

## El comercio chino en torno a Filipinas: Redes interregionales y conexiones transnacionales al final de la época Ming (siglos XVI-XVII)

*Chinese Trade Revolving Around the Philippines: Interregional Networks and Transnational Connections at the End of the Ming Era (16th–17th Centuries)*

Ubaldo Iaccarino  
Instituto de História de Taiwán  
Academia Sinica  
<http://orcid.org/0000-0003-4813-0544>  
[ubaldoiaccarino@gmail.com](mailto:ubaldoiaccarino@gmail.com)

Recibido: 03/02/2019; Revisado: 13/09/2019; Aceptado: 04/10/2019

### Resumen

La presencia de los navíos chinos en Filipinas, especialmente tras la llegada de los españoles (1565/1570) y el flujo de la plata americana desde Acapulco, estimuló la expansión comercial de los «sangleyes» en más direcciones, determinando la revitalización de las preexistentes rutas marítimas de época Song/Yuan (960-1368) y el establecimiento de nuevas redes interregionales y conexiones transnacionales. El presente estudio analizará el desarrollo histórico de los principales ramos del comercio chino en torno a Filipinas, desde la Tierra del Sol Naciente hasta las islas de las especias, entre los siglos XVI y XVII.

**Palabras clave:** China, Japón, Filipinas, comercio marítimo.

### Abstract

The presence of Chinese ships in the Philippines, especially after the arrival of the Spanish (1565/1570) and the flow of American silver from Acapulco, stimulated the wider commercial expansion of the “sangleyes”. This prompted revitalization of pre-existing maritime routes of the Song/Yuan Era (960–1368), and the establishment of new interregional networks and transnational connections. The present study analyses the historical development of the main branches of Chinese commerce around the Philippines, from the Land of the Rising Sun to the Spice Islands, between the 16th and 17th centuries.

**Keywords:** China, Japan, Philippines, Maritime Trade.

## 1. INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

La presencia china en Filipinas tuvo inicio mucho tiempo antes de la llegada de Miguel de Legazpi a Cebú (1565). Ya en la época de los Song meridionales (1127-1279) y bajo la dominación mongola de los Yuan (1271-1368) los chinos

<sup>1</sup> Abreviaturas utilizadas : AGI (Archivo General de Indias).

surcaban las olas de los Mares del Sur (*Nanyang* 南洋, *Nanhai* 南海) hacia las islas de las especias, en busca de productos exóticos y raros. Su red comercial «oriental» (*dong hanglu* 東航路) se extendía a través de Filipinas a Borneo, las Molucas y a otros puertos del archipiélago indonesio (PTAK, 1992; PTAK, 2001). El motor de la expansión comercial marítima de los chinos fue la iniciativa privada y en gran medida la experiencia plurisecular de los mercaderes-navegantes de las provincias meridionales del imperio (CHANG, 1998; LIN, 1990; CHANG, 1983: 88-102).

Sin embargo, tras la fundación de la dinastía Ming (1368-1644), los hijos del «Imperio celeste» tuvieron que renunciar a sus viajes comerciales, y bajo los reinados de los emperadores Hongwu 洪武 (r. 1368-1398) y Yongle 永樂 (r. 1402-1424) todas las actividades marítimas privadas fueron declaradas ilegales e incorporadas dentro del sistema tributario (CHANG, 1983: 11-35). No hay ni que decir que el contrabando siguió siendo practicado durante el siglo XV y especialmente en la primera mitad del siglo XVI, cuando las restricciones al comercio privado determinaron el nacimiento de diferentes grupos de piratas (*haikou* 海寇), quienes establecieron sus propias bases en Japón, Taiwán, los puertos de Asia sudoriental y de la costa meridional de China (provincias de Zhejiang, Fujian y Guangdong).

En esos años, las embarcaciones de los «piratas» chinos, o sino-japoneses (*wokou* 倭寇; en japonés: *wakō*),<sup>2</sup> visitaron regularmente los puertos de Filipinas, en Luzón y Mindoro, para comerciar con los nativos de la costa y, a través de ellos, con las poblaciones indígenas del interior. Los chinos comerciaban también con los mercaderes japoneses procedentes de Kyūshū en diferentes provincias de Luzón: Cagayán, Ilocos, Pangasinán y entre los pueblos de la bahía de Manila. En Filipinas, chinos y japoneses eran al mismo tiempo socios y rivales, enemigos y aliados.

El desarrollo del comercio sino-japonés de Luzón fue el resultado de una serie de concomitancias históricas determinadas por diferentes factores políticos y económicos. La presencia de los navíos chinos y japoneses en los puertos de Filipinas tuvo un papel fundamental para los equilibrios comerciales de la región extremo-oriental hacia mediados del siglo XVI, e incluso en los decenios tras la llegada de los españoles a Asia y los primeros viajes del Galeón de Manila. Por otro lado, el flujo de plata americana y japonesa a Manila sirvió de catalizador al excepcional crecimiento del comercio chino en toda el área de las islas del Poniente permitiendo el establecimiento de nuevas redes interregionales y transcontinentales.

Este artículo analizará el desarrollo de las principales rutas del comercio chino en torno a Filipinas, intentando proporcionar una panorámica sobre los tráficos marítimos de los llamados «sangleyes» entre los siglos XVI y XVII.

## 2. LA PRESENCIA CHINA EN FILIPINAS

Después de fundar la dinastía Ming en 1368, el emperador Hongwu (Zhu Yuanzhang 朱元璋, 1328-1398) decretó la prohibición de los tráficos marítimos privados para imponer el control del Estado en las relaciones comerciales con los países de Asia sudoriental, Japón y las islas Ryūkyū (en chino: Liuqiu 琉球). Para

<sup>2</sup> Literalmente «banditos de Yamato [Japón]».

ello, en 1370, se abrieron las oficinas del comercio marítimo (*shibosi* 市舶司) en los principales puertos del sur de la China: Ningbo (Zhejiang), Quanzhou (Fujian) y Guangzhou (Guangdong) (CHANG, 1983: 18).

El sistema tributario introducido por Hongwu favoreció el proceso de legitimación exterior de la corte Ming y permitió el establecimiento de relaciones diplomáticas firmes y duraderas con la mayoría de los Estados de Asia oriental y sudoriental, pero al mismo tiempo limitó la libertad empresarial de las provincias meridionales reprimiendo sus potencialidades económicas y poniendo fin a la expansión comercial de las épocas precedentes. Así, las medidas de prohibición del comercio marítimo privado (conocidas colectivamente con el término *haijin* 海禁: «interdicción de la mar») comprometieron el desarrollo de los puertos de Fujian y Guangdong frenando la natural inclinación de esas provincias hacia el mar y los tráficos marítimos en Asia sudoriental. No es de extrañar, por lo tanto, que muchos fukieneses y cantoneses determinaron evadir esa prohibición y siguieron navegando por las aguas de los Mares del Sur a pesar de las restricciones de la corte Ming (WANG, 1990: 406-408).

Tras el establecimiento de las oficinas del comercio marítimo y las expediciones ultramarinas ordenadas por el emperador Yongle (Zhu Di 朱棣, 1360-1324) a principios del siglo xv, los jefes y soberanos de los principales estados del Sur enviaron misiones tributarias a China estableciendo relaciones diplomático-comerciales oficiales. Entre los que pagaron «parias» al emperador chino estuvieron los soberanos de Sulu, Mindanao, Pangasinán y Luzón (*Lusong* 呂宋) (SCOTT, 1989: 6-7; FÉLIX, 1966: 246-247). Otras misiones llegaron desde Melaka, Siam, Champa, etc. En 1404, Yongle acordó al gobierno shogunal de Ashikaga Yoshimitsu (足利義満, 1358-1408) el permiso para enviar navíos japoneses a Ningbo, estableciendo el sistema de comercio tributario entre China y Japón conocido como *kanhe maoyi* (en japonés: *kangō bōeki* 勘合貿易). Ese sistema funcionó por más de cien años hasta la primera mitad del siglo xvi, cuando, debido a los ataques de los *wokou* en las costas chinas, la corte Ming ordenó la suspensión de las misiones tributarias desde la Tierra del Sol Naciente prohibiendo toda forma de relaciones con los japoneses.

La interrupción del comercio tributario entre China y Japón, oficializada en 1549, causó un recrudecimiento de las correrías de los *wokou* y un aumento de las actividades ilegales ligadas al contrabando y al pillaje en Zhejiang, Fujian y Guangdong. Para contrastar la piratería sino-japonesa, el gobierno Ming envió sus flotas contra las bases del contrabando, desmantelando los principales nidos de piratas. En la década de los sesenta del siglo xvi, muchos piratas pasaron a Taiwán, Filipinas y otros países de Asia sudoriental, potenciando las rutas comerciales del sur y buscando nuevos mercados. Los puertos de las provincias septentrionales de Luzón y los pueblos de la bahía de Manila se convirtieron así en lugares de encuentro para los mercaderes y aventureros de China y Japón quienes podían llevar a cabo el comercio de la seda y de la plata obteniendo al mismo tiempo oro y los demás productos filipinos.

