO INTERCOLONIAL NOVOHISPANO-FILIPINO

THE FINAL YEARS OF THE MANILA GALLEON: SURVIVAL AND CHANGES IN INTERCOLONIAL NOVOHISPANIC – PHILIPPINE TRADE

MANUEL PÉREZ LECHA
Universitat Jaume I

RESUMEN

El comercio del Galeón de Manila fue la primera negociación establecida a escala global, pues desde sus inicios a mediados del siglo XVI conectó las costas de las colonias hispanas de Filipinas y Nueva España a través de un comercio intercolonial que a su vez puso en contacto Europa con Asia. Nuestro estudio sostiene que el tráfico del Galeón de Manila no entró en fase de declive sino más bien todo lo contrario, manteniéndose estable y con incrementos en su negociación global; en segundo lugar, que el comercio de la Real Compañía de Filipinas guardó mucha menos relación de la que se daba por sentado en la literatura sobre este tema con el devenir de la negociación del Galeón; y, en tercer lugar, que este comercio continuó pese a su oficial disolución por parte de las autoridades metropolitanas, al menos hasta 1821, fecha de la Independencia de México.

Palabras clave: Galeón de Manila, Filipinas, Nueva España, comercio transpacífico, comercio intercolonial

ABSTRACT

The trade links of the Manila Galleon were the first transactions set up on a global scale. Since its origins in the mid sixteenth century, it connected the coasts of the Hispanic colonies in the Philippines and New Spain through intercolonial trade which likewise connected Europe with Asia. This study maintains that the trade of the Manila Galleon did not enter a period of decline, but rather the exact opposite, remaining stable and increasing global trade. Secondly, the article maintains that the trade of the Royal Company of the Philippines was scarcely related to the development of the Galleon's trade. Thirdly, the text maintains that despite being officially dissolved by the metropolitan authorities, this trade continued at least until 1821, when Mexico became independent.

Keywords: Manila Galleon, Philippines, New Spain, trans-pacific trade, intercolonial trade

INTRODUCCIÓN

El proyecto que planteamos en nuestra Tesis Doctoral versa sobre la línea marítima comercial conocida como Galeón de Manila, o Nao de China, que ha recibido en los últimos años cierta atención por parte de los investigadores. Los estudios que se han hecho sobre el Galeón de Manila, iniciados en la década de 1910 con las aportaciones de Schurz (1917, 1919, 1992), han venido a establecer algunas regularidades y lugares comunes sobre este comercio, que en muchas ocasiones se han aceptado sin hacer mayores indagaciones. Es así, por ejemplo, que se ha afirmado que esta línea comercial entró en una fase de profunda decadencia en la segunda mitad del siglo XVIII, y que se mantuvo de esta forma hasta que las Cortes de Cádiz la disolvieron oficialmente en 1813. A este respecto, se ha añadido también otra causa para este decaimiento, que fue la incidencia que tuvo la presencia de la Real Compañía de Filipinas como competidora frente a la negociación de la Nao. Según estos planteamientos, la compañía privilegiada peninsular fue la que hizo agudizarse este período de crisis, y la que contribuyó en un mayor grado a su desaparición. Ahora bien, según nuestro análisis, esta serie de planteamientos deben ser reconsiderados, y también deben ser puestos en relación no sólo entre ellos, sino también con el contexto de una economía a nivel imperial que estaba en plena fase de reestructuración, e incluso deben ser relacionados con los cambios que se estaban produciendo a nivel global en el resto de potencias europeas.

El tráfico del Galeón de Manila, iniciado en 1565, había ido desarrollándose de una forma lenta pero efectiva. Con el paso de los años, esta negociación fue afianzándose, y se crearon en ambos extremos de la línea unos grupos de intereses vinculados a este comercio. Por un lado nos encontramos a los almaceneros de la Ciudad de México, grandes comerciantes con un poder adquisitivo muy elevado, que se interesaron por la adquisición de géneros asiáticos para su posterior reventa. Por otro lado nos encontramos con los comerciantes filipinos, en muchas ocasiones descendientes tanto de peninsulares como de novohispanos, quienes tuvieron

en esta prerrogativa real que era el Galeón su casi exclusiva fuente de ingresos, pues se dedicaron solamente a participar en esta negociación, ya que las ganancias que les aportaba les bastaban para mantenerse con holgura en la colonia asiática.

Entre ambos grupos se fue formando un complejo tejido de intereses, con unas redes cerradas que vincularon esta actividad comercial a otros niveles, como el social y el familiar, y que acabaron creando unos *emporios transpacíficos*, como los ha denominado Yuste López (2007). Llegados al siglo XVIII, y según esta investigadora, estos emporios habían adquirido una estructuración tal que todo el tráfico entre Manila y Acapulco era controlado por los almaceneros de la Ciudad de México, quienes tenían sus propios representantes instalados en Manila para que actuaran según sus disposiciones. No obstante, según nuestro criterio, este planteamiento debe ser matizado, sobre todo para hacer referencia al período en concreto que analizamos en nuestra investigación, pues los cambios introducidos en Filipinas a partir de la ocupación inglesa de la capital de las islas en 1762 lograron modificar este sistema parcialmente.

Fue la toma de Manila, junto con la de otras posesiones hispanas en el Caribe, las que pusieron de manifiesto en la península que eran necesarias reformas en sus colonias. Por lo que respecta a las islas, se vio la necesidad de aumentar su defensa, y, por otro lado, se buscó también aumentar su independencia fiscal, ya que hasta ahora había dependido exclusivamente de las remesas de plata que recibía cada año del virreinato novohispano, los denominados *situados* (BAUZON, 1970 y 1971). Así pues, siguiendo las líneas de actuación que se estaban aplicando por todo el imperio, empezaron a implantarse en las islas varios monopolios estatales, entre los que destacó el del tabaco, tal como remarca el profesor Fradera (1999, 2005), que hizo que a principios del siglo XIX la colonia, por primera vez, fuese autosuficiente a nivel financiero. Dentro de ese mismo ámbito de las reformas económicas, también se buscó no sólo una mayor independencia monetaria, sino también un desarrollo de los sectores agrícola e industrial de las islas. Esta última cuestión se trató de cumplir con la creación en 1785 de una compañía privilegiada de comercio, al estilo de otras que ya se habían puesto en funcionamiento en distintas partes del imperio, la Real Compañía de Filipinas (DÍAZ-TRECHUELO, 1965 y 2003). En sus estatutos recibió la obligación de invertir el 4% de sus ganancias en el desarrollo de estos dos ámbitos que acabamos de mencionar, así como la obligación de tratar de impulsar la producción propia de las islas, aunque debemos adelantar que, pese a que durante sus primeros años de funcionamiento la empresa se encargó de inyectar gran cantidad de numerario entre la población de Filipinas, estos objetivos no llegaron a alcanzarse. Por último, lo

que también se persiguió con esta serie de reformas económicas fue acabar con (o al menos medrar en) las redes establecidas en torno al tráfico de la Nao, puesto que representaban un fraude constante para la Real Hacienda, además de que se trató de acabar con el control que los almaceneros mexicanos tenían sobre el tráfico transpacífico.

