

LOS ORÍGENES DE LA GLOBALIZACIÓN: EL GALEÓN DE MANILA

Dolors Folch, Fernando Zialcita, Han Qi y Carmen Yuste

Coordinación a cargo de Carles Brasó Broggi

Traducción de Dai Juan

* * *

全球化的起源：马尼拉大帆船

多洛斯·弗尔克 (Dolors Folch)，费尔南多·西亚尔西塔
(Fernando Zialcita)，韩琦，卡门·尤斯特 (Carmen Yuste)

卡洛斯·布拉索·布罗吉 (Carles Brasó Broggi) 协编

戴娟译

1ª edición: noviembre de 2013

© de los textos: Javier Galván, Gonzalo Ortiz, Rolando García Alonso, Charles C. Jose, Dolors Folch, Fernando Zialcita, Han Qi, Carmen Yuste y Carles Brasó Broggi

© de la traducción español/chino y chino/español: Dai Juan

Diseño de cubierta: Amanda Blázquez

Coordinadora de la edición: Marta Rossich

Reservados todos los derechos de esta edición para

Biblioteca Miguel de Cervantes de Shanghai

Anfu Road, 208 – 200031 Shanghai

[http:// biblioteca-shanghai.cervantes.es](http://biblioteca-shanghai.cervantes.es)

NIPO: 503-13-015-6

Impreso en China

Edición gratuita. Prohibida su venta

Queda rigurosamente prohibida cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación o transformación total o parcial de esta obra sin el permiso escrito de los titulares de los derechos de explotación.

* * *

第一版：2013 年 11 月

©文章：哈维尔·加尔万、贡萨洛·奥尔蒂斯、罗兰多·加西亚·阿隆索、卡洛斯 C·何塞、多洛斯·弗尔克、费尔南多·西亚尔西塔、韩琦、卡门·尤斯特·洛佩兹、卡洛斯·布拉索·布罗吉

©中译西、西译中：戴娟译

封面设计：阿曼达·布拉斯克兹、瑞真

编辑：玛塔·罗斯克

所有版权属于上海米盖尔·德·塞万提斯图书馆

上海市安福路 208 号 邮编 200031

网址：[http:// biblioteca-shanghai.cervantes.es](http://biblioteca-shanghai.cervantes.es)

官方发行编号：503-13-015-6

排版、印刷、装订：中国

免费发行 禁止销售

版权所有 违者必究

AGRADECIMIENTOS

La publicación de este libro no hubiera sido posible sin la colaboración del Instituto Cervantes, los Consulados Generales de España, México y Filipinas en Shanghai, Huawei, y el comité asesor de la Biblioteca Miguel de Cervantes. Todos ellos merecen el más sincero agradecimiento.

* * *

致谢

感谢塞万提斯学院、西班牙驻上海领事馆、墨西哥驻上海领事馆、菲律宾驻上海领事馆、华为技术有限公司，米盖尔·德·塞万提斯学院咨询委员会，在他们的努力下本书得以出版。在此致以最真诚的感谢。

ÍNDICE

Prólogo de D. Javier Galván, Director del Gabinete Técnico de Secretaría General del Instituto Cervantes	3
Prólogo de D. Gonzalo Ortiz, Cónsul General de España en Shanghai...	3
Prólogo de D. Rolando García Alonso, Cónsul General de México en Shanghai.....	3
Prólogo de D. Charles C. Jose, Cónsul General de Filipinas en Shanghai.....	3
Capítulo I. «El Galeón de Manila», a cargo de Dolors Folch.....	
Capítulo II. «El Galeón en Manila: cuna de una cultura», a cargo de Fernando Zialcita	
Capítulo III. «La influencia del Galeón de Manila sobre la dinastía Ming», a cargo de Han Qi.....	
Capítulo IV. «Nueva España, el cabo americano del Galeón de Manila», a cargo de Carmen Yuste	
Epílogo, a cargo de Carles Brasó Broggi	
Bibliografía	

* * *

目录

塞万提斯学院秘书处技术部部长哈维尔·加尔万序言.....	3
西班牙驻上海总领事冈萨罗·奥尔蒂斯序言.....	3
墨西哥驻上海总领事罗兰德·加尔西亚·阿隆索序言.....	3
菲律宾驻上海总领事傅查理序言.....	3
第一章《马尼拉大帆船》 多洛斯·弗尔克.....	3
第二章《马尼拉大帆船：一个文明的摇篮》 费尔南多·西亚尔西塔.....	3
第三章《马尼拉大帆船贸易对明王朝的影响》韩琦.....	3
第四章.《新西班牙：马尼拉大帆船的美洲终端》 卡门·尤斯特·洛佩兹.....	
结语. 卡洛斯·布拉索·布罗吉.....	
书目.....	

**PRÓLOGO DE D. JAVIER GALVÁN, DIRECTOR DEL
GABINETE TÉCNICO
DE SECRETARÍA GENERAL DEL INSTITUTO CERVANTES**

En 2013, se cumplen quinientos años de un hecho que resultó ser un acontecimiento histórico de primera magnitud: el descubrimiento del océano Pacífico por el extremeño Vasco Núñez de Balboa.

A este acontecimiento, que propició lo que siglos después se llamará globalización, no podía ser ajeno el Instituto Cervantes, cuyas finalidades establecidas legalmente son: la difusión universal de la lengua española, y la promoción universal de la cultura en español.

Es, pues, la conmemoración de este acontecimiento una ocasión propicia para recordar una parte trascendental de nuestro pasado y, sobre todo, valorar la relación actual, en varias direcciones, de España con otras áreas de la Tierra, y de éstas entre sí, con perspectiva de futuro.

Por ello, este quinto centenario constituye uno de los ejes prioritarios de actuación del Instituto Cervantes en su plan cultural para 2013, que está desarrollando actividades en sus centros repartidos por el mundo: Berlín, Bruselas, Dublín, Londres, Manila, Moscú, Tokio, Utrecht... Pero también en España, tanto en la sede del Instituto en Madrid y Alcalá de Henares, como en Extremadura, donde ha tenido lugar la reunión anual de directores con actos en Cáceres, Mérida y Badajoz.

Asimismo, el quinto centenario ha propiciado que el VI Congreso Internacional de la Lengua Española, coorganizado por el Instituto Cervantes, se celebre este año en Panamá.

En los centros de China que gestiona el Instituto, en Pekín y Shanghai, las actividades se han centrado, con toda lógica, en la ruta del Galeón de Manila, también conocida como nao de China. El Galeón dio proyección continuada a la hazaña de Balboa y puso en contacto China, y los países de lo que hoy llamamos Asia Pacífico, con América y Europa.

Es una excelente iniciativa, la de la Biblioteca Miguel de Cervantes del Consulado de España en Shanghai, que opera el Instituto Cervantes, reunir en esta publicación las conferencias impartidas en el ciclo «Los orígenes de la globalización: el Galeón de Manila». Mis felicitaciones y agradecimiento a todos los que han hecho posible tanto el ciclo como la publicación.

JAVIER GALVÁN GUIJO
Director del Gabinete Técnico de Secretaría General
Instituto Cervantes

PRÓLOGO DE D. GONZALO ORTIZ, CÓNSUL GENERAL DE ESPAÑA EN SHANGHAI

Quiero felicitar, en primer lugar, al Instituto Cervantes de Shanghai y a la gestora cultural Magdalena Rosell, por la excelente iniciativa de organizar unas jornadas sobre el Galeón de Manila, con un panel de extraordinarios ponentes venidos de México, Filipinas, China y España.

El Galeón de Manila tenía unos objetivos claros: el fruto de ser un cordón umbilical entre Filipinas y Nueva España, y el económico, del tráfico comercial muy rentable de especias, alfombras, sedas, porcelana y marfil hacia México y Europa. Pero más allá de esos objetivos, es la historia de una epopeya heroica que cumple el viejo sueño de Colón de unir Europa (y América) con las míticas Catay y Cipango de los relatos de Marco Polo.

La tremenda soledad del mar, la enorme extensión del océano Pacífico. Hoy se navega sin depender del viento, con GPS e instrumentos satelitales. Antes sólo con la brújula y la muerte que amenazaba en cada esquina, en forma de escorbuto, el hambre, la piratería (aunque parece que sólo afectó al Galeón de Manila en cuatro ocasiones), los temporales y la calma chicha. Los navegantes tenían por compañeros la inmensidad del mar, las noches cerradas y las estrellas del cielo.

Nadie duda del mérito de la expedición de Zheng He, el eunuco que, con miles de hombres y centenares de naves, exploró el Sudeste Asiático, el Golfo Pérsico y África entre 1405 y 1430, regresando siempre a China. Siete expediciones que no cambiaron la historia de la Humanidad porque China volvió a encerrarse en sí misma. El Galeón de Manila, por el contrario, es una línea abierta que, con tesón y regularidad, se mantiene viva durante más de doscientos cincuenta años (de 1565 a 1813). Es quizá la ruta comercial marítima más prolongada de la historia.

Se puede decir que el Galeón de Manila cambió la historia de cuatro países y de la Humanidad. La llegada de los españoles a Filipinas es el punto de partida de una nación, hasta entonces sólo un conglomerado de islas más o menos inconexas. La plata que trae el Galeón permitió el desarrollo de una economía más monetizada en China, y sobre todo el enriquecimiento, que es trascendente y duradero, de la dieta alimenticia: patatas y batatas, tomate y maíz, piña, aguacate, y otros muchos alimentos entraron en la comida básica del Lejano Oriente. Para México, la Nueva España de entonces, las mercancías que llegaban con el Galeón eran un negocio en sí mismo, y fue tal su importancia que hasta en el mismísimo

Zócalo de la ciudad de México llegó a instalarse un conjunto arquitectónico para mercadear con los productos del Galeón. En España, por supuesto, el Galeón aseguró la relación del archipiélago con la Corona.

Detrás del Galeón hay un personaje de primera, Andrés de Urdaneta: literato, marino, conquistador y fraile agustino al final de su vida. Guipuzcoano, oriundo de Villafranca de Ordizia, este «mexicano» (o «novo hispano») tuvo la genialidad de anticipar que, navegando hacia el oeste en la latitud 40° norte, podía realizarse el «tornaviaje». Donde sus antecesores fracasaron (Villalobos, Saavedra), la nave *San Pedro*, pilotada por Urdaneta, consiguió recorrer en 1565 el trayecto Manila-Acapulco (unos 14.157 kilómetros) en algo más de cuatro meses (130 días), al ritmo medio de 110 kilómetros diarios. Es mucho más que James Cook en la historia universal de la navegación y de los descubrimientos, pero ha sido injustamente olvidado.

Esas «cáscaras de nuez» que son los galeones (eso sí, lo más grandes posibles, para transportar la mayor cantidad de especias y de mercancías) aprovechaban los alisios para navegar desde Acapulco a Manila y la corriente de Kuroshio para «retornar» de Manila a Acapulco.

El océano Pacífico quedará perennemente salpicado con nombres geográficos de resonancia española: por citar algunos, las ciudades de Los Ángeles, San Francisco o Valdez, las islas de Espíritu Santo, Pascua o Guadalcanal, los archipiélagos de las Carolinas, las Marianas o las Islas Salomón y, *last but not least*, las Islas Filipinas, nombre que se toma del rey Habsburgo Felipe II, quien, en 1565, alentó el viaje de López de Legazpi y Urdaneta. Detrás del heroísmo, aflora el negocio comercial (un barco lleno de especias valía por sí mismo una fortuna) y las relaciones culturales y humanas de toda índole (la triple herencia china, mexicana y española en Filipinas).

Cuenta Urdaneta que «la mayor parte de la tripulación murió en el viaje largo». La muerte y el heroísmo como compañeros de viaje, en una ruta que a pesar de los pesares se repite al menos ciento diez veces en doscientos cincuenta años, con la ayuda del Santo Niño, patrono de Filipinas; la visión de Urdaneta, y el esfuerzo y valor de los misioneros, navegantes y comerciantes. Vale la pena recordarlos al conmemorar los doscientos años del último viaje del Galeón de Manila.

GONZALO ORTIZ
Cónsul General de España en Shanghai

PRÓLOGO DE D. ROLANDO GARCÍA ALONSO, CÓNSUL GENERAL DE MÉXICO EN SHANGHAI

Fue buscando las especias, concretamente las que se cultivaban exclusivamente en las Islas Molucas, hoy Indonesia, la razón que empujó, hace muchos siglos, a los navegantes españoles y mexicanos a surcar el Pacífico. En efecto, la nuez moscada sólo se cosechaba en ese archipiélago. ¿Era tan importante darle sabor a la insípida comida europea de aquellos tiempos, como para cruzar durante meses los mares en condiciones insalubres, peligrosas y sumamente aburridas? Descubrir Oriente fue para Occidente la diferencia entre una comida invaluable y las viandas de costumbre. Conseguir el acceso a Oriente fue para Occidente la diferencia entre vestir las pesadas lanas europeas o las alegres, frescas y vistosas sedas orientales. Comerciar con Oriente fue para Occidente la forma de refinar su vida diaria, sustituyendo las piedras o maderas en que se servía la comida con las delicadas porcelanas y lacas asiáticas, las cuales conservaban mejor la madera que los barnices animales usados en Occidente.

Pero Asia también se enriqueció con este vínculo marítimo. La plata de las minas mexicanas y peruanas se exportaba en lingotes y monedas, que aún hoy pueden encontrarse en algún anticuario chino, pintadas con caracteres chinos de la época de la dinastía Ming. También se vendía un valioso tinte de color rojo que habían descubierto los indígenas mexicanos: la grana cochinilla, proveniente de un pequeño insecto que se alimentaba del nopal. El café de Veracruz y el tabaco y la cocoa mexicanos fueron conocidos en Asia gracias a esta maravillosa aventura digna de los más intrépidos exploradores de la antigüedad. Y del Reino de España llegaban las lanas, el vino, el aceite y los productos básicos para la minería, así como los funcionarios, misioneros y aventureros que ayudaron a construir un espacio común alrededor del Pacífico, varios siglos antes de la iniciativa de la APEC.

Tenemos mucho que aprender de ellos. Y realmente hay que agradecerse a los organizadores de este encuentro: los Consulados Generales de España, Filipinas y México, a quienes hoy, como hace siglos, les une el Galeón de Manila; la Biblioteca Miguel de Cervantes de Shanghai, la Universidad Nacional Autónoma de México, la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo, y cada uno de los distinguidísimos académicos que nos han acompañado.

Con ellos, desde Shanghai, iniciaremos un viaje que nos llevará por muchos siglos, grandes océanos, gigantescas personalidades, muchas especias y variados colores. El fruto de estas jornadas deberá ser publicado en una pequeña memoria que difunda tanto conocimiento de lo que fue y, por qué no, de lo que somos hoy, gracias a nuestro pasado.

Los dos siglos y medio de existencia del viaje anual del Galeón de Manila (también conocido como nao de China o de Acapulco) se desarrollan en el intermedio de otras grandes aventuras marítimas: la del célebre navegante chino Zheng He, quien realizó siete largos viajes entre 1405 y 1433, y el inicio del comercio directo entre Estados Unidos y China, tras el envío, en 1784, del primer barco americano con mercancías, el *Empress of China*. Veamos, pues, lo que el mundo vivió entre las expediciones del eunuco Zheng He y las de los primeros comerciantes estadounidenses.

ROLANDO GARCÍA ALONSO
Cónsul General de México en Shanghai

I

EL GALEÓN DE MANILA

*A cargo de Dolors Folch, profesora emérita
de la Universidad Pompeu Fabra de Barcelona*

El Galeón de Manila es la línea de navegación que durante doscientos cincuenta años unió entre ellas dos colonias de la Corona de Castilla: la más importante, Nueva España o México, y la más remota, Filipinas. Con ella se inició por vez primera el comercio directo entre América y Asia, y a través de ella fluyeron por el Pacífico, sin solución de continuidad, las riquezas que exigían ambos continentes. Tendido entre dos mundos que se atraían inexorablemente, el Galeón de Manila fue de hecho el «eslabón perdido» de la globalización.¹

LAS PREMISAS

Los barcos de Magallanes cruzaron el océano y anclaron por vez primera en Filipinas en 1521, pero la implantación de España en Oriente sólo podría realizarse si hallaban un camino de regreso que obviara el paso por África y el Índico, reservados a los portugueses por el Tratado de Tordesillas de 1494. Para ello, había que cruzar el Pacífico de oeste a este, una empresa mucho más difícil que hacerlo en sentido contrario. En dicha tarea se empeñaron los españoles, desde la Península primero y después directamente desde México, durante toda la primera mitad del siglo XVI. Como resultado, en 1525 salía de La Coruña la expedición de Loaysa, en la que iba también un joven vasco, Andrés de Urdaneta; sería el cronista del viaje, y terminaría quedándose once años en las Islas Molucas cuando la expedición fracasara reiteradamente en sus intentos por hallar un camino de regreso a través del Pacífico. Tantos años entre islas proporcionaron a Urdaneta una percepción clara no sólo del vaivén de juncos chinos en el sudeste de Asia —«hay muy gran trato de la China, así de mucha porcelana como de muchas sedas de todas suertes»—, sino también de la existencia de un tráfico regular entre China y Mindanao: «según tuvimos noticia cada año vienen a esta isla dos juncos de la China

¹ Flynn (1995): p. 201.

a contratar».²

La siguiente expedición, dirigida por Saavedra en 1527, sería la primera en zarpar directamente desde México, y lo hizo en un ambiente en que, además de hablar de especias y meridianos, la mención de China –una noción vaga que incluía todo Oriente– encendía entusiasmos. Fray Juan de Zumárraga, primer obispo de México, expresaba así su ardor por participar en una expedición de la que se veía excluido: «¡Metedme en una calabaza, que yo estoy seguro que me guiará y llevará el Señor donde deseo!». ³ Aunque esta expedición tampoco fue capaz de encontrar el camino de regreso, Saavedra constataría de nuevo la existencia de juncos chinos que iban a Filipinas (Cebú) a contratar.

Pero la suma de expediciones frustradas, cautiverios y rescates salía demasiado cara, y en 1529, el elevado coste económico de tantas operaciones malogradas indujo finalmente a Carlos V a firmar el Tratado de Zaragoza, por el que vendía a los portugueses sus derechos sobre las Molucas por trescientos mil ducados.

Desde México las cosas se veían bajo otra luz, y las posibilidades económicas, políticas y religiosas que suponía una expansión por el Pacífico eran difíciles de olvidar: en 1542, el virrey de México mandó una flota al mando de Ruy López de Villalobos, equipada con trescientos setenta soldados y un grupo de agustinos –una orden religiosa con gran presencia en México y que sería la pionera de la implantación española en Asia. La expedición, que ancló en Cagayán, en el norte de la isla de Luzón, fue un desastre como todas las anteriores. Tras comerse todo lo que se movía por tierra –gatos, perros, ratones y lagartijas, a decir de sus dos desolados cronistas–, la flota de retorno se perdió en el laberinto de las Ladrones (hoy llamadas Marianas, con Guam como principal isla), y acabaron prisioneros en las Molucas. Aun así, avistaron varias veces los juncos chinos que iban a Mindanao y a Filipinas cargados de perfumes, porcelanas y campanas.⁴

Un lapso de veintidós años separaría este viaje del siguiente. Las causas del retraso residen en los fracasos anteriores; lo importante es comprender los motivos que volvieron a impulsar dichas expediciones. La acumulación de conocimientos y las fluctuaciones económicas facilitan una primera aproximación.

En primer lugar, una mejor comprensión de los sistemas de vientos y corrientes en el Pacífico permitió diseñar una ruta de regreso adecuada. A

² *Relación de Urdaneta al rey sobre la expedición del comendador Loaysa*, Valladolid, 26 de febrero de 1537, AGI, Patronato 36 (Rodríguez Isacio, 1978, XIII, 262-63): p. 268.

³ Mendieta (1596): libro V, parte I, cap. VIII, p. 587.

⁴ García Descalante Alvarado, *Carta al virrey de Nueva España*, Lisboa, 7 de agosto de 1548.

finales del siglo XVI, los navegantes de la flota de Legazpi darían por fin con el camino de vuelta: Andrés de Urdaneta, en la nave principal y con todos los honores, y Lope Martín, a bordo de una chalupa que regresó por su cuenta, con el estigma del desertor. Ambos habían pasado largos años prisioneros en las Molucas, y allí debieron de entender el comportamiento de los vientos y las corrientes del Pacífico. Navegar desde México hasta Guam y de allí a Filipinas, llevados por la corriente ecuatorial del norte, era fácil. Lo decisivo fue comprender que ese río marítimo tenía que devolver las aguas por algún camino. La corriente de Kuroshio, que conecta Japón con América del Norte, sería finalmente la respuesta.

En segundo lugar, crecía la conciencia de la importancia de China. Los portugueses andaban merodeando por sus costas desde la década de 1520, y a pesar del «sigilo portugués» impuesto a todas las informaciones procedentes de Asia, los primeros documentos directos escritos por los cautivos portugueses, Vasco Calvo y Cristovao Vieyra,⁵ estaban en Lisboa en 1542. Asimismo, las primeras síntesis sobre la penetración de los portugueses en el Índico y en China aparecerían hacia 1550: las *Décadas de Asia* de João de Barros (publicadas a partir de 1552, y de las cuales nos interesa especialmente la última, la *Tercera Década de Asia*, de 1563), y el primer volumen de la *Historia do descobrimento e conquista de India pelos portugueses*, de Fernão Lopes de Castanheda (publicado en 1551 y traducido al castellano en 1554). Los datos se acumulaban, y ya no eran sólo las especias lo que interesaba, sino también el trato con esos chinos desconocidos hasta medio siglo antes, y a los que de momento nadie identificaba con el Catay de Marco Polo.

En tercer lugar, estaban las fluctuaciones económicas: entre 1545 y 1558 el precio de la pimienta portuguesa se elevó bruscamente, convirtiendo el acceso a las Molucas en un negocio sumamente apetecible, y en la premisa que lanzaría la expedición de Legazpi.⁶ Sin embargo, debido a los acuerdos anteriores entre España y Portugal, Felipe II evitó expresamente las Molucas y dirigió la expedición hacia Filipinas.⁷

Por todo ello, finalmente en 1564 se envió hacia Oriente la expedición de Legazpi, pertrechada con un buen contingente de doscientos soldados, un excelente conocedor de vientos y corrientes (Andrés de Urdaneta) y el mejor cosmógrafo y matemático que había en

⁵ Calvo y Vieyra llegaron incluso a conseguir un libro de geografía en el que basaron su relación de China. Ambos documentos se encuentran en D'Intino (1989): pp. 39-48 y 49-53.

⁶ Chaunu (1951): p. 450.

⁷ *Cédula real de Felipe II a don Luis de Velasco, virrey de Nueva España*, 24 de septiembre de 1559, AGI, Patronato 1-1-123.

México (el fraile agustino Martín de Rada). Era un típico conjunto castellano, uno de los muchos que avanzaban al ritmo del lema, tan explícito como simple, de «con la espada y el compás, más y más y más y más». Pero una vez allí, Filipinas proporcionó escasas alegrías. La impresión de los castellanos, que en los primeros años pasaron auténtica hambre en Cebú y Panay, era que se trataba de una tierra pobrísima, aunque no lo era tanto, ni mucho menos: las fantásticas terrazas de arroz de Ifugao, en el centro montañoso de Luzón, son buena prueba de la productividad agrícola de que eran capaces los filipinos por sí mismos. Sin embargo, los castellanos habían llegado con ánimo de ganancias rápidas y, por muchas encomiendas que se adjudicaran, los indígenas no estaban en modo alguno acostumbrados a la agricultura intensiva colonial y huían al monte en cuanto podían. Mientras los supuestos conquistadores se ensañaban con los nativos por una gallina y un puñado de arroz, los agustinos clamaban contra las atrocidades cometidas por los soldados, y Legazpi comentaba, amargado, que aquella tierra «no le era nada apetecible, fuese de la demarcación de Castilla o de la de Portugal».⁸

Durante los seis años que medían entre la llegada de Legazpi a Cebú y la instalación en Manila, la presencia española en Filipinas pendió de un hilo. Lo que les retuvo fue la conciencia de la importancia de China, muy por encima de la concedida a las islas Molucas. Fue explícitamente por ello por lo que Legazpi le escribió al rey que, si se trataba de comerciar con China, había que trasladarse a Luzón.⁹ Y fue también por ello por lo que Martín de Rada escuchó con gran interés lo que en Cebú le contara un chino llamado Canco,¹⁰ el primer comerciante chino que tenemos identificado, y que durante una década proporcionaría a la vez el hierro que Manila tanto necesitaba y los productos para embarcar en el Galeón. La relación de Canco transmitida por Rada proporcionaría a los cosmógrafos del Consejo de Indias la primera información sistemática sobre China. En 1571, Velasco, un humanista de renombre que acababa de obtener el puesto de cronista y cosmógrafo, volcaría literalmente los datos de Canco en la ingente *Geografía* que escribiría en 1574.¹¹ En 1571,

⁸ San Agustín (1698): p. 303.