El fin del sistema del *kanhe maoyi* y el contraste a la piratería sino-japonesa hacia mediados del siglo xvi fueron dos de los principales factores que determinaron

el desarrollo del comercio chino en Filipinas. Otro factor fundamental fue la particular situación económica de la China Ming y su dependencia de la plata. El valor y la importancia que los chinos daban a ese metal precioso es un tema bien conocido (ATWELL, 1998; FLYNN y GIRÁLDEZ, 1994; 1995). A partir del siglo xv la economía china empezó a depender de la plata tanto para las transacciones comerciales como para el pago de los impuestos. A principios del siguiente siglo, los mercaderes privados de Fujian y Guangdong iban a buscarlo ilegalmente en las bases del contrabando internacional o incluso en Japón y en Asia sudoriental. La introducción de la reforma del «único latigazo» (*yitiaobian* 一条鞭), que obligaba al pago de los impuestos en plata, estimuló mayormente los viajes chinos al exterior y contribuyó al desarrollo del comercio de Manila, principal fuente de plata, tanto americana como japonesa (FLYNN y GIRÁLDEZ, 1995; GLAHN, 1996: 142-172).

En 1572, el capitán Juan Pacheco de Maldonado declaró que cada año llegaban a Luzón «navíos japoneses cargados de mercaderías», cuyo trato principal era «el rescate de oro por plata». Los mercaderes nipones, según el oficial español, daban «dos marcos y dos y medio de plata por uno de oro».<sup>3</sup> Este pasaje indica un aspecto importante del comercio sino-japonés de Luzón, estimulado por la ratio entre el oro y la plata que, durante la segunda mitad del siglo xvi, osciló en China de 1/5.5 a 1/7, o 1/8, mientras que en Japón subió a 1/10 (FLYNN y GIRÁLDEZ, 1994: 72; BOXER, 1970: 460-461).

Los japoneses –la mayoría agentes comerciales de las grandes familias de mercaderes de Kinai (Sakai, Hirano, Kyōto y Ōsaka) – obtenían el oro de los nativos de la costa filipina pero también de los chinos. A cambio daban plata, que estos últimos llevaban a su país. Ambos, chinos y japoneses, sacaban oro en Filipinas para llevarlo a Japón y venderlo a los daimios de Kyūshū.<sup>4</sup> Las triangulaciones del comercio del oro llegaron a incluir también a los portugueses. Así lo indicó el gobernador Francisco de Sande (ca. 1540-1602) en carta de 30 de mayo de 1580:

Y me dizen a mí los sangleyes que todo el oro que de aquí se saca va a poder de los portugueses que les dan plata por ello, y con la plata compran ellos sus mercadurías, porque los sangleyes que acá bienen son pobres, y también en China se tiene por cossa gruesa el oro para contrataciones menudas, y así lo ban a bender a los portugueses algunos.<sup>5</sup>

Los portugueses inauguraron la ruta comercial entre Macao y Manila en la década de los ochenta. El primer navío lusitano llegó a Manila en 1583 tras la misión diplomática del jesuita Alonso Sánchez (1547-1593) en Macao. Los mercaderes que se establecieron en Manila a finales del siglo xvi llevaron alguna forma de comercio indirecto con Guangzhou por medio de agentes cantoneses. Así lo

3 AGI, Patronato, 24, R. 25, f. 2r.

4 Los ‘grandes señores’ (*daimyō* 大名) necesitaban del oro para preservar sus patrimonios en frente a las continuas guerras de la tarda era *sengoku* 戦国時代, (*lato sensu* de 1473 a 1615).

5 AGI, Filipinas, 6, R. 3, N. 40.

demuestran, por ejemplo, los viajes a China de los capitanes Quingo, Tunchuan y Siuquy por parte del mercader portugués asentado en Manila Diogo Fernandes de Vitória (BOYAJIAN, 1993: 77). De todas maneras, a pesar de la participación de los *fidalgos* lusitanos, la ruta comercial entre China y Filipinas fue una prerrogativa de los sangleyes, y en particular de los fukienses.

Al llegar a Filipinas a principios del siglo XVI, los españoles recogieron informaciones importantes sobre el comercio de los «chinos» en las islas de San Lázaro y sus alrededores. En 1527, el futuro cosmógrafo y fraile agustino, Andrés de Urdaneta (1498-1568), declaró que cada año dos navíos procedentes de China llegaban a Mindanao para comprar canela, oro y perlas de los naturales de la isla (BLAIR y ROBERTSON, 1900-1909, II: 35). En efecto, los puertos de Mindanao, Luzón y de las islas Bisayas están indicados en las fuentes chinas de los siglos precedentes como lugares donde se iba a coger oro, resinas, plantas aromáticas, especias y diferentes animales. Unos años más tarde, el capitán Álvaro de Saavedra (?-1529) notificó la presencia de unas embarcaciones chinas en las Bisayas, mientras que García de Escalante habló de porcelanas llevadas a Cebú por mercaderes chinos (BLAIR y ROBERTSON, 1900-1909, II: 42, 72).

Sin embargo, hay que considerar que los españoles no encontraron el primer barco chino hasta 1569, tras unos cinco años de presencia en Cebú y Panay (SCOTT, 1994: 74-75). Sí es verdad que las fuentes españolas hablan de mercaderes «chinos» y embarcaciones de «China», aunque es probable que se tratara de los tagalos de Luzón, conocidos entre los ibéricos como *luções* o *luzones*. En efecto, según una carta de Miguel de Legazpi de 23 de julio 1567, los chinos (y japoneses) comerciaban únicamente en el norte de Filipinas, y sus artículos los distribuían los «moros» de Luzón y Mindoro «por todo este archipiélago de yslas», es decir, en las Bisayas, Mindanao, Sulu, Borneo, y quizás más allá en el mar de Célebes<sup>6</sup>. Solo a finales del siglo XVI los chinos conseguirían suplantar a los tagalos en ese comercio meridional, llevando pues sus propias embarcaciones hasta Sulawesi y las Molucas.

En aquel entonces, es decir, hacia mediados del siglo XVI, los chinos comerciaban principalmente con los nativos de las provincias de Pangasinán, Ilocos y Cagayán, adquiriendo productos de la tierra filipina como plantas aromáticas, resinas y cuernos de animal. Al mismo tiempo, comerciaban con los japoneses, dando seda a cambio de plata. En su carta de julio 1567, Legazpi indica la venta de seda, porcelana, metales (hierro y estaño), «mantas de algodón pintadas» y otros artículos.<sup>7</sup>

El *Dongxiyang kao* (東西洋考), una importante fuente de conocimientos marítimos compilada a principios del siglo XVII, menciona a Aparri (Cagayán), Laoag (Ilocos Norte), Vigan (Ilocos Sur) y Lingayen (Pangasinán) como puertos del comercio chino en el norte de Filipinas (ZHANG, 1981: 182-183; WADA, 1929; PTAK, 2001: 118-119). Los chinos compraban allí cuernos de venado (*lu* 鹿) y carabao (*niu* 牛) para realizar trabajos de artesanía, tónicos y medicinas para diferentes usos (CHANG, 1991: 171, 175). Además, sacaban oro y otros productos de la isla. Entre

<sup>6</sup> AGI, Filipinas, 6, N. 7.

<sup>7</sup> AGI, Filipinas, 6, N. 7.

los que se llevaban demás al sur había especias (clavo, pimienta, canela y cardamomo), ungüentos, resinas, aromáticas y animales exóticos.

Un lugar de máxima concentración de embarcaciones chinas (y japonesas) era el golfo de Lingayen en la provincia de Pangasinán. No es de extrañar que el pirata chino Lin Feng (林鳳), tras fracasar su intento de conquista de Manila (1574), escogió ese lugar para fortificarse, obteniendo la ayuda de la población local. Los chinos iban allí a comprar oro (*jin* 金) y madera de sappan (*sumu* 蘇木) siguiendo la ruta que de Cagayán pasaba por la costa de Ilocos (ZHANG, 1981: 95-96; WADA, 1929: 154-156). En los pueblos del área de Lingayen, por ejemplo, en Bolinao, compraban también esclavos zambales que probablemente revendían en otros puertos asiáticos (SCOTT, 1994: 249-250).