A grandes rasgos, lo que se estaba empezando a implantar dentro del territorio de la monarquía hispánica ya hacía años que se aplicaba en el resto de monarquías europeas. Nos referimos al uso de compañías monopolísticas de comercio para sostener una expansión económica y comercial por varias partes de Asia, sobre todo China e India. Los dos grandes ejemplos del momento, la Compañía Inglesa de las Indias Orientales (FARRINGTON, 2002; KEAY, 2010) y la Compañía Unificada de las Indias Orientales (GAASTRA, 2003), holandesa, fueron el modelo sobre el que se plantearon las nuevas compañías creadas en el seno del imperio.

En cualquier caso, la segunda mitad del siglo XVIII trajo consigo una gran cantidad de cambios en todos los niveles. Algunos de ellos, en referencia a Filipinas, son los que acabamos de mencionar. Otros afectaron no sólo a las islas o al conjunto de los territorios de la monarquía, sino incluso al conjunto de la economía global. Poco a poco, a partir de la década de 1760, el comercio de los tejidos de algodón indio irrumpió en la esfera comercial europea, y por tanto, mundial. La creciente importancia que fue adquiriendo esta negociación, unida a la presencia cada vez mayor de los intereses europeos en China, provocaron un profundo cambio en la orientación del comercio.

De esta forma, Filipinas se encontró en un punto de intersección dentro de todas las corrientes económicas y políticas. Por un lado, algunas potencias europeas, con sistemas políticos diferentes del absolutismo imperante dentro de la monarquía hispánica, contaban con una presencia cada vez mayor en el ámbito asiático, presencia que remarcaba las nuevas formas de expansión colonial, comercio y administración que se estaban dando en Europa. Por otro lado, desde los órganos administrativos del imperio hispánico, cuyo poder frente a las otras potencias europeas iba poco a poco en retroceso, se notaba que existía una necesidad de reformas profundas y a gran escala. Cuando se iniciaron estas modificaciones, encaminadas al fortalecimiento de la Corona a través de un aumento de las exacciones fiscales, en numerosas ocasiones chocaron con la propia estructura absolutista, que impidió el correcto desarrollo y consecución de los planes de reforma implementados. Filipinas sería el escenario de confluencia de todos estos complejos y diferentes sistemas, y a través de la evolución del comercio de la Nao de China se puede apreciar qué resultado tuvieron en la colonia asiática.

PLANTEAMIENTOS INICIALES

Ahora bien, situado en el conjunto de todas estas reformas, cabría plantearse la pregunta de qué ocurrió con el comercio tradicional del Galeón de Manila durante todos estos años que van desde la década de 1750 hasta 1815, es decir, cómo encajó esta línea comercial dentro de los engrajes que se estaban poniendo en funcionamiento en el seno del imperio y en la economía global. Como ya hemos mencionado, se ha mantenido que este tráfico entró en un período de decadencia más o menos a partir de estas fechas. Así pues, uno de nuestros objetivos ha sido el de analizar esta relación comercial durante estos años previos al siglo XIX, para ver si realmente sucedió así o si, por el contrario, se produjo un mantenimiento o incluso un aumento en los niveles generales de su tráfico.

Por otro lado, también cabría plantearse la pregunta de hasta qué grado una empresa dirigida desde la metrópoli, que casi no actuó en el mismo mercado que la Nao, que en gran medida se dedicó al comercio de tejidos de algodón indios entre Asia y Europa, y que mantuvo durante toda su existencia un estado de pérdidas crónicas, pudo afectar a un comercio que se había mantenido durante más de dos siglos, y que manejaba unos volúmenes de géneros y moneda muy superiores. Es decir, plantearse si realmente la Real Compañía de Filipinas acentuó ese supuesto estado de crisis en que se encontraba el comercio del Galeón, o si por el contrario no hubo apenas interferencias entre ambos. Al mismo tiempo, también deberíamos preguntarnos qué logró hacer la Real Compañía con respecto a las redes establecidas y vinculadas alrededor del comercio de la Nao.

De la misma manera, y sabiendo que las Cortes de Cádiz aprobaron la supresión del comercio del Galeón en 1813, deberíamos preguntarnos qué ocurrió con la negociación traspacífica a partir de dicha fecha. Así pues, un objetivo diferente fue el averiguar si acabó o si, por el contrario, logró pervivir en base a su comercio tradicional de intercambio de géneros asiáticos por plata. Y lo mismo con relación a las redes de comerciantes ligadas a esta negociación: si continuaron con sus giros a América o si, de otra forma, se dedicaron a invertir sus capitales en otro tipo de negocios.

FUENTES DOCUMENTALES

La investigación que hemos realizado a lo largo de un período de cuatro años para tratar de responder a estas cuestiones recién planteadas nos ha llevado al análisis de numerosas fuentes documentales depositadas en varios archivos. En primer lugar, hemos utilizado los materiales conservados en el Archivo General de la Nación de México (AGNM en adelante), que nos han proporcionado la gran base sobre la que trabajar las expediciones

del Galeón de todo el período que estudiamos, excepto quizá en la década de 1750.

En segundo lugar, hemos consultado también el material disponible en el Archivo General de Indias de Sevilla (AGI en adelante). Esta documentación, realmente extensa y muy completa, nos ha ayudado en nuestro estudio sobre la Nao, aunque a partir de la última década del siglo XVIII las fuentes presentes en este Archivo comienzan a escasear. En él se encuentra, además, la gran mayoría de la información institucional de la Real Compañía de Filipinas, con lo que la indagación que sobre esta empresa hemos hecho a partido del material depositado aquí.