⁹ *Carta de Legazpi al virrey de Nueva España*, Panay, 25 de julio de 1570, AGI, Patronato 24.

¹⁰ *Carta de Martín de Rada al virrey de Nueva España*, 10 de agosto de 1572, Rodríguez, Isacio (1978), XIV: pp. 110-117. Canco, o Çanco, fue un comerciante activo desde el primer momento, ya que hay constancia de que en abril de 1574 trajo a Manila ciento sesenta *chinantas* de hierro (medida de peso equivalente a media arroba), por las que se le pagaron dieciséis pesos (AGI Contaduría, 1198 f. 165r), en Gil (2011, Lisboa): p. 27; y de que en junio de 1574 la contaduría de Filipinas le pagó de nuevo por las mercancías que trajo «para la caravela» (AGI, Contaduría 1195, f. 83v), en Gil (2011, Sevilla): p. 251, n.129.

¹¹ Velasco (1574): pp. 300-304.

la implantación en Manila despejaría el asunto definitivamente: en muy pocos años sería evidente el volumen del comercio que podía hacerse con China. Y poco después, en 1575, Martín de Rada identificaría China con el fabuloso Catay de Marco Polo.¹²

LOS ELEMENTOS PREVIOS

Sin embargo, nadie, a principios de la década de 1570, podía aún imaginar el papel que asumiría Manila en el complejo entramado de las relaciones económicas entre Asia y América. A los mismos actores les costaría décadas comprender los condicionantes del sistema.

La primera pieza del rompecabezas fue el sistema monetario chino. En los albores del año 1000, China estuvo al borde de una revolución industrial y conoció una expansión comercial que la interconectaría con todos los grandes agentes del Índico, estimulando su producción agrícola y artesanal para poder satisfacer una creciente demanda interna y externa. La complejidad de su sistema económico la llevó a implantar el primer papel moneda del mundo, el cual, con la llegada de los mongoles (en el siglo XIII), entró en una fase inflacionaria que, a partir del reinado Ming (entronizados en 1368) resultaría incontrolable. En las dos primeras décadas del siglo XV, las expediciones de Zheng He por el Índico repartirían todavía miles y miles de esos billetes, en un intento fallido de crear una especie de mercado común chino en el Índico. Pero ya eran papel mojado que de nada aprovechaba a sus destinatarios.

El final de las expediciones de Zheng He fue también el del papel moneda, y la circulación monetaria quedó explícitamente limitada a las monedas de cobre. Eran redondas y tenían un agujero cuadrado en el centro, con una inscripción escueta en el anverso que mencionaba el reinado y, en algún caso, un carácter en el reverso que indicaba el centro de acuñación (por ejemplo: *Fu*, por Fujian). No eran, como nunca han sido las monedas chinas, unas piezas hermosas; resultaban fácilmente falsificables, y la relación entre su peso y su valor las hacía inútiles para transacciones de importancia. Pero, ante una alternativa, China no tenía plata suficiente para respaldar las transacciones de su floreciente economía, y por mucho que intensificara la explotación de sus propias minas, a finales del siglo XV, éstas daban signos inequívocos de agotamiento. Durante la primera mitad del XVI, las recién descubiertas

¹² Martín de Rada, *Relación verdadera de las cosas del reino de Taybin, por otro nombre China* (1575), Biblioteca Nacional de París, Fondo Español, 325.9 (MF 13184), f. 15-30, Rodríguez, Isacio, XIV (1978): pp. 262-330. Rada será el primero en afirmar que China «es lo que el Marco Polo veneciano llamó reino de Cataya».

minas de plata japonesas abastecieron el mercado chino. Probablemente se utilizaba plata sin acuñar: los *pedaçitos* de plata que Rada y Loarca, que viajaron por China en 1575, recibían cada día *para plato*. Pero la plata japonesa no bastaba para cubrir las necesidades del floreciente mercado chino,¹³ especialmente cuando una reforma tributaria, la llamada Reforma del Látigo Único (*Yitiao Bianfa*) —un nombre colectivo para una serie de medidas iniciadas a principios de 1530, que culminaron a finales de la década de 1570—, concentró todos los impuestos y prestaciones de trabajo en un único impuesto, exigiendo que se pagara en plata. Y justo cuando China empezaba a notar una acuciante sed de plata, los castellanos se instalaron en Manila.

La segunda pieza del rompecabezas fue la producción americana de plata. Al llegar a América, los españoles no sólo tropezaron con un continente, sino también con las vetas de plata más ricas de todo el planeta. Además, a partir de 1555 se introdujo un proceso de amalgamación que permitiría, aleándola con el mercurio, obtener una plata de inmejorable calidad.¹⁴ Así, entre 1572 y 1592, la producción se multiplicaría por siete, con las minas de Almadén (España) y de Huancavelica (Perú) proporcionando el mercurio necesario para explotar de forma rentable la plata de Zacatecas (México) y de Potosí (Perú). Se estima que, entre 1500 y 1800, la América hispana produjo más del ochenta por ciento de toda la plata del mundo.¹⁵ Las flotas de Indias se la llevaban casi toda hacia Sevilla para financiar la expansión y el mantenimiento del Imperio español, tanto en América como en Europa, pero un tercio de esa plata halló el camino hacia China.

La fundación de Manila proporcionó el punto de contacto entre dos sistemas monetarios basados en la plata: uno, el mexicano, en que, por su abundancia, la plata era barata; el otro, el chino, en que, por su escasez, era muy cara. Y ello soldó el imán que atraía los dos sistemas. Hacia 1570, la ratio plata/oro era de doce a uno en México, y de cuatro a uno en China. Como resultado, la capacidad de compra de la plata mexicana se multiplicaba por tres al entrar en contacto con el mercado chino. Paralelamente, China anhelaba la plata americana mientras los textos españoles exclamaban, asombrados, que «es todo tan barato que parece

¹³ Sin embargo, entre mediados del siglo XVI y XVII, Japón fue el principal proveedor de plata en China, con una media estimada de doscientas toneladas métricas anuales. Flynn (1995): p. 202.

¹⁴ Las innovaciones tecnológicas en la metalurgia introducidas por Bartolomé de Medina (1487-1595) [en México en 1555, y en Perú en 1572] consiguieron aliar el mercurio con el mineral de plata y calentar luego la amalgama hasta que la vaporización del mercurio dejara únicamente el mineral de plata.

¹⁵ Flynn (1995): p. 202.

que lo dan de balde».

Aun así, nos falta una tercera pieza del rompecabezas, que explique cómo la sed china de plata y la sobreabundancia americana llegaron a imantarse de forma tan continuada. El sistema productivo chino era entonces el más moderno del mundo, y estaba animado por un espíritu empresarial —especialmente importante en Fujian, acumulado desde la época de los Song— que le permitía adquirir, manufacturar y distribuir todo tipo de productos con el máximo beneficio. La producción en cadena era conocida desde antiguo: en el ensamblaje de las figuras de los guerreros de Xi'an del siglo III a.C.; en los talleres imperiales que confeccionaron las miles y miles de piezas de seda con que inundaron las rutas de Asia durante las dinastías Han y Tang; y en la cerámica que proliferaba en todos los mercados del Índico en torno al año 1000. Por otra parte, los siglos de comercio internacional activo —algo que rompe con la imagen estereotipada de una China encerrada en sí misma—, y una productividad elevadísima la habían acostumbrado a amoldar la oferta a la demanda. Por poner un ejemplo: los hornos de Jingdezhen producían una porcelana finísima reservada para el uso de la corte y de las grandes élites del imperio; pero también elaboraban una porcelana de exportación más basta, con un grosor más adecuado a los grandes viajes (la llamada porcelana Kraak, o porcelana de carraca), que a menudo llevaba también una decoración más adaptada a los gustos extranjeros.¹⁶ Conviene no olvidar que antes de que la cerámica de exportación china se adecuara rápidamente a la demanda americana, inundando sus mercados, llevaba siglos respondiendo a la demanda de todo el sudeste de Asia.

A ello habría que añadir que siglos antes, desde la dinastía Song, China tenía acceso a los mercados del Índico, el océano con mayor tráfico comercial de todo el planeta, al que además desembocaban unos ríos inmensos que conectaban sus aguas con las riquezas del interior de Asia: la mirra y el incienso de Arabia (que perfumaban a todos los dioses asiáticos, ya fueran budistas, hindús, cristianos o musulmanes), los caballos y el cobalto de Persia (cuyo azul decoraría la cerámica con que los Ming inundaron el mundo), el lapislázuli y el opio de Afganistán (imprescindible para la medicina), la pimienta y el algodón de la India, la canela de Ceilán, el jengibre de Corea y la miríada de especias de Insulindia (el alcanfor, el clavo y la nuez moscada), tan básicos para la farmacopea china. Ésta era, pues, la oferta que la fundación de Manila ponía al alcance de los mercados americanos y españoles.

¹⁶ Éste era el tipo de porcelana de la mayoría de los objetos recuperados del galeón *San Diego*, hundido en 1600 en la bahía de Manila. V. Caruana (2006): pp. 168-70.

LOS CHINOS DEL PARIÁN

En los primeros años, ninguna limitación por parte española entorpeció este tráfico, mientras por el lado chino existía una larga tradición de comercio con las islas. Tanto el *Dongxi Yangkao*¹⁷ como el *Ming Shilu*¹⁸ contienen abundantes referencias a los contactos oficiales, anteriores a la llegada de los españoles, entre China y algunos de los principados de las Islas Filipinas —especialmente Luzón (*Lüsong*) y Pangasinán (*Fengjiashilan*)—, durante los años de las grandes expediciones de Zheng He, en el primer tercio del siglo XV. A pesar de las prohibiciones impuestas sobre el comercio marítimo después de los viajes del célebre eunuco, es evidente, por los restos de cerámica encontrados en Filipinas, que a lo largo de los siglos XV y XVI los comerciantes de Fujian siguieron comerciando con las islas: tanto la cerámica blanca y azul de los hornos cercanos a Zhangzhou¹⁹ como el *blanc de Chine* procedente de los hornos de Dehua tenían clientes en Filipinas antes de la llegada de los españoles.

Pero los Ming diseñaron instrumentos específicos para relacionarse con los países de ultramar: el comercio tributario y las prohibiciones marítimas.

Todos los países que querían negociar con China debían rendir tributo y reconocer su soberanía. Sólo entonces la misión sería generosamente recompensada: el número de barcos y de gente que podían entrar estaba estipulado por la corte para minimizar las pérdidas de este intercambio. Aparte de las misiones tributarias, el comercio entre China y los países extranjeros era ilegal. Los chinos no podían navegar hacia ultramar y los extranjeros no podían entrar en China si no formaban parte de una misión tributaria. En consecuencia, el comercio exterior de China, que nunca dejó de existir, se articuló siempre a través de la diáspora. Con la llegada de los europeos en el siglo XVI, esta dispersión se reforzó y surgieron barrios chinos en Malaca, Manila y Batavia. Asimismo, tras la fundación de Manila, donde los españoles encontraron una colonia de cuarenta chinos y veinte japoneses, Filipinas adquirió una creciente importancia en las redes comerciales de la diáspora china. Y ello a pesar

¹⁷ *Investigación sobre los océanos de Oriente y Occidente*, obra de Zhang Xie (1574-1640). Fue una de las fuentes que se utilizaron para la redacción de la *Historia de la dinastía Ming*.

¹⁸ *Registros verdaderos de la dinastía Ming* (la recopilación de todos los documentos archivados en la corte durante la dinastía Ming). Sobre la base de estos registros se escribiría, ya en el siglo XVII, la crónica oficial de la dinastía: la *Mingshi* o *Historia de la dinastía Ming*.

¹⁹ Tan (2007).

de que China desalentara el comercio exterior, penalizara a los chinos que se establecían en el extranjero, y prohibiera expresamente la entrada de foráneos en el país. Aquel mismo año de 1572, llegaron «*diez juncos dellos, los tres a este rio y tres a vindoro y dos a balayán y otros dos a otras dos yslas, y an bendido y contratado con mas libertad y seguridad que solian con los moros*». De la carta de Legazpi se deduce que, antes de la llegada de los españoles, los chinos llevaban tiempo yendo a las islas, y que en ese momento el comercio con Manila era equiparable al que tenían con otras islas. Esta relativa dispersión se equiparaba también con un amplio abanico de procedencias, desde Cantón a Ningbo: una franja de costa mucho más extensa que la de los puertos de Fujian, que poco después focalizaría el grueso de este intercambio, y que los comerciantes conocían lo suficientemente bien como para hacerle a Legazpi un mapa a mano alzada de todo el litoral.²⁰

En aquel año de 1572, los chinos llegaban a Manila para tantear el mercado. «*No avían traydo sino muestras para ver a lo que nos aficionábamos*»; sedas y porcelana, pero también productos tan básicos como la harina, el azúcar y fruta. Sin embargo, inmediatamente se dieron cuenta de que la nueva clientela tenía mucha más capacidad adquisitiva que los indígenas locales: «*vendieron muy bien, y á todos los que aquí estamos nos sobraron dineros, y à los Chinas faltó que vender. Quedaron engolosinados desto*». ²¹ Todo salía muy barato, como repetirían una y otra vez los textos españoles y portugueses, y a cambio sólo querían dineros.²² Ese mismo año, el testimonio de Maldonado será el primer documento castellano que explicita sin ambages lo notablemente baratos que resultan todos los productos chinos: «*los preçios de todo son tan moderados, que casi todo es de balde*». ²³

Maldonado proporcionó también otra información relevante, cuando, tras afirmar que habían llegado de «*12 a 15 navíos procedentes de la Tierra Firme*», añadiría, a los productos que ya mencionaba Legazpi, que traían de «*todo quanto ay en España y en las yndias, que no careçen de cosa ninguna*». Se trata de una apreciación muy relevante, más aún porque los barcos llegaban de China con «*hierro, azero, estaño, latón, cobre y plomo, y otros xéneros de metale; traen ansimismo cantidad de artillería de bronze muy bien labrada y todo xénero de muniçiones*».

²⁰ Legazpi (1572): «*Ellos me dieron vna pintura de su costa de los pueblos que vienen a contratar a esta ysla, ques desde cantón hasta lianpoo, la qual pintaron delante de mí sin compás ni orden de altura ni grados*».

²¹ Hernando Riquel (1574).

²² Legazpi (1572): pp. 151-52.

²³ Maldonado (1572).

Mientras tanto, en Manila, la colonia china no dejaba de crecer y los chinos, llamados *sangleys*, se iban volviendo imprescindibles, tanto por sus mercancías —que suplían todas las necesidades del reducido número de hispanicos—, como por sus servicios: «*importa mucho su venida porque sin ellos se pasara gran necesidad, assí en lo que toca a mantenimientos y mercaderias necesarias como para los oficios mecánicos, porque acuden muchos solamente a trabajar*». ²⁴ Menos de medio siglo después, en Manila se fundían no sólo los cañones que necesitaba la colonia, sino también las grandes piezas que se requerían para la construcción de los fuertes de Nueva España. En los siglos venideros, Veracruz y Acapulco se fortificarían con cañones *made in* Manila. Curiosamente, los dos primeros *sangleys* a quienes podemos seguir un poco la pista (el mencionado Canco, quien le contaba cosas de China a Rada, y Sinsay, que acompañaría a China a Rada y Loarca y tenía estrechos contactos familiares con las autoridades del Fujian) se dedicaban a importar hierro hacia Manila. ²⁵

En los primeros treinta años, anclaron en Manila seiscientos treinta juncos procedentes de China, cada uno de ellos con unos trescientos chinos a bordo: en treinta años llegaron entre ciento noventa mil y doscientas mil personas. La mayoría volvieron a China con el siguiente monzón, cuatro meses después de su llegada, pero algunos se quedaron. ²⁶ A juzgar por las cifras que proporcionaban los mismos gobernadores de Manila, en 1589 había allí cuatro mil chinos (para una ciudad con unos setecientos residentes, entre españoles y criollos mexicanos). Poco después, se pasó de quince mil chinos en 1600 a más de veinticinco mil en 1603. En 1650, cuando en Manila vivían ya cuarenta y dos mil personas, había quince mil chinos, siete mil españoles y veinte mil filipinos. ²⁷

Los españoles sentían un miedo atroz por los *sangleys* —que llegaría incluso a bloquear toda curiosidad por la cultura china— y recurrieron ora a las restricciones (limitando su número a seis mil, algo que jamás se cumplió), ora a las matanzas (veinticinco mil chinos morirían en la de 1603 y veintitrés mil en la de 1639). Pero los chinos regresaban y los españoles volvían a acogerles porque los necesitaban para el funcionamiento cotidiano de la colonia, y porque ellos eran el alma que animaba el lucrativo comercio por el que todos estaban allí: el Galeón de Manila. Sin olvidar los ocho pesos anuales que cada chino debía pagar

²⁴ Carta a Felipe II del licenciado Ayala, 20 de junio de 1585.

²⁵ AGI, Contaduría, 1198, ff. 164v y 165r, en Gil (2011, Lisboa): p. 27.

²⁶ Bernal (1966): p. 46.

²⁷ Flynn (1995): p. 205.

por quedarse en Filipinas y de los ingresos que reportaba a los funcionarios el hecho de abusar reiteradamente de ellos al cobrarles varias veces al año.

Desde 1573, el comercio con los chinos creció exponencialmente. Aquel año, los barcos despachados desde Manila llevaron a Nueva España setecientas doce piezas de seda y veintidós mil trescientas porcelanas chinas. Eran los primeros pasos del Galeón de Manila, el cual, para desmayo de los fabricantes castellanos, y especialmente sevillanos, inundaría los mercados mexicanos y peruanos a cambio de la plata americana. La alarma ante la sangría de plata que este incipiente comercio estaba causando ya en México alcanzó también al virrey de Nueva España. Tras un primer intento de desprestigiar las sedas chinas —aseverando que se trataba de una *«contratación dañosa porque todo cuanto traen son unas sedas muy miserables, que las más d'ellas traen la trama de yerva»*—,²⁸ acabó lamentándose de que *«vna de las dificultades queste trato y comerçio tiene es que desta tierra ni despaña, no se les puede llevar nada, que ellos no tengan. Por manera que se viene a resumir que la contrataçion desta tierra á de ser con plata, que es lo que ellos más estiman, y a esto no sé yo si V. M. dará liçençia, atento que á de pasar a Reyno estraño»*.²⁹ Trece años más tarde, en 1586, cuando ya el tráfico era imparable, Felipe II, amparándose en la opinión despreciativa del virrey, dictaminaría que, dado que las sedas procedentes de China *«son muy valadís»* y únicamente se venden por lo baratas que son (cuando, además, los chinos sólo quieren plata), *«ha parecido que convenía que esta contrataçion con las islas Philipinas y China cesase»*. El trasiego del Galeón se movería durante siglos a la sombra de prohibiciones como ésta, mecido por el «obedézcase pero no se cumpla» que caracterizaba el lejano mundo colonial español.

Asimismo, las ganancias de dicho comercio malograron los esfuerzos por establecerse en un puerto de la costa china, como habían hecho los portugueses en Macao, y poder así negociar directamente con China sin recurrir a intermediarios que incrementaran los costes. Ésa era sin duda una de las intenciones de Legazpi cuando mandó a China a Martín de Rada. A finales del siglo XVI, alguna vaga promesa de un funcionario chino local permitió soñar con un islote concreto, el Pinal (cercano a Cantón), en el que Luis Pérez Dasmariñas se refugiaría tras un naufragio. Pero ese puerto no llegaría nunca a consolidarse en manos

²⁸ *Carta del virrey de México a Felipe II*, 9 de enero de 1573, en Gil (2011, Lisboa): p. 182.

²⁹ *Carta del virrey de México a Felipe II*, 5 de diciembre de 1573, AHN, Doc. Ind., Secc. Div., n.º 219.

españolas, en parte por la oposición de los portugueses de Macao,³⁰ pero, sobre todo, porque a finales del siglo XVI, este proyecto iba directamente en contra de los intereses de Manila, convertida en un apeadero internacional por el lucrativo tráfico del Galeón.

Los chinos no tardaron en sumarse al comercio. Muchos de ellos trabajaban como artesanos en las atarazanas donde se construían los barcos, y no pocos embarcaron en calidad de marineros o artesanos, calafateadores y carpinteros, pero también probablemente como médicos.³¹ No en vano, una de las primeras profesiones ejercidas por los chinos en México sería la de barbero, denominación que incluía prestaciones médicas. Desde 1592, la documentación de los galeones contiene listas de «indios chinos» que viajaban en ellos, o se quedaban en Acapulco, ejerciendo de carpinteros.³² Sabemos seguro que antes de 1585 ya había ochenta y cinco chinos en México y en España, gracias al testimonio de González de Mendoza,³³ corroborado por José de Acosta en su *Historia natural y moral de Indias*.

El temor a los *sangleys* hizo que, a partir de 1581, se les recluyera en un barrio de extramuros, el Parián. Su estructura cuadrada recordaba a las grandes casas-fortaleza levantadas por los hakka en la zona colindante con las provincias de Guangdong y Fujian, con un gran espacio central y bien conectado con el río Pasig. El Parián constaba de unos bajos porticados, en los que se abrían más de cien tiendas, y, por encima de éstas, las viviendas que albergaban a decenas de miles de chinos.³⁴ Construido íntegramente con madera y cañas, sería a menudo pasto de las llamas: un destino que lo hermanaba con Manila, muchas veces destruida por el fuego. Pronto el barrio se transformó en un Chinatown clásico, una comunidad autosuficiente con todos sus servicios, sus restaurantes, sus festivales, sus teatros e incluso sus imprentas, de donde saldrían los primeros libros que se imprimirían en Filipinas, tanto en chino como en castellano. Lejos de ser una zona marginal, acabaría convirtiéndose en el centro comercial de Manila, si bien el monopolio *sangley* de todo el comercio al por menor alentaría brotes xenófobos contra sus habitantes.

Los juncos chinos salían de Manila entre marzo y mayo, normalmente de los puertos de Quanzhou y Xiamen, en Fujian, y de Cantón y Macao. Cubrían las setecientas millas marinas que los separaban de Manila en quince o veinte días. Al principio, los españoles

³⁰ Morga (1609): p. 81.

³¹ Slack (2009): pp. 5-27.

³² Gil (2011): pp. 277-284.

³³ Mendoza (1585): libro 3, cap. 7.

³⁴ Guerrero (1966): pp. 26-29.

impusieron la *pancada*, por la que todos los bienes que traían los chinos constituían un único lote que un grupo de dos o tres personas compraba por cuenta del gobernador. Pero los mismos españoles burlaron el sistema desde el principio, ya fuera haciéndose traer mercancías a precios prefijados, o desembarcándolas antes de entrar en la bocana del puerto de Manila. Pese a su vigencia entre 1593 y 1696, la *pancada* siempre fue letra muerta. La realidad era otra: quienes iban a Filipinas lo hacían con la esperanza de participar en el comercio del Galeón, al principio sin otra limitación que su capacidad adquisitiva. Para poder comprar, eran muchos los que debían pedir préstamos a los mismos chinos del Parián —y es muy probable que la matanza de 1603 estallara por este motivo, similar al que impulsó las matanzas de judíos en los guetos medievales. A partir del siglo XVII, esta función correría básicamente a cargo de las obras pías, establecidas inicialmente con donaciones póstumas para fines caritativos, aunque casi inmediatamente pasaron a financiar buena parte del Galeón, con préstamos al veinte y al cincuenta por ciento.³⁵

LA CARGA DEL GALEÓN

En las últimas décadas del siglo XVI, Manila ocupaba ya una posición estelar en el centro de los cuatro puntos cardinales más ventajosos del mundo: por el norte recibía las sedas y porcelanas chinas; por el sur, el clavo, la nuez moscada y todas las especias de las Molucas; desde el oeste le llegaban (a menudo por intermediarios chinos) los algodones indios y el marfil del sudeste de Asia;³⁶ y desde el este fluía un chorro inagotable de monedas de plata con que comprarlo todo y reexpedirlo hacia América. La peculiaridad histórica de Manila radica en que era a la vez el centro donde confluían dos demandas ilimitadas (la seda china en América y la plata americana en China) y el punto de contacto de dos administraciones (la china y la española), igualmente empeñadas en aplicar medidas restrictivas al comercio directo entre ambas.