Los habitantes del estuario del río Agno cazaban búfalos y mantenían relaciones comerciales con chinos, japoneses y malayos de Borneo<sup>8</sup> (BLAIR y ROBERTSON, 1900-1909, V: 104). Desde río abajo, los pangasinenses comerciaban con los igorrotos de la Cordillera Central, vendiendo artículos chinos (como porcelanas), carne y arroz a cambio de oro. Ese oro llegaba de las montañas a la mar a través de las redes fluviales de los ríos regionales: el Agno, Abra, Padsan y Gran río de Cagayán. Alrededor de Agoon,<sup>9</sup> donde los agustinos y franciscanos fundaron sus misiones a finales de los años setenta del siglo XVI, había pueblos empeñados en el comercio marítimo. Allí se encontraba, por ejemplo, un lugar que los españoles llamaban «el puerto de Japón», con toda probabilidad debido a la presencia de embarcaciones niponas o quizá de una pequeña comunidad japonesa de ultramar (*Nihonmachi* 日本町).<sup>10</sup>

### 3. EL COMERCIO CHINO DE FILIPINAS

Los actores más influyentes del comercio chino de Luzón eran los mercaderes de la región de Minnan (閩南) en la parte meridional de la provincia de Fujian. La mayoría entre ellos zarpaba hacia Filipinas desde los puertos de las áreas de Zhangzhou y Quanzhou: Haicheng (海澄, Yuegang (月港), Longhai (龍海), Longxi (龍溪), Xiamen (廈門, Zhongzuosuo (中左所), Anhai (安海), Jinjiang (晉江), Tong'an (同安), entre otros (CHIN, 1998: 25-26; PTAK, 1994: 302-304). La palabra «Chincheo» indicaba tanto la provincia de Fujian (incluyendo la costa del Guangdong septentrional) como las prefecturas de Zhangzhou y Quanzhou.<sup>11</sup> Así, a ojos de los españoles, los habitantes y mercaderes de esa provincia-región eran los «chincheos» mientras que todos los chinos que comerciaban en Filipinas se llamaban indistintamente «sangleyes» (*changlai* 常來, *shanglai* 商來, 'sengli' 生理) (CHIN, 1998: 25n; BOXER, 2004: 260). Un grupo particularmente relevante era el de Anhai (Anping 安平) –el cuartel general de la familia Zheng (鄭)– y los españoles llamaban «anhayes» a los mercaderes más ricos del paríen (CHIN, 1998: 27). Sin embargo, no todos los sangleyes eran de Minnan. Hablando del comercio

8 AGI, Patronato, 23, R. 9.

9 Hoy en la provincia de La Union.

10 AGI, Patronato, 23, R. 9, f. 12v.

11 En Manila se utilizaban también palabras más 'precisas' como por ejemplo «Hoquien».

chino en Manila, Antonio Morga se refiere a las visitas de «somas» y «juncos» «de las provincias de Cantón, Chincheo y Ucheo [u Ocheo]» (MORGA, 1997: 311). Este último topónimo indica el área septentrional de Fujian, en torno a la ciudad de Fuzhou, mientras que «Cantón» puede referirse tanto a la provincia de Guangdong como a la ciudad de Guangzhou o el área de Chaozhou (潮州). En efecto, referencias a los viajes de algunos mercaderes cantoneses a Manila se encuentran, por ejemplo, en las cartas y relaciones de los misioneros españoles que llegaron a China a finales del siglo XVI.

En 1567 la corte Ming decretó la apertura del puerto de Haicheng (Yuegang) permitiendo a los fukieneses la reconstitución del comercio marítimo privado hacia Filipinas y otros destinos del Asia sudoriental. Allí fue establecida una oficina para controlar el tráfico marítimo y tasar el comercio privado. El gobierno chino estableció un precio para obtener las licencias comerciales e introdujo impuestos sobre el tonelaje de las embarcaciones, su tamaño y el valor de los bienes importados. Para los viajes a Luzón introdujeron una tasa *ad hoc* que tocaba las importaciones de plata. El costo era fijo, porque la plata no se consideraba un artículo comercial (ZHANG, 1981: cap. 7; CHANG, 1983: 262-265; CHANG, 1991: 161).

Atraídos por la plata americana y japonesa, los chinos constituyeron en Manila su principal comunidad de ultramar, estableciendo el bien conocido Parián de los sangleyes, frente del río Pasig. La presencia de los chinos, así como de los japoneses y tagalos, convirtió a la «Perla de Oriente» en una ciudad multiétnica donde la presencia española era de hecho minoritaria. Al llegar Martín de Goyti (?-1575) a Manila, en 1570, los chinos residentes eran solo cuarenta; pocos años después ya se habían convertido en millares. El número siguió creciendo con exceso, y para mediados del siglo XVII se habían constituido otros parianes en las principales ciudades españolas de Filipinas. Cada parían tenía sus gobernadores y formaba parte de una red de comercio interregional, cuyo centro, obviamente, era Manila.

Los productos del comercio chino, citados por Morga en *Sucesos de las islas Filipinas* (1609) eran principalmente tejidos –seda cruda, blanca y colorada, terciopelos, damascos, rasos, tafetanes, algodones, etc. –, porcelanas («mucha loça fina») y algodones, pero también hierro, cobre, estaño, plomo, salitre, pólvora y mercurio (azogue), todos productos fundamentales para la conservación de la presencia española en Filipinas (MORGA, 1997: 312). Algunos artículos «chinos» mencionados por Morga llegaban de otros lugares de Asia. Los rubís, zafiros, y otras «piedras de cristal» eran probablemente de procedencia indochina, así como el marfil, mientras que benjuí y nuez moscada provenían del archipiélago indonesio. Además, había unos productos, como el algodón y el almizcle, que los chinos compraban en Filipinas para labrarlos en su país y después volver a venderlos a los españoles y a los nativos de las islas. Así, los chinos compraban algodón filipino para realizar los lenzuolos que se destinaban al mercado mexicano (BLAIR y ROBERTSON, 1900-1909, VIII: 273-274). De la misma manera, compraban cantidades de almizcle de Mindanao (Butuan) para mezclarlo con otras sustancias, «et d'una vesciga», escribía el mercader italiano Francesco Carletti a finales

del siglo XVI, «ne fanno tre et quattro [...] e queste, così contraffatte, vendono all'Indiani del Paese» (CARLETTI, 1987: 132).

El crecimiento del comercio chino en Filipinas, especialmente en Manila, fue extraordinario. No es este el lugar para repetir sus cifras astronómicas. Es suficiente decir que los navíos chinos que visitaron la «Perla de Oriente» a finales del siglo XVI fueron catorce en 1574, diecisiete en 1581, una veintena en 1591 y nada menos que cincuenta en 1595 (GIL, 2011: 575-578. Cfr. CHANG, 1983: 364; CHIN, 1998: 41). A principios del siglo XVII una media anual de entre veinte y treinta juncos y champanes chinos siguió visitando los puertos de Filipinas llevando mercancías y colonos (GIL, 2011: 580-605; CHAUNU, 1960: 152-153). En 1612, el ministerio de la guerra (*Bing bu* 兵部) denunció los viajes a Filipinas de unos cuarenta navíos al año a pesar de que el número de las licencias comerciales fuera limitado a dieciséis embarcaciones (CHANG, 1983: 270).

Los beneficios del comercio de la plata y el crecimiento de la comunidad de los parianes, tanto en Manila como en las diferentes provincias de Filipinas, determinó el establecimiento de nuevas redes comerciales internas en conexión con China. Para finales del siglo XVI los sangleyes habían sustituido a los tagalos en la redistribución de los artículos del comercio internacional entre las islas meridionales del archipiélago y los puertos de Luzón, llegando a controlar las rutas que fueron abandonadas por los «moros» tras la llegada de los españoles.

El éxito de los chinos fue favorecido por las trasformaciones de la economía filipina de finales del siglo XVI. Tras la llegada de Legazpi en 1565, la fundación de Manila y la pacificación de las costas de Luzón, los nativos del área tagala fueron obligados a contribuir al esfuerzo bélico de los recién llegados sirviendo como soldados, remeros y carpinteros, trabajando en los astilleros reales de Cavite y Otón para construir galeras y galeones. Además, la introducción del pago en moneda cambió radicalmente la vida de los tagalos, determinando el abandono de los campos y de las actividades económicas ligadas al comercio marítimo exterior (ALONSO, 2001). Manila, en efecto, monopolizó el comercio de ultramar a menoscabo de los otros puertos de Filipinas. Solo las provincias noroccidentales de Luzón y algunas bases del sur, especialmente en las Bisayas, Mindanao y Sulu (que se quedaron independientes) siguieron comerciando libremente, pagando tributos a los españoles, pero siempre controlando el comercio interior con las poblaciones indígenas de la Cordillera Central y las comunidades de pescadores del sur.

Según Morga, para principios del siglo XVII, los chinos comerciaban en todo el archipiélago filipino, «de unas islas en otras, con champanes grandes y menores» (MORGA, 1997: 319). Se trataba seguramente de un comercio significativo que sin embargo huye de toda cuantificación porque, al parecer, no fue contabilizado (CHAUNU, 1960: 147). Gracias a este tráfico interno, a lo largo del siglo XVII los chinos establecieron otros parianes en otras ciudades y pueblos tanto en el norte como en el sur. Además, extendieron sus actividades comerciales en torno a Filipinas llegando hasta las islas de las especias.