En menor medida, también hemos utilizado la documentación existente en otros Archivos. Por un lado, los copiadore de cartas de Francisco Ignacio Yraeta, comerciante mexicano y representante de la Real Compañía de Filipinas en la capital virreinal, que se encuentran en el Archivo de la Compañía de Francisco de Ygnacio de Yraeta de la Biblioteca Francisco Xavier Clavijero de la Universidad Iberoamericana (UIA en adelante), en Ciudad de México, que nos han servido para profundizar en la esfera menos oficial de la empresa peninsular. Del mismo modo, y siguiendo con la Real Compañía, nos han sido de gran ayuda los *Diarios* que escribió Manuel Agote Bonechea, Factor de la empresa en Cantón entre 1789 y 1796, conservados en el Museo Naval de San Sebastián (MNSS en adelante). Por último, también algunos documentos de la sección Manuscritos de la Biblioteca Nacional de Madrid (BN en adelante) han aportado su grano de arena.

PRINCIPALES APORTACIONES

Para llevar a cabo nuestra tarea investigadora se decidió dividir en tres períodos la cronología a estudiar, tanto por motivos históricos como prácticos: en primer lugar, los antecedentes de la etapa a analizar, entre 1750 y 1785, ya que era necesario conocer de dónde venía la situación del Galeón de Manila; en segundo lugar, el periodo final de la Nao, entre 1785 y 1815, fecha de su oficial disolución por Fernando VII, y años en los que también fue cuando estuvieron funcionando al mismo tiempo tanto la Real Compañía de Filipinas como el Galeón; y, por último, la etapa post-Galeón, entre 1815 y 1821, en la que se continuó con el tráfico tradicional llevado a cabo mediante la Nao, aunque sin su carácter oficial ni monopolístico, como veremos, que se cierra con la Independencia de México, que cortó todo comercio con Filipinas.

De nuestro análisis de toda la documentación consultada en los Archivos antes señalados se desprende que entre 1750 y 1785 el Galeón de Manila realizó un total de 27 expediciones con éxito. Por un lado, el valor total

de los registros enviados a Acapulco fue de 8.672.616 pesos, cifra que arroja una media de 321.208 pesos para cada una, aunque, recordemos, el valor de los géneros embarcados fuera de registro representaba siempre una cantidad considerable. En cuanto a los retornos, el monto total de los valores que los cargadores filipinos enviaron a Manila fue de 21.778.413 pesos, que arrojan una media de 806.607 pesos por expedición, aunque debemos destacar aquí de nuevo el fenómeno del contrabando.

No obstante, si nos detenemos a analizar los resultados de las expediciones por décadas, obtenemos unos resultados que nos inducen a pensar en un constante crecimiento del volumen total de comercio a partir de la década de 1750, alejándonos de la suposición de que fue a partir de dicha década cuando este tráfico entró en un declive que lo llevaría a su situación de decadencia crónica de la que tanto se ha hablado, como podemos ver en el Cuadro 1.

Cuadro 1: Totales decenales del comercio del Galeón de Manila, 1750-1785.

Período	Valor carga Man.-Acap.	Valor carga Acap.-Man.	Retorno del Comercio
1750-1759	1.710.692	5.662.337	4.265.683
1760-1769	2.415.244	7.380.366	6.309.306
1770-1779	3.242.244	9.929.033	7.432.581
1780-1785	1.834.349	8.146.438	6.613.063

Fuente: AGI, Filipinas, vols. 944, 951, 952 y 975. AGNM, Marina, vols. 5, 18, 19, 23, 24, 25 y 28; Filipinas, vols. 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 25, 29, 35 y 62; Correspondencia de Virreyes 1ª Serie, vol. 1, vol. 3, vol. 15 exp. 435, vol. 20 exp. 185, vol. 23 exps. 324 y 353, vol. 45 exp. 1216, vol. 52 exp. 1360, vol. 63 exp. 1689, vol. 64 exp. 1728, vol. 66, vol. 75 exp. 2104, vol. 78 exp. 2205, vol. 97 exp. 3421, vol. 101 exp. 3625, vol. 113 exp. 4171, vol. 117BIS exp. 4328, vol. 125 exp. 191, vol. 135 exp. 118 y vol. 138 exp. 360; Correspondencia de Virreyes 2ª Serie, vols. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13 y 19; Californias, vol. 17 exp. 1 y vol. 31 exp. 5; Archivo Histórico de Hacienda, vol. 550 exp. 13, y vol. 395 exp. 9; Indiferente Virreinal, vol. 3553 exp. 3. YUSTE LÓPEZ (2007), pp. 387-391.

Elaboración propia.

Es durante la primera mitad de la década de 1780 cuando podemos apreciar los resultados más interesantes. Durante ese período se enviaron a América registros por valor de 1.834.349 pesos, un valor ligeramente superior al total de la década de 1750. Pero en cuanto a los retornos, se produce un aumento incluso mayor que en las anteriores décadas, teniendo en cuenta el corto período de tiempo: 6.613.063 pesos. Esta cantidad representa un aumento del 360,51% entre el valor de los registros de entrada y salida de Acapulco. En cifras totales es un retorno similar al de las dos décadas anteriores, pero que se ha conseguido en la mitad de años.

Así pues, podemos señalar que en estas fechas asistimos a un incremento gradual en el volumen de la negociación transpacífica, más que de un inicio de decadencia, aunque bien es cierto que la década de 1770 presenta un estancamiento. No obstante, observamos que ya a principios de la década de 1780 esta situación quedó superada definitivamente, iniciándose una etapa en la que se aumentó de forma considerable el volumen comercial de la Nao de China como nunca se había producido hasta entonces.

Continuando con el comercio del Galeón, pasamos a analizar el período comprendido entre los años 1785 y 1815. Ambas fechas son, poco más o menos, los años en que actuaron al mismo tiempo los cargadores de la Nao y la Real Compañía de Filipinas. Para ello hemos realizado una minuciosa reconstrucción de todas las expediciones emprendidas desde la colonia asiática, consultando una amplia gama de fuentes documentales, que nos ha permitido mostrar la serie más completa que hay sobre este tráfico y este período, llenando algunas de las lagunas existentes y corrigiendo algunos valores que otros autores habían aportado. En esos años la Nao realizó un total de 23 expediciones con éxito entre Manila y Acapulco, de las que podemos extraer algunos datos para su análisis. El valor total de los registros enviados a Acapulco fue de 11.163.592 pesos. Esta cifra nos arroja una media de 485.374 pesos para las 23 expediciones, aunque, volvemos a recordar, el valor de los géneros embarcados fuera de registro representó siempre una cantidad considerable. En cuanto a los retornos, lo registrado por los cargadores fue de un total de 24.464.779 pesos, que dan por expedición una media de 1.063.686 pesos, lo que supone un poco más del máximo asignado para cada uno de los retornos a las islas.