Para limitar tanto la cantidad de productos chinos que competían con los españoles en el mercado mexicano, como la transferencia de plata a China, el tráfico del Galeón estaba sujeto a una cuota de exportación o «permiso». Ésta fue inicialmente fijada en un valor de doscientos cincuenta mil pesos en Manila, una cifra suficientemente importante

³⁵ Schurz (1939): pp.170-71.

³⁶ La descripción contemporánea más completa de los productos que llegaban de todos los puntos cardinales, y muy especialmente de los juncos chinos, se encuentra en Morga (1610): pp. 216-220.

como para mantener la colonia de Manila y lo bastante pequeña para ser absorbida por México.³⁷ Dicha cantidad autorizada, que equivalía siempre al doble en el viaje de vuelta, no dejó de subir: trescientos mil pesos en 1702, quinientos mil en 1734, setecientos cincuenta mil en 1776. Pero estas cifras estuvieron siempre por debajo del tráfico real, que duplicaba o triplicaba estos valores, sumando en realidad entre un millón quinientos mil y tres millones de pesos.³⁸ Sin ir más lejos, el galeón *Santísima Trinidad* fue apresado en 1743 con más del doble de pesos de los que tenía autorizados.

Lo esencial era el reparto del espacio disponible en el buque. Hasta 1604, ésa fue competencia exclusiva del gobernador, y a partir de entonces se creó la Junta de Repartimientos, integrada por el gobernador, la audiencia, el cabildo y el arzobispo, es decir: la Corona, la Iglesia y la «ciudad y el comercio». El interior de los galeones se dividía en cuatro mil partes iguales y se concedían derechos (boletas) a cada una de ellas. Cada boleta correspondía a una pieza, con un valor asignado de ciento veinticinco pesos de media, aunque todo el mundo sabía que ascendía a mucho más. En Acapulco se hablaba de doscientos cincuenta pesos por pieza, y los gobernadores de Filipinas creían que cada pieza equivalía a mil quinientos o dos mil pesos. Por otra parte, los galeones llegaron a cargar dieciocho mil piezas, ante las cuatro mil reglamentarias.

El principal beneficiario de los repartimientos fue siempre el gobernador, quien, en algún caso extremo, llegaría a copar la totalidad de la carga entre él y los oficiales del galeón nombrados por él. A menudo, todos ellos acumulaban un tercio de toda la carga. En consecuencia, el nombramiento de los cargos del Galeón era una de las prebendas importantes del gobernador de Manila, ya que o bien los vendía o bien los convertía en piezas con que manejar su influencia. Por otra parte, compartía dicha prebenda con el virrey de México, obligado a tener competencia en los nombramientos para el viaje de vuelta, debido al alto porcentaje de cargos que desertaban de su puesto una vez en Acapulco. El clero se convertiría en el grupo más beneficiado por dicho comercio, ya fuera a través del obispo y el cabildo de las órdenes monásticas (sobre todo los agustinos), o de las obras pías.

Inicialmente, todos los ciudadanos de Manila tenían el mismo derecho a las boletas, pero desde el primer momento hubo especulación entre los que querían más espacio y los que preferían revender dichas boletas para obtener una ganancia inmediata. Su acceso se fue

³⁷ Villiers (1980): p. 74.

³⁸ Schurz (1939): p. 162.

restringiendo paulatinamente: los ciento noventa y cuatro consignatarios de 1596 se habían reducido a veintiocho en 1767, y esta situación se consolidó con la creación del consulado en 1769, que adquirió un monopolio sobre la distribución de boletas, ahora limitadas a los comerciantes que eran miembros del consulado. En el siglo XVIII, sólo unas pocas familias con fortunas muy sólidas conseguían la financiación de las obras pías. Y además, había que contar con la competencia, tan ilegal como efectiva, de los agentes de los ricos comerciantes mexicanos y peruanos establecidos en Manila.³⁹

Una vez dividido el espacio y adquiridas las mercancías de los juncos anuales, eran los mismos chinos quienes empaquetaban meticulosamente la carga, sacando un rendimiento extraordinario al espacio. En realidad, esos paquetes no volvían a deshacerse, y su contenido exacto, consignado «bajo palabra», no se revisaba ni en Manila ni en México, por mucho que en Acapulco se tildara dicho procedimiento de «trampas de la China». Los beneficios que este arreglo permitía se situaban entre el cien y el trescientos por ciento: en 1620 un pícul de seda comprado en Manila por doscientos pesos se vendía en Lima por mil novecientos cincuenta. Al llegar a Acapulco, esta carga pagaba el almojarifazgo del diez por ciento, cuyo montante se reenviaba a Manila como parte del «situado», el subsidio anual con que México financiaba el mantenimiento de Filipinas. México mantuvo durante dos siglos y medio una administración claramente deficitaria, pero no puede hablarse únicamente de una imposición de la metrópoli. La supervivencia de Filipinas dentro del sistema imperial español estuvo siempre directamente ligada a los intereses de los funcionarios y mercaderes de México.⁴⁰

La ruta del Galeón estaba limitada a dos barcos anuales, la nao capitana, en la que iba el jefe de la expedición, y la nao almirante. Las leyes de 1593 que regularon su tráfico establecieron una capacidad máxima de trescientas toneladas métricas. Pero con el paso del tiempo, y con el aliciente de aumentar la carga, su capacidad fue aumentando hasta las mil toneladas métricas en el siglo XVII, y las dos mil en el XVIII. Estos barcos, cuyos amplios castillos a proa y popa y su gran anchura de manga les asemejaba a castillos en el mar, se construyeron siempre en Filipinas, donde se cumplían los siguientes requisitos: un buen puerto (Cavite era excelente, aunque también hubo astilleros en Pangasinán y Mindoro), mano de obra abundante para cortar la madera y hacer el

³⁹ En el siglo XVIII, los comerciantes mexicanos participaban ya de forma directa (personalmente o a través de socios comerciales) en todas las operaciones relacionadas con la distribución de los cargamentos del Galeón. Yuste (2007): pp. 14-15.

⁴⁰ Bjork (1998): p. 39.

peonaje en los arsenales (algo que obtenían de la cuota de trabajo obligatorio a que sometían a los filipinos), y maderas de primera calidad (que en Filipinas eran inmejorables). La estructura del barco se construía con madera de teca, y las cuadernas, la quilla y el timón de molave filipino revestido con madera *lanang*, de tal dureza que era capaz de hacer rebotar una bala de cañón. En 1762, el enorme galeón *Santísima Trinidad* fue capturado sin que las más de mil balas incrustadas en su casco le hubieran causado daño alguno. El cordaje se hacía con fibras de abacá, sólidas y flexibles como pocas, y el metal necesario se encargaba a los chinos.

Los galeones fueron siempre propiedad del estado, aunque sus desmesurados costes de construcción y mantenimiento alimentaran múltiples propuestas para que pasaran a propiedad privada, descargando así a la Hacienda Real. Sin embargo, éstas fueron siempre desestimadas sistemáticamente por los gobernadores, los máximos beneficiarios de su carga. La solidez de los barcos, las interferencias de los gobernadores y la falta de incentivos para su modernización, explican la escasez de variaciones en su diseño y en sus rutas. La duración media del viaje entre Manila y Acapulco siguió siendo de seis meses entre los siglos XVI y XVIII, mientras la navegación mundial se había acelerado. En parte, la lentitud de los galeones se debía a que, una vez en el mar, las decisiones se tomaban con la participación de gentes –los cargos nombrados por el gobernador, los representantes de los consignatarios– que no sabían nada de navegación y que optaban siempre por una prudencia extrema. Ello explica también que las rutas de ida y vuelta, separadas por veinte grados de latitud permanecieran invariables. O que nunca descubrieran Hawai, situada en el centro de los derroteros de ida y vuelta, a pesar de haber sido avistada por la expedición de Saavedra en 1527, y de que la de Villalobos hubiera anclado allí en 1542.

La tripulación de los galeones estaba formada por unos ciento cincuenta hombres, mayoritariamente filipinos, en una proporción de cinco a uno respecto a los españoles. Mal alimentados y sumamente pobres –incluso en situación de penuria, los manjares se concentraban siempre en la mesa del gobernador–, subían al barco con lo puesto, a los pocos meses llevaban la ropa hecha jirones, y unos cuantos golpes de mar los dejaban «completamente desnudos, con lo que en las latitudes altas morían de frío y cada mañana había tres o cuatro muertos».⁴¹ Buena parte de los supervivientes filipinos abandonaban para siempre el barco en Acapulco. En las expediciones lanzadas desde México hacia California en

⁴¹ Coronel Hernando de los Ríos, *Memorial al Rey* (1608).

1587, ya encontraremos a *indios luções* (también llamados «indios de los nuestros» para diferenciarlos de los nativos americanos).⁴² En general, una vez embarcados, los españoles de Filipinas, que no tenían ninguna tradición marinera y jamás enviaron a sus hijos a curtirse en el mar, se comportaban con gran dureza. En 1593 Gómez Pérez Dasmariñas, en ruta hacia las islas Molucas, moriría asesinado en su barco por una tripulación china enfurecida por el maltrato.

Los barcos iban artillados por ley, ya que debían protegerse de los ataques de los piratas en los mares de Asia (básicamente japoneses) y, una vez llegaban a las costas de California, de los holandeses, ingleses y gentes de todo tipo. De hecho, la primera implantación española en California, formada por los «presidios» (que presidían el territorio) y las «misiones», tenía entre sus funciones vigilar y avisar a los galeones de la presencia de naves sospechosas. Las disposiciones les obligaban a llevar una artillería considerable —una media de cuarenta cañones—, pero el peso de los cañones y el espacio que ello mermaba a la carga hacía que rara vez cumplieran la normativa. Un caso sintomático fue el del enorme galeón *Santísima Trinidad*, de dos mil toneladas métricas, cuya escuálida artillería de seis cañones fue fácilmente reducida por el inglés Samuel Cornish con un pequeño buque que llevaba sesenta.⁴³

LOS DERROTOS DEL GALEÓN

Una vez cargados, los galeones remontaban hasta la altura de Japón e iban a buscar la corriente de Kuroshio entre las latitudes 30° y 37°, aunque más de una vez embarrancaban en las costas japonesas. Zarpaban el primer mes del monzón, con los «vendavales» de junio, ya que en julio eran frecuentes los huracanes, los vientos baguios de Filipinas. Antes del día de San Juan, el 24 de junio, tenían que haber levado anclas. Tras salir del golfo de Manila, pasada la isla de Mariveles, no ponían rumbo al norte, aunque ello habría reducido el viaje en dos meses. En parte se debía al temor a los piratas japoneses que pululaban entre Cagayán y el cabo Bojador, pero la causa principal era poder recorrer las islas para ir recogiendo el contrabando. Se trataba de un peligroso recorrido de dos meses, que atracaba en Mindoro, Masbate, Panay, Ticao y tantos otros islotes, mientras bandadas de lanchones se arrimaban a los buques añadiendo cargamento sin pagar aduanas y obviando las limitaciones de carga.

⁴² Gomez (1995): pp. 180-81.

⁴³ Schurz (1939): pp.187-88 y 293.

Por fin los galeones enfilaban el estrecho de San Bernardino, a menudo demasiado tarde y demasiado cargados, y entraban en el océano. Gemelli Careri, quien realizó el viaje en 1699, se puso a «temblar al ver que el mar hacía un movimiento parecido al del agua hirviendo sobre un fuego violento».⁴⁴ Si salían demasiado tarde, los barcos eran presa de los huracanes y corrían el riesgo de hacer una «arribada», es decir, un regreso forzoso al puerto de Manila, provocando el desastre económico de quienes habían invertido en sus mercancías. Si, por el contrario, lograban superar la fosa de las Marianas, enfilaban hacia Japón, pero allí el peligro de tifones era elevado y los buques que chocaban contra sus costas perdían todo el cargamento a manos de los japoneses, que se incautaban de cuanto era rescatado. Una vez a la altura de Japón, había que coger la corriente de Kuroshio hasta la costa de California, una travesía que, a diferencia del viaje de Acapulco a Manila, era agitada y larguísima, unos seis meses: «la navegación más terrible y larga que existe en el mundo», según Gemelli Careri.

Aunque los galeones zarpaban cargados de vegetales —algunos testimonios aseguraron que parecían huertos flotantes—, las tempestades y la misma duración del viaje acababan desvalijando sus reservas. Al parecer, el chocolate era lo que mejor aguantaba. Y, de hecho, el viaje de Manila a Acapulco resultaba tan largo y laborioso que bloqueó la transferencia de productos vegetales entre Asia y América. En cambio, en el camino inverso, mucho más corto y fácil, la transmisión fue muy rápida: antes de finales del siglo XVI, en China ya había tabaco y maíz.⁴⁵

Por otra parte, entre un treinta y un cuarenta por ciento de los tripulantes de los galeones morían durante el viaje de Manila a Acapulco, donde las pérdidas oscilaban entre el sesenta y setenta y cinco por ciento. Incluso, algunas veces, llegaron a convertirse en barcos fantasma, auténticos cementerios flotantes, como el que embarrancó en aguas de Guatalco.⁴⁶ Incluso tras avistar las costas de California, los barcos no podían atracar ni descargar hasta alcanzar Acapulco, con tal de asegurarse de que toda la mercancía pagaba el diez por ciento del almojarifazgo. Solían llegar a mediados de diciembre, donde eran advertidos desde el fuerte San Diego antes de entrar en la bahía de Acapulco, tan parecida en

⁴⁴ «Tremava io in vedendo il mare fare un movimento simile a un acqua che bolle sopra un violento fuoco», Careri (1708).

⁴⁵ Sin embargo, su difusión no fue inmediata, a pesar de que Mendoza asegure que ya en 1585 parte de los impuestos se pagaban en China con maíz: pero se trata de una interpolación de Mendoza a un texto de Escalante (publicado en 1577), hecha sin ningún conocimiento directo de la realidad china.

⁴⁶ Chaunu, p. 453.

todo a la de Manila, aunque sus aguas eran tan profundas que jamás ningún galeón embarrancó en ellas. Allí les esperaban los representantes de las grandes casas de México y los barcos cargados de plata provenientes de Perú; la Feria de Acapulco, que congregaba a unas diez mil personas, transformaba durante un par de meses un pequeño poblado polvoriento en uno de los mercados más activos del mundo. Terminadas las transacciones, buena parte de los productos, todavía sin desempaquetar, enfilaban el «camino de China», un sendero de mulas que unía Acapulco con México capital y que, hasta el siglo XVIII, no se habilitó para el paso de carros.

A finales del XVI, los ingentes beneficios que el Galeón aportaba a México fueron suficientes para que el virreinato desbaratara todo intento de establecer una comunicación directa entre Manila y el Callao.⁴⁷ De hecho, el tráfico directo de Perú a Manila se prohibiría reiteradamente en 1593, 1595 y 1604. Poco después, también se suprimiría el comercio entre México y Perú, con decretos que se repetirían en 1609, 1620, 1634, 1636 y 1706. Los barcos de Lima nunca dejaron de llegar, ya fuese en forma de contrabando tolerado o de fraude por intermediarios, y ello a pesar de que las corrientes contrarias y los vientos hacían que el viaje de Acapulco al Callao fuera más largo y peligroso que el de Acapulco a Manila.⁴⁸ Sin duda, el monopolio de México sobre la carrera del Pacífico perjudicaba a Lima, para quien era peor el monopolio de Sevilla sobre el Atlántico. El suministro de Perú dependía de flotas que no controlaba y que inmovilizaban durante periodos demasiado largos. Así que... «hecha la ley, hecha la trampa»: las limeñas iban tan cubiertas de sedas como las criollas mexicanas.

Antes de finales de marzo, los galeones se hacían de nuevo a la mar desde Acapulco, y viajaban entre los paralelos 10° y 13°, con una navegación tan segura y regular que le valió su nombre al océano Pacífico, también llamado Mar de Damas por los marineros. Veinte grados de latitud separaban las dos rutas del Galeón. Al acortarse varios miles de millas, el viaje duraba unos tres meses, la mitad que el anterior: dos meses para llegar a las Marianas, quince días para alcanzar el Embocadero y un par de semanas más para avistar Manila.⁴⁹

EL CONTENIDO DEL GALEÓN

⁴⁷ En 1581 y 1582, el gobernador Gonzalo Ronquillo envió dos expediciones directamente de Manila al Callao.

⁴⁸ Jara (1979): p. 50.

⁴⁹ Schurz (1939): p. 252.

De todos los productos que cargó el Galeón de Manila, el más importante debió de ser la seda, cuando menos en los primeros doscientos años, a juzgar por las airadas protestas de las sederías andaluzas, principalmente las granadinas. Ya en el siglo XVI, las sedas chinas aparecen mencionadas en México. En primer lugar, la seda en rama que arruinó en poco tiempo la producción de Mixteca Alta —aunque la hecatombe demográfica que entonces despobló México debió de ser también nefasta para una sericultura que necesitaba tanta mano de obra.⁵⁰ A partir del siglo XVII, llegaron masivamente las piezas de tela, estampadas o bordadas, y los trajes u ornamentos confeccionados. Al igual que en todos los demás productos, la clientela eclesiástica ocupaba un lugar importante, multiplicando las casullas y los manteles en seda para altares e iglesias.⁵¹ Esta preeminencia de la seda en la carga del Galeón quedará también corroborada por las observaciones de Humboldt sobre la Feria de Acapulco: «su cargamento consiste en muselinas, telas pintadas, camisas de algodón ordinarias, seda cruda, medias de seda de China, obras de platería labradas por los chinos en Cantón o en Manila, especias y aromas». ⁵² La alusión al algodón permite comprender por qué todas las clases sociales, incluidos los indios más pobres, terminaron vistiendo telas llegadas en el Galeón, y aclara también por qué en la India, aunque en menor medida que en China, abundaban las monedas procedentes del Imperio español: los reales de a ocho.

La importancia de la Iglesia en la carga explica la multitud de tallas de vírgenes que cruzaron el Pacífico, arropadas en sedas bordadas en oro, y con sus rostros y manos labrados en marfil. Los Cristos en la cruz eran desde luego el tema favorito, pues llegaron en todos los tamaños, muy distintos de sus homónimos europeos por sus cuerpos rígidos y sus caras hieráticas, y más cercanos a la sensibilidad gótica que a la barroca. Por otra parte, también abundaron los Niños Jesús de marfil, con sus ojos entrecerrados y la mejilla descansando en su manita, guardando, aunque llegasen sentados, una clara reminiscencia con el Buda yacente del Paránirvana.

Las primeras piezas de porcelana china que se conservan en México datan del reinado de Wanli, a finales del siglo XVI, si bien los grandes tibores chinos de casi un metro de altura datan del XVII.⁵³ Una pequeña parte de la carga seguiría su tránsito hacia Veracruz, para embarcar en las flotas de Indias, rumbo a Sevilla. No en vano, Felipe II llegó a poseer una

⁵⁰ Borah, Woodrow (1943): pp. 90-94 y 99-100. *Cit.* en Jara (1979): p. 50.

⁵¹ Obregon (1964): p. 299.

⁵² Humboldt (1811): p. 488.

⁵³ Obregon (1964): p. 294.

colección de más de tres mil porcelanas.⁵⁴ Pero buena parte de esas piezas se quedarían en los puntos intermedios, como en Puebla, entre la ciudad de México y Veracruz, donde florecería una espléndida industria cerámica, inicialmente inspirada en la de Talavera, que en el siglo XVII imitaría las formas y motivos de los jarrones chinos que por allí transitaban. La porcelana china tenía tanto prestigio que incluso se aprovechaban fragmentos de platos para embellecer fachadas y monumentos, como en la Casa del Risco, en el barrio de San Ángel de la Ciudad de México.

Los muebles, adecuados por los artesanos chinos a los gustos españoles, también encontraron su espacio en el Galeón de Manila. Es el caso de los bargueños de los siglos XVI y XVII (armarios bajos con multitud de cajones), que aún se encuentran en México, con una rica decoración en oro y laca, e incluso incrustaciones de latón. Muchos de ellos terminaron en las sacristías, como tantas otras piezas. Aunque las leyes entorpecían la presencia de representantes comerciales mexicanos en Manila, es evidente que la Iglesia, sólidamente establecida a ambos lados del Pacífico, podía burlar todas las prohibiciones. Los agustinos, por ejemplo, adquirieron para la sala capitular del convento de San Agustín de México una serie completa de sillas primorosamente labradas,⁵⁵ mientras el obispo encargaba las imponentes estructuras metálicas, fabricadas en Macao, que aún hoy se encuentran en la catedral de la Ciudad de México, así como la reja del coro y la crujía.⁵⁶ Tampoco los franciscanos se quedarían cortos: en 1781, un cargamento de veintidós cajas llegaba a las misiones franciscanas de California, lleno de tabernáculos, casullas, cálices, manteles de altar, tres piedras de altar consagradas y nueve sin consagrar, palios de brocado, multitud de telas, cenefas, adornos y una imagen de la Virgen de los Dolores. Sabemos con todo detalle en qué consistía ese cargamento gracias a los problemas que tuvo con la aduana —cuyos derechos buscaba obviar por tratarse de material eclesiástico—, por culpa de treinta cajas de tabaco y dos mil cigarros puros incluidos en el alijo.⁵⁷

El cargamento de Acapulco a Manila era mucho menos variado: un poco de cochinilla, algo de cacao y unas pintas de vino apenas restaban espacio a la plata que llenaba las bodegas.⁵⁸ Como observara Humboldt,

⁵⁴ Caruana (2006): p. 167.

⁵⁵ Obregon (1964): p. 297.

⁵⁶ Slack (2009): pp. 9 y 15.

⁵⁷ Galvin (1964): pp. 494-510.

⁵⁸ Jara (1979): p. 61. Los productos como el cobre, la cochinilla y el cacao no llegaban ni al diez por ciento de la masa total.

la carga de retorno constaba «de plata y frailes». ⁵⁹ La falta de documentación nos impide calcular la cantidad real de plata antes del siglo XVIII, pero suele decirse que los galeones transportaban una media anual de dos millones de pesos de plata. ⁶⁰ No era la única plata americana que recalaba en China; a ésta debe sumarse las considerables cantidades llegadas por la ruta del Cabo, a través de los portugueses primero y de los holandeses después, así como la plata que circulaba por el Imperio otomano y Asia Central.

Una vez en China, parte de esa plata se quedaba en las provincias costeras. La explosión de manufacturas de todo tipo en esas zonas, desde libros y orfebrería hasta los grandes centros de cerámica y de textiles altamente elaborados, evidencian una liquidez muy superior a la de las regiones interiores del imperio. Más difícil es calibrar la incidencia de la plata sobre la evolución de la historia china. Es posible que la caída de la dinastía Ming pueda vincularse a un descenso en la llegada de plata, o cuando menos de su poder adquisitivo, y esté así relacionada con otras convulsiones políticas de esas mismas fechas, como la independencia de Holanda y Portugal y la revolución inglesa. Lo es también que haya que buscar en el flujo de plata americana de finales del siglo XVII el impulso que alimentó la expansión Qing por Asia Central. Sin embargo, estamos todavía lejos de poder inculpar al Galeón de más complicaciones de las que ya se le atribuyen.

⁵⁹ Humboldt (1811): p. 489.

⁶⁰ Boxer (1963): p. 170.

II

EL GALEÓN EN MANILA: CUNA DE UNA CULTURA

*A cargo de Fernando Zialcita,
profesor de la Universidad Ateneo de Manila*

«Fue a bordo del Galeón de Manila cuando empezamos a ser Filipinas»,¹ escribió Nick Joaquín, uno de los autores más perspicaces de nuestro país. Mi objetivo en este ensayo es mostrar la veracidad de dicha observación.

Para ello, es menester examinar:

- 1) La cultura o las culturas indígenas que existían en el archipiélago antes de la llegada de los españoles
- 2) Los factores, durante la época hispana, que propiciaron la formación de una nueva cultura
- 3) Algunos rasgos de esa nueva cultura que aparecieron en los siglos XVIII y XIX, y que aún perduran en la vida cotidiana de las Islas

Las fuentes serán documentos primarios de la época, estudios especializados acerca de temas particulares y, puesto que soy antropólogo, un examen esmerado de algunos fenómenos culturales.

ANTES DEL GALEÓN

¿Cuál era la situación cultural en el archipiélago filipino antes de 1565? Prestemos atención, aunque superficial, a los siguientes puntos:

- 1) La geografía
- 2) La población indígena y su familia lingüística
- 3) Algunos elementos de su cultura cotidiana
- 4) Su economía
- 5) Su política

¹ «It was on the Manila Galleon that we began to become the Philippines». En Joaquín, Nick (1990): p. 36.

Con tal de no complicar este ensayo, obviaré los sultanados de Mindanao y Sulú, y me centraré en las zonas donde el Galeón tuvo mayor impacto, es decir, las regiones hispanizadas de Luzón y Bisayas.