La ruta indicada por el *Dongxiyang kao* continúa desde Manila hasta la región de las Moluccas por los siguientes puertos: Mamburao e Ilin (en Mindoro), la isleta de Cuyo, Otón (Panay), Mindanao y Sulu. Esta región meridional daba



perlas, carapachos de tortugas («conchas»), especias y alcanfor. Las tortugas, por ejemplo, provenían de los mares de Sulu y Célebes, mientras que el clavo y otras especias llegarían necesariamente de Molucas. Mindanao exportaba oro, canela y gatos de algalia (que producían almizcle), y Borneo (Brunei) daba alcanfor y otros aromáticos (MORGA, 1997: 314; ZHANG, 1981: 184-185). Poco sabemos sobre el comercio chino en el sur de Filipinas en la tardía época Ming, pero seguramente podemos conjeturar la presencia de importantes intereses económicos. Con toda probabilidad, esta expansión fue facilitada por las luchas incesantes entre «moros», españoles y nativos de las Bisayas.<sup>12</sup>

Sea como fuere, los ramos de la red comercial de los sangleyes se extendieron en todas direcciones hacia el norte (Japón, Taiwán, Ryūkyū), oeste (Indocina), sur (Molucas) e incluso a oriente (América).

#### 4. LOS ACTORES DEL COMERCIO CHINO

La ruta comercial entre Japón y Filipinas fue establecida mucho antes de la llegada de los españoles. Ya hemos visto como los japoneses frecuentaban los puertos de Luzón y Mindoro para vender plata a los chinos y comprar seda, porcelana, oro y diferentes productos locales. Hacia finales del siglo XVI, el comercio sino-japonés en Filipinas estimuló las actividades de los sangleyes en los puertos de la Tierra del Sol Naciente y permitió el establecimiento de un comercio triangular entre Fujian, Luzón y Kyūshū. Por lo que concierne la isla de Kyūshū, por ejemplo, es bien conocida la estrecha colaboración entre los principales exponentes de la piratería china y los llamados *kaizoku daimyō* (海賊大名) –es decir, los «daimios piratas»– como por ejemplo los Matsuura (松浦) de Hirado y los Shimazu (島津) de Kagoshima. Además, los chinos servían de pilotos a bordo de los navíos de los mercaderes de Kinai y a menudo proporcionaban embarcaciones e instrumentos para navegar.

Los libros de cuentas de la Hacienda Real señalan los nombres de algunos capitanes sangleyes que llegaron a Manila desde Japón a finales del siglo XVI, probablemente sirviendo de agentes de los «daimios piratas» de Kyūshū. En 1598, por ejemplo, un navío llegó a Manila desde Japón a cargo de un capitán chino llamado Alonso Sauyo, quien el año siguiente desempeñó el papel de gobernador del paríán de Manila (GIL, 2011: 339, 579). En 1599, aprovechando de la inestabilidad política debida a la muerte de Toyotomi Hideyoshi (豊臣秀吉, 1536-1598), así como la ruptura de las relaciones diplomáticas entre Manila y Kyōto, un número mayor de embarcaciones salieron de Japón para Filipinas. Entre ellas, el navío del capitán chino Gonzalo Aiten, quien pagó unos siete pesos de derechos de almojarifazgo (GIL, 1991: 82). Con toda probabilidad, ese «sangley cristiano» ya comerciaba en Filipinas y aquello no fue su primer viaje entre Kyūshū y Luzón.

A principios del siglo XVII los chinos llegaron a controlar parte del tráfico marítimo de los llamados «navíos con el sello bermejo» (*shuinsen* 朱印船), obte-

<sup>12</sup> Véase el artículo de Eberhard Crailsheim en este monográfico.

niendo licencias comerciales tanto para Indochina, como para el archipiélago malayo. En los registros de las licencias otorgadas por el *Bakufu* Tokugawa (徳川幕府) a partir de 1604, se encuentra el nombre del capitán Lin Sanguan (Lin Sankan 林三), quien fue autorizado a enviar un navío a Luzón (呂宋) en 1606 (MURAKAMI, 1966: 279). Su nombre, sin embargo, no aparece en la lista de los capitanes-mercaderes que visitaron Manila en ese año, ni tampoco en los años siguientes. Quizás su navío no pagó el almojarifazgo o simplemente no fue registrado. En efecto, no pocos juncos y champanes chinos conseguían escapar los controles de los oficiales españoles especialmente en los puertos en el norte de Luzón.

Los capitanes-mercaderes chinos viajaban a Filipinas por cuenta de los militares japoneses quien invertían su dinero en la compra de objetos raros y exóticos (como por ejemplo los llamados «Rosun tsubo» ろすん壺).<sup>13</sup> Un cierto Higo Shikan (肥後四官, en chino: Siguan), cuyo nombre recuerda tanto el de Lin Sankan como aquello del bien conocido pirata fukienés Nicolás «Iquan» –es decir, Zheng Zhilong (鄭芝龍, Yquam, Chichilla, o Chinchillón) (OLLÉ, 2009: 93), el padre del famoso pirata Koxinga (Zheng Chenggong 鄭成功)– lleva por apellido el nombre de una de las provincias japonesas más activa en el comercio con Filipinas (COCKS, 1883, II: 21, 83). A finales del siglo XVI, esa provincia había hecho parte de los territorios del daimio cristiano Konishi Yukinaga (小西行長, 1555-1600), cuya familia siguió enviando navíos a Manila para comerciar con los españoles. Tras la batalla de Sekigahara (1600) sus territorios pasaron al «capitán general» (*sōshikikan* 総指揮官) Katō Kiyomasa (加藤清正, 1562-1611), quien envió diferentes cartas a Manila en los años noventa pidiendo el establecimiento de relaciones comerciales con sus puertos (IACCARINO, 2017: 89, 99, 44). En 1597, Katō despachó un junco chino (*tōsen* 唐船) a Filipinas para vender harina y plata (NAKAJIMA, 2008). Hay evidencias de la existencia de una línea comercial triangular entre China, Manila y Japón ya desde principios de los años setenta del siglo XVI. Una relación del gobernador interino Guido de Lavezaris (1572-1575), por ejemplo, nos dice que en 1575 un buque chino llegó a Manila para comprar cuernos de carabao, caparazones de tortuga, algodón, cera y «otras cosas para llevar a Japón» (OLLÉ, 2014: 69-70).

Desde los años veinte del siglo XVII el grupo del «pirata» Li Dan 李旦 constituyó bases comerciales en los principales puertos de Japón. Sus hermanos, Li Huayu (李華宇 «Captain Whow») y Niquan (二官), controlaban el tráfico comercial chino en Hirado, y su hijo, Li Guozhu (李國助, «Augustine Yiguan»), seguía el padre en sus actividades de ultramar (IWAO, 1958; CARIOTI, 2006: 124). Li Dan, o por su nombre cristiano Andrea Dittis, vivió en Filipinas a finales del siglo XVI y al parecer se convirtió en uno de los jefes de la comunidad china de Manila. El contrabando sino-japonés en Luzón le permitió ganar influencia en los años noventa del siglo XVI, aprovechando de la guerra de Corea entre China y Japón (guerra Imjin, 1592-1598). A principios del siglo XVII fue condenado por los españoles –quizás debido a la revuelta de los sangleyes de 1603– a servir como remero en las galeras de la flota que en 1606 se envió a las Molucas contra el sultanado de Térnate (OLLÉ, 2009: 94). Sin embargo, Li Dan consiguió huir de Filipinas (entre 1606 y 1607) y buscó asilo en Japón, donde fue recibido por los Matsuura, señores

<sup>13</sup> Lozas chinas de las épocas Song y Tang.

de la isla de Hirado en el noroeste de Kyūshū. Los Matsuura comerciaban regularmente con Filipinas y habían sido los primeros «daimios» en enviar una embajada a Manila para obtener los favores de las autoridades españolas. En Hirado, Li Dan encontró a los holandeses (1609) y a los ingleses (1613) estableciendo relaciones comerciales con las Compañías de las Indias Orientales de Holanda (Provincias Unidas) e Inglaterra. Así pues, en 1621 el factor de la East India Company, Richard Cocks (1566-1624), le entregó dos cartas (*letters of advice*), o patentes, para evitar el bloqueo naval de la flota de defensa anglo-holandesa y comerciar libremente en Cagayán y Pangasinán (COCKS, 1883, II: 146). El año siguiente, 1622, el pirata chino tuvo parte de sus mercancías confiscadas por el *Bakufu* al llevar a bordo de su navío cuatro frailes españoles procedentes de Cagayán (COCKS, 1883, II: 334; IACCARINO, 2014: 184).

Los chinos llegaron a controlar la ruta entre Japón (Nagasaki y Hirado) y Manila a principios de la década de los treinta del siglo XVII cuando el gobierno japonés reforzó su control sobre los viajes de los mercaderes nipones a Filipinas. En esos años encontramos registrados en los libros de cuentas los nombres de diferentes mercaderes chinos a cargo de navíos procedentes de Japón.