No obstante, si nos detenemos a analizar los resultados de las expediciones por décadas, obtenemos unos resultados que confirman nuestras sospechas de que el tráfico del Galeón se mantuvo estable en sus niveles de comercio habituales hasta su oficial disolución en 1815, como podemos apreciar en el Cuadro 2.

Cuadro 2: Totales decenales del comercio del Galeón de Manila, 1785-1815

Período	Valor carga Man.-Acap.	Valor carga Acap.-Man.	Retorno del Comercio
1785-1794	3.275.921	10.210.753	7.375.618
1795-1804	4.679.375	17.028.989	10.517.643
1805-1815	3.208.296	8.942.956	6.571.518

Fuente: AGI, Filipinas, vols. 950, 953 y 975. AGNM, Filipinas, vols. 15, 20, 24, 25, 26, 27, 29, 34, 35, 36, 38, 40, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 58, 59, 60, 62 y 63; Correspondencia de Virreyes (1ª Serie), vol. 142 exp. 65, vol. 168 exp. 169, vol. 170 exp. 778, vol. 183 exps. 706 y 965, vol. 192 exp. 231, vol. 195 exp. 334, vol. 199 exp. 771, vol. 201 exp. 239, vol. 202 exps. 29, 165 y 198, vol. 205 exp. 265, vol. 209 exp. 656, vol. 218 exp. 65, vol. 219 exp. 444, vol. 227 exp. 95, vol. 229 exps. 958, 970 y 998 y vol. 259 exp. 154; Correspondencia de Virreyes (2ª Serie), vol. 33; Marina, vols. 80, 86, 152, 173, 176, 194BIS, 214 y 270; Archivo Histórico de Hacienda, vol. 130 exp. 14, vol. 395 exp. 9, vol. 426 exp. 37 y vol. 633 exp. 39; Indiferente Virreinal, vol. 1543 exp. 1, vol. 2743 exp. 23, vol. 2766 exp. 1, vol. 2834 exp. 23, vol. 3321 exp. 5, vol. 3508 exps. 12 y 31, vol. 5394 exp. 38 y vol. 6540 exp. 56; Californias, vol. 32 exp. 3; Historia, vol. 75; Reales Cédulas Originales, vol. 216 exp. 3.

Elaboración propia.

Se produjo un incremento en los envíos y retornos desde las islas, pero no se produjo un aumento en los niveles de beneficios. Es decir, la negociación permaneció estable. Fue a partir de la segunda mitad de la década de 1800 cuando se produjo el verdadero descenso de este comercio, en gran medida motivado por la situación de insurgencia en la Nueva España. No obstante, el descenso no fue tan pronunciado como podría haber sido, manteniéndose la tasa de aumento entre lo remitido a la Nueva España y lo extraído en un saludable 205%.

Ahora bien, debemos retomar el análisis por medias decenales tal y como lo dejamos cuando estudiamos la etapa 1750-1785, tomando décadas completas para una mejor comprensión de todo el período que analizamos, de 1750 a 1815, que podemos apreciar en el Cuadro 3. Fue durante la década final del siglo XVIII cuando se produjo el mejor resultado en el tráfico transpacífico, obteniéndose una tasa de aumento entre los envíos a

Acapulco y los retornos a las islas del 322,16%. El inicio de la nueva centuria vio un decaimiento en el tráfico de la Nao. Las sucesivas guerras tanto contra Inglaterra como contra Francia pusieron en peligro la navegación por el Pacífico. Pero fue a partir de 1810, con el estallido de la Guerra de Independencia de México, cuando la negociación se vio más en peligro.

En cualquier caso, y teniendo presentes los resultados mostrados, no podemos hablar de una decadencia del tráfico del Galeón en la segunda mitad del siglo XVIII, sino más bien todo lo contrario, un aumento constante tanto en los registros hacia la Nueva España como en los retornos a Filipinas. El estancamiento que se produjo al inicio del nuevo siglo, que llevó más adelante a una situación realmente problemática entre 1811 y 1815, se vio superado a partir de dicha fecha, como veremos después.

Cuadro 3: Totales decenales del comercio del Galeón de Manila, 1750-1815

Período	Valor carga Man.-Acap.	Valor carga Acap.-Man.	Retorno del Comercio	Tasa de aumento
1750-1759	1.710.692	5.662.337	4.265.683	249,35%
1760-1769	2.415.244	7.380.366	6.309.306	261,23%
1770-1779	3.242.244	9.929.033	7.432.581	229,22%
1780-1789	3.671.842	12.575.650	10.025.824	273,05%
1790-1799	2.227.492	12.877.767	7.176.184	322,16%
1800-1809	4.788.955	13.963.877	9.876.377	206,23%
1810-1815	2.055.422	3.859.331	3.299.331	160,52%

Fuente: elaboración propia a partir de los Cuadros anteriores.

Como entre 1785 y 1815 fue el período en el que actuaron paralelamente tanto la Nao de China como la Real Compañía de Filipinas, debemos detenernos también en el estudio de la segunda (DÍAZ-TRECHUELO, 1965, 2003). Empresa diseñada desde un principio con unos objetivos mucho más amplios de los que podía abarcar, es necesario analizar detenidamente a nivel institucional sus estatutos, tanto los de 1785¹ como los de 1803,² sobre todo en su relación con el comercio con Filipinas. Esta empresa se fundó con unos objetivos muy claros, que fueron el desarrollo económico

1 Archivo General de la Nación de México (AGNM), Filipinas, vol. 61: *Real Cédula de Erección de la Compañía de Filipinas, de 10 de marzo de 1785.*

2 Archivo General de Indias (AGI), Filipinas, vol. 990: *Nueva Real Cédula de la Compañía de Filipinas, de 12 de julio de 1803.*

de las islas y el establecimiento de un comercio de géneros asiáticos entre su origen y la península. Además también se le asignaron unos objetivos encubiertos, que fueron medrar en las redes establecidas en torno al eje comercial entre Manila y Acapulco, lo que permitiría, con el tiempo, suprimir el tráfico del Galeón. No obstante, la historia de la empresa privilegiada estuvo plagada de acontecimientos que la alejaron en gran medida de todos estos propósitos, centrándose casi exclusivamente en lograr, y después mantener, el privilegio del comercio de tejidos de algodón indios. Por otra parte, la empresa casi desde sus primeros años entró en una situación de deuda crónica que le impidió en gran medida llevar a cabo sus amplios proyectos comerciales.