Para entender la compleja realidad de nuestro archipiélago, deberemos tener en cuenta dos factores geográficos: la multitud de islas (alrededor de siete mil cien) y las montañas que parten el interior de las mismas. Hasta la década de 1970, dichas montañas estaban llenas de bosques y era difícil cruzar el interior de las islas. Al mismo tiempo, este obstáculo facilitó que muchas comunidades vivieran casi completamente aisladas de las islas cercanas. Como resultado, surgió la diversidad de idiomas: hoy en día, en Filipinas se hablan hasta ciento ochenta y cinco lenguas.² Y, dado que un idioma implica un contexto particular, dicha diversidad de culturas comporta una diversidad de maneras de pensar y actuar. Sin embargo, el mar nos ha unido siempre, pues, en este entorno isleño, los caminos han sido acuáticos (el mar y los ríos). Paralelamente, nos ha conectado al resto del continente asiático y al mundo del Pacífico.

Antes de la llegada de Legazpi, las Islas estaban habitadas por dos tipos de gentes. En las montañas, las selvas y las costas aisladas, estaban los negritos (llamados ati, agta, ata), quienes se dedicaban a la caza y a la pesca. En las costas, las llanuras y las laderas bajas de las montañas, vivían los austronesios,³ que formaban la mayoría. Amantes de las aguas, construyeron sus viviendas de tablas o cañas sobre unos pilotes que las protegían contra las inundaciones, permitiéndoles residir muy cerca del agua donde encontraban la proteína más común en su alimento: el pescado. Cruzaban los mares en botes esbeltos cuyas batangas facilitaban el balance, y vestían a la manera del trópico. Como nos indica el *Códice Boxer* de 1590 –que contiene las primeras ilustraciones de la población indígena del país–, los varones tagalos usaban el *baro*, una camisa suelta hasta la cintura con mangas al codo, y calzones anchos. Sobre la cabeza

² *Ethnologue*, sin fecha.

³ Como muchos antropólogos hemos constatado, es un gran error emplear el término «malayo» para referirse a los habitantes indígenas pero no-negritos de Filipinas, Malasia e Indonesia. En Malasia e Indonesia, «malayo» tan sólo denota a un grupo étnico. No comprende, por ejemplo, a los balineses, los javaneses y los malucos. Con frecuencia ser malayo equivale a ser musulmán. De modo que es más correcto usar «austronesio» para referirse a los miembros originarios de esa gran familia lingüística. Según Peter Bellwood (1985), aparecieron en Taiwan hacia el 4.000 a.C., y de allí, una rama cruzó a Luzón para distribuirse por todas las Islas Filipinas, Malasia e Indonesia. Sin embargo, éste tampoco es el mejor término porque los negritos que hoy habitan Filipinas, quienes reemplazaron sus lenguas pre-austronesias por lenguas indudablemente austronesias. Además, los negritos no son los miembros originarios de la familia austronesia, como los tagalos, los ilocanos, los bisayos, etcétera.

ataban un paño.⁴ Las mujeres también vestían el *baro* y una especie de falda tubular que era muy popular en el Sudeste Asiático por ser fácil de usar y atar. Invocaban a los espíritus de los ancestros y hacían ofrendas a las presencias en las rocas, los árboles vetustos, o en animales como el caimán.⁵

Los austronesios practicaban dos formas de explotación agrícola para el cultivo del arroz: la tala y quema (*huma*, *kaingin*) y el regadío (*tubigan*).⁶ A causa de la geografía accidentada de las Islas y las inmensas selvas, era más viable el primer tipo de cultivo, el cual no requería herramientas complejas como el arado, que aún no existía en Luzón y Bisayas. Las técnicas de regadío se reservaban para lugares como la gran Laguna de Bai, cuyas aguas se desbordaban anualmente.⁷ En la isla de Luzón, y mucho menos en las de Bisayas, no existían ríos largos, como el Huang He de China, donde se cultivaba el arroz y se creaban densos asentamientos urbanísticos.

Por el uso común de la tala y quema, que promovía el traslado de las granjas a otras partes de la selva cada tres años, los asentamientos eran pequeños y dispersos. El *barangai*, la entidad política más común del país —según el franciscano Juan de Plasencia en 1589—, comprendía entre treinta y cien casas. Estaba regido por un jefe, el *datu*, que provenía de una familia principal (*maguino*). En algunos lugares tagalos, de cuatro a doce *barangai* se reunían para formar un pueblo (*bayan*).⁸ Uno de los *datos*, respetado por su riqueza, se alzaba sobre los demás.⁹ Sería lo que los antropólogos llamamos el *paramount* (supremo) o *primus inter pares*. Sin embargo, los feligreses de cada *datu* no eran fieles al supremo sino a su propio jefe.

¿Se puede hablar de estados en Luzón y Bisayas antes de 1565? ¿O tan sólo de un cacicazgo o *chiefdom*? El debate está servido. En Luzón, en la orilla septentrional del río Pasig —que conecta la gran laguna de Bai con la bahía de Manila—, se hallaba una entidad política llamada Tondo, hoy el distrito más grande de la ciudad de Manila. Y allí creo que se puede hablar de un proceso de transición del cacicazgo al estado. Un manuscrito en cobre excavado en un pueblo de la provincia de la Laguna, con texto en malayo antiguo y letras en kawi, indica que, ya en el siglo X, el jefe de Tondo ejercía su autoridad sobre los *datos* de la extensa zona

⁴ Morga (1609): p. 173; *Códice Boxer* (1960): pp. 348, 370 y 372.

⁵ Chirino (1604): pp. 61-62; Alcina (1668) n.d., 3: pp. 216 y 220-22.

⁶ Alcina (1668b), sin fecha, 3: p. 88; Chirino (1604), *op.cit.*: p. 23.

⁷ Chirino (1604), *op.cit.*

⁸ *Ibid.*

⁹ Plasencia (1589), 1910.

del río Pasig y la laguna de Bai.¹⁰ Desafortunadamente, no sabemos qué ocurrió en las siguientes centurias, aunque el poder de Tondo continuaría hasta el encuentro con los españoles, en el siglo XVI. Sin embargo, hacia 1500, y bajo la influencia de los sultanatos de Brunei y de Sulú, aparece sobre la orilla opuesta del Pasig una entidad política rival con soberano propio: Maynila.¹¹

Además del cultivo, los isleños encontraban otra fuente de ingresos en el comercio dentro y fuera del archipiélago. Desde tiempos de la dinastía Song (969-1129), los juncos chinos iban a Luzón anualmente.¹² Y fue durante el reinado de los Ming (1368-1644) cuando floreció el comercio con Luzón, especialmente de bienes manufacturados como la seda y la porcelana. Los mercaderes tagalos, ejerciendo de intermediarios, los repartirían en las islas de Bisayas, donde los juncos chinos no osaban entrar. Los productos de Luzón procedían mayoritariamente del bosque, como la cera, la miel, el civeto, las maderas de lastre y los colorantes.

En vísperas de la conquista de Legazpi, Manila también vivía del transbordo de productos llegados de otros países del Sureste Asiático: el sándalo de Timor, el alcanfor de Borneo, los cuernos de rinocerontes de Siam y algunos esclavos de Siam y Borneo.¹³ Sin embargo, William Henry Scott, experto en prehistoria filipina, afirma que este comercio no fue nunca tan importante como para atraer una colonia china en Manila. De hecho, los productos de Luzón no tenían un gran mercado en China. En mi opinión, otro obstáculo a la aparición de un gran asentamiento chino fue la ausencia de un soberano con un fuerte dominio sobre el interior y las costas. Los chinos estaban acostumbrados a un gobierno donde un monarca imponía la paz sobre una multitud de jefes locales en un territorio extenso. Pero en las Islas, cada *barangai* tendía a ser independiente de los demás.

Según el geógrafo Robert Reed, en Luzón y Bisayas, la dispersión inducida por la popularidad de la tala y quema y la ausencia de una autoridad centralizadora impidieron la formación de urbes. Y concluye, al comparar la Manila del siglo XVII con otras ciudades asiáticas –Ayudhya en Siam, Majapahit en Java o Hanoi en Vietnam– que, antes de la llegada de Legazpi, Manila ya se estaba urbanizando. La diferencia, respecto a sus vecinas, es que se convirtió en urbe bajo la influencia occidental.¹⁴

¹⁰ Postma (1992).

¹¹ Scott (1994): p. 191.

¹² Los primeros (y escasos) restos de cerámica china hallados en Filipinas datan de la dinastía Song. También abundan los de la dinastía Ming.

¹³ Scott (1994): p. 207.

¹⁴ Reed (1967, 1971, 1978).

En 1570, durante la primera visita de los españoles, en Manila había «cuarenta chinos» con sus respectivas mujeres.¹⁵ Pero al volver al año siguiente, la población había crecido a «*dos mil... dexados los muchachos e mujeres que avía, que serían muchos*».¹⁶

LA CUNA

Los antecedentes del mestizaje cultural en las Islas fueron el establecimiento de un estado central en Manila, la aparición de una religión común y la migración de otras nacionalidades, sobre todo de chinos.

A partir de 1565, Miguel López de Legazpi y su ejército emprendieron la conquista de las islas que llamarían «las Filipinas». Su objetivo era extender el poder de la monarquía española sobre un rincón de Asia, lo cual fue posible no sólo gracias a los españoles (que eran pocos pero gozaban de una tecnología superior), sino a la cooperación de distintos aliados: los tlascaltecas (la primera etnia en Nueva España en ser bautizada), los bisayos y, más tarde en Luzón, los tagalos y pampangos. La investigación de 2009 de Linda Newson demuestra que, al contrario de lo que se creía, esa larga y dura conquista provocó la despoblación de varios lugares, aunque también creó los cimientos del actual estado de Filipinas: desde sus límites (de Batanes a Tawi Tawi) hasta su estructura administrativa (barrio, municipalidad, provincia, cabecera). Y al hacerlo, recuerda a cómo, entre los siglos XVII y XI a.C., la dinastía Shang expandió su poder, estableciendo los cimientos de China como estado, o a cómo, más tarde, en el siglo III a.C., el emperador Qin Shi Huang de la dinastía Qin dio a China gran parte de sus límites actuales. Pensemos que estas empresas no fueron pacíficas y que los jefes locales opusieron resistencia con tal de defender su independencia ante una potencia foránea.

Con Legazpi llegaron el padre Andrés de Urdaneta y quienes serían los primeros misioneros en Filipinas: los agustinos. No en vano, la monarquía española difundió el cristianismo católico como ideología unificadora del imperio. Los misioneros, por su parte, creían sinceramente que rescatarían almas propagando el Evangelio de Cristo. Pero la dispersión de los feligreses dificultó dicha tarea e hizo casi imposible cobrar tributos para el sostén del estado. Así, durante los siglos XVIII y XIX, aprovecharon su origen rural para propagar, entre los

¹⁵ Documento 31 (1995): pp. 276-277.

¹⁶ Documento 35 (1995): p. 289.

feligreses, el uso del arado y el cultivo sedentario.¹⁷ La población indígena priorizaba, ante la pesada versión de Occidente, el arado de procedencia china, más ligero y mucho más eficaz al tener vertederas para repuntar el suelo. En consecuencia, y gracias al valioso conocimiento de los conversos chinos, el búfalo (*kalabaw, nuang*) se convirtió en bestia de cultivo. Según el geógrafo Robert Reed, la propagación del arado facilitó, en todo el archipiélago, la fundación de urbes alrededor de las iglesias y las plazas.¹⁸

Además del arado, los misioneros llevaron consigo nuevos productos de las Américas: el maíz (que supliría las necesidades de los cebuanos cuando el arroz escaseara), la patata, la calabaza, el tomate, el chile, el zapote, la jícama, el ananás, el chico zapote y el aguacate. Hoy, estos productos forman parte esencial del *bahay kubo* (la choza de bambú) del labrador.

Antes de 1571, hubo pocos chinos en Filipinas. Esta situación cambiaría posteriormente gracias al comercio del Galeón de Manila, que trajo de Nueva España monedas de plata de gran pureza, convirtiéndose en la divisa preferida en el Imperio chino y en el resto de Asia. El historiador Wickberg¹⁹ calcula que, en 1603, ya había veinte mil chinos en Manila y alrededores, y que pronto fueron necesarios para la supervivencia de la urbe y la colonia gracias a la diversidad de productos y servicios que ofrecían. No en vano, muchos de ellos eran albañiles, escultores, sastres, impresores, panaderos o curtidores.²⁰ El comercio de la nao también facilitó la presencia duradera de los españoles en las Islas, pues al principio el archipiélago no ofrecía una fuente segura de ingresos. Había oro, pero los soldados españoles no conocían las minas en las montañas, y a excepción de la canela, no se hallaban las especias que sí abundaban en las Molucas.

Además de los chinos, llegaron otras etnias. Según escribió el jesuita Pedro Murillo Velarde en 1749: «*Y se puede decir que se predicó a todas las Naciones, representándose en Manila lo que sucedió a los Apóstoles el día de Pentecostés; pues creo que no ay en el mundo ciudad donde concurren tantas naciones*». Y añade que, además de los españoles, los tagalos y otros grupos indígenas,

Ai Criollos, o Morenos, que son Negros atezados,
Naturales de la tierra, ai muchos Cafres, y otros Negros de

¹⁷ Mozo (1763); Tejon (1991): p. 88.

¹⁸ Reed (1967, 1971, 1978).

¹⁹ Wickberg (2000): pp. 4 y 6.

²⁰ Como cita, por ejemplo, Morga [1609] (1910).

Angola, Congo, y el Africa. Ai Negros del Asia, Malabares, Coromandelos y Canarines. Ai muchísimos Sangleyes, o Chinos, parte Christianos, y la mayor parte Gentiles. Ai Ternates y Mardicas, que se retiraron aquí de Ternate, ai algunos Japones, Borneyes, Timores, Bengalas, Mindanaos, Joloes, Malayos, Iavos, Siao, Tidore, Cambayas, Mogoles, y de otras Islas, y Reynos del Asia, ai bastante número de Armenios, algunos Persas, y Tártaros, Macedones, Turcos y Griegos. Ai gente de todas las Naciones de Europa, Franceses, Alemanes, Olandeses, Genoveses, Venecianos, Yrlandeses, Yngleses, Polacos, y Suecos. Ay de todos los Reynos de España, y de toda la América, y de suerte, que el estuviere una tarde en el tuley, o, puente de Manila, verá pasar por él todas estas Naciones; verá sus trages, y oirá sus lenguas: lo que no se logrará en ninguna otra Ciudad de toda la Monarquía Española, y con dificultad en alguna otra parte de todo el orbe.²¹

Cincuenta y cuatro años después, el agustino Joaquín Martínez de Zuñiga²² observaría lo mismo: «... tendrá Manila cerca de 100.000 almas, de españoles, mestizos, indios, chinos, armenios, ingleses, franceses y de otras naciones, pues casi no hay casta de gente en el mundo que no tenga en Manila algunos individuos». Según el historiador británico David Irving, Manila no era una simple cabecera colonial, sino «la primera ciudad mundial del mundo».²³

El estado, el cristianismo y la migración de otras etnias, todos ellos factores que dependían del comercio del Galeón, cristalizaron en la creación de una cultura mestiza. Pero se necesitaban comadronas para facilitar el nacimiento...

LAS COMADRONAS

Las causas fueron las siguientes: el estatus legal de los matrimonios mixtos, el universalismo de la Iglesia católica y el intercambio social (como, por ejemplo, el acceso común a las instituciones educativas).

La pirámide social de Filipinas y Nueva España situaba a los europeos en la cúspide, y los autóctonos, en la base. Sin embargo, el

²¹ Velarde (1749): p. 6.

²² Zuñiga [1803] (1893): vol. 1259.

²³ «The World's First Global City» en Irving (2010): p. 19.

análisis de 2001 de Gonzalbo Aizpuru sostiene que las líneas divisorias eran elásticas y que, más que segregación, hubo separación.

El mestizaje cultural tan típico, no sólo de Filipinas sino también de otros países hispanizados, fue posible gracias a la política española en materia de mestizaje racial. En 1503, poco después del descubrimiento de América, el rey Fernando el Católico dictó un decreto en que no sólo legalizaba los matrimonios entre españoles y sus nuevos súbditos, sino que también urgía a que sus soldados se casaran con mujeres indígenas, quienes así se convertirían en «gente de razón».²⁴ Además, en 1537, el papa Pablo III promulgó el encíclico *Sublimis Deus*, el cual reconocía que los indios de América, recién descubiertos por Cristóbal Colón, eran auténticamente humanos y, por tanto, dignos de ser bautizados e incorporados a la Iglesia.²⁵

Como resultado, se contrajeron matrimonios entre autóctonos y españoles, autóctonos y chinos (también llamados *sangleys*), entre españoles y chinos, etcétera. Cuenta el padre Tallandier, jesuita francés que estuvo en Filipinas en 1708 y 1709, que en ese momento había en las Islas siete mil chinos y cuatro mil españoles, aunque «son mucho más los mestizos, nacidos de europeos, indios y chinos».²⁶

Veamos, por ejemplo, el caso de Antonio Tuasón, el individuo más pudiente de las Islas en el siglo XVIII: un chino mestizo que amasó una fortuna con el comercio de la nao. En 1794, se hizo con los terrenos de la Compañía de Jesús, cuando éstos entraron en subasta tras la expulsión de la orden. Para que toda su fortuna no se dividiera entre sus descendientes, estableció un mayorazgo según el cual sólo heredaría el hijo mayor.²⁷ A principios del siglo XX, tenía dos ilustres descendientes: Cirila Tuasón y Benito Legarda hijo, comisionado de Filipinas a Estados Unidos en 1901, y cuyo padre era de ascendencia vasca (como indica el apellido). Es significativo que muchos filipinos crean que los Tuasón son españoles porque hasta hace poco hablaban español en casa. El caso de los Tuasón se repite en Manila hasta la década de 1960, cuando el inglés triunfó definitivamente en los hogares.

Otro ejemplo son los Syquia de la ciudad de Vigan, cuyo antepasado fue condecorado en el siglo XIX por el rey de España en reconocimiento de sus servicios a sus próximos. Nacido cerca de Xiamen en 1822, Sy Qui Ah emigró a Filipinas, donde fue bautizado como Vicente Romero Syquia antes de casarse con Petronila Singson Encarnación, quien tenía

²⁴ Basave Benitez (1992): p. 17.

²⁵ *Papal Encyclicals* online, sin fecha.

²⁶ Padre Tallandier (2006): p. 96.

²⁷ Legarda (1999): p. 230.

ascendencia china (tal como indica su apellido paterno). Se enriquecieron gracias a un negocio de bienes inmuebles,²⁸ y una descendiente, Alicia, fue la esposa de Elpidio Quirino, presidente de la nueva república de Filipinas entre 1948 y 1953. Hasta hace poco, los Syquia también hablaban español en casa. Según Edgar Wickberg, especialista en la historia de los chinos en el Sureste Asiático, los chinos mestizos de Filipinas formaron un grupo bastante único en toda la región. Amaban la cultura hispana, pero al mismo tiempo fueron la fuerza principal en la construcción de la cultura filipina que caracteriza Manila y los pueblos grandes de las Islas.²⁹

En Filipinas, abundan los apellidos chinos, ya sea en su forma original monosilábica o en combinación con otros nombres. Por ejemplo, algunos filipinos se apellidan Yu, y otros Yutivo, Yuchengco o Yusingco.

Dos personalidades proclaman firmemente que, pese a las rivalidades interracial, la actual cultura filipina acoge a las gentes de ascendencia extranjera a condición de que piensen y se comporten como filipinos. Me refiero a Jaime Sin y Lachica –el arzobispo de Manila, en la revuelta pacífica de 1986 que pudo derrocar al dictador y presidente Ferdinand Marcos–, cuyo padre nació en Fujian,³⁰ y Corazón Aquino y Cojuangco –la mujer que triunfó en esa revuelta, convirtiéndose en presidenta–, cuyo abuelo paterno procedía de esa misma zona.³¹

La Iglesia católica se adelantó a las Iglesias protestantes a la hora de evangelizar a la población autóctona de América y Asia. El eminente historiador británico Arnold Toynbee³² afirma que las misiones protestantes no comenzarían hasta mediados del siglo XVIII, doscientos años después de la apertura, en 1524, de la misión franciscana en Tlaxcala (México). Podría decirse que el espíritu universalista apareció antes en la Iglesia católica. Otra evidencia son las imágenes que se veneraban en los altares católicos. La virgen de Guadalupe, patrona de Nueva España y toda América, era morena, y los Cristos que se hacían en Nueva España –y que luego se exportaban a Filipinas– eran casi negros. El más famoso es el Jesús Nazareno, cuya devoción congrega diariamente a multitud de peregrinos en Manila. También los chinos, al bautizarse en Manila, introdujeron una divinidad no europea.

La estatua del santuario de Nuestra Señora del Santísimo Rosario, patrona de Manila, data de finales del siglo XVI. El rostro y las manos de

²⁸ Knapp (2010): p. 243.

²⁹ Wickberg (2001): p. 48.

³⁰ Bautista (1987): p. 16.

³¹ Gullas (1987): p. 6.

³² Toynbee (1948-1961), vol. 1: p. 211.

la Virgen y de Cristo son de marfil. Ambos nos miran con ojos almendrados. Pero el traje de María se inspira en la corte de los Austrias: una falda ancha y cónica, y una chaqueta con mangas gruesas.³³ Este detalle demuestra que, si bien la pirámide social del imperio estaba dominada por los españoles, en las iglesias se rezaba ante divinidades que no eran blancas, fomentando simpatías latentes. En cambio, en las iglesias protestantes, donde no existían iconos, no se produjo ese fenómeno.

Las etnias y las razas también se mezclaban en el plano social. El 21 de febrero de 1783, una cédula real concedió a Antonio Tuasón el título de Caballero Hijodalgo por sus servicios a la Iglesia durante la invasión inglesa de 1762-1764. Al año siguiente, recibió un blasón,³⁴ logrando un rango más alto que el de un europeo ordinario. Sus descendientes se casaron con emigrantes de procedencia española, como los Rocha, los Legarda y los Araneta. En consecuencia, las llamadas *Spanish families* de Manila son una mezcla de chinos, indígenas y europeos.

Además de acudir a las mismas celebraciones, las distintas razas se educaban en las mismas escuelas, por lo menos los hombres. Hoy en día, se cree que las escuelas filipinas sólo aceptaban a españoles. Pero era al contrario. Por poner un ejemplo, el colegio de San Juan de Letrán, inicialmente creado para acoger e instruir a los huérfanos de soldados españoles, pronto aceptó a niños que no eran españoles: en 1629 ingresó Andrés Malong (nacido en Binalatongan); en 1645, Cristoval Punzalan (natural de Guagua, Pampanga); y en 1641, se admitió gratuitamente a Luis de los Reyes, hijo de padres chinos.³⁵

La universidad más antigua de Asia es la de Santo Tomás, fundada por los dominicos en 1611. Ya en el siglo XVIII, se aceptaban alumnos indígenas y chinos mestizos. Un documento de 1781 demuestra que el padre Domingo Collantes, rector cancellor, pedía que a los alumnos no se les cobrara «tributos, ni polos y servidumbre personales».³⁶ En la pirámide social, los hijos de españoles quedaban exentos de pagar dichas tasas, pero no así los chinos, los chinos mestizos y los indios, que solían llegar de Tondo y Tambobong, principales centros de población indígena. Ese mismo documento sugiere que allí estudiaron alumnos que no eran españoles. Un dictamen jurídico de la universidad define a los mestizos de *sangle* como «hijos, nietos y otros descendientes de cristianos chinos, quienes contrajeron un contrato matrimonial con *indias* y quienes gozan del honor de ser vasallos de Su Majestad Católica». Y añade que pueden

³³ Trota-José (2007).

³⁴ Legarda (1999): p. 230; Retana (1921).

³⁵ Bazaco (1933): pp. 216, 222 y 52.

³⁶ Sánchez y García (1928): pp. 71-72.

ser admitidos en sus grados mayores.³⁷ El padre Collantes, rector cancellor, lo justifica con estas palabras memorables: «Por muchos y varios medios se adquiere la nobleza: si atendemos a nuestro origen, todos somos iguales».³⁸ Fueron pronunciadas doce años antes de la Declaración, por parte de los revolucionarios franceses, de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1793.

EL MESTIZAJE

El mestizaje cultural de Filipinas es palpable en casi todos los campos:

- 1) Los rituales
- 2) La indumentaria
- 3) La arquitectura religiosa
- 4) La arquitectura civil
- 5) La comida
- 6) El lenguaje

Para integrarlo todo, imaginemos una visita a un pueblo filipino durante la Navidad, que es la celebración anual más amada en todas las Islas. Nuestra visita alternará entre el año 1800 y el presente.