CUADRO 1  
*Mercaderes chinos a cargo de navíos procedentes de Japón*

Año	capitanes-MERCADERES	Tipo de embarcación	almojarifazgo
1620	Juan Singuin	–	210 pesos, 6 tomines
1624-28	–		
1629 <sup>14</sup>	Husap ( <i>japón</i> )	champan	9 p.
	Hantion	–	91 p., 4 g.
1630	Diego Simba [Diego Simbo]	champan	447 p., 11 g.
	Teng Siau [Tengçiao]	champan	12 p.
	Binbay [Vingay]	–	11 p., 3 t., 11 g.
1631	Gousan	champan	42 p., 4 t., 9 g.
	Siansed	<i>navío con bastimentos</i>	6 p.
	Secua	–	188 p., 6 t., 6 g.
1632	Yaoyoc	<i>[navío] con bastimentos</i>	3 p., 6 t., 7 g.
	Chagay	–	310 p., 6 t., 4 g.
	Quinsin	–	44 p., 3 t., 9 g.
1633	Chiquan	champan	6 p.
	Siquan	–	62 p., 3 t., 2 g.
	Hunqua	champan	72 p., 4 t., 9 g.
1634	Bitquan	–	87 p., 6 t.

Fuente: AGI, Filipinas, 24, R.2, N. 14, ff. 34v-53v; GIL, 2011: 592-599.

<sup>14</sup> Después 1624 y hasta 1629 no llegaron buques a Manila desde Japón.

Comprendiblemente, esos datos no tienen en cuenta los navíos chinos que llegaron a Filipinas sin ser registrados o sin pagar los impuestos de almojarifazgo. Esta tasa pasó del 3% al 6% en 1610, hecho que probablemente contribuyó a impulsar el contrabando y a evitar las visitas de los oficiales reales que efectuaban el registro aduanero. Así pues, el número de buques que visitaron los puertos de Filipinas sin registrarse tuvo que ser mucho mayor.

El resultado fue que en las primeras décadas del siglo XVII las actividades del grupo pirático de Li Dan crecieron notablemente. Los registros del *Bakufu* Tokugawa indican solo al mercader chino Lin Sanguan, a quien se otorgó una licencia comercial para Luzón en 1606 (MURAKAMI, 1966: 279). Sin embargo, como hemos visto antes, había otros. Al parecer, tras intensificarse las medidas represivas anticristianas del tercero shogun, Tokugawa Iemitsu (徳川家光, 1604-1651), y con el cambio de los vértices del régimen de Edo, muchos mercaderes chinos cristianos, cercanos a los ibéricos y activos en el comercio de los puertos de Nagasaki, Macao y Manila, perdieron poco a poco los favores que los precedentes shogunes les habían concedido, dejando la plaza a nuevos actores comerciales. En esos años los chinos de Nanjing (Zhejiang), Zhangzhou y Fuzhou (Fujian) construyeron en Nagasaki sus propios templos budistas desmarcándose de los cristianos y asegurando así la continuidad de sus actividades en Japón (WANG, 1990: 418).

En 1625, tras la muerte de Li Dan, Zheng Zhilong (1604-1661) tomó el mando de su red comercial y obtuvo el control de los principales grupos piráticos en Japón y Fujian moviendo los primeros pasos para la construcción de un imperio marítimo transnacional bajo la égida de su familia (CARIOTI, 2006: 138). Ese imperio llegó a incluir también Filipinas. El fraile franciscano Antonio Caballero de Santa María, escribiendo en 1660 que casi todas las embarcaciones chinas procedentes de Fujian (Zhangzhou y Quanzhou) estaban bajo el control del clan Zheng (OLLÉ, 2014: 93).

En 1626, los españoles establecieron una base en el norte de Taiwán (Jilong/Keilang 基隆) en respuesta a la ocupación de la costa sudoccidental de la isla por parte holandesa (1624). Durante el periodo de presencia española en Taiwan, de 1626 a 1642, algunos champanes a cargo de capitanes chinos, con toda probabilidad ligados a la red comercial de los Zheng, llegaron a Manila desde «Isla Hermosa», siendo registrados por las autoridades de la Real Hacienda. Los registros de pagos señalan las siguientes embarcaciones:

CUADRO 2  
*Registros de pagos de embarcaciones*

Año	Capitanes-mercaderes	Tipo de embarcación	Almojarifazgo
1628	Hingcob	junco	342 pesos, 1 tomín, 1 grano
1630	Hingcob	—	353 p., 1 t., 11 g.
1631	Chintong	—	280 p., 6 t., 11 g.
	Chinton (Chintong?)	—	365 p., 7 t., 4 g. (y 230 p., 6 t.) <sup>15</sup>

1632	Hinco	—	377 p., 7 t., 4 g.
1633	Changuan	«champanillo»	9 p., 5 t., 9 g.
1635	Quisian	champan	34 p., 3 t., 4 g.
	Hengu	—	52 p., 6 t., 6 g.
1639	Chinuy	champan	28 p., 1 t., 3 g.
	Alonso Bintiong [Bentiong]	champan	36 p. <sup>16</sup>
1641	Suno	champan	23 p., 3 t.
	Samnu	—	95 p., 3 t., 6 g.

Fuente: AGI, Filipinas, 24, R.2, N. 14, ff. 45v-64v; GIL, 2011: 595ss.

Taiwán desempeñó un papel importante en las triangulaciones comerciales entre China, Filipinas y Japón, incluso después de la pérdida de la base española en Jilong. Además, la red comercial china en Asia oriental incluía también las islas Ryūkyū (琉球, en chino: Liuqiu). Ya a principios del siglo XVI los habitantes de Okinawa y de las otras islas del archipiélago tuvieron que renunciar a los viajes comerciales de ultramar, y en 1609 sus territorios fueron conquistados por los japoneses y englobados en los dominios de la familia Shimazu. A pesar de que los «lequios» siguieran participando en el comercio interregional de Asia oriental a través de las redes comerciales chinas y japonesas, no está claro si participaban también en los tráficó de Filipinas por medio de los «sangleyes».

## 5. REDES COMERCIALES Y CONEXIONES TRANSNACIONALES

En la segunda mitad del siglo XVI los chinos ampliaron su red comercial en Asia sudoriental estableciendo bases en los principales puertos del archipiélago malayo y en Indochina. Los mercaderes de las provincias de Fujian y Guangdong desplazaron sus bases en los golfos de Tonkín y Siam, la costa de Cochinchina y los principales puertos de la península malaya. En Indonesia, se establecieron en Sumatra (Palembang, Jambi, etc.) y Java (Gresik, Semarang, Cirebon, etc.), hasta llegar a Sulawesi y las Molucas a través de la ruta comercial occidental (*xi hang lu* 西航路) (MEILINK-ROELOFSZ, 1962: *passim*). Su red comercial incluía Đại Việt,<sup>17</sup> Ayutthaya, Patani y los diferentes sultanados malayos. Sin embargo, a lo largo de la primera mitad del siglo XVII ningún navío chino llegó a Filipinas desde la mayoría de estos lugares. Solo seis embarcaciones, pero portuguesas, llegaron a Manila

<sup>15</sup> GIL, 2011: 596.

<sup>16</sup> Gil (AGI, Contaduría, 1219, f. 71v, *n.v.*) indica 51 pesos.

<sup>17</sup> Se encontraba dividido al tiempo en dos entidades políticas. La primera, llamada Annam (安南), era gobernada por la familia Trịnh. Su puerto principal era Hanói (Đông Kinh 東京, de donde el nombre 'Tonkín'). La segunda («Cochinchina») era recta por la familia Nguyễn, y su puerto principal era 'Faifo' (Hội An, cerca de la actual Đà Nẵng).

desde «Tonkín» y «Cochinchina» entre 1628 y 1634.<sup>18</sup> Hay que evidenciar que el tipo de navegación practicada por los pilotos chinos hacia final de la época Ming era esencialmente de cabotaje y por tanto no contemplaba atravesar el Mar de la China meridional de un lado al otro, a pesar de la vecindad geográfica de Filipinas a las costas vietnamitas. Para llegar a Manila, los chinos deberían navegar hacia el norte pasando por Guangdong, o llegar al mar de Sulu a través de la costa septentrional de Borneo.

Los portugueses recorrían esa segunda ruta ya en la primera mitad del siglo XVI navegando de Malacca a las Molucas (PTAK, 1992: 45-46). A principios del siglo siguiente, diferentes navíos portugueses llegaron a Filipinas desde Goa (y otros puertos indios), Malacca e Indochina. A menudo, los capitanes-mercaderes lusos utilizaban embarcaciones chinas o de tipo chino. Así, a principios del siglo XVII encontramos juncos, champanes y chos a cargo de capitanes portugueses que zarparon de las costas septentrionales de Vietnam, el golfo de Siam, o incluso desde el entrepôt indonesio de Macasar (en Sulawesi). La línea Macasar-Manila empezó a obrar regularmente a partir de los años veinte (SOUZA, 1986: 99-102; MEILINK-ROELOFSZ, 1962: 163-164).