El comercio con la Nueva España no llegó a producir grandes beneficios. Como ya hemos mencionado, se ha mantenido siempre que la Real Compañía resultó ser un duro competidor para el tráfico del Galeón de Manila, al operar en el mismo mercado y con los mismos géneros. Siendo uno de sus objetivos encubiertos el erosionar las redes tejidas alrededor del tráfico de la Nao, fracasó en gran medida en este aspecto, puesto que ni en las islas ni en el virreinato pudo entrar a formar parte de ningún entramado de relaciones comerciales. El comercio del Galeón, con los cambios que se produjeron en él a partir de la creación del Consulado de Manila, no sufrió grandes altibajos, manteniendo unos niveles de comercio estables a lo largo de toda su convivencia con la Real Compañía de Filipinas, como ya hemos mostrado.

De esta forma, hemos analizado la relación entre ambas entidades, sobre todo en la Nueva España, que fue el área en la que ambas trataron de acaparar el mercado: los comerciantes filipinos para mantenerlo, y la Real Compañía para entrar en él. A nuestro entender, la presencia de la empresa privilegiada no fue un factor determinante en el final de la línea transpacífica. Es por eso que hemos analizado el comercio de la empresa peninsular con relación al único mercado que tuvo la negociación de los cargadores filipinos, pues fuera de este ámbito no se pudo dar competencia alguna entre ambas entidades. La competencia indirecta que hubiese podido existir también es tomada en consideración y analizada, sobre todo en referencia a la presencia de la empresa peninsular dentro del mercado del sureste asiático.

Ahora bien, según la documentación consultada,³ el comercio de la Real Compañía de Filipinas con la Nueva España no fue elevado, y no produjo

3 La documentación básica que hemos tratado han sido las actas de las juntas generales de accionistas de la empresa, en las que aparecen resúmenes pormenorizados de todas las operaciones comerciales que pone en marcha. AGI, Filipinas, vols. 982, 984, 989B, 991, 993 y 994; Ultramar, vol. 639.

grandes beneficios a lo largo de todo el período en el que estuvo en marcha. Las pérdidas de naves y cargamentos, la mala calidad de gran parte de los mismos y el consecuente almacenamiento durante largos períodos, el nulo resultado que produjo la expedición que a modo de prueba se envió a Guatemala, y la situación de insurrección del virreinato durante la década de 1810 fueron los grandes obstáculos que impidieron que esta parte de los negocios de la empresa fructificase, con excepción de un breve período comprendido entre los años 1801 y 1805.

Durante estos años, tres grandes registros fueron enviados; juntos formaban más del 65% del volumen total de las remesas que la Compañía hizo al virreinato, y produjeron en esos años casi dos millones y medio en ventas. Ese sería el único momento en el que la empresa podría haber supuesto una competencia contra el tráfico tradicional del Galeón. Aún así, las expediciones de la Nao se sucedieron todos los años sin interrupción. Así pues, exceptuando ese breve espacio de cinco años, durante el resto del tiempo la empresa privilegiada no fue rival para el comercio del Galeón.

Las dificultades que produjo la primera fase de la Guerra de Independencia de México, que afectó a ambos organismos, hicieron que sus negociaciones se viesen detenidas. No obstante, a partir de 1814, mientras que el comercio de la Nao se recuperó, el comercio de la Real Compañía fue el que cayó en picado y se detuvo completamente.

Por otra parte, hemos podido apreciar también que el comercio de la Compañía a nivel global, pero sobre todo refiriéndonos a su presencia como agente inversor en la región asiática, no supuso una alteración notable en el ámbito del mercado, siendo más bien una empresa más entre muchas otras que acudió a China e India a surtir de los productos que se demandaban en Europa. Así pues, en relación al Galeón, la Compañía no afectó en la formación de los surtidos para remitir a la Nueva España, ni encareció los productos por su mayor demanda, bien fuese en su origen, bien en Manila.

Las limitaciones impuestas a la Real Compañía de Filipinas acotaron su capacidad de actuación, ya que debía acomodarse a un modelo colonial definido desde el siglo XVII. Todo intento de fomento impulsado en la segunda mitad del siglo XVIII quedó recortado por el marco de relaciones establecido desde los marcos político y administrativo del imperio hispánico, de forma que la inserción de esta empresa dentro de los parámetros del modelo colonial absolutista hispano eliminó la eficacia que podría haber tenido en las esferas tanto económica como social.

La última etapa que falta por analizar es la que se desarrolla entre 1815 y 1821, la etapa post-Galeón oficial. Con su supresión por las Cortes de

Cádiz (KISHITANI, 2010; RODRIGO ALHARILLA, 2013) el 14 de septiembre de 1813,⁴ y vuelto a suprimir por Real Orden de Fernando VII el 23 de abril de 1815,⁵ nos cuestionamos también acerca de la continuidad de los intereses ligados a este intercambio intercolonial. Es por eso que analizamos estas travesías que se efectuaron entre 1816 y 1821 entre Manila y la Nueva España, con destino tanto a Acapulco, como tradicionalmente se había hecho, como a San Blas, el nuevo puerto autorizado para estos envíos.

Pese al desacuerdo que existe entre los pocos investigadores que se han aproximado a este difícil período del comercio del Galeón (CHEONG, 1971; VALDÉS LAKOWSKY, 1987; MARTÍNEZ SHAW, 2007), y pese a que no hemos conseguido localizar tanta información como en los anteriores apartados de nuestro análisis, consideramos que podemos extraer algunas conclusiones de nuestro trabajo. En primer lugar, debemos señalar el elevado número de navíos de registro que partieron de Filipinas hacia la Nueva España durante este breve período, pues en tan sólo seis años se despacharon 17 naves.⁶

También debemos destacar la manifiesta continuidad con el tráfico tradicional del Galeón en lo tocante al destino de las embarcaciones. Si bien es cierto que cinco de las 17 expediciones recalaron en San Blas, parece ser que el puerto preferido para llevar los géneros asiáticos continuaba siendo Acapulco. Fueron mercancías por valor de 454.671 pesos las que se remitieron a San Blas, y el resto, casi dos millones y medio de pesos, los enviados a Acapulco, lo que vendría a confirmar, a nuestro entender, la preeminencia de este último sobre el primero en el tráfico con Manila.

Pero es, sin lugar a dudas, en los niveles de comercio donde más se puede apreciar esta continuidad con el Galeón de Manila. En seis años, y a falta de datos relativos a tres de los registros despachados en 1820, se remitieron de la capital filipina a los puertos de Acapulco y San Blas un total de mercancías valoradas en 2.953.116 pesos. Estos productos continuaron siendo chinos e indios, con una muy escasa cantidad de producciones filipinas.