En Filipinas, como prefacio a la Navidad, nueve días antes del 25 de diciembre se celebra una novena de misas. Al parecer, esta costumbre proviene de México. En las Islas, estas misas (llamadas «misas de gallo») tienen la particularidad que se celebran a las cinco de la madrugada, históricamente para que los agricultores pudieran acudir a la iglesia antes de irse al campo. ¿Se originaron durante el siglo XVIII o en el XIX? Por ahora no hay documentación al respecto. Estas misas culminan, como en todo el mundo católico, con la «misa de aguinaldo», en la medianoche del 24 de diciembre, que conmemora el nacimiento de Jesús. Después de la misa, muchas familias celebran una cena a media noche: la Nochebuena.

Para crear un ambiente festivo, las calles se iluminan con farolillos de papel de clara influencia china. Esa armadura flexible de bambú envuelta en papel podía ser tubular, al estilo chino, o en forma de estrella, en referencia a la estrella de Belén que guió a los pastores. En ambos casos, el farolillo terminará, como es tradición china, con un trozo de tela. También cruzan las calles multitud de cuerdas con banderitas de papel.

³⁷ *Ibid.*: p. 72.

³⁸ *Ibid.*

Pues bien: el uso de papel como adorno en las fiestas navideñas filipinas es de origen chino. Tras llegar a Manila, cruzó el Pacífico para instalarse en México.

¿Cómo vestían los manileños del siglo XVIII cuando iban a misa? Como traje informal, usaban pantalones sueltos hasta las rodillas, al estilo chino, y camisa de manga larga en algodón ligero. Al no tener cuello ni puño, ésta se adaptaba bien al trópico. El nombre era significativo: «la camisa de chino». Hasta la década de 1960, era muy común ver a filipinos de muy variadas procedencias y estatus vistiendo dicha camisa. Varias ilustraciones de la época del Galeón sugieren que sobre el cuello se ataban un paño importado de la India, llamado *paliacate* en México (en referencia a la ciudad india de Paliacut de donde procedían),³⁹ o simplemente *pañó* en Filipinas. Se protegían los pies con chinelas, y la cabeza, con un sombrero al estilo español, pero de paja.

Para ir más formales, los hombres vestían camisas hechas de jusi, seda china o piña. El *barong tagalog* (literalmente, «camisa tagala») se elaboraba a partir de las fibras de las hojas de una especie de ananás,⁴⁰ que había llegado a Manila a bordo de la nao procedente de América del Sur, inspirando a los isleños a producir un tejido único. Tanto el jusi como la piña son translúcidos para dejar circular el aire y recuerdan a la famosa muselina de Bengala, producto muy importante en el comercio del Galeón, cuya transparencia envuelve el cuerpo sin ocultarlo.

El traje de las mujeres constaba de dos piezas básicas: una saya larga hasta los pies y una camisa (*barô*) de jusi o piña, cuya transparencia revelaba la presencia de una camisola. Ceñido sobre la saya de algodón o seda, se ponían una especie de delantal de origen indígena (el tapis), hecho en esas mismas telas. Sobre la camisa, añadían un pañuelo de jusi o piña, supuestamente para cubrir el pecho,⁴¹ y se abrigan con el llamado «mantón de Manila», realmente originario de China: un chal de seda con flecos al estilo chino y bordado con las flores veneradas en China (las rosas, las peonías y los claveles).

Hoy en día, los hombres siguen vistiendo el *barong tagalog*, aunque con pantalones largos y estrechos, al estilo occidental. Las mujeres raramente lucen ya la camisa translúcida y la saya.

Al llegar a la iglesia de piedra, los feligreses cruzaban el gran atrio rectangular que suele precederla, a veces con cuatro hornacinas de piedra, una para cada ángulo. De México vino la importancia del atrio en las

³⁹ Dato facilitado por el arquitecto mexicano Jorge Loyzaga, amante de las relaciones mexicano-filipinas, sobre todo durante el Galeón de Manila.

⁴⁰ Le Gentil [1779-1781] (1964): p. 109.

⁴¹ *Ibid.*, p. 111.

celebraciones eclesiásticas, dado que, en la religión indígena, los ritos se celebraban al aire libre y sólo los sacerdotes entraban en el templo. Aunque el cristianismo abrió el lugar de culto a los laicos, continuó la costumbre de usar el atrio para ciertas procesiones. Se construyeron hornacinas llamadas «capillas posas», que albergaban escenas bíblicas sobre la vida de Jesús. En «las Posadas», como ejemplo de procesión muy mexicana, José y María van de una posada a otra buscando alojamiento. En Filipinas, esta procesión se celebra bajo el nombre tagalo de *Panunuluyan*, y ya no exclusivamente en el atrio de la iglesia sino por todo el pueblo.

La puerta principal de la iglesia suele estar flanqueada por dos leones al estilo chino: a un lado, el macho, y al otro, la hembra amamantando a su cría. Es el caso de la iglesia de San Agustín de Manila (1605), la catedral de Vigan (¿1780?) y el palacio arzobispal de Vigan (1780). En la cosmogonía china, estos leones protegen el edificio contra los espíritus malignos; la racionalización hecha por los católicos interpreta a Cristo como el león de Judá.

La torre de la iglesia podrá estar conectada con la fachada, o ser completamente independiente para evitar que su peso caiga sobre el conjunto. Durante el siglo XVIII, se puso de moda la torre octagonal. Y dado que muchos constructores eran chinos mestizos, es posible que el octágono aludiera al *bagua*, la forma que el feng shui alaba por aproximarse al círculo.

A pesar de los muros de piedra, los interiores de las iglesias filipinas no suelen tener bóvedas. Sí abundan los cielos rasos de madera —más ligeros y flexibles en caso de temblores—, ricamente decorados con escenas bíblicas que guían la vista de los fieles hacia el altar mayor, donde los santos y los ángeles tienen ojos achinados.

Por fin llegamos a la casa del anfitrión. La planta baja suele ser de mampostería —al estilo de España o Nueva España—, pero la planta superior está hecha de madera. Como en la casa indígena, el peso de la techumbre no se sostiene en los muros, sino en los pilares de *molave* (*Vitex parviflora* Juss), madera incorruptible que también se utilizaría en el cuerpo de los galeones. Estos pilares se plantaban hondamente en el suelo, «como los pies de una mesa», según el jesuita padre Delgado. En caso de seísmos, los pilares bailan con su peso sin desmoronarse.⁴² Los vanos de las ventanas son altos y anchos para aguantar el fuerte viento del clima tropical. Y curiosamente, recuerdan a las ventanas chinas y

⁴² Zialcita y Tinio (1980) exploran, a partir de documentos de la época, los orígenes de la casa filipina durante el siglo XVII.

japonesas, al cerrarse con porticones en forma de damero, aunque en Filipinas éstos no se tapan con papel de arroz sino que van injertados con láminas de concha plana, el *capiz* (*Placuna placenta*). Se logra el mismo efecto: una luz filtrada y dulce.

Una vez a la mesa, la comida es el fruto de la gran variedad de influencias culturales, como el *pansit luglug*, uno de los platos más típicos de las fiestas manileñas.⁴³ En él, la idea de usar tallarines vino de China, pero el hecho de guisarlos en aceite, con mucha cebolla y ajo, parece una concesión al gusto español. Gracias al entorno acuático, se añaden camarones y el *patis* (un jugo de pescado fermentado típico del Sureste Asiático), para luego rociarlo con salsa de soja procedente de China y Japón. A diferencia del resto de Asia Oriental, los tallarines de Filipinas son anaranjados y más festivos, en parte debido al achiote mexicano que colorea varias de sus recetas. El mar vuelve a aparecer en los pulpos y las ostras, que se mezclan con trocitos de jamón y verduras. La meseta castellana, famosa por sus asados, se saborea en forma de chicharrón, espolvoreado por encima para rematar el plato.

Charlemos ahora con los miembros de la familia en tagalo, el idioma más hablado en la región de Manila. La mayoría de sus palabras son austronesias, aunque también se oyen voces españoles, chinas e incluso nahuatl (de México). Los términos usados en el entorno familiar así lo atestiguan: llamamos *nanay* a la madre (cuando «nana» es una palabra española para referirse a una anciana o a la madre), y *tatay* al padre (siendo «tata» un americanismo frecuente en México). Sin embargo, en Filipinas también se usan las palabras españolas «papá» y «mamá», y las inglesas *daddy* y *mommy*. Del mismo modo, los padres designan a sus hijos con la palabra autóctona *anak* (presente en casi todas las islas del Sureste Asiático) o con los términos españoles «hijo» e «hija». Entre hermanos, el hermano menor llama *kuya* al hermano mayor y *ate* a la hermana mayor, ambas palabras procedentes del hokkien. Y es común el uso de las palabras españolas «tío» y «tía». Más que el beso, costumbre introducida por los españoles, los filipinos muestran el respeto ante sus padres y ancianos con un gesto autóctono con nombre español, la «mano», que toman del otro para acercarse a la frente.

CONCLUSIÓN

El comercio del Galeón de Manila tuvo lo que el sociólogo Robert

⁴³ Sta. María (2006) describe la popularidad de la comida china en Filipinas durante la época colonial. Desgraciadamente, limita su análisis al siglo XIX, por tener más referencias.

Merton llamaría «consecuencias imprevistas». Una de ellas fue la formación de una nueva cultura en la extensión más lejana del Imperio español: Filipinas. Se consolidaron las diferentes etnias y entidades políticas de las Islas bajo una sola potencia, la monarquía española, representada por el capitán general y la religión católica. Durante doscientos cincuenta años, el comercio de la nao no sólo importó y exportó productos, sino también personas, modas, estilos y mentalidades. Las muy variadas influencias de Asia, América y Europa se conjugaron en una nueva cultura, gracias al universalismo católico, el reconocimiento oficial de los matrimonios mixtos, y una vida social que toleraba el trato entre las distintas etnias. El resultado es la actual cultura filipina, tantas veces menospreciada por muchos extranjeros y filipinos, por no ser típicamente «asiática», como si fuera un defecto metafísico. Pero olvidan su cuna: el barco que unió varios continentes.

III

LA INFLUENCIA DEL GALEÓN DE MANILA
SOBRE LA DINASTÍA MING

A cargo de Han Qi, profesor de la Universidad Nankai de Tianjin

El tráfico derivado del Galeón de Manila ejerció una importante influencia sobre la economía y el desarrollo social de finales de la dinastía Ming. Así lo demuestran las abundantes investigaciones realizadas por prestigiosos historiadores, dentro y fuera de China: académicos chinos tales como He Bingdi, Quan Hansheng, Liang Fangzhong, Peng Xinwei, Huang Renyu, Zhang Kai y Wanming,¹ pero también investigadores extranjeros de la talla de Momose Hiromu, Schurz, Boxer, Atwell, Flynn, Giráldez, Takeshi Hamashita, Pomeranz, Frank,²

¹ Sus obras más representativas son: He Bingdi, *The Ladder of Success in Imperial China: Aspects of Social Mobility, 1368-1911* (何炳棣的《帝制中国的成功阶梯: 社会的流动性, 1368-1911》, 约翰威利父子出版公司 1962 版) John Wiley & Sons Ltd., 1962; Quan Hansheng, *Historia de la economía china*, The Chinese University Press, 1972 (全汉升《中国经济史论丛》, 香港中文大学新亚书院、新亚研究所, 1972 年版); *Historia de la economía de la China moderna*, Zhonghua Book Company, 2011 (全汉升《中国近代经济史论丛》, 中华书局 2011 年版); Liang Fangzhong, *Historia de la economía de Liang Fangzhong*, Zhonghua Book Company, 1989 (梁方仲的《梁方仲经济史论文集》, 中华书局 1989 年版); Peng Xinwei, *Historia de la moneda china*, Shanghai People's Publishing House, 1988 (彭信威的《中国货币史》, 上海人民出版社 1988 年版); Huang Renru, *Taxation and Governmental Finance in Sixteenth-Century Ming China*, SDX Joint Publishing Company, 2001 (黄仁宇的《十六世纪明代中国之财政与税收》, 三联书店 2001 年版); Zhang Kai, *Historia de las relaciones sino-españolas*, Daxiang Press, 2003 (existe traducción al castellano) (张凯的《中国与西班牙关系史》, 大象出版社 2003 年版); Wan Ming, *El cambio social a finales de los Ming: Cuestión e investigación*, Commercial Press, 2005 (万明主编的《晚明社会变迁: 问题与研究》商务印书馆 2005 年版).

² Momose Hiromu, *Mindai no ginsan to gaikoku gin ni tsuite*. Seiky gakus 19: pp. 90-147, 1935; Schurz, William Lytle, *The Manila Galleon*, Nueva York, 1959; Boxer, C. R., *Plata es sangre: Sidelights on the drain of Spanish-American silver in the Far East, 1550-1700*, Philippine Studies, vol. XVIII, n.º III, 1970; Atwell, William S., *International bullion flows and the Chinese economy, circa 1530-1650, Past and Present*, vol. 95, 1982; Flynn, Dennis O., y Giráldez, Arturo, *China and the Manila Galleons; In Japanese Industrialization and the Asian Economy*, ed. de A. J.H. Latham y Heita Kawakatsu, Londres, 1994; Takeshi Hamashita, *La economía de China, este de Asia y el globo: perspectiva regional e histórica*, Social Sciences Academic Press, 2009; Pomeranz, *La gran divergencia*, versión china, Jiangsu People's Publishing House, 2003;

etcétera. La traducción al chino de la gran obra de Frank³ despertó tal interés en el circuito académico chino, que esta última década ha dado sus frutos. Basándose en el aprendizaje de esas lecturas, el autor propone una reflexión general sobre el Galeón de Manila.

LAS POLÍTICAS DEL COMERCIO EXTERIOR DE LA DINASTÍA MING

Durante el reinado Ming, las políticas de comercio exterior vivieron dos fases: una primera, entre 1368 y 1567, marcada por el comercio tributario y las prohibiciones marítimas; y una segunda etapa, a partir de 1567, en que se levantaron parcialmente dichas restricciones, así como la prohibición de tratar con Japón, antes de abrir, entre 1567 y 1644, los negocios con los portugueses y españoles en Macao. El tráfico del Galeón de Manila no tardaría en comenzar.

Las políticas exteriores a principios de la dinastía Ming

En 1368, Zhu Yuanzhang fundó la dinastía Ming en una China civil y económicamente arruinada, tras el caos social de finales del reinado Yuan, cuando se interrumpieron las relaciones con los países de ultramar. En dichas circunstancias, la primera misión de los Ming fue recuperar la economía y la estabilidad social en el interior del país, mientras se aplicaban políticas moderadas en las relaciones con los países extranjeros. Por un lado, el primer emperador Zhu Yuanzhang diseñó el comercio tributario para atraer a los países extranjeros, y por el otro aplicó con rigidez las prohibiciones marítimas, con el ánimo de evitar que se repitieran los disturbios sucedidos a comienzos de la dinastía, cuando los seguidores de Zhang Shicheng y Fang Guozhen se confabularon con los japoneses, provocando tumultos en la costa. Desde entonces, las prohibiciones marítimas se convirtieron en una política estereotipada que era aplicada a veces con firmeza, y otras veces con mayor flexibilidad.

1. El comercio tributario

Frank, Andre Gunder, *Reorient, Global Economy in the Asian Age*, University of California, 1998.

³ La traducción al chino de la obra de Frank fue publicada en 2000 bajo el título 《白银资本——重视经济全球化中的东方》，y traducción de Liu Beicheng (刘北成), en Central Compilation & Translation Press. La obra desafía el tradicional centralismo europeo y propone una nueva perspectiva sobre la historia mundial moderna, llegando a considerar que, antes del siglo XIX, China fue el verdadero centro económico mundial.

El comercio entre la dinastía Ming y los países extranjeros se dividió en dos tipos: el llamado «comercio tributario» (el intercambio de mercancías traídas por los delegados de la corte china a cambio de regalos de alto valor), y el «comercio con la delegación» (cuando los delegados vendían mercancías privadamente). La corte trató las mercancías privadas de dos formas distintas: una parte la compró ella misma a precio más alto que el del mercado (hasta veinte veces más), y permitió que el resto se negociara en lugares rígidamente determinados por los Ming: el Shibosi y el Huitongguan.

El Shibosi era el departamento que se encargaba de examinar las delegaciones extranjeras. Al llegar a China, allí eran recibidas antes de ser revisados sus permisos de comercio para evitar la falsificación de comerciantes privados. Después se comprobaban las mercancías para elegir los productos de mejor calidad, que serían enviados a la capital. El resto se vendía en el Shibosi, cuya sede inicial, Taicang, fue pronto trasladada a Zhejiang (Ningbo), Fujian (de Quanzhou a Fuzhou), Guangzhou, etcétera. De todas las ellas, sólo Guangzhou logró mantenerse estable.

El Huitongguan fue un departamento subordinado al Ministerio de Ritos, encargado de acoger a las delegaciones extranjeras, solucionar sus asuntos cotidianos, conceder regalos y organizar el comercio, es decir, el lugar donde recibir a los emisarios. Estos últimos, tras recoger los regalos de la corte, disponían de tres a cinco días para hacer negocios en el mismo Huitongguan, bajo fuertes medidas restrictivas que garantizaran la estabilidad: no vender mercancías prohibidas, no hacer negocios clandestinos y no encargar compras ni ventas a terceras personas.

El comercio tributario tenía un fuerte carácter político, que se manifestaba claramente en los tres Shibosi de Quanzhou (Laiyuan), Ningbo (Anyuan) y Guangzhou (Huaiyuan), cuyo objetivo era atraer políticamente a los países extranjeros. Así que no se desarrollaron las relaciones entre los comerciantes privados. Atraídos por los abundantes regalos que recibían de la corte Ming, muchos países mandaron emisarios a China para ofrecer tributo y alabar sus virtudes, provocando una prosperidad política sin precedentes. La expedición de Zheng He promovería este comercio tributario.

2. Las expediciones de Zheng He

El 11 de julio de 1405, en el tercer año de su mandato, el emperador Yongle encargó al eunuco Zheng He la realización de una primera expedición —compuesta por doscientas cuarenta naves y veintisiete mil

cuatrocientos tripulantes. Con ella visitaría más de treinta países en el Pacífico oeste y el Índico, profundizando las relaciones entre la dinastía Ming con el Sureste Asiático y el este de África. Las llamadas «expediciones de Zheng He» llegaron a Java, Sumatra, Sulú, Pahang, Camboya, Malaca (Malasia), Guri (India), Siam (Tailandia), Bengala, Adén, Arabia Saudí, el Sultanato de Omán, Ormuz, Mogadiscio y otros países, incluso al este de África, el Mar Rojo y La Meca. Durante veintiocho años, hasta 1433, Zheng He emprendió un total de siete expediciones, que siempre partían del puerto de Liujia, en Suzhou, antes de morir en Guri (la India), a la vuelta del último viaje. Llegó a pilotar un gran buque de 133,2 metros de largo y 54 de ancho, que transportaba cuatro mil toneladas de carga.⁴

El principal objetivo de las expediciones de Zheng He fue propiciar que los países extranjeros admitieran e incluso se sometieran a la soberanía de los Ming, mediante los tributos ofrecidos por sus comitivas. A la vuelta de la quinta expedición, en 1418, acudieron emisarios de diecisiete países. En 1423, mil doscientos delegados procedentes de dieciséis países llegaron, con abundantes mercancías, dispuestos a rendir tributo.⁵ Según documentos de la época, tres reyes extranjeros murieron y fueron enterrados en China durante el reinado de Yongle.⁶

Las expediciones de Zheng He lograron mostrar la prosperidad de la dinastía Ming, estrechar relaciones con otros países, transmitir la cultura china en el exterior y promover el intercambio entre Oriente y Occidente. Pero también tuvo efectos negativos, pues, al priorizar la política sobre la economía, obvió las necesidades del mercantilismo y se centró en establecer la soberanía de la propia dinastía sobre los países extranjeros. La expedición constaba de naves reales (pagadas por la corte, en lugar de la habitual financiación privada), y fue realizada según el sistema del comercio tributario: además de conceder multitud de regalos, compraba las mercancías a un precio astronómico y vendía los productos chinos a un importe muy ajustado. Este tipo de comercio, ajeno al principio del cambio o equivalencia, no quiso lucrarse ni controló los costes. Como resultado, las siete expediciones de Zheng He causaron tal agujero al país y al pueblo, que debieron terminarse con el declive de la dinastía Ming.

⁴ Zhang Jian, *Análisis de la carga de las naves de la expedición de Zheng He a través de los vestigios arqueológicos*, *Arqueología China*, n.º 4, 2005 (张箭: 《从考古文物实验辨析郑和宝船的吨位》, 《华夏考古》, 2005年第4期).

⁵ *Registro verdadero del emperador Taizong*, vol. 127 (《明太宗实录》卷一二七).

⁶ El rey de Sulú (en Filipinas), el de Borneo (isla Kalimantan) y el de Mindannao (también en Filipinas).

3. Las prohibiciones marítimas

Si bien, por un lado, los Ming intentaron atraer al máximo de países extranjeros, por el otro aplicaron unas férreas prohibiciones marítimas, pensadas para restringir e incluso eliminar el comercio marítimo privado. En consecuencia, los barcos chinos oficiales estaban autorizados a salir a ultramar, y las naves extranjeras oficiales podían traer mercancías a China, a través del Shibosi. Sin embargo, quedaba prohibido el comercio entre comerciantes o entidades privadas.

Los efectos de las restricciones marítimas y el comercio tributario terminaron cortando el tráfico privado: los habitantes de la costa china dejaron de poder ir al mar, se decretaron nuevos reglamentos que sancionaban a quienes llevaban ciertos productos al exterior, se prohibió fabricar bergantines en los arsenales privados, y se reemplazaron los tradicionales barcos con arboladuras por unas chalanas poco adaptadas a la navegación.

4. La relación con Japón y la piratería

A principios de la dinastía Ming, las costas chinas estaban permanentemente amenazadas por piratas japoneses. Incluso el emperador Zhu Yuanzhang no dejó de mandar delegaciones a Japón para recuperar la relación entre los dos países y resolver dicho problema. Durante el reinado de Yongle, se logró reestablecer el tráfico comercial: los Ming otorgaron permisos de comercio al Shogunato de Ashikaga, cuyos delegados ofrecieron tributo y realizaron negocios. Y, a cambio, el Shogunato de Ashikaga ayudaría activamente a evitar las incursiones de los piratas en las costas chinas, a través de numerosos arrestos.

Tras el reinado de Yongle, a medida que se fortalecía la defensa marítima y se estabilizaba la sociedad china, las prohibiciones se relajaron. Pero, a mediados de la dinastía Ming, los piratas japoneses volvieron a la carga. En 1523, una discusión sobre la calidad de las delegaciones japonesas de Ouchi y de Hosokawa, culminó en una nueva crisis del comercio tributario entre China y Japón. Algunos funcionarios chinos, viendo que los piratas operaban desde el Shibosi, sugirieron cancelar todo intercambio y volver a aplicar las prohibiciones marítimas. La reacción del gobierno Ming fue cerrar el Shibosi de Ningbo, suspendiendo el comercio tributario con Japón, bloqueando los puertos chinos, destruyendo las naves e interrumpiendo el tráfico marítimo para erradicar el abastecimiento de los piratas. Quienes burlaran dichas prohibiciones serían duramente sancionados. Sin embargo, la suspensión

oficial del comercio tributario favoreció el contrabando marítimo, pues el comercio buscaba una salida para el suministro.

En Japón había una gran demanda de mercancías chinas, que generaban grandes ganancias: el precio de la seda cruda, por ejemplo, al llegar a Japón se multiplicaba por diez. De ahí que, en las costas, los comerciantes chinos recurrieran activamente al contrabando. En Zhejiang y Fujian, los grandes mercaderes se arriesgaron a tratar con los japoneses, burlando las prohibiciones de la corte y formando redes de contrabando marítimo, entre los cuales se contaban Wang Zhi, Xu Hai y otros piratas. Atracaban en las provincias litorales, empeorando día a día la situación.

En 1549, cumpliendo la orden del emperador Jiajing, Zhu Wan arrestó a más de noventa piratas y colaboradores, que fueron ejecutados públicamente. Seis años después, en 1555, Qi Jiguang se trasladó de Shandong a Zhejiang para colaborar con Yu Dayou en la reducción de los piratas. Tras años de lucha, en 1566 logró extinguirlos.

Las políticas del comercio exterior a finales de la dinastía Ming

A finales de su reinado, el gobierno Ming levantó las prohibiciones marítimas en algunas zonas de China, permitiendo el comercio con los portugueses y españoles en Macao. Pero el contacto con Japón seguía vedado.