Los únicos navíos chinos que llegaron a Filipinas desde las regiones occidentales de Asia sudoriental hasta mediados del siglo XVII provenían de Camboya. Los jemerer habían establecido relaciones comerciales con Manila en la década de los noventa del siglo XVI, cuando el gobernador interino Luis Pérez Dasmariñas (1593-1596) envió una misión a Lovek para apoyar la lucha de los camboyanos contra las armadas de Ayutthaya (IACCARINO, 2015: 94-98). La intervención española fue un fracaso total, pero a pesar de eso las relaciones comerciales entre los dos países sobrevivieron. Morga habla del comercio jemer en Filipinas en esos términos:

De Sián y Camboja vienen raras vezes algunos navíos a Manila, que traen algún menjuy [benjuí], pimienta, marfil, y mantas de algodón, rubies, çafiros mal labrados, y engaçados, algunos esclavos, cuernos de badas [rinocerontes], pellejos, uñas y muelas deste animal, y otras bujerías (MORGA, 1997: 315).

Muchos de estos productos fueron indicados por Morga como artículos procedentes de China, a pesar de que su origen no fuese tal. Las piedras preciosas las llevaban también los portugueses, probablemente desde Malacca, obteniéndolas de otros puertos de Asia.

Tras la conquista de Camboya por parte de los siameses de Ayutthaya, chinos y portugueses llegaron a controlar parte del comercio jemer y empezaron a enviar sus navíos a Filipinas a través de la ruta del Borneo septentrional. A continuación, citamos la lista de los buques a cargo de capitanes-mercaderes chinos que llegaron a Filipinas provenientes de Camboya entre 1620 y 1650, según los datos que hemos conseguido encontrar.

<sup>18</sup> AGI, Filipinas, 24, R. 2, N. 14.

CUADRO 3  
*Buques a cargo de capitanes-mercaderes chinos que llegaron a Filipinas  
 procedentes de Camboya (1620-1650)*

Año	Capitanes-mercaderes	Tipo de embarcación	Almojarifazgo
1624	Sansou	junco	229 pesos, 6 tomines, 8 granos
1628	Joseph Dianton	champan	445 p., 6 t., 10 g.
	Ylquid	champan	75 p., 2 t., 11 g.
1629	Thomas Benhon	champan	167 p., 4 t., 11 g.
1631	Joseph Yaoton	—	445 p., 11 g.
1632	?	—	
1633	Joseph Cuigou [José Cuigon]	champan	179 p., 1 t., 7 g. <sup>19</sup>
1634	Henquio	cho	214 p., 1 t., 8 g.
	Higou	—	134 p., 4 t., 3 g.
	Chico	—	52 p., 6 t., 10 g. (+ 1 p., 2 t.) <sup>20</sup>
1635	Laco Lalaico [Laco Lacayco]	—	564 p., 4 t., 2 g.
1637	Huayo	—	106 p., 2 t., 6 g.
	Huaqio	—	30 p. <sup>21</sup>
1642	Singu	champan («champancillo»)	19 p., 5 t., 10 g.
	Sate	champan (//)	7 p., 1 t., 7 g.
1643	Guan	cho	31 p., 6 t., 4 g.
	Contay	cho	996 p., 4 t., 9 g.
1646	? <sup>22</sup>	cho	31 p., 7 t.
	Singuiac	champan	34 p.
	Toqua	champan	116 p.

Fuente: AGI, Filipinas, 24, R.2, N. 14, ff. 36v-71r.

<sup>19</sup> Según J. Gil (AGI, Contaduría, 1214 y 1215, *n.v.*) pagó solo 1 peso, 1 tomín y 8 granos (GIL, 2011: 598).

<sup>20</sup> GIL, 2011: 599 (AGI, Contaduría, 1217, f. 153v, *n.v.*).

<sup>21</sup> Véase GIL, 2011: 603.

<sup>22</sup> «Un cho que yendo para Camboxa vino de arriada a cargo de un sangley».

La ruta de Lovek a Manila pasaba por la costa de Borneo tocando los puertos del sultanado de Brunei, otro lugar donde los chinos iban a comerciar (PTAK, 1992: 39-41; Meilink-Roelofs, 1962: 100-101). Según Morga, los «naturales de aquella isla» visitaban Manila con unos «navíos menores», probablemente champanes o «praus», y compraban productos filipinos a cambio de patates, cerámicas y alcanfor (MORGA, 1997: 314). El alcanfor (*zhangnao* 樟腦) llegaba a China probablemente a través de dos rutas: la primera desde Filipinas y la segunda desde la península malaya. Sin embargo, es difícil determinar con certeza si una parte del alcanfor de Borneo llegaba a Manila también por medio de los chinos. Además, hay que considerar que la composición del equipaje de los navíos que surcaban las olas del Mar de la China meridional era heterogéneo y multifacético. A menudo los pilotos eran chinos o portugueses, y los grumetes malayos, filipinos, indochinos, y demás. Hay ejemplos de embarcaciones chinas, como juncos y champanes, capitaneadas por mercaderes japoneses, o sino-japoneses, con nombres cristianos, quienes con toda probabilidad llevaban a cabo un comercio interregional utilizando capitales privados en cuotas compartidas o con préstamos y comisiones (OKA y GIPOULOUX, 2013; LIN, 1990: 186-196).

Puesto que los mercaderes españoles no estaban autorizados a comerciar en Asia, debido a la existencia de la esfera de influencia portuguesa y los derechos de autonomía garantizados por Felipe II a las Cortes de Tomar en 1581, los manileños se sirvieron de agentes chinos para obtener seda, porcelana y otros productos de los mercados asiáticos en Filipinas. La creación de compañías privadas entre castellanos y sangleyes fue una práctica común para buscar productos destinados a la carga del Galeón de Manila. Así en 1610, por ejemplo, dos oficiales españoles y un mercader chino llamado «Tante» constituyeron una compañía privada para adquirir, en China, los presentes destinados al shogun Tokugawa Hidetada (徳川秀忠, 1579-1632) y a su padre, Tokugawa Ieyasu (徳川家康, 1543-1616) (GIL, 2011: 176). Además, en ese mismo año el capitán «Cachuan» llegó a Manila con un cargamento del valor de unos 50.000 pesos que algunos ciudadanos españoles habían invertido en la compra de productos de China (BLAIR y ROBERTSON, 1900-1909, xvii: 128; GIL, 2011: 176). El secretario de gobernación y guerra de Filipinas, Gaspar Álvarez (?-1620), antes de morir, invirtió 2.500 pesos de plata en la compra de «ropa de China» por medio del capitán Liancan, y otros 500 pesos para obtener «tafetanes de color de Chaúl», probablemente en Guangzhou, por medio de un «sangley de Cantón» llamado Chanzu y sus asociados («sus camaradas») <sup>23</sup> (GIL, 2011: 176).

A principios del siglo xvii, los tráficos de los capitanes-mercaderes de Fujian y Guangdong incluían inversores chinos –los «grandes mercaderes» de quien habla MORGA (1997: 312)–, japoneses, españoles entre otros. Y es más. En 1609 el mencionado capitán Cachuan recibió en Ambon unos 14.000 pesos de los oficiales de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC) para comprar artículos chinos en Fujian o Guangdong. Además de demostrar la extensión de la red china hasta Molucas, las actividades de este capitán-mercader sangley confirman el carácter transnacional y multifacético del comercio chino en torno a Filipinas. Po-

23 AGI, Contratación, 368, N. 7, R. 1, ff. 86v-87r.



cos años después, los holandeses interceptaron otros juncos fukieneses a lo largo de la isla de Mariveles sacando unos 150.000/200.000 pesos «de vezinos [de Manila] en mercaderías que benían por su cuenta de China» (COLÍN, 1900-1902, III: 648-649).

En efecto, gracias a la plata americana de México y Perú, los españoles desempeñaron un papel fundamental en el desarrollo de la red comercial de los sangleyes contribuyendo a financiar su expansión ultramarina. Algunos grupos de mercaderes ligados a los linajes familiares de Fujian y Guangdong utilizaron la plata del comercio filipino para financiar sus actividades políticas e incluso acciones militares en los mares de China (BLUSSÉ, 1990; CHANG, 1983: 217-234; LIN, 1990: 184). La red comercial de los chinos se extendió más allá de los mares asiáticos y algunos sangleyes de Filipinas obtuvieron el derecho de cargar mercancías a bordo del Galeón de Manila, participando así con sus propias cuotas en el comercio de la Nueva España. Se trató sin embargo de unos pocos privilegiados, como por ejemplo el ex pirata fukienés Eng Kang (黃官) –alias Juan Bautista de Vera, por su nombre cristiano– quien cargó un cajón de mercancías a bordo del galeón *San Felipe y Santiago* en 1593 (GIL, 2011: 339-340). Algunos chinos llegaron también a México, donde hubo casos de mercaderes sangleyes que hicieron fortuna a través del comercio de la seda, pero la línea Manila-Acapulco siguió siendo una ruta fundamentalmente ibérica.