4 AGI, Ultramar, vol. 534.

5 AGI, Ultramar, vol. 534.

6 Toda la información que vamos a proporcionar sobre este período comprendido entre los años 1816 y 1821 está disponible en dos Archivos. En primer lugar, AGNM, Filipinas, vols. 25, 43, 47, 49 y 60; Marina, vols. 173, 214 y 282; Indiferente Virreinal, vol. 3553 exp. 10; Archivo Histórico de Hacienda, vol. 394 exp. 6, vol. 594 exp. 15 y vol. 728 exp. 14. En segundo lugar, BN, Fondo Antiguo, código R/3107, *Yslas Filipinas, Manila, Año de MDCC-CXVIII*, pp. 1-2.

Ahora bien, los retornos a Filipinas ya no siguieron con la tónica pasada. Es aquí donde las cifras disponibles plantean más dudas. Los envíos desde Manila fueron de casi tres millones de pesos, pero sus retornos sólo fueron de 1.424.867 pesos. Debemos poner de relieve que, por ahora, carecemos de información válida para casi la mitad de los viajes de regreso. En cualquier caso, y siguiendo la relación establecida entre las remesas y los retornos conocidos en base a las cantidades medias de los totales, podríamos llegar a suponer que el total de los caudales que se remitieron de la Nueva España a Filipinas fue de cerca de dos millones y medio de pesos.

Podríamos dar varias explicaciones para este fenómeno. Por un lado, podría ser que el comercio transpacífico entre las dos colonias ya no produjese tantos beneficios, o que los caudales obtenidos con las ventas de géneros no se remitiesen a Filipinas sino que permaneciesen en el virreinato, o que las ventas no se efectuasen nada más llegar los navíos sino que los géneros permaneciesen por algún tiempo en los puertos o las ciudades para venderse poco a poco, por lo que los beneficios de su venta no se podrían remitir sino hasta más adelante. Aunque, en vista de la documentación consultada, ninguna de estas explicaciones parece posible.

Otra explicación que podríamos ofrecer es que el volumen principal del tráfico transpacífico se hubiese ido trasladando hacia el norte, hacia San Blas. La falta casi total de registros de salida hacia Filipinas con origen en el puerto de Nayarit impide que nos hagamos una idea aproximada de la realidad del momento. Que la única cifra de este grupo que conozcamos sea el segundo envío más alto de los que partieron de la Nueva España podría hacernos pensar que fue con las ventas en San Blas donde se obtuvieron los mayores beneficios de este tráfico, dando de esta forma pie, sin llegar al extremo de la postura de Valdés Lakosky (1987), de que fue gracias a los compradores de Guadalajara que se pudo mantener este comercio post-Galeón. Dejamos la puerta abierta para futuras investigaciones que puedan arrojar un poco de luz sobre este proceso.

En 1821 acabó el comercio entre Filipinas y México, aunque consideramos que no fue por el hecho de la captura de los caudales de los comerciantes, como algunos han querido ver (BERNAL, 1965; VALDÉS LAKOWSKY, 1987), sino simplemente por el decreto de prohibición de comerciar con las antiguas colonias ahora independientes, que para México entraría en vigor a partir de 1822. Vemos así un corte brusco en las relaciones comerciales entre Filipinas y la Nueva España. Las redes establecidas en torno al antiguo comercio del Galeón y al nuevo comercio en navíos privados, si no llegaron a desaparecer, sí que al menos entraron en un estado de letargo motivado por la prohibición de comerciar con el nuevo estado mexicano.

Ya por último, otra de nuestras aportaciones ha sido el análisis de los actores implicados en el comercio del Galeón. En primer lugar, hemos prestado atención a la situación previa a nuestro período de estudio, a los comerciantes que, unidos en buena medida a los grandes almaceneros mexicanos, actuaron básicamente como intermediarios de estos últimos, que eran los que realmente controlaron el tráfico del Galeón. Ahora bien, la creación del Consulado de Manila, con sus disposiciones de acceso tan restrictivas, permitió la aparición de una nueva serie de familias que se iniciaron en este comercio a partir de la década de 1770. El análisis de estos nuevos participantes y sus relaciones familiares, así como las uniones matrimoniales que en ocasiones se establecieron entre distintas familias de cargadores, nos muestran cómo se fue organizando el tráfico transpacífico a partir de la implantación de las reformas sobre el mismo, y nos muestran también cómo ese control férreo por parte de los almaceneros mexicanos se fue diluyendo poco a poco, aunque sin llegar a desaparecer, lo que era, al fin y al cabo, uno de los objetivos que perseguían las reformas económicas implantadas en Filipinas. Aunque fue la supresión de esta línea comercial en la segunda década del siglo XIX la que hizo sumarse a un nuevo grupo de comerciantes, quienes se iniciaron en este negocio en virtud de la libertad de comercio que se creó con la liberalización de las expediciones entre Manila y Acapulco.

Así pues, las inversiones de los comerciantes filipinos fueron variando desde la segunda mitad del siglo XVIII hasta mediados del siglo XIX. De una economía basada casi exclusivamente en el tráfico del Galeón, con la supresión de éste se tuvo que pasar a otro tipo de negocios. El cierre de esta vía comercial motivaría una reestructuración de la economía filipina. Por un lado, apareció como alternativa en el sector comercial filipino el comercio de las casas privadas españolas que operaban en el mercado de Cantón, mayoritariamente dentro del intrincado comercio del opio (PERMANYER UGARTEMENDIA, 2013), en el que estos empresarios filipinos no participaron directamente, sino a través de las inversiones en dichas compañías de comercio. Por otro lado, se mostró como una alternativa viable al comercio del Galeón el desarrollo agrario del archipiélago, que pudo pasar de esta forma, gracias a las inversiones de estos comerciantes, de la antigua economía de subsistencia existente (aparte de la del Galeón) a una economía de exportación agraria, que sería la que operaría en la colonia durante todo el siglo XIX (LEGARDA, 1999).

CONCLUSIONES

En nuestra investigación hemos tratado de situar y analizar el período final del Galeón de Manila, entre la década de 1750, su disolución oficial en 1813-1815, y su fin definitivo llegado con la Independencia de México en 1821. Puesto en relación con el contexto nacional e internacional de su momento, hemos ido viendo cómo los cambios globales no afectaron en gran medida a este tráfico establecido desde el siglo XVI, sino que más bien logró mantenerse de forma constante.