1. El fin de las prohibiciones marítimas

Tras años intentando reducir a los piratas, algunos funcionarios chinos comprendieron que las prohibiciones marítimas no servían para restringir el comercio marítimo privado, ni evitar las incursiones de los piratas. En realidad, aumentaban el peligro al forzar a los habitantes del litoral chino a hacer contrabando armado (convirtiéndose en colaboradores de los piratas). Así fue como, paulatinamente, el gobierno fue tomando conciencia de que era imposible limitar el comercio exterior en Fujian, cuyos habitantes vivían del mar.

El emperador Longqing se percató de que las prohibiciones marítimas convertían a los comerciantes en piratas, y, a la inversa, a los piratas en comerciantes. Y fue él quien, instaurado su reinado, decretó el levantamiento de las prohibiciones en Zhangzhou (Fujian). En 1567, el primer gobernador de Fujian, Xu Zemin, logró que la corte permitiera el

comercio marítimo,⁷ tras dos siglos de restricciones, e instaurara el puerto Yue de Zhangzhou (en Fujian) como el primer punto libre. Por supuesto, la apertura estaba condicionada: por ejemplo, los comerciantes no podían ir a Japón ni vender productos prohibidos, tales como el cobre, el hierro y el azufre de nitrato. Además, antes de hacerse a la mar, tenían que solicitar un permiso muy restringido. Por todo ello, si bien la apertura fue limitada, sí logró marcar una clara ruptura de las políticas marítimas de los Ming. Por fin el comercio exterior privado conseguía la legalidad, al tiempo que mejoraba el sistema tributario.

La evolución del sistema tributario aduanero vivió tres fases:⁸ la primera, antes de 1506, en que la aduana, en lugar de impuestos, aplicaba la compra a un alto precio por parte de las autoridades locales. La segunda, durante los reinados de los emperadores Zhengde y Jiangjing, en que se retenía una parte proporcional a las mercancías (en 1508, el cincuenta por ciento del género era entregado a la aduana, mientras en 1516, a petición de los propios funcionarios, este porcentaje se redujo al veinte por ciento). Y una tercera fase de mejora del sistema tributario, a partir de la apertura de 1567, en que los impuestos empezaron a pagarse en moneda. Además de cobrar el arancel de las mercancías importadas, los artículos exportados debían abonar un gravamen adicional para evitar que los comerciantes extranjeros disimularan la carga. Desde el quinto año del reinado de Longqing, empezó a exigirse un arancel según la carga de la nave.

2. La relación con Portugal

En 1510, los portugueses —conocidos, en los documentos de la dinastía Ming, como *fulangji*— ocuparon Goa, en la costa oeste de la India, y en 1511, Malaca, antes sometida a los Ming, impidiendo el paso de los barcos chinos. En 1517, Fernán Pérez de Andrade dirigió una expedición hasta la isla Tunmen, en la costa de Guangdong. Su delegado, Tomé Pires, se encontró en Pekín con el emperador, quien, al no conseguir acordar la devolución de Malaca, ordenó apresar al emisario en la capital. Entre 1521 y 1522, las batallas de Tunmen y Xicaowan atestiguan el fracaso de los portugueses contra la armada marítima china, en aguas del sureste de China. Ya en 1553, los portugueses pidieron posada bajo el pretexto de

⁷ Documentos sobre la sociedad de la China Ming, vol. 400 (《明经世文编》卷 400), Xu Fuyuan, *Levantamiento de las prohibiciones marítimas* (许孚远《疏通海禁疏》).

⁸ Chao Zhongchen, «La evolución del sistema tributario aduanero de los Ming», en el semanario *Dongyue*, n° 2, 2000 (晁中辰:《明代海关税制的演变》,《东岳论丛》,2000年第2期).

secar los productos tributarios mojados. El entonces segundo responsable de asuntos marítimos, Wang Bo, aceptó el soborno, concediéndoles el territorio de Macao.⁹ Tras su ocupación, los portugueses desarrollarían varias rutas marítimas comerciales entre Oriente y Occidente, facilitando además la entrada del catolicismo en China.

3. *La relación con España*

En abril de 1521, apoyada por el rey de España, la expedición de Magallanes llegó a la isla de Cebú, provocando el primer contacto entre España y Filipinas. Años más tarde, en 1565, Miguel López de Legazpi dirigió, en nombre de la Corona, otra expedición a la isla, abriendo el camino a la colonización española en Filipinas. No en vano, el 14 de agosto de 1569 Legazpi fue nombrado virrey de las Islas, y en 1571 los españoles conquistaron Manila.

El primer contacto entre españoles y chinos data de mayo de 1570, cuando, de camino a Luzón, las naves de Martín de Goiti, enviado por Legazpi, se toparon con dos barcos comerciales chinos. El subsiguiente enfrentamiento se zanjó con la muerte de veinte de los ochenta tripulantes chinos.¹⁰ Por aquel entonces, los españoles no preveían más complicaciones a su conquista de Filipinas, y además querían comerciar con China. Así, tras el enfrentamiento, liberaron a los comerciantes chinos, devolviéndoles uno de los barcos y los objetos necesarios para el viaje, con el fin de que siguieran acudiendo a las Islas.

Conquistado Cebú, Legazpi se percató de que, aparte de canela, no encontraba pimienta, clavo, cardamomo, jengibre y otras especias. En su carta al rey de 1569, escribe: «Deberíamos empezar el comercio con China, donde hay abundantes artesanías y especias, tales como seda, porcelana benjuí, almizcle».¹¹ Tras entrar en Manila, descubrió que la economía local no podría mantener el gobierno colonial. En cambio, los productos cotidianos que más usaban los nativos, de buena calidad y baratos, provenían de China. Pronto el gobierno tomó medidas para favorecer y estimular el comercio con los chinos.

El primer contacto oficial entre China y España data de 1575. En

⁹ Según otra fuente, los portugueses se instalaron en Macao en 1557. Véase Geoffrey Barraclough, *Breve historia mundial*, versión china, SDX Joint Publishing Company, 1983, p. 323.

¹⁰ Chen Taimin, *La relación chino-filipina y los chinos en Filipinas*, vol. 1, Yitong Publishing Company, 1961, p. 78 (陈台民: 《中美关系与菲律宾华侨》第一册, 以同出版社印行 1961 年版).

¹¹ Boxer, C. R., «The Manila Galleon: 1565-1815», en *History Today*, n.º 8, 1958, p. 340.

enero de 1574, Lin Feng, jefe de una red de contrabando que actuaba desde Raoping (Guangdong), se escapó a Filipinas, buscando conquistar y refugiarse en Manila. Pero los españoles lograron sitiario en Pangasinán. En abril de 1575, Wang Wanggao, jefe del ejército de Chaozhou, dirigió un destacamento a Pangasinán, tras los pasos de Lin Feng, donde fue bien recibido por el virrey Guido De Lavezaris. Las dos partes llegaron a un acuerdo: los españoles ayudarían a capturar a Lin Feng, y Wang Wanggao llevaría un mensajero español a Fujian para negociar varios aspectos de la misión religiosa y el comercio.¹²

El 3 de julio de 1575, los sacerdotes Martín de Rada y Gerónimo Martín, acompañados de dos soldados, llegaron a Fujian con Wang Wanggao. Volvieron el 14 de septiembre, tras dos meses y nueve días, sin cumplir su doble objetivo: conseguir el derecho de evangelizar en China y solicitar un enclave en sus costas para abrir el comercio, tal como antes hicieran los portugueses. Sin embargo, los Ming seguían aplicando el comercio tributario con los países extranjeros, y tampoco ayudaba que dichos mensajeros hubieran sido enviados por el virrey español en Filipinas, en lugar del rey español.¹³ Paralelamente, los funcionarios chinos, desconfiando de los españoles, decidieron negociar una vez capturado Lin Feng. A la vuelta de Rada y los suyos a Filipinas, se informó de que el célebre contrabandista había terminado el asedio.

Tras el fracaso de la conquista de Lin Feng y el de los mensajeros de Rada, el nuevo virrey, Francisco de Sande, aconsejó al rey de España iniciar la conquista de China, aduciendo: «Es justo vernos con este país en la batalla». Sugirió invadirlo con cuatro o seis mil soldados armados con lanzas, fusiles, barcos, cañones y pólvora. «Con dos o tres mil soldados ya podremos ocupar las provincias que queremos, y desde allí conquistaremos todo el país». Confiaba en que sus habitantes, quienes sufrían la opresión del gobierno, se levantarían y se aliarían con los españoles.¹⁴ Pero el rey Felipe II desautorizó la propuesta de Sande de cooperar con Japón, debido a que España, inmersa en sus propias pugnas, estaba enredada en otros conflictos europeos.

En 1580, España y Portugal se integraron en un solo país, animando el entusiasmo por la expansión en ultramar. Seis años más tarde, en abril de 1586, los responsables españoles de política, economía y defensa militar en Filipinas, conjuntamente con los representantes del pueblo, propusieron una carta de petición al rey, en cuyo décimo capítulo se

¹² Mendoza, *Historia del Imperio chino*, traducción de He Gaoji, Zhonghua Book Company, 1998, pp. 175-178.

¹³ *Ibid.*, pp. 44-45.

¹⁴ Chen Taimin, *op.cit.*, vol. 1, pp. 132-134.

presentaba el plan de conquista de China. Sus once cláusulas y noventa y siete artículos analizaban en detalle la situación general de China, y las condiciones e intereses de la conquista, así como los pasos concretos a dar. Los cuarenta y nueve hombres presentes en la reunión firmaron la carta, conocida como el famoso Plan de Conquista de China, antes de encargarle al jesuita Sánchez que la entregara a Felipe II.¹⁵ Sin embargo, el rey tenía otras prioridades, que culminarían, en 1588, con la derrota de la Armada Invencible a manos inglesas, rompiendo la hegemonía española en el mar. El rey, tras el drástico giro de su dominio en Europa, cambió su política hacia China, más aún cuando acababa de ser amenazado por el gobierno japonés de Toyotomi Hideyoshi. Como resultado, decidió concentrarse en la colonización de Filipinas y en atraer a los comerciantes chinos para que contrataran en Manila.

EL TRÁFICO DEL GALEÓN DE MANILA

En 1573 comenzó el tráfico del Galeón de Manila, la ruta comercial que, navegando por el este del océano Pacífico, llegaría hasta España con una gran variedad de mercancías, sobre todo seda y plata.

Los inicios del comercio

Hoy se sigue debatiendo sobre la fecha de inicio del Galeón de Manila. Según el punto de vista, los expertos llegan a distintas conclusiones. En la introducción de *El Galeón de Manila*, Schurz afirma que el primer galeón zarpó en 1565 y el último volvió en 1815,¹⁶ y, por tanto, el comercio se prolongó durante doscientos cincuenta años. Recordemos, sin embargo, que Legazpi ocupó Cebú en abril de ese mismo año, 1565, de modo que el tráfico no pudo empezar entonces, cuando los españoles todavía no habían conquistado Manila. La nao *San Pablo*, que regresó a México, tan sólo llevaba canela de Cebú, pero ninguna mercancía china. Así que aún no se puede hablar del inicio del comercio con China.

Asimismo, el año 1565 marca el descubrimiento, por parte del agustino Andrés de Urdaneta, de una nueva ruta marítima en el norte del Pacífico, que permitiría navegar de oeste a este. En junio de ese mismo año, la nave *San Pablo*, dirigida por Urdaneta, salió de Filipinas, llegó al Golfo de Leyte, siguiendo el monzón, y pasó entre Masbate y Samar, para

¹⁵ *Ibid.*, pp. 156 y 163-188.

¹⁶ William L. Schurz, *The Manila Galleon*, E. P. Dutton & Co., Nueva York, 1959, p. 15.

luego adentrarse en el Pacífico por el estrecho San Bernardino. Tras navegar hacia el norte llegó a las latitudes 37° y 39°, desde donde se dirigió hacia las costas de América del Norte, para, una vez allí, virar hacia el sur y atracar en el puerto de Acapulco el 8 de octubre de ese año. Durante tan ardua navegación, que duró ciento veintinueve días, murieron diecinueve marineros, cuyo sacrificio al menos sirvió para abrir la ruta marítima de Filipinas a México,¹⁷ aprovechando, entre Japón y América, la corriente de Kuroshio. Tras varias navegaciones, los galeones modificaron la ruta hacia las latitudes 40° y 42°, que aprovechaban mejor la corriente. Los barcos zarpaban entre mediados de junio y mediados de julio, y el trayecto duraba medio año. En cuanto a la vuelta de Acapulco a Filipinas, salían entre mediados de febrero y finales de marzo del año siguiente, y se adentraban en un viaje transpacífico de tres meses: navegando hacia el sur (entre las latitudes 10° y 13° norte) y pasando por la isla de Guam, llegaban a Manila.

Algunos expertos sostienen que el comercio del Galeón empezó en 1571,¹⁸ aduciendo que ese año los españoles culminaron la conquista filipina con la ocupación de Manila, pronto convertida en la capital de las Islas y el único puerto que se comunicaba con América. En mi opinión, a pesar de que la toma de Manila supuso la fundación de la colonia española en Filipinas, el gobierno español prohibió el comercio directo entre las colonias americanas y los países extranjeros. Este mandato ralentizó el contacto entre China y América, cuyo comercio tan sólo era viable a través de la mediación de Filipinas. De hecho, Manila tardó años en transformarse en punto de transbordo.

Una tercera hipótesis afirma que el comercio del Galeón se inició en 1573, cuando dos grandes naos salieron del puerto de Manila hacia Acapulco.¹⁹ En 1567, la dinastía Ming levantaba las prohibiciones marítimas, favoreciendo la libertad de contratación de los comerciantes chinos en ultramar, y, en consecuencia, la paulatina llegada de barcos chinos a Filipinas. En 1570, los colonos españoles y los comerciantes chinos contactaron por vez primera, si bien no fue hasta 1572 cuando los navíos chinos entregaron las primeras muestras de seda, tejidos y

¹⁷ Sha Ding *et al.*, *Breve historia de la relación entre China y América Latina*, Henan People's Publishing Company, 1986, p. 47 (沙丁等: 《中国和拉丁美洲关系简史》, 河南人民出版社, 1986年版).

¹⁸ Liu Wenlong, «El comercio del Galeón de Manila: la ruta transpacífica de la seda», en el *Periódico de la Universidad de Fudan*, n.º 5, 1994 (刘文龙: 《马尼拉帆船贸易——太平洋丝绸之路》, 《复旦学报》, 1994年第5期).

¹⁹ He Fangchuan, *El Pacífico emergente*, Peking University Press, p. 88 (何芳川: 《崛起的太平洋》, 北京大学出版社, 1991年版, 第88页).

porcelana a las autoridades filipinas. Al año siguiente, las dos partes acordaron que los comerciantes chinos empezaran a proveer mercancías a México. Así, el 1 de julio de 1573, dos galeones cargados de mercancías chinas zarpaban de Manila hacia América; en ellos iban, entre otros géneros, setecientas doce piezas de sedas, once mil trescientos tejidos y veintidós mil trescientas porcelanas. En noviembre, tras cinco meses de travesía, los dos barcos llegaban a Acapulco.²⁰ Sin embargo, coincido con el profesor Lin Beidian al afirmar que entre el descubrimiento de la ruta transpacífica y el inicio del comercio del Galeón de Manila²¹ mediaron ocho largos años. Por tanto, el verdadero tráfico data de 1573, con la llegada del primer galeón cargado de mercancías chinas a Acapulco.

La ruta transpacífica del Galeón

En 1567, el gobierno Ming levantó las prohibiciones marítimas en el puerto Yue de Zhangzhou (Fujian), facilitando que los comerciantes privados solicitaran un permiso y pagaran un impuesto para poder contratar en ultramar, acrecentando así la fama internacional de su embarcadero. La elección de dicho puerto residía en la amplia tradición local marítima y la costumbre de que los barcos salieran desde allí.

Eliminadas las restricciones, el comercio privado de ultramar se desarrolló rápidamente. El principal destino, las cercanas Filipinas, era avalado por el descubrimiento de los españoles del tráfico entre Manila y Acapulco, alentando el cambio de plata americana por mercancías chinas. Así, atraídas por la plata, las naos chinas afluyeron a Manila.

Grandes cargamentos de mercancías llegaban a Manila a través del puerto Yue, para luego navegar hacia Acapulco en los galeones transpacíficos. En Acapulco, donde se celebraba una importante feria, los comerciantes compraban los productos, para luego venderlos desde la Ciudad de México hasta el interior del virreinato español. Una parte viajaba hacia el sur de América, y otra desde Veracruz hacia el Caribe, España y otros países europeos, cruzando el Atlántico. Así es como se estableció una ruta comercial que comunicaba dos océanos y tres continentes: China (puerto Yue) – Filipinas (Manila) – México

²⁰ Blair, E. H., y Robertson, J. A., *The Philippine Islands, 1493-1898*, ed. de 1903-1907, vol. 3, pp. 75-76.

²¹ Lin Beidian, «Transpacífico. El intercambio cultural entre China y América Latina», en He Fangchuan, *Historia del intercambio cultural entre China y el exterior*, International Culture Publishing Company, 2008, p. 950 (林被甸: 《跨越太平洋——中国与拉丁美洲的文化交流》, 载何芳川主编: 《中外文化交流史》, 国际文化出版公司 2008 年版, 第 950 页).

(Acapulco-Veracruz) – España (Sevilla).

El tramo entre Manila, principal punto de transbordo desde los inicios del Galeón, y China estaba controlado por los comerciantes chinos. Mientras tanto, con el fin de monopolizar la ruta, los españoles fueron paulatinamente prohibiendo la participación de otras colonias suyas en América, excluyendo México, al tiempo que intentaban ocupar varios enclaves en las costas chinas.²² En 1626, consiguieron instalarse en Jilong y Danshui (en Taiwan), pero la presencia de piratas, y las restricciones de las autoridades de Fujian, les impidió mantener los puertos. Dieciséis años más tarde, en 1642, los españoles fueron expulsados por los holandeses.²³

La intervención de los portugueses en el comercio del Galeón data de 1580, paralela a la integración de España y Portugal en un mismo país. A principios del siglo XVI, habían descubrieron la ruta en el oeste del Pacífico (que comunicaba Lisboa, Guam, Malaca y Macao), y en la década de 1540 ya empezaron a vender mercancías chinas en Japón. A pesar de levantar las prohibiciones marítimas, la dinastía Ming continuó rechazando el comercio con Japón, permitiendo que los portugueses siguieran mediando entre los comerciantes chinos y japoneses. El eje de la ruta establecida por los portugueses era Macao, y se extendía, al oeste, hasta Lisboa, y, al este, hasta Nagasaki. Durante los sesenta años de unión dinástica entre España y Portugal, las colonias portuguesas pudieron comerciar libremente con las españolas, que no gozaban del mismo derecho. A cambio de perder la Corona, los portugueses habían conseguido mayores facilidades comerciales, y, en consecuencia, pudieron establecer el libre trato entre Macao y Manila.

El comercio marítimo por el océano Pacífico marcó el inicio del tráfico internacional con China como epicentro. Desde 1571, la colonia española de Manila y la colonia portuguesa de Macao se enfrentaron en el sur del mar de China, donde la confluencia de la expansión europea generó una nueva ruta marítima.²⁴ Los españoles establecieron una nueva ruta comercial hacia el este, mientras los portugueses habían logrado

²² En el decreto del 14 de abril de 1579, la Corona española reconoció el derecho de participación directa en el comercio del Galeón de Nueva España, Perú, Guatemala y España. Sin embargo, para monopolizar el tráfico, el gobierno central dictó un decreto en 1591, según el cual se limitaba este derecho a España. En 1593, 1595 y 1604 se dictaron decretos similares. Véase Schurz, *The Manila Galleon*, pp. 366-367.

²³ Xu Xiaowang, «La ocupación española en Jilong y Danshui a finales de la dinastía Ming y el comercio con China», en *Revista del análisis sobre Taiwan*, n.º 2, 2012 (徐晓望:《明末西班牙人占据台湾鸡笼、淡水时期与大陆的贸易》,《台湾研究集刊》,2012年第2期).

²⁴ Hudson, *Europa y China*, traducción de Wang Zunzhong et al., Zhonghua Book Company, pp. 211-212.

consolidar la tradicional ruta comercial hacia el oeste: los barcos conocían el océano, los puertos estaban rodeados de ciudades prósperas, tenían una extensa red comercial y un comercio duradero (centrado en Malaca). Contaban, pues, con mejores condiciones naturales, culturales y sociales para activar el comercio. Por el contrario, los españoles, por el contrario, debieron enfrentarse al inmenso océano Atlántico, a un nuevo y desconocido continente, y al Pacífico. En comparación con los portugueses, tuvieron que superar muchos más obstáculos, dedicando grandes esfuerzos en el Pacífico. Por todo ello, el tráfico de los portugueses sería más importante.²⁵

La carga del Galeón de Manila

Las mercancías más frecuentes eran, entre otras, la seda cruda, las piezas confeccionadas de seda, los tejidos de algodón, los productos agrícolas, la artesanía, el metal y las joyas.²⁶ A través de México, la mayoría de productos eran vendidos en Suramérica y España. Paralelamente, la plata mexicana llegaba a China por Filipinas, junto con otros productos americanos, como el boniato, el maíz, la patata, el maní o el tabaco. La enorme distancia que separaba China de América impedía transportar objetos de gran volumen y peso; de ahí la acogida de la plata mexicana —un producto de alto valor y pequeño volumen, muy demandado en el mercado chino— y la seda china, que representaron la esencia de ese tráfico (también llamado «comercio de seda y plata»). La carga del Galeón varió con el paso del tiempo. En 1593, la Corona española impuso que no superara las trescientas toneladas, cuando, antes de 1614, había alcanzado las mil toneladas, y a finales del siglo XVIII, las dos mil toneladas.²⁷

¿Cuánta plata entró en China con el Galeón de Manila? Según Liang Fangzhong, experto en historia económica, en China faltan registros oficiales sobre la cantidad exacta; lo mismo sucede, después de la conquista española de Manila, con los documentos extranjeros: los pocos

²⁵ *Ibid.*, p. 180.

²⁶ Según la investigación de Qian Jiang, entre las mercancías que se vendían en Luzón había cuarenta y cuatro tipos de tejidos, treinta y dos clases de comida, treinta tipos de objetos cotidianos, once de productos agrícolas, nueve de aves y animales, catorce de objetos lujosos, once de dispositivos militares... Un total de ciento cincuenta y un tipos de objetos variados, que fueron vendidos en México. Véase Qian Jiang, «El desarrollo del comercio entre China y Luzón, y el cálculo del volumen», en *Investigación sobre la historia socioeconómica de China*, n.º 3, 1986 (见钱江:《1570—1760 年中国和吕宋贸易的发展及贸易额的估算》, 载《中国社会经济史研究》1986 年第 3 期).

²⁷ Sha Ding et al., *Breve historia de la relación entre China y América Latina*, p. 78.

que se conservan no ofrecen una cifra concreta.²⁸ Según las fuentes y las medidas de cálculo, los académicos han llegado a distintas conclusiones. La investigación de Liang Fangzhong señala que, durante los setenta y un años que median entre 1573 y 1644, un total de veintiún millones trescientos mil pesos de plata (trescientos mil anuales) entraron en China.²⁹ En realidad, el flujo anual varió de los centenares de miles de pesos al millón de pesos de finales del siglo XVI y los dos millones del siglo XVII. Peng Xinwei, experto en historia de la moneda, ha calculado que, entre 1571, cuando el puerto de Manila empezó a funcionar, y el final de la dinastía Ming, en 1644, más de sesenta millones de pesos de plata entraron en China.³⁰ Por su parte, Quan Hansheng, autor de varios libros sobre la entrada de plata americana en China, coincide con De Comyn al afirmar que, en los doscientos cincuenta años que separan 1571 y 1821, se transportaron unos cuatrocientos millones de pesos de plata de América a Manila, la mitad de los cuales fueron a China.³¹ Sin embargo, a la hora de calcular dicha cantidad a finales de los Ming, Quan Hansheng se decanta por la hipótesis de George Bryan Souza, quien sostiene que, entre 1590 y 1644, unos ciento cincuenta y cuatro millones de pesos de plata americana llegaron a Filipinas,³² para terminar, en su mayoría, en China. A tenor de dichos resultados, el experto taiwanés Li Longsheng concluye que, a lo largo de la dinastía Ming, ciento veinticinco millones de pesos chinos de plata³³ fueron transportados de América a China. Pero este cálculo no ofrece validez científica. Si sabemos el número de naos que llegaron a Manila a finales de los Ming, y la cantidad de planta que había en cada una, obtendremos un resultado más ajustado. Según el registro sobre la llegada y la salida de galeones ofrecido por el doctor Wu Jiewei,³⁴ entre 1565 y 1644 viajaron de México a Manila unos ciento treinta y dos galeones. Pues bien: si el valor medio de cada galeón era de un millón cien mil pesos, fueron un total de 145,2 millones de pesos,³⁵ la

²⁸ Liang Fangzhong, *op cit.*, p. 172.