## 6. CONCLUSIONES

A finales de la época Ming, entre los siglos XVI y XVII, los chinos constituyeron su red comercial en torno a Filipinas moviendo una estructura ilegal de tráfico locales con los nativos de la costa de Luzón y los mercaderes japoneses procedentes de Kyūshū. Los sangleyes consiguieron vigorizar e incluso expandir la preexistente ruta oriental hacia Molucas gracias al flujo de la plata americana desde Acapulco.

Los chinos estimularon la ruta triangular entre Fujian, Luzón y Kyūshū, colaborando con los *daimyō* y los mercaderes japoneses de la tardía era *Sengoku*. Además, sirvieron de agentes comerciales para los españoles navegando entre Manila y los puertos del golfo de Siam y el archipiélago malayo. A principios de los años cuarenta del siglo XVII, mientras la dinastía Ming se desplomaba bajo los ataques de los manchús (1644), los sangleyes de Filipinas, la mayoría de los cuales eran fukieneses, mostraron una excepcional habilidad al extender la red en torno a Filipinas a otros puertos de Asia oriental y sudoriental. Aprovechando las conexiones transnacionales establecidas por diferentes piratas y contrabandistas chinos o sino-japoneses –especialmente el grupo de Li Dan y Zheng Zhilong– y aprovechando las divisiones entre las naciones europeas y la política de los shogunes Tokugawa, los hijos del «Imperio celeste» mostraron un excepcional dinamismo comercial y un fuerte espíritu de adaptación, determinando el nacimiento y la sucesiva consolidación de las redes interregionales en torno a Filipinas.

## 7. REFERENCIAS

- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2001): «La inviabilidad de la Hacienda asiática. Coacción y mercado en la formación del modelo colonial en las islas Filipinas, 1565-1595», en M. DOLORES ELIZALDE, J.M. FRADERA y L. ALONSO ÁLVAREZ (eds.), *Imperios y naciones en el Pacífico (siglos XVI-XX)*, vol. I, CSIC, Madrid: 181-206.
- ANTONY, R. (ed.) (2010): *Elusive Pirates, Pervasive Smugglers. Violence and Clandestine Trade in the Greater China Seas*, Hong Kong University Press, Hong Kong.
- ATWELL, W.S. (1998): «Ming China and the Emerging World Economy, c. 1470-1650», en D. TWITCHETT y F.W. MOTE (eds.), *The Cambridge History of China*, vol. 8: *Ming Dynasty, 1368-1644, Part 2*, Cambridge University Press, Cambridge: 376-416.
- BLAIR, E.; ROBERTSON, J.A., eds. (1903-1909): *The Philippine Islands 1493-1803*, 55 vols., The Arthur H. Clark Company, Cleveland (Ohio).
- BLUSSÉ, L. (1990): «Minnan-jen or Cosmopolitan? The Rise of Cheng Chih-lung Alias Nicolas Iquan», en E.B. VERMEER (ed.), *Development and Decline of Fukien Province in the 17th and 18th Centuries*, E. J. Brill, Leiden: 245-264.
- BOYAJIAN, J.C. (1993): *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, The Johns Hopkins University, London.
- BOXER, C.R. (1970): «Plata es Sangre: Sidelights on the Drain of Spanish-American Silver in the Far East, 1550-1700», *Philippine Studies*, 18 (3): 457-478.
- BOXER, C.R., ed. (2004): *South China in the Sixteenth Century. Being the Narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar da Cruz, O.P., Fr. Martín de Rada, O.E.S.A., 1550-1575*, OrchidPress, Bangkok.
- CARIOTI, P. (2006): *Cina e Giappone sui mari nei secoli XVI e XVII*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- CARLETTI, F. (1987): *Ragionamenti del mio viaggio intorno al mondo*, ed. Adele Dei, Mursia, Milano.
- CHANG, P. 張彬村 (1983): *Chinese Maritime Trade: The Case of Sixteenth-Century Fu-chien (Fukien)*, Ph.D. Thesis, Princeton University.
- CHANG, P. (1990): «Maritime Trade and Local Economy in Late Ming Fujian», en E.B. VERMEER (ed.), *Development and Decline of Fukien Province in the 17th and 18th Centuries*, E. J. Brill, Leiden: 63-81.
- CHANG, P. (1998): «The Formation of a Maritime Convention in Minnan (Southern Fujian), c. 900-1200», en C. GUILLOT, D. LOMBARD y R. PTAK (eds.), *From the Mediterranean to the China Sea: Miscellaneous Notes*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden: 143-155.
- CHANG, T. 張天澤 (1933): *Sino-Portuguese Trade from 1514 to 1644. A Synthesis of Portuguese and Chinese Sources*, Brill, Leiden.
- CHANG, T. 張增信 (1988): *Mingji dongnan Zhongguo de haishang huodong* 明季東南中國的海上活動, Sili Dongwu Daxue 私立東吳大學, Taipei 臺北.
- CHANG, T. (1991): «Commodities Imported to the Chang-chou Region of Fukien during the Late Ming Period. A Preliminary Analysis of the Tax Lists found in T'ung-hsi-yang k'ao», en R. PTAK y D. ROTHERMUND (eds.), *Emporia, Commodities and Entrepreneurs in Asian Maritime Trade, c. 1400-1750*, Franz Steiner, Stuttgart: 159-194.

- CHAUNU, P. (1960): *Les Philippines et le Pacifique des ibériques (xvi<sup>e</sup>, xvii<sup>e</sup>, xviii<sup>e</sup> siècles). Introduction méthodologique et indices d'activité*, SEVPEN, Paris.
- CH'EN, C. 陈荆和 (1968), *The Chinese Community in the Sixteenth Century Philippines*, Tōkyō: The Centre for East Asian Cultural Studies.
- CHIN, K. 錢江 (1998): *Merchants and other Sojourners: the Hokkiens Overseas, 1570-1760*, Ph.D. Dissertation, Hong Kong University.
- CHIN, K. (2010): «Junk Trade, Business Networks, and Sojourning Communities: Hokkien Merchants in Early Modern Maritime Asia», *Journal of Chinese Overseas*, 6 (2): 157-215.
- CRAIG, A.L. (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 (2): 219-247.
- COCKS, R. (1883): *Diary of Richard Cocks, Cape-Merchant in the English Factory in Japan, 1615-1622, with Correspondence*, Edward MAUNDE THOMSON (ed.), 2 vols., Hakluyt Society, London.
- COLÍN, F., S.I. (1900-1902): *Labor evangélica, ministerios apostólicos de los obreros de la Compañía de Jesús, fundación y progressos de su provincia en las islas Filipinas* [Madrid, José Fernández Buendía, 1663], Pablo Pastells, S.I. (ed.), 3 vols., Imprenta y Litografía de Henrich y Compañía, Barcellona.
- ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, M.D.; FRADERA, J. M.; ALONSO, L., eds. (2001): *Imperios y naciones en el Pacífico*, 2 vols., Vol. I: «La formación de una colonia: Filipinas», Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid.
- FÉLIX, A. (ed.) (1966), *The Chinese in the Philippines: 1570-1770*, Vol. I, Historical Conservation Society of Manila, Manila.
- FLYNN, D.O.; GIRÁLDEZ, A. (1994): «China and the Manila Galleons», en A.J.H. LATHAM y H. KAWAKATSU (eds.), *Japanese Industrialization and the Asian Economy*, Routledge, London: 71-86.
- FLYNN, D.O.; GIRÁLDEZ, A. (1995): «Born with a 'Silver Spoon': The Origin of World Trade in 1571», *Journal of World History*, 6 (2): 201-221.
- FLYNN, D.O.; GIRÁLDEZ, A.; SOBRERO, J., eds. (2001): *The Pacific World History Lands, People and History of the Pacific, 1500-1900*, vol. 4: *European Entry into the Pacific: Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, Ashgate, Burlington (Vermont).
- GIL, J. (2011): *Los Chinos de Manila, siglos xvi y xvii*, Centro Científico e Cultural de Macau, Lisboa.
- GIPOULOUX, F. (2009): *La Méditerranée asiatique, villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, xvi<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle*, CNRS Éditions, Paris.
- GIRÁLDEZ, A. (2015): *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Rowman & Littlefield, Lanham (Maryland).
- GLAHN, R. VON (1996): *Fountain of Fortune: Money and Monetary Policy in China, 1000-1700*, University of California Press, Berkeley-Los Angeles.
- HIRAYAMA, A. 平山篤子 (2012): *Supein teikoku to Chūka teikoku no kaikō: jūroku-jūnana seiki no Manira* スペイン帝国と中華帝国の邂逅: 十六・十七世紀のマニラ, Hōsei University Press, Ōsaka.