El comercio de la Nao de China, del que de forma genérica se había dicho que entró en una fase de decadencia a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, logró continuar con sus intercambios con la Nueva España hasta bien entrado el siglo XIX. El inicio de nuestro estudio partió de una situación un tanto compleja para este comercio. No obstante, si tomamos en consideración la trayectoria total de esta segunda mitad del siglo XVIII, vemos perfectamente que los totales en envíos y en retornos van en constante aumento, y fue durante los diez últimos años del siglo XVIII cuando se produjeron los mayores beneficios en esta línea comercial. Así pues, y en vista de estas cifras, no podemos sostener que el Galeón de Manila sufriese un fuerte descenso o se sumergiese en una época de decadencia durante estos años, pues en ningún momento se produjo este retroceso en los niveles de comercio, ni un descenso en los beneficios de las transacciones, y mucho menos se produjo algún período de pérdidas.

Por otra parte, si tomamos la perspectiva de poner este comercio en relación con la política imperial y los cambios que se iban implantando en la economía, sí que encontramos algunas repercusiones sobre la negociación transpacífica. Una de estas grandes reformas, aunque no afectó directamente al comercio de la Nao pero sí a estas redes de intereses creadas a su alrededor dirigidas desde el virreinato novohispano, fue la creación del Consulado de Manila en 1769. El hecho de implementar unas condiciones tan rígidas para poder acceder a ser reconocido como cargador de la Nao hizo que muchos de los mercaderes mexicanos o sus representantes se viesen forzados a no poder participar en esta negociación. Aunque su creación no afectó a las relaciones y los contactos ya establecidos de antaño, que se mantuvieron pero de una forma más autónoma por parte de los comerciantes filipinos, una vez creado el Consulado, las discrepancias entre éstos y los almaceneros novohispanos se hicieron más patentes, y es por eso que en ocasiones nos hemos encontrado que a la llegada del Galeón a Acapulco no se celebrase feria, o que sólo se consiguiesen vender parte de los géneros que llevaba registrados. Además, la creación de este órgano comercial también permitió la entrada en la negociación transpacífica de nuevos agentes económicos, nuevas familias de comerciantes filipinos que por esas fechas

emprendieron un negocio familiar, abriendo de esta forma el reducido grupo anterior de interesados en estos intercambios comerciales.

La gran reforma emprendida en cuanto a las relaciones con Filipinas, a todos los niveles, fue la creación de la Real Compañía de Filipinas. Esta empresa, que desde sus inicios se intentó que uniese el comercio global entre Europa, América y Asia, se creó también como una forma de mermar el tráfico del Galeón de Manila y de medrar en esas redes de intereses tejidas a su alrededor. Si la historiografía tradicional sobre el Galeón había mantenido que éste había entrado en una fase de decadencia en la segunda mitad del siglo XVIII, también había mantenido que la Real Compañía de Filipinas había actuado como un acelerador en este proceso. Esta es una cuestión, que, como ya hemos tratado de explicar, debe ser matizada en buena medida.

Hemos ido comentando cómo la competencia que le pudo haber supuesto esta empresa al tráfico de la Nao no fue tan pronunciada como se suponía. En cuanto a la competencia directa, que se generó al comerciar ambas entidades con géneros semejantes en una misma área geográfica (en este caso la Nueva España), comparados los envíos de géneros, sus calidades, y los beneficios producidos, la que salía más mal parada fue la Real Compañía de Filipinas, y no a la inversa. Ahora bien, debemos remarcar aquí el período en el que el interés por la negociación en América Central fue elevado, entre 1801 y 1805, en el que se produjeron las casi tres cuartas partes de las remesas y las ventas totales de la empresa peninsular en el territorio del virreinato. No obstante, este fue un breve momento, siendo también el único en que podría haber supuesto cierta competencia directa al Galeón, aunque, como hemos tratado de poner de relieve, este impacto fue mínimo. De esta forma, para la década de 1810 toda negociación con la Nueva España se detuvo. Y si la competencia directa fue escasa, la competencia indirecta que pudiese haber aparecido fue todavía menor, como hemos mencionado antes. De esta forma, cualquier vinculación entre la presencia de la Real Compañía de Filipinas como agente económico y la supuesta decadencia y final del Galeón queda descartada.

Ya en 1810, con el inicio del proceso de independencia novohispano, las complicaciones ya fueron mayores, en gran medida debido a la detención en América del *Rey Fernando* durante más de tres años. Pese a esto, hasta 1815, último año en el que dieron comienzo expediciones del Galeón de Manila, se produjeron varias travesías, siendo la última la del *San Fernando (Magallanes)*, iniciada en dicho año y finalizada al siguiente.

La Guerra de Independencia de México, pese a los contratiempos en la negociación de los cargadores filipinos, no supuso un cambio excesivamente notable en este tráfico. Lo que sí que marcó una gran transformación fue

la abolición de la línea marítima comercial, aunque en gran medida fuese un cambio nominal, pues los interesados en este comercio continuaron teniendo la prerrogativa de comerciar con Acapulco, y ahora también San Blas, con el mismo límite de permiso que habían tenido desde antaño, con la salvedad de que las expediciones serían organizadas por ellos mismos en navíos particulares, sin que la Real Hacienda se encargase de su puesta a punto, avituallamiento y pago de los jornales de la tripulación.

Con este tráfico libre de algunas de las antiguas restricciones, hemos visto cómo se produjo un mantenimiento de los niveles de comercio a semejanza de los existentes antes de 1810. Hemos ampliado el listado de las expediciones emprendidas por estas fechas que hasta ahora se habían localizado, señalando que fueron 17 las que tuvieron lugar en apenas seis años. Con ellas, hemos podido constatar varias cosas. Por un lado, que la negociación tradicional llevada a cabo entre Manila y Acapulco se mantuvo incluso después de la oficial disolución de la línea comercial. Por otro lado, que pese a la apertura de este comercio al permitirse que los navíos se dirigiesen a San Blas a descargar sus registros, se continuó prefiriendo el puerto de Acapulco para hacerlo. También, que los géneros con los que se comerció fueron básicamente los mismos que los que se enviaban desde siglos atrás, con la inclusión de algunos tejidos de algodón indios, que empezaron a comerciarse en esta línea algunos años antes. Por último, que en esta negociación se mantuvieron los mismos niveles globales de comercio que los que se registraron a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, aunque, por ahora, desconocemos en gran medida los retornos en plata que se remitieron a las islas. Este último asunto es el que nos deja con más dudas al respecto, puesto que, en vista de los resultados que sí que conocemos, parece ser que los beneficios de la negociación empezaron a descender a partir de 1818. En cualquier caso, lo que sí que podemos afirmar es que, al menos desde la parte del archipiélago, este tráfico continuó inalterable.