²⁹ *Ibid.*, p. 173.

³⁰ Peng Xinwei, *Historia de la moneda china*, Shanghai People's Publishing Company, 1965, p. 700 (彭信威: 《中国货币史》, 上海人民出版社, 1965 年版第 700 页).

³¹ Quan Hansheng (1972), p. 439; y Quan Hansheng (2011), p. 68.

³² Quan Hansheng (2001), p. 38.

³³ Li Longsheng (2005). Un peso chino equivale a 37,05 gramos.

³⁴ Wu Jiewei, *El comercio de Galeón y el intercambio cultural en el Pacífico*, Kunlun Publishing Company, 2012, pp. 296-312 (吴杰伟: 《大帆船贸易与跨太平洋文化交流》, 昆仑出版社, 2012 年版, 第 296-312 页).

³⁵ El valor de los galeones que comunicaban Manila y Acapulco solía superar el límite fijado por la Corona española. En 1596, la nao *San Felipe* zarpó de México con una carga de 1,25 millones de pesos. En 1600 y 1601, los dos galeones que naufragaron en su viaje de regreso, *San Gerónimo* y *San Tomás*, llevaron más de dos millones de plata. Véase Sha Ding, *Breve Historia*

mayoría de los cuales siguieron su camino hasta China.

¿Cuánta seda china entró en el mercado americano a través del Galeón de Manila? Tampoco tenemos un registro exacto. Pero según los documentos, antes de 1636, la lista de embarque de cada nave registró entre trescientas y quinientas cajas llenas de piezas de seda. En el galeón que, en 1636, zarpó hacia Acapulco, había más de mil cajas; otras veces se contaron hasta mil doscientas.³⁶ Cada caja pesaba doscientas cincuenta libras y contenía doscientas cincuenta piezas de satén, y setenta y dos de gasa. En 1701, un arzobispo de Manila afirmó que la seda cruda y las piezas de seda solían valer dos millones de pesos, aunque, en tiempos de prosperidad, la cifra podía alcanzar los cuatro millones.³⁷

En 1503, la sericultura fue transmitida a América a través de los españoles, y su producción fue aumentando hasta alcanzar las quince mil libras en 1541, cuando la metrópoli, a fin de proteger la industria española, decretó restringir la sericultura mexicana y prohibirla explícitamente en 1596, monopolizando así el suministro de seda en el mercado local. El precio de la seda china en el mercado mexicano, un tercio más económico, terminó provocando la decadencia de la sericultura española.

LA INFLUENCIA DEL COMERCIO DEL GALEÓN SOBRE LA DINASTÍA MING

Los productos americanos que participaron en el comercio del Galeón, como la plata y las especias, influyeron profundamente en la economía, la política y la cultura de la China del momento.³⁸

El cambio del sistema monetario de los Ming

El sistema monetario de la dinastía Ming se dividió en cuatro fases: 1) una anterior a 1374, en que se usaba la moneda de bronce; 2) una segunda etapa, entre 1374 y 1435, marcada por la difusión del papel moneda. En ella, el único billete legal era el billete general, cuya emisión no se basaba en el fondo de reserva, y había restricción sobre el valor de

de las relaciones entre China y América Latina, p. 79 (沙丁等: 《中国和拉丁美洲关系简史》, 第 79 页).

³⁶ Blair, E. H., y Robertson, J. A., *The Philippine Islands, 1493-1898*, ed. de Cleveland (1903-1907), vol. 27, pp. 269-270.

³⁷ Schurz, *op.cit.*, pp. 189-190.

³⁸ Algunas influencias mencionadas a continuación no son exclusivas del comercio del Galeón (como la entrada de plata exterior), pero sí están estrechamente relacionadas.

la emisión. El pueblo podía cambiar plata y oro por billetes, según una ratio previamente estipulada, pero no billetes por plata y oro. En principio, un billete valía mil monedas de bronce, o 37,05 gramos de plata, provocando una grave inflación; 3) una tercera fase, entre 1436 y 1522, en que se combinaba el uso de papel moneda, la moneda de bronce y la moneda de plata;³⁹ 4) y un periodo posterior al reinado del emperador Jiajing, a partir de 1567, en que el gobierno decretó la compatibilidad del papel moneda y la moneda de plata, que fue legalizada en el sistema monetario. Desde entonces, la plata se convirtió en la moneda principal, y el billete, en la complementaria.

En cuanto al sistema tributario, en 1436 varias provincias empezaron a pagar el impuesto del arroz en plata, la llamada «plata de flor de oro».⁴⁰ En 1581, Zhang Juzheng, el primer ministro de los Ming, presidió la revolución tributaria conocida como la Reforma del Látigo Único. Desde entonces, el impuesto de trabajo y el tributo en dinero se redujeron a uno que se pagaba en plata, de acuerdo con la superficie de tierra de cada contribuyente, lo que marcó la entrada en la fase de impuesto en efectivo. Con la generalización de dicha reforma, se determinó la prioridad de la plata en el sistema tributario del reinado Ming, extendiendo así su uso.

Sin embargo, la reducida producción interior de plata limitó el desarrollo de la economía, facilitando la entrada de plata exterior, que contribuyó a resolver la escasez en el mercado. Pero ¿qué papel jugó? Para responder a esta pregunta, es preciso calcular la proporción que ocupó la plata exterior en el volumen total de la dinastía Ming.

Según Li Longsheng, el reinado Ming absorbió un total de trescientos millones de pesos chinos en plata: ciento veinticinco millones procedentes de América, ciento setenta millones de origen japonés, y doscientos noventa y cinco millones locales. Durante las dinastías Tang, Song y Yuan, la producción interior de plata fue de trescientos setenta y siete millones y setecientos cincuenta mil pesos. La producción anual media en Ming fue de trescientos mil pesos y la producción total, de 83,1 millones. Por tanto, hasta finales de los Ming, en China se produjeron cuatrocientos sesenta millones de pesos chinos de plata. Así que la reserva de plata de entonces fue de setecientos cincuenta y cinco millones (cuatrocientos sesenta millones + doscientos noventa y cinco millones). La entrada de plata en los Ming ocupó un sesenta por ciento de la producción acumulada en las dinastías Tang, Song, Yuan y Ming, una

³⁹ Aunque a principios de los Ming se prohibió usar el oro o la plata, ésta no sólo no desapareció del mercado sino que poco a poco se adueñó del sistema monetario, convirtiéndose en la moneda dominante.

⁴⁰ La «plata de flor de oro» es la parte que se contribuye a la familia real y al ejército.

proporción no tan alta aparentemente. Pero Li Longsheng concluye que, teniendo en cuenta que esta parte de plata entró en China cien años después de la caída del reinado Ming, y que fue diez veces de la producción interior en el mismo periodo, es fácil imaginar las influencias que ejerció en China.⁴¹

El profesor Liu Guanglin, de Hong Kong, discrepa en el cálculo de la reserva de plata del gobierno Ming. Según su investigación, antes de 1200, la reserva en el territorio chino oscilaba entre los cien y ciento cincuenta millones de pesos chinos. Teniendo en cuenta la salida a Asia Central o el almacenaje durante las dinastías Song y Yuan, la entrada de plata exterior en los siglos XV y XVI tuvo que suponer una pequeña parte de la reserva de los Song. Su cálculo sobre la producción de plata interior en el reinado Ming difiere igualmente de la tesis de Li Longsheng, al afirmar que la producción anual no alcanzó los doscientos mil pesos, y que la producción total de los Ming osciló entre los quince y los veinticinco millones. Así, antes de la entrada masiva de plata exterior, la reserva interior de los Ming fue de cincuenta millones, y, por tanto, si el cálculo es correcto, el volumen de plata que entró a partir de 1580 equivale al total de la masa monetaria que China produjo desde la dinastía Song. De ahí difiere que, antes de 1580, la economía monetaria de la dinastía Ming fue reducida: sumando la plata y la moneda de bronce, se sacaron cien millones de pesos chinos. Y que, entre 1550 y 1650, la entrada de plata exterior llegó a doscientos millones, cuatro veces la reserva anterior de los Ming, y diez veces la producción interior durante dicho periodo. Aun sumando los cuarenta millones de cadenas de moneda de bronce que circularon en el siglo XVI, la entrada de doscientos millones de plata significó un aumento del doscientos por ciento en la reserva monetaria de los Ming. Por eso Liu Guanglin concluye diciendo: la entrada de plata exterior salvó la economía de mercado de los Ming.⁴²

De todo ello se deduce lo siguiente: primero, la entrada de plata exterior impulsó la reforma del sistema tributario chino.⁴³ La aplicación de la Reforma del Látego Único requería una importación masiva y constante de plata, razón por la cual se aprobó primero en Fujian y Zhejiang, provincias importadoras de plata.

⁴¹ Li Longsheng (2005).

⁴² Liu Guanglin, «Investigación sobre la moneda Ming, cálculo preliminar sobre el volumen y la estructura de la economía monetaria de los Ming», en *Investigación sobre historia de la economía china*, n.º 1, 2011 (刘光临:《明代通货问题研究——对明货币经济规模和结构的初步估计》,《中国经济史研究》2011年第1期).

⁴³ Aquí se refiere a toda la entrada de plata exterior durante el reinado Ming, incluida la plata japonesa y europea, pero, sobre todo, la procedente del Galeón de Manila.

Segundo, la entrada de exterior estimuló la reforma del sistema monetario chino. La plata se convirtió en la moneda principal, complementada por el papel moneda, lo que contribuyó a evitar la emisión excesiva de billete y la inflación.

Tercero, la moneda de plata pasó de tener forma de cinturón apretado a tener forma de barco: el *yuanbao*. Más adelante, cuando, a mediados de la dinastía Qing, el gobierno y las entidades privadas acuñaron monedas de plata a imitación de las del extranjero, la cultura monetaria china fue perdiendo su idiosincrasia. El experto Peng Xinwei añade que en la historia de la humanidad han existido dos culturas monetarias independientes: la moneda occidental, creada por la civilización griega (y basada en el oro y la plata), sin agujero en el centro pero sí imágenes de animales y plantas en las dos caras; y la moneda oriental (basada en el bronce y el hierro), con un agujero cuadrado en el centro, en lugar de redondo, y caracteres en las dos caras. Los especialistas dudan que las monedas con imágenes de nube o animales sean verdaderas. Por tanto, está claro que las dos culturas monetarias difieren completamente y que la entrada de moneda de plata extranjera revolucionó la cultura monetaria china.⁴⁴

El desarrollo de la economía mercantil y la revolución de la productividad

A finales de la dinastía Ming, el comercio exterior estimuló el desarrollo de la economía china en dos aspectos: en primer lugar, el suministro masivo de plata, que garantizó la estabilidad de la moneda y estimuló la creación del sistema monetario, limitando la emisión excesiva de papel moneda por parte del gobierno y la inflación viciosa del mercado. Los documentos de la época muestran la estabilidad en el precio de productos básicos, lo cual promovió el desarrollo de la producción y el comercio. En segundo lugar, se exportaron grandes cantidades de sedas, tejidos de algodón y porcelanas para cubrir la demanda internacional, contribuyendo al desarrollo de algunos sectores, como el textil. En el mercado interior, y de acuerdo con la Reforma del Látego Único, los ciudadanos disfrutarían de mayor libertad siempre que pagaran el impuesto de trabajo con moneda de plata, ampliando así su circulación. Como consecuencia, dicha reforma y el fortalecimiento de la moneda impulsaron el desarrollo de la economía mercantil de los Ming en los siguientes aspectos:

⁴⁴ Peng Xinwei, *Historia de la moneda china*, p. 539.

1) El nacimiento de la economía de mercado. La conversión del pago del impuesto del arroz a plata estimuló la producción de cereales, liberando a los campesinos de la tierra, que paulatinamente se trasladaron a la ciudad, y acelerando la división social del trabajo. Al tiempo que se acumulaba capital y se contrataba trabajo. En el *Verdadero registro del reinado de Shenzong*, se lee lo siguiente: «en los talleres textiles el dueño respondió de la inversión y los empleados ofrecieron su labor; vivieron el uno del otro... el trabajo que dieron por la mañana no duraría hasta la tarde, el puesto dio vida y el paro, la muerte. Al cerrar un taller de teñido, miles de empleados se quedaron sin trabajo. Lo mismo sucedió al cerrar un taller textil. Todos eran ciudadanos que vivían de ellos mismos».⁴⁵

2) La división social del trabajo se especializó paulatinamente, tanto en el sector de la artesanía (como la producción de porcelana, seda, algodón e hilo), como en el procesamiento de alimentos, el azúcar, el papel, etcétera. Según la investigación de Wu Chengming, un nuevo método de producción nació en los numerosos talleres textiles de Hangzhou y Suzhou, en la ferrería de Foshan, la extracción de aceite de Chongde y las papeleras de Qianshan.⁴⁶ La fábrica real de Jingdezhen empezó a contratar empleados del reinado de Zhengde; durante el reinado de Jiajing y de Wanli, dichos empleados trabajaron en casi todos esos talleres y cobraron según la jornada y la producción. Paralelamente, las fábricas privadas se desarrollaron rápidamente. Por ejemplo, en Jiajing, éstas reunieron a diez mil trabajadores;⁴⁷ y en Wanli, los diez mil diarios.⁴⁸

3) El cultivo de la agricultura se concentró en regiones concretas: la sericultura, en Jiangsu, Zhejiang y Baofu (en el norte de Sichuan); el cultivo del algodón, en Jiangnan, Jiading, Changzhou, Taicang, Songjiang, Shandong, Henan y Hebei; el longano, el lichi y la caña de azúcar, en Fujian y Cantón; o el tabaco, en Fujian y Shanxi.

4) El mercado interior aumentó el comercio de grandes mercancías a larga distancia. A finales de la dinastía Ming, aparecieron nuevas ferias en los pueblos, las ciudades se enriquecieron, las regiones se ampliaron y

⁴⁵ *El verdadero registro del reinado de Shenzong*, vol. 361, History and Language Institute of Taiwan Central Academy, 1968 (《明神宗实录》卷 361, 台湾中央研究院历史语言研究所, 1968 年).

⁴⁶ Wu Chengming, *La modernización de China: mercado y sociedad*, SDX Joint Publishing Company, 2001, p. 31 (吴承明: 《中国的现代化: 市场与社会》, 三联书店 2001 年版, 第 31 页).

⁴⁷ *El verdadero registro del reinado de Shenzong*, vol. 240.

⁴⁸ Xiao Jingao, 《参内监疏》, 《江西通志》del reinado de Guangxu, vol. 49, 《輿地略》, el séptimo año del reinado de Guangxu.

se creó el mercado nacional con el comercio de alimentos, algodón, hilo, seda cruda, piezas de seda, productos de hierro y porcelana.⁴⁹ Los comerciantes de Fujian y Cantón vendieron el azúcar de caña en el puerto de Shanghai, para volver con miles de barcos llenos de algodón.⁵⁰ La seda producida en Suzhou se amontonó en las ferias, adonde acudían comerciantes de otras provincias y otros países cargados de plata, generando unas ganancias anuales de centenares de miles pesos chinos.⁵¹ Un documento de la época confirma que el algodón cultivado en las extensas tierras de Li Yiqing se transportaba y vendía en Hunan y Hubei.⁵²

5) Nacieron nuevas ciudades y nuevos pueblos dedicados a la industria y el comercio. Con el paulatino desarrollo del textil, muchos lugares pobres y apartados se convirtieron en pueblos florecientes, tales como Puyuanzhen y Wangjiangjing (en Jiaking), o Shengzezhen y Zhenzezhen (en Wujiang). Los talleres textiles de Puyuanzhen renovaron las máquinas y produjeron las piezas más conocidas del país.⁵³ Y Shengzezhen pasó de ser una aldea habitada, a principios del reinado Ming, por no más de sesenta familias, a doblar su población durante el reinado de Jiaking, y convertirse, a finales de la dinastía, en el mercado textil más conocido del país.⁵⁴ Más de diez mil familias, y cincuenta mil empleados, se dedicaban a la exportación de textiles, y comerciantes de todo el país acudían diariamente a su feria para comprar tejidos y piezas de seda, cortando los ríos con sus barcos y llenando las calles de gente.⁵⁵ Haicheng (en Zhangzhou) también pasó de ser un puerto pescador (el Puerto de Luna) a convertirse en una emergente ciudad litoral dedicada a la agricultura y el comercio.⁵⁶

6) Paralelamente a la acumulación de capital, aparecieron nuevos grupos de comerciantes. A medida que las distintas clases sociales se involucraban en la economía monetaria, el comercio se convirtió en un atractivo método para ganarse la vida. A finales de los Ming, coincidiendo con la monetización de la plata, nacieron diez focos de

⁴⁹ Wu Chengming, «Investigación sobre el mercado interior y el capital de los comerciantes durante la dinastía Ming», en *El capitalismo chino y el mercado interior*, Social Sciences Academic Press, 1985 (吴承明: 《论明代国内市场和商人资本》, 载《中国资本主义与国内市场》, 中国社会科学出版社 1985 年版).

⁵⁰ Chuhua (Qing), 《木棉谱》.

⁵¹ Tangzhen (Qing), 《潜书》, Shanghai Guji Publishing House, 1955.

⁵² Zhang Lvxiang (Qing), 《杨园先生全集》, vol. 43.

⁵³ *Historia de Zhejiang* (《浙江通志》), vol. 102.

⁵⁴ *Historia de Wujiang* (《吴江县志》), vol. 4, pp. 1 y 2.

⁵⁵ *Ibid.*, vol. 5.

⁵⁶ Zhang Xie (张燮), 《东西洋考》.

comercio con su particular cultura regional, sobre todo en Anhui, Shanxi (山西), Shanxi (陕西), Fujian y Cantón. Song Yingxing afirmó que los comerciantes con capital solían llegar de Shanxi (陕西), Shanxi (山西) y Cantón; asimismo, Xie Zhaozhe destacó que los más prósperos comerciantes procedían de Anhui y Shanxi (山西).

7) El desarrollo del comercio se benefició del ligero cambio de actitud hacia los comerciantes, hasta entonces despreciados.⁵⁷ El orden tradicional de los oficios –doctor, campesino, obrero y comerciante– empezó a alterarse, cuando el estatus del comerciante subió al segundo rango, tras el de doctor.⁵⁸ Hasta el reinado de Jiajing, una gran masa de trabajadores se trasladó del campo a la ciudad para dedicarse al comercio. «Antes poca gente quería ser comerciante, pero ahora se triplican los campesinos que abandonan la tierra para hacer negocios en las ciudades. Antes no había vagabundos, pero ahora entre un veinte y un treinta por ciento de los campesinos se liberan de la tierra y viven de las especulaciones. Entre un sesenta y un setenta por ciento de la población ha dejado de ser campesina».⁵⁹

LA INFLUENCIA DEL GALEÓN SOBRE LA CAÍDA DE LA DINASTÍA MING

El historiador estadounidense William S. Atwell relaciona la caída de los Ming con la bajada en la importación de plata. Entre 1610 y 1644, año del colapso dinástico, su llegada disminuyó drásticamente debido a varias razones: la menor producción de plata americana; la irrupción, antes de 1630, de barcos holandeses e ingleses en el tráfico entre China y España; la aplicación, en 1634 y 1635, de restricciones comerciales por parte de la Corona española; el descenso del comercio entre España y Manila debido a la ejecución, en 1639 y 1640, de veinte mil chinos en Filipinas a manos de los españoles; el bloqueo de la ruta comercial entre Guam y Malaca por parte de Holanda, en un intento por aislar a Macao; el rechazo, en 1639, por parte del gobierno japonés de Tokugawa de la mediación de los barcos portugueses, que llegaban a Nagasaki para contratar, en su comercio con China, sumadas a unas nuevas prohibiciones marítimas que provocaron el drástico descenso de la exportación de plata japonesa; y finalmente, las dificultades del gobierno

⁵⁷ Zhang Xuan 《西园闻见录》，vol. 6, Universidad de Pekín, 1940.

⁵⁸ El pensador He Xinyin escribió: «los comerciantes superaron a los campesinos y a los obreros; los doctores superaron a los campesinos, y los sabios, a los doctores». Véase Rong Zhaozu, *Colección de He Xinyin*, Zhonghua Book Company, 1981, p. 58.

⁵⁹ He Liangjun (Ming), 《四友斋从说》，Zhonghua Book Company, 1959, vol. 13, p. 112.

Ming a la hora de enfrentarse a los levantamientos campesinos y a la invasión de los manchús, provocando una subida de impuestos (de hasta siete veces) y una menor circulación de plata. Todo ello causó estragos en la economía china.⁶⁰

Muchos especialistas coinciden con Atwell. Zhang Yuyan afirma que las causas de la caída de la dinastía Ming fueron esencialmente económicas. La reducida producción de plata interior sometió su circulación a la inestable importación del exterior, provocando que, en 1639, el gobierno central perdiera el control sobre la moneda y el crédito.⁶¹ Asimismo, Wan Ming defiende que a finales del reinado Ming, la plata hizo que la sociedad china dependiera de los cambios mundiales, hasta el estallido definitivo de la crisis social y la caída de la dinastía.⁶²

Sin embargo, algunos expertos opinan lo contrario. Ni Lai'en y Xiaweizhong creen que la caída de los Ming —simbolizada por el suicidio de Chongzhen, en 1644— encuentra sus razones en la política, la sociedad y la economía de China, y no en el vaivén de la circulación internacional de metales preciosos. Los acontecimientos de la China del siglo XVII no tuvieron necesariamente que estar vinculados a la situación de Europa. Tampoco creen que la importación de plata descendiera rápidamente en las últimas décadas del reinado Ming, sino que fue entonces cuando entró más plata del exterior, apoyándose en las siguientes razones: Primero, cuando la entrada de plata americana en Sevilla disminuyó, aumentó el transporte de plata de México a Filipinas. Segundo, la entrada de plata japonesa superó a la americana. Y tercero, la escasa circulación de plata data de 1670, tras veinte años de prohibiciones marítimas y bajada de la producción.⁶³

La prueba de que la caída de los Ming no sólo se debió a la escasez de plata la encontramos en el cálculo de Ping Xinwei, quien demuestra que, a finales de su reinado, la reserva del gobierno alcanzó los

⁶⁰ William S. Atwell, «La circulación internacional de la plata y la economía china», en *Investigación dinámica sobre la historia de China*, n.º 9, 1988.

⁶¹ Zhang Yuyan, «La crisis de la inflación y la caída de una dinastía», en www.aisixiang.com (张子燕:《通货危机与王朝颠覆》).

⁶² Wan Ming, «La monetización de la plata y el florecimiento y la caída de la dinastía Ming», en *Investigación sobre la Historia de los Ming*, n.º 6, 2004 (万明:《明代白银货币化与明朝兴衰》,《明史研究论丛》(第六集),2004年).

⁶³ Ni Lai'en y Xia Weizhong, «La plata extranjera y la caída de los Ming: revisión del papel de la plata extranjera a finales de la dinastía Ming», en *Investigación sobre la historia de la sociedad y la economía chinas*, n.º 3, 1990 (倪来恩、夏维中:《外国白银与明帝国的崩溃——关于明末外国白银的输入及其作用的重新检讨》《中国社会经济史研究》,1990年第3期).

doscientos cincuenta millones de pesos chinos en dicho metal.⁶⁴ Asimismo, Quan Hanzheng afirma que, en 1642, la Hacienda Nacional de Taicang registró veintitrés millones de pesos chinos en plata.⁶⁵ Yang Shicong añade que en los almacenes reales había treinta y siete millones en plata, y decenas de millones en oro.⁶⁶ Así pues, la caída de la dinastía no fue una cuestión de plata, sino de los defectos del propio régimen, que obstaculizó su entrada y circulación. En concreto, se debió a las siguientes circunstancias: la corrupción política (la indolencia del emperador, la intervención de los eunucos, la lucha entre los funcionarios y los militares, la compra y venta de cargos públicos, el abuso de los recursos públicos...), la invasión de otras etnias, los desastres naturales, la crisis económica, el levantamiento de los campesinos, etcétera. La escasa circulación de plata fue sólo uno de los muchos factores que causaron la caída del reinado Ming.