- HUCKER, C.O. (1998): «The Ming Fiscal Administration», en D. TWITCHETT y F.W. MOTE (eds.), *The Cambridge History of China*, vol. 8: *Ming Dynasty, 1368-1644, Part 2*, Cambridge University Press, Cambridge: 106-171.
- IACCARINO, U. (2014): «Merchants, Missionaries, and Marauders: Trade and Traffic between Kyūshū (Japan) and Luzon (Philippines) in the Late Sixteenth and Early Seventeenth Centuries», *Crossroads*, 10: 155-196.
- IACCARINO, U. (2015): «Spanish Diplomacy in the China Seas at the Turn of the 16th Century», en B. TREMMEL-WERNER y E. CRAILSHEIM (eds.), *Audienzen und Allianzen Interkulturelle Diplomatie in Asien und Europa vom 8. bis zum 18. Jahrhundert*, Mandelbaum, Viena: 90-107.
- IACCARINO, U. (2017): *Comercio y diplomacia entre Japón y Filipinas en la era Keichō (1596-1615)*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden.
- IWAO, S. 岩生成一 (1958): «Li Tan. Chief of the Chinese Residents at Hirado. Japan in the Last Days of the Ming Dynasty», *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko*, 17: 27-83.
- LI, Q. 李庆新 (2004): *Mingdai haiwai maoyi zhidu 明代海外贸易制度*, *The Overseas Trade System of Ming Dynasty*, Shehui kexue wenxian chubanshe 社会科学文献出版社, Beijing 北京.
- LI, J. 李金明 (1990): *Mingdai haiwai maoyi shi 明代海外贸易史*, *Zhongguo shehui kexue chubanshe 中国社会科学出版社*, Xiamen 厦门.
- LIN, R. 林仁川 (1987): *Mingmo Qingchu siren haishang maoyi 明末清初私人海上贸易*, *Huadong shifan daxue chubanshe 华东师范大学出版社*, Shanghai 上海.
- LIN, R. (1990): «Fukien's Private Sea Trade in the 16th and 17th Centuries», en E.B. VERMEER (ed.), *Development and Decline of Fukien Province in the 17th and 18th Centuries*, E. J. Brill, Leiden.
- MATSUURA, A. 松浦章; BIAN, F. 卞鳳奎 eds. (2009): *Dongya haiyu haidao shiliao huibian 東亞海域海盜史料彙編*, *Lexue shuju*, Taipei.
- MEILINK-ROELOFSZ, M.A.D. (1962): *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, Martinus Nijhoff, La Haya.
- ACADEMIA SINICA 中央研究院, ED. (1961-1968): *MING SHILU 明實錄*, 133 VOLS., TAIPEI 臺北.
- MORGA, A. DE (1997): *Sucesos de las Islas Filipinas [México, 1609]*, ed. Patricio Hidalgo Nuchera, Polifemo, Madrid.
- MURAKAMI, N. 村上直次郎 ed. (1966): *Ikoku ōfuku shokanshū / Zōtei ikok unikki shō 異国往復書翰集 増訂異国日記抄*, Omatsudō shoten 雄松堂書店, Tōkyō 東京.
- NAKAJIMA, G. 中島榮章 (2007): «Jūroku seiki matsu no Fukken – Firipin – Kyūshū bōeki 十六世紀末の福建—フィリピン—九州貿易», *Shien 史淵* 144: 55-92.
- NAKAJIMA, G. (2008): «The Invasion of Korea and Trade with Luzon: Kato Kiyomasa's Scheme of the Luzon Trade in the Late Sixteenth Century», en A. SCHOTTENHAMMER (ed.), *The East Asian ›Mediterranean‹: Maritime Crossroads of Culture, Commerce and Human Migration*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden: 145-168.
- NAKAJIMA, G. (2013): *Nanban, Kōmō, Tōjin: 16-17 seiki no Higashi Ajia kaiiki 南蛮・紅毛・唐人: 一六・一七世紀の東アジア海域*, *Shibunkaku shuppan 思文閣出版*, Kyōto.

- OKA, M.; GIPOULOUX, F. (2013): «Pooling Capital and Spreading Risk: Maritime Investment in East Asia at the beginning of the Seventeenth Century», *Itinerario*, 37 (3): 75-91.
- OLLÉ, M. (2001): «El Mediterráneo del Mar de la China: las dinámicas históricas de Asia Oriental y la formación del modelo colonial filipino», en M.D. ELIZALDE, J. PÉREZ-GRUESO, M. FRADERA y L. ALONSO (eds.), *Imperios y naciones en el Pacífico (siglos XVI-XX)*, vol. I, CSIC, Madrid: 59-72.
- OLLÉ, M. (2009): «Manila in the Zheng Clan Maritime Networks», *Review of Culture. International Edition*, 29: 91-103.
- OLLÉ, M. (2013): «La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parían y el comercio de la Nao de China», en S. BERNABÉU ALBERT y C. MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Sevilla: 155-178.
- OLLÉ, M. (2014): «El factor europeo en la dialéctica entre comercio, contrabando y piratería en las costas de China de los siglos XVI y XVII», en A. SCHOTTENHAMMER (ed.), *Tribute, Trade, and Smuggling/Tributo, Comercio y Contrabando*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden: 55-74.
- PTAK, R. (1991): «China and the Trade in Tortoise-Shell (Sung to Ming Periods)», en: Roderich PTAK y Dietmar ROTHERMUND (eds.), *Emporia, Commodities and Entrepreneurs in Asian Maritime Trade, c. 1400-1750*, Franz Steiner Verlag, Stuttgart: 195-229.
- PTAK, R. (1992): «The Northern Trade Route to the Spice Islands: South China Sea – Sulu Zone – North Moluccas (14th to early 16th Century)», *Archipel*, 43: 27-56.
- PTAK, R. (1998): «Ming Maritime Trade to Southeast Asia, 1368-1567: Visions of a System», en C. GUILLOT, D. LOMBARDY y R. PTAK (eds.), *From the Mediterranean to the China Sea: Miscellaneous Notes*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden: 157-192.
- PTAK, R. (2001): «Jottings on Chinese Sailing Routes to Southeast Asia, Especially on the Eastern Route in Ming Times», en J.M. DOS SANTOS ALVES (ed.), *Portugal e a China. Conferências nos encontros de história luso-chinesa*, Fundação Oriente, Lisboa: 107-131.
- PTAK, R. (2006): «Trade between Macau and Southeast Asia in Ming Times: a Survey», *Monumenta Serica*, 54: 465-489.
- REID, A. (1988, 1993): *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*, 2 vols., Yale University Press, New Haven & London.
- SCHURZ, W.L. (1959): *The Manila Galleon*, E.P. Dutton, New York.
- SCOTT, H. (1989): *Filipinos in China before 1500*, China Studies Program, De La Salle University, Manila.
- SCOTT, H. (1994): *Barangay. Sixteenth Century Philippine Culture and Society*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- SOUZA, G.B. (1986): *The Survival of Empire – Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge University Press, London.
- TREMML-WERNER, B. (2015): *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644. Local Comparisons and Global Connections*, Amsterdam University Press, Amsterdam.

- UNIVERSIDAD SUN YAT-SEN 中山大学, Instituto de Historia de Asia sudoriental 东南亚历史研究所, ED. (1980): *Zhongguo guji zhong youguan Feilubin ziliao huibian* 中国古籍中有关菲律宾资料汇编, *Zhonghua Shuju* 中华书局, Beijing 北京.
- WADA, S. (1929): «The Philippine Islands as Known to the Chinese before the Ming Period», *Memories of the Research Department of the Toyo Bunko*, 4: 121-166.
- WANG, G. 王赓武 (1990): «Merchants without Empire: the Hokkien Sojourning Communities», en J.D. TRACY (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long-Distance Trade in the Early Modern World (1350-1750)*, Cambridge University Press, Cambridge: 400-421.
- WANG, G. (1998): «Ming Foreign Relations: Southeast Asia», en D. TWITCHETT y F.W. MOTE (eds.), *The Cambridge History of China*, vol. 8: *The Ming Dynasty, 1368-1644, Part 2*, Cambridge University Press, Cambridge: 301-332.
- ZHANG, T. 张廷玉, comp. (1974): *MING SHI* 明史, 28 vols., *ZHONGHUA SHUJU* 中华书局, BEIJING 北京.
- ZHANG, X. 張燮 (1981): *Dongxiyang kao* 東西洋考 [1617], *Zhonghua Shuju* 中華书局, Beijing.
- ZHAO, L. 赵令扬, et al., eds. (1968, 1976) : *Ming shilu zhong zhi Dongnanya shiliao* 明實錄中之東南亞史料, 2 vols., Hsüeh-tsin Press, Hong Kong.