A fin de cuentas, el final del comercio transpacífico, ocurrido con las expediciones iniciadas en 1821, no fue debido a la falta de interés por parte de los cargadores y sus compradores americanos. A nuestro entender, el paro de este comercio habría sido por dos causas: la primera, la prohibición impuesta a los súbditos españoles de todo el imperio de comerciar con las colonias que estaban iniciando sus procesos de independencia; la segunda, la propia consecución de la Independencia de la Nueva España en 1821, México desde entonces, que puso graves impedimentos a la continuación de esta línea comercial.

Ahora bien, y entrando ya en el análisis de los intereses filipinos vinculados a esta negociación, hemos señalado también cómo fue cambiando la

configuración de los cargadores de la Nao a lo largo de los años, según el devenir de la propia negociación. Si para antes de la creación del Consulado de Manila lo que predominaban eran los comerciantes mexicanos y sus representantes, a partir de 1771 esta situación comenzó a cambiar, entrando algunos nuevos actores a participar de lleno en este negocio. Y si para estas fechas se dio una apertura parcial, la apertura fue incluso mayor a partir de su oficial disolución en 1815 y su liberalización casi total, que permitió unirse a esta negociación a muchos nuevos comerciantes.

Así pues, como hemos tratado de mostrar, debemos insistir en la permanencia, pervivencia y continuidad del comercio del Galeón de Manila a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XVIII y las dos primeras décadas del siglo XIX, dentro del contexto reformista impulsado a nivel imperial desde la metrópoli. Se trató de reforzar la posición de la Corona, tanto dentro del propio imperio como en relación a las amenazas que representaban sus vecinos europeos, en gran medida con un aumento en los ingresos de las arcas reales. Estos ingresos fueron perseguidos a través de la creación de monopolios estatales y un mayor desarrollo del comercio, tanto a nivel nacional como global. Y dentro de este último aspecto, la creación de compañías privilegiadas de comercio fue el mejor instrumento al alcance de la monarquía.

El modelo de estas empresas fue el creado por los ingleses con su Compañía de las Indias Orientales y los holandeses con su Compañía Unificada. Ahora bien, debemos tener en cuenta que ambas potencias partían de un sistema político y económico distinto al hispano, estando este último todavía anclado en el absolutismo. Fueron las propias estructuras socio-económicas de la monarquía hispánica las que limitaron el efecto que estas reformas impulsadas desde la propia metrópoli produjeron, lo que, a fin de cuentas, fue lo que puso de manifiesto el ocaso de su sistema colonial.

Dentro de todo esto, el Galeón de Manila, un tráfico marítimo privilegiado y restrictivo establecido a mediados del siglo XVI, situado en el ámbito en el que confluyeron todas las nuevas corrientes ideológicas, comerciales y económicas, supo mantenerse inalterable durante todo el proceso de implementación de estas reformas, llegando incluso al final del sistema imperial hispano con la Independencia de México en 1821.

Bibliografía

- BAUZON, Leslie, *Deficit government: Mexico and the Philippine situado, 1606-1804*, Durham, N.C., 1970.
- BAUZON, Leslie, "Mexican financial aid: the situado", en *Philippine Historical Review*, 4, 1971, pp. 68-96.

- BERNABÉU ALBERT, Salvador y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.
- BERNAL, Rafael, *México en Filipinas. Estudio de una transculturación*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1965.
- CHEONG, Weng Eang, "The decline of Manila as the Spaniards' Entrepôt in the Far East, 1785-1826: its impact on the pattern of Southeast Asian Trade", en *Journal of Southeast Asian Studies*, 2, 2, 1971, pp. 142-158.
- DÍAZ-TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1965.
- DÍAZ-TRECHUELO, María Lourdes, "Filipinas en el siglo XVIII: la Real Compañía de Filipinas y otras iniciativas de desarrollo", en ELIZALDE, María Dolores (ed.), *Las relaciones entre España y Filipinas. Siglos XVI-XX*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2003, pp. 87-106.
- ELIZALDE, María Dolores (ed.), *Filipinas, un país entre dos imperios*, Barcelona, Bellaterra, 2011.
- FARRINGTON, Anthony, *Trading Places: The East India Company and Asia, 1600-1834*, Londres, British Library, 2002.
- FISH, Shirley, *The Manila-Acapulco Galleons: the treasure ships of the Pacific*, AuthorHouse, Central Milton Keynes, 2011.
- FRADERA, José María, *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1999.
- FRADERA, José María, *Colonias para después de un imperio*, Barcelona, Bellaterra, 2005.
- GAASTRA, Femme, *The Dutch East India Company, expansion and decline*, Walburg Pers, Zutphen, 2003.
- KEAY, John, *The Honourable Company. A History of the English East India Company*, Londres, Harper Collins, 2010.
- KISHITANI, Takashi, "Océano Pacífico en las Cortes de Cádiz (1810-1814). Una dimensión olvidada de la historia de la independencia", en FRASQUET, Ivana (ed.), *Jaque a la Corona. La cuestión política en las independencias iberoamericanas*, Castellón de la Plana, Publicacions de la Universitat Jaume I, 2010, pp. 165-186.
- LEGARDA, Benito, *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Madison, Center for Southeast Asian Studies, 1999.

RODRIGO ALHARILLA, Martín, "The Philippine Economy before and after the Cádiz Constitution", en National Historical Commission of the Philippines, *Reframing the Cádiz Constitution in Philippine History. Papers of the "Cádiz Constitution Conference From Cádiz to Malolos: The Philippines and the Spanish Constitution of 1812"*, University of the Philippines-Diliman, 28 June 2012, Manila, University of the Philippines, 2013, pp. 61-75.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos, *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, y contestación por la excma. sra. d.ª Carmen Iglesias*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007.

PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, *La participación española en la economía del opio en Asia Oriental tras el fin del Galeón*, Tesis Doctoral, Barcelona, Universitat Pompeu Fabra, 2013.

RUIZ RIVERA, Julián, "La casa de Ustáriz, San Ginés y Compañía", en Congreso Luso-Español para el Progreso de las Ciencias, *La burguesía mercantil gaditana: 1650-1868. Ponencias presentadas en el XXXI Congreso Luso-Español para el Progreso de las Ciencias*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1976, pp. 183-199.

SCHURZ, William Lyttle, "The Manila Galleon and California", en *The Southwestern Historical Quarterly*, 21, 2, 1917, pp. 107-126.

SCHURZ, William Lyttle, "Acapulco and the Manila Galleon", en *The Southwestern Historical Quarterly*, 22, 1919, pp. 18-37.

SCHURZ, William Lyttle, *El Galeón de Manila*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1992.

VALDÉS LAKOWSKY, Vera, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987.

YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.