En resumen, a finales de la dinastía, la economía china vivió un crecimiento sin precedentes, generalizando el uso de la plata. Aun así, no existió una relación directa entre la entrada de plata extranjera y la estabilidad política y social, puesto que el volumen del comercio exterior supuso una pequeña parte de una economía que carecía de un sistema monetario moderno.

La influencia de las especias americanas

Desde mediados de los Ming, además de plata, el Galeón de Manila llevó a Asia un total de treinta especias y plantas americanas, que influyeron profundamente en la economía y la sociedad chinas: entre ellas, el maíz, el boniato, la patata, el maní, el girasol, el tomate, la pimienta, la calabaza, el fréjol, la piña, la chirimoya, la guayaba, el cacao y el tabaco.

Por un lado, la llegada de nuevas especies revolucionó la producción agrícola y aumentó la población china. En este sentido, hay varias hipótesis que explican cómo y cuándo el maíz, el boniato y la patata entraron en el país.⁶⁷ Los primeros documentos que atestiguan la existencia de maíz datan de 1560: «el trigo extranjero tiene hojas anchas y cortas, la espiga está en la punta como el arroz. El fruto se parece a una

⁶⁴ Huang Renyu, *Las finanzas y el tributo de la China Ming durante el siglo XVI*, traducción de Afeng, SDX Joint Publishing Company, 2001, p. 93 (黄仁宇: 《十六世纪明代中国之财政与税收》, 阿风等译, 三联书店 2001 年版, 第 93 页).

⁶⁵ Quan Hansheng, *op. cit.*, p. 251.

⁶⁶ Yang Shicong, 《甲申核真略》, Zhejiang Classics Publishing Company, 1985, p. 34.

⁶⁷ Zhang Nan, *La entrada de productos originarios de América y su influencia sobre la sociedad china*, tesis doctoral, 2009.

torre y se halla en el nudo de la paja. La flor roja cuelga de la espiga y mide unos quince centímetros de largo. En marzo se siembra la semilla y en agosto se cosecha el fruto».⁶⁸ Sin embargo, el cultivo de maíz no se generalizó hasta 1740. La entrada del boniato en China está igualmente documentada en los registros de la época. En 1582 Chen Yi, un cantonés, consiguió cultivar en su tierra un boniato traído de Vietnam.⁶⁹ En Fujian las plantaciones empezaron en 1593: en la *Historia de Fujian* (《闽小记》), de Zhou Lianggong, se dice que los comerciantes de dicha región, tras ver las tierras cultivadas de boniato, fueron a Luzón y trajeron esquejes para plantarlos en Zhangzhou, Quanzhou, Putian, Changle y Fuqing.⁷⁰ Si bien al principio el cultivo del boniato se limitó a Fujian y Cantón, a finales del siglo XVII se extendió a Jiangxi, Hunan y Zhejiang, y a mediados del XVIII llegó al norte. En 1650, fue el holandés Henry Struys quien, por vez primera, aludió a la entrada de la patata en China a raíz de su visita a Taiwan, entonces ocupada por los holandeses.⁷¹ Pese a la discusión en torno al momento y las vías de introducción, está claro que el comercio del Galeón de Manila logró generalizar nuevas especias agrícolas en China, dejando una profunda huella.⁷²

En primer lugar, cambiaron la cadena alimenticia de la población china, que, antes del cultivo de maíz, vivía de cinco cereales: el arroz, el trigo, el grano, el sorgo y la soja. Pronto el grosor de la población, sobre todo los trabajadores, empezaron a alimentarse de maíz y boniato, hasta el punto de que, en la obra de Bao Shichen (《齐民四术》), el maíz se convirtió en el sexto cereal de la alimentación china.

En segundo lugar, aumentó la extensión de tierra cultivable y la producción de cereales. Aquí hay que recordar que el maíz, el boniato y la patata se adaptan fácilmente a las tierras secas y pobres, y tienen una alta productividad. En consecuencia, las regiones del desierto y la montaña, antes consideradas estériles, se convirtieron en tierras propicias al cultivo de estos productos. Entre 1724 y 1887, la tierra cultivable aumentó un

⁶⁸ Zhao Shichun, *Historia de Pingliang* (《平凉府志》), vol. 4.

⁶⁹ *Historia de Dongguan* (《东莞县志·物产》), Taipei, 1968.

⁷⁰ 《小方壺齋輿地丛钞》, vol. 9.

⁷¹ He Bingdi, «La introducción y la transmisión de las especias americanas en China», en *Agricultura mundial*, n.º 6, 1979 (何炳棣: 《美洲作物的引进、传播及其对中国粮食的影响》, 载《世界农业》1979年第6期).

⁷² El experto Lin Beidian resumió esta cuestión en Lin Beidian y Liu Ting, «Las especias americanas y la gastronomía china», *Quinientos años hacia el mundo*, ed. de Hang Banghe, Peking University Press, 1994, pp. 399-417 (林被甸, 刘婷: 《美洲农作物与中国的饮食文化》, 载黄邦和等主编: 《通向现代世界的 500 年》, 北京大学出版社 1994 年版, 第 399-417 页).

26,03% (ciento veinticinco millones de hectáreas), generalizando el cultivo de especies americanas en la mayoría de nuevas explotaciones. Y ya a principios del siglo XX, el maíz se plantaba en el 6% de la tierra cultivable de todo el país (produciendo ocho millones de toneladas), mientras el boniato ocupaba un 2% (y reportaba cuatro millones de toneladas antes de 1918).⁷³

En tercer lugar, el uso mayoritario del maíz y el boniato cambió el desarrollo de la gastronomía china, pero también facilitó, debido a la baja demanda de mano de obra, que los campesinos pudieran dedicar más tiempo al cultivo de otros productos, como el tabaco, el algodón y el té.

Por todo ello, muchos historiadores consideran que la introducción de las especies americanas provocó la segunda revolución alimentaria de China,⁷⁴ tras la ocurrida durante la dinastía Song, cuando el cultivo del arroz se generalizó en el sur de Jianghuai. Así pues, el maíz y el boniato permitieron explotar las regiones más secas, en el marco de la continua lucha contra la hambruna, ofreciendo una alta productividad que contribuyó al crecimiento de la población china. Según los documentos oficiales, se pasó de ciento cuarenta millones en 1600, a ciento cincuenta millones en 1650, y doscientos cinco millones en 1700, fruto de la explosión demográfica del siglo XVIII. En 1800 llegó a trescientos cuarenta y cinco millones, y a cuatrocientos treinta millones en 1850. Pues bien: la introducción del maíz y el boniato es uno de los motivos de este rápido crecimiento demográfico, que, entre 1700 y 1850, provocó un aumento de la población de doscientos veinticinco millones.⁷⁵

Las frutas y verduras enriquecieron la cultura gastronómica china

El maní y el girasol, dos nuevas fuentes de aceite comestible, se sumaron a las cinco categorías de plantas chinas decretadas antes de la dinastía Ming. El maní, de origen americano, fue introducido por los portugueses a través de la ruta marítima del siglo XVI, aunque el nombre de «aceite de maní» no apareció hasta 1765, cuando Zhao Xuemin lo registró en el *Suplemento del Compendio de materia médica* (《本草纲目拾遗》), diciendo: «el maní se produce en Fujian, la flor cae en el suelo y nace el fruto. No existió anteriormente; a principios del reinado de

⁷³ Zheng Nan, «La influencia de la introducción del maíz, el boniato y la patata», en *Actas de las ponencias expuestas en el seminario sobre la gastronomía asiática de Hangzhou 2011* (何柄棣: 《美洲作物的引进、传播及其对中国粮食的影响》), 载《世界农业》1979年第6期).

⁷⁴ Heng Bingdi, *op. cit.*

⁷⁵ Frank, *El capital de la plata: énfasis de Oriente en la globalización económica*, Central Compilation & Translation Press, 2000, p. 236.

Kangxi, el monje Yingyuan volvió de Fusang (Japón) con la semilla del maní, que al exprimirla da el aceite». Al principio, su cultivo se limitó al sur, pero, al descubrir que producía aceite, pronto se generalizó en el norte. En 1639, un poema de Wen Zhenheng aludió por vez primera al girasol, originario de América del Norte, y en China cultivado, durante mucho tiempo, en pequeñas regiones. Su uso se generalizó después de que He Degang, en 1903, afirmara, en el *Informe sobre los productos agrícolas de Fujun* (《扶郡农产考略》), que las semillas del girasol podían producir aceite.

Otro ejemplo es la pimienta, originaria de México, y hoy un ingrediente imprescindible de la cocina china, sobre todo de la gastronomía picante. En 1591, durante la dinastía Ming, Gao Lian la mencionó en su obra *Ocho máximas sobre la vida* (《遵生八笺》), donde describía su color, apariencia y las características de su cultivo. En el *Espejo de flor* (《花镜》), de 1688, Chen Haizi detallaba: «la pimienta extranjera tiene la flor de color blanco, en otoño se cosecha el fruto, que se parece a una pluma; el color pasa del verde al rojo; se puede engranar en una cuerda para servir de objeto decorativo; tiene un sabor picante; la gente la cosecha y la muele en polvo para utilizarla en invierno, reemplazando el pimienta». ⁷⁶ De ahí se deduce que, antes de convertirse en un ingrediente imprescindible en la mayoría de provincias, la pimienta sirvió de ornamento. Pero pronto fue bien acogida en Yunnan, Guizhou y Hunan como antídoto al frío y la humedad, al ser rica en vitamina C, y añadir sabor, aroma y color a la comida, las tres características básicas de la gastronomía china. Hoy, la cultura de la pimienta está presente en la cocina de Sichuan y Hunan, en su vertiente picante, y en la de Anhui.

Asimismo, el tomate, la calabaza y el fréjol se han convertido en alimentos cotidianos de su gastronomía, del mismo modo que la piña, el plátano, el coco y el mango son hoy «las cuatro frutas tropicales de China». Pero también el aguacate, el anacardo y la chirimoya gustan al paladar chino.

La introducción de la cultura del tabaco en China

La primera referencia a la introducción en China del tabaco, originario de Centroamérica, data de 1611, cuando Yao Lü escribió en su obra *Libro del rocío* (《露书》): «en Luzón se produce una hierba

⁷⁶ Chen Haozi (Qing), *Espejo de flor*, ed. de Yi Qinheng, China Agriculture Press, 1979 ((清)陈洪子《花镜》, 伊钦恒校注, 北京农业出版社 1979 年修订本).

llamada tabaco, la trajeron y cultivaron en Zhangzhou. Ahora la producción es mayor que la de Luzón, adonde la transportan y venden».⁷⁷ Y aclara que al principio sirvió de medicina: «se enciende un extremo del tabaco, el humo penetra en la garganta; puede prevenir el miasma; su zumo puede envenenar los piojos».⁷⁸ Otro documento alude a la compra, por parte de unos soldados, de medio kilo de tabaco (junto con un caballo) para curar la enfermedad del frío.⁷⁹

Entre finales de la dinastía Ming y principios de la Qing, el tabaco fue incluido en los libros de medicina. Sin embargo, rápidamente se puso de moda entre la población china. En su artículo *Memoria del sueño en el Templo Tao* (《陶庵梦忆》), Zhang Dai escribe: «cuando era niño, no sabía qué era el tabaco. Dentro de diez años, ya sean mayores o menores, hombres o mujeres, todo el mundo fumará tabaco. Por todas partes se ponen mesas de tabaco. Es una hierba mágica. Durante el reinado de Chongzhen, fue prohibido, pero, a partir de los Qing, todo el mundo fuma, desde las mujeres hasta los altos funcionarios».⁸⁰ Sus variantes no dejaron de renovarse: el tabaco seco, el húmedo, el tabaco en pipa, el rapé, la breva, etcétera. Del mismo modo, a medida que se popularizaba, sus instrumentos adquirieron valor artístico: el saco del tabaco seco, el del tabaco húmedo, la tacita del rapé y la bolsa del tabaco. Además, debido a su efecto anti fatiga, aparte de satisfacer cierto tipo de demanda psicológica, pronto se convirtió en un producto de consumo social, tan importante como el té y el alcohol.

Flynn y Giráldez relacionan el comercio de la seda y la plata con las especias americanas. No en vano, el tráfico del Galeón de Manila cambió la evolución de la economía y la historia chinas.⁸¹

LA INFLUENCIA DEL COMERCIO DEL GALEÓN SOBRE LA CULTURA CHINA

Los arzobispos del Nuevo Mundo intentaron ampliar la influencia

⁷⁷ Yao Lü (Ming), *Libro del rocío*, vol. 10. Véase Xie Guozhen, *Colección de los documentos sobre la historia de la economía de la dinastía Ming* (I), Fujian People's Publishing House, 1980, p. 66 (见谢国桢:《明代社会经济史料选编》(上), 福建人民出版社 1980 年版, 第 66 页).

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ Wang Gong, 《忧蚓庵琐语》.

⁸⁰ Wang Shizhen (Qing), 《香祖笔记》, en Xie Guozhen, *Colección de los documentos sobre la historia de la economía de la dinastía Ming* (I), Fujian People's Publishing House, 1980, p. 68 [谢国桢:《明代社会经济史料选编》(上), 第 68 页].

⁸¹ Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez, «Path Dependence, Time Lags and the Birth of Globalisation: A Critique of O'Rourke and Williamson», en *European Review of Economic History*, 2004.

católica hacia China a través de Manila o Macao. En el siglo XVI, los jesuitas, controlados por Portugal, lograron entrar por Macao, mientras los franciscanos y dominicos, controlados por España, fracasaban al llegar por Filipinas. En ello participaron las autoridades portuguesas y los jesuitas, quienes, temerosos de que los españoles intervinieran en el comercio que habían establecido con Cantón, difundieron que los misioneros españoles eran espías de una armada que pretendía invadir el país. Así llamaron la atención de las autoridades chinas, quienes terminaron deportándolos.⁸² Los jesuitas tenían otra preocupación: no querían que los misioneros españoles de la orden mendicante rompieran el monopolio portugués en China. En 1585, el jesuita Alessandro Valignano pidió al Vaticano que prohibiera la entrada en Japón y China de los misioneros que no fueran jesuitas.⁸³ El rey español Felipe II, tras protestar ante el Papa, decretó en 1608 que las órdenes mendicantes podrían entrar en países de Extremo Oriente sin pasar por Lisboa, liberando definitivamente a los misioneros españoles de las restricciones portuguesas. Fue a partir de entonces cuando los misioneros eligieron la ruta Manila – Taiwan – Fujian.

Angelo Cocchi y Juan Bautista de Morales fueron los primeros dominicos en llegar a Fujian. Cocchi lo hizo a través del galeón que en 1622 atracó en las costas de Manila, y, ya en 1627, alcanzó Danshui (en Taiwan), antes de que, en enero de 1632, el virrey de Filipinas lo mandara a Fujian. Juan Bautista, Antonio Caballero y otros llegaron en galeón a Filipinas y pasaron por Taiwan antes de desembarcar, el 2 de julio de 1633, en Fu'an (Fujian), donde se encontraron con Cocchi. Allí levantaron dos iglesias, en Fu'an y Dingtou. El dominicano Juan Bautista se ocupó de la parroquia de Fu'an, y el franciscano Antonio Caballero, de la de Dingtou. La fundación de las iglesias españolas rompió el monopolio de los jesuitas en China.⁸⁴ Desde entonces el catolicismo se extendió rápidamente por Fujian, sobre todo en Fu'an. Al mismo tiempo, la llegada de Juan Bautista y Antonio Caballero chocó con un siglo de discusiones sobre las diferencias entre los ritos chinos y los españoles: los misioneros españoles juzgaron que los ritos chinos –en forma de ofrendas al cielo, a los antepasados y a Confucio– eran meras supersticiones que chocaban con la pureza del cristianismo. Los jesuitas, por el contrario,

⁸² Cui Weixiao, *La evangelización de los franciscanos en China durante los reinados Ming y Qing*, Zhonghua Book Company, 2006, p. 75.

⁸³ Donne, *Desde Matteo Ricci hasta Johann Adam Schall von Bell*, traducción de Yu Sanle, Shanghai Guji Publishing House, 2003, p. 213.

⁸⁴ Zhang Kai, *Historia de las relaciones sino-españolas*, Daxiang Publishing House, 2003, pp. 232-236.

más conciliadores, concluyeron que el emperador Celeste de los documentos clásicos chinos y el Dios del cristianismo eran de la misma índole. De hecho, se abrió un debate fervoroso entre los misioneros cristianos de diferentes órdenes, que culminó con la prohibición, decretada por el Papa Inocente X en 1645, de que los creyentes chinos ofrecieran a los antepasados y a Confucio. Sin embargo, en 1656 el nuevo Papa, Alejandro VII, optó por tolerarlo, alegando que dichas tradiciones eran, más que supersticiones, actos sociales. La contradicción entre ambas reacciones provocó una airada oposición entre los misioneros, agudizando la discusión sobre los ritos.

A través del Galeón de Manila, los misioneros españoles introdujeron el catolicismo en China, y gracias a las cartas que algunos de ellos mandaron a España y América, como Martín de Rada o Mendoza, el mundo hispano ahondó en su conocimiento sobre China. Incluso el rey pudo participar en la discusión sobre los ritos y promover la publicación en español de libros sobre historia china.

En resumen, el comercio del Galeón jugó un papel importante en el intercambio cultural entre China y el mundo hispánico, tanto en la moneda y la gastronomía, como en la revolución ideológica que a partir de entonces sacudiría China.

La influencia sobre la inmigración

Desde tiempos de los Ming, los comerciantes y campesinos de Fujian, Cantón, Jiangsu y Zhejiang no dudaron en obviar las prohibiciones marítimas para ganarse la vida en el extranjero, y, a través de la ruta marítima de la seda, exiliarse en Filipinas y otros países del Sureste Asiático. Poco a poco, muchos de ellos se instalaron en Luzón, con la excusa de pasar allí el invierno, cuando en realidad terminaban integrados y con hijos.⁸⁵ Su llegada fue aumentando paulatinamente: desde los ciento cincuenta chinos de 1571, año en que Legazpi tomó Manila, a los diez mil de 1588 y los treinta mil registrados en 1603.⁸⁶ Desde 1582, las autoridades coloniales los obligaron a vivir al sur del río Pasig, en una zona cercada por verjas, donde las transacciones comerciales estaban limitadas para facilitar el cobro de impuestos. Y sin embargo, el comercio del Galeón quedó siempre garantizado gracias a las

⁸⁵ Zhang Xie, *op.cit.*, vol. 5, artículo sobre Luzón.

⁸⁶ Zhang Kai, «Breve historia sobre los chinos en América durante los reinados Ming y Qing», en *Revista sobre América Latina*, n.º 6, 1983 (张凯《明清时代美洲华人述略》,《拉丁美洲丛刊》,1983年第6期).

mercancías traídas por esos comerciantes chinos: quienes decidieron quedarse en Manila se dedicaron a la agricultura, la artesanía y al sector de los servicios. Algunos incluso se involucraron directamente en la fabricación o transporte de los galeones.

A finales del siglo XVI y principios del XVII, los primeros comerciantes, artesanos, marineros y trabajadores chinos llegaron a México y Perú siguiendo la ruta del Galeón, donde más tarde se instalarían para vivir del comercio y de los servicios. Los «chinos manileños» –llamados así por venir desde Manila– aparecen en los registros desde la década de 1580. Según el misionero español Mendoza, en 1585 atracaron en México atraídos por la riqueza,⁸⁷ y en 1586, los colonos españoles de Manila ya propusieron a la Corona que prohibiera la llegada de chinos a México y Perú.⁸⁸ Eso nos indica que ya entonces había comerciantes chinos instalados allí. En 1629, los mercaderes españoles de Manila establecieron un agente permanente en México, donde trabajaban ocho representantes y varios chinos, que ayudaban a tratar asuntos comerciales.⁸⁹ Los registros oficiales de Lima a mediados del siglo XVII⁹⁰ muestran que, desde finales del siglo XVI, unos cinco o seis mil chinos se trasladaron de Manila a América Latina.⁹¹ Trabajaban en distintos sectores, introduciendo además las técnicas tradicionales de China, tales como el cometa, el farolillo, los petardos, los fuegos artificiales, el bordado y el papel recortado.

Gracias a la gran exploración de los chinos, la ruta comercial de China a Manila se mantuvo durante dos siglos y medio, contribuyendo, con sus mercancías, en el intercambio cultural y comercial entre China, Filipinas, América Latina y España.

La influencia del Galeón en el mundo

En 1573, la primera navegación del Galeón de Manila culminó el deseo de Cristóbal Colón de buscar, con esa nueva vía marítima, oro en China. A través de la ruta establecida por los españoles en el este del Pacífico, e iniciada por los portugueses en el oeste, se creó un comercio regular y duradero que unió Asia, África, Europa y América. Un nuevo

⁸⁷ Mendoza, *Historia del Imperio chino*, p. 91.

⁸⁸ Schurz, *op. cit.*, p. 301.

⁸⁹ H. H. Dubs y R. S. Smith, «The Chinese in Mexico City in 1635», en *The Far Eastern Quarterly*, vol. 1, 1942, p. 388.

⁹⁰ José Francisco de Mucaburu, *Diario de Lima*, 1935, p. 275.

⁹¹ Chen Liefu, *Los chinos en el Sureste Asiático*, Zhengzhong Book Company, 1979, pp. 220-225.

tráfico que facilitó el intercambio directo entre los cuatro continentes.

La nueva ruta comercial llegó a ser una gran vía marítima que permitió el trueque de elementos productivos entre distintas civilizaciones y el desarrollo del capitalismo comercial, que jugó un papel determinante en la fabricación de productos en línea. Fue entonces cuando las mercancías chinas, baratas y de buena calidad, salieron del mar del sur de China para ser vendidas en todo el mundo, a través de las dos rutas en el este y el oeste del Pacífico. La plata, como método de pago, fluyó incesantemente en China, convertida en el centro de la economía internacional y el tercer o cuarto productor de plata a escala mundial.

A finales de la dinastía Ming, el comercio del Galeón de Manila involucró a China en la primera globalización, y al hacerlo el país emprendió un sigiloso cambio en la esencia de su sociedad tradicional.

IV

NUEVA ESPAÑA, EL CABO AMERICANO
DEL GALEÓN DE MANILA

*A cargo de Carmen Yuste, profesora
de la Universidad Nacional Autónoma de México*

Durante los siglos XVI y XVII, en la América española se fundaron dos virreynatos, Nueva España, establecido en 1535, y Perú, en 1542, con sus respectivas capitales en México y Lima. A la caída del Imperio azteca en 1521, el antiguo territorio mesoamericano se distinguía por su alta densidad de población indígena, favoreciendo, y mucho, la estabilización del asentamiento español y el dominio del espacio. Sin embargo, más allá del esplendor de Tenochtitlán, que deslumbró a Cortés y su hueste, la primera impresión de los conquistadores sobre el territorio que sería Nueva España fue la de una tierra pobre que no tenía oro, plata ni algodón, sino mucho maíz y magueyes.¹

En los primeros años, el soporte para la supervivencia de los conquistadores y sus soldados fue la dotación de encomiendas decidida por Hernán Cortés,² que les permitió obtener, según su jerarquía militar, la asignación de una parcela y cierto número de indígenas para el laborío de tierras (los llamados servicios personales), así como el usufructo de los bienes obtenidos con esos servicios y el beneficio del tributo indígena. La encomienda no concedía ni la jurisdicción civil ni la propiedad sobre la tierra, pues era realenga, es decir, del rey. Pero muchos conquistadores recibieron, en reconocimiento a los servicios prestados a la Corona, la propiedad de una porción del territorio encomendado, siempre y cuando no hubiera sido anteriormente cultivado por los indígenas.³ Así, al

¹ Francisco del Paso y Troncoso, *Papeles de Nueva España*, Segunda Serie, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1905, III, Suplemento, pp. 62-63. Francisco López de Gómara, *Historia general de Indias*, Barcelona, 1954, II, p. 50.

² Bernal Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de Nueva España*, Editorial Pedro Robredo, II, México D. F., 1939, pp. 402-403.

³ José Miranda, *La función económica del encomendero en los orígenes del régimen colonial*, UNAM, México D. F., 1965; Charles Gibson, *Los aztecas bajo el dominio español. 1519-1810*, Siglo XXI Editores, México D. F., 1967, pp. 63-64. Véase también James Lockhart, *Los nahuas después de la conquista. Historia social y cultural de los indios del México central del siglo XVI al XVIII*, Fondo de Cultura Económica, México D. F., 1999.

prohibirse el sistema en 1542 –aunque siguió vigente hasta 1570, pues el título se concedía por dos y hasta tres generaciones–, y una vez que el territorio de encomienda se restituía a la Corona, los sucesores que disponían de una merced real no quedaban desamparados.⁴

Por su parte, los indígenas encomendados tenían la obligación de realizar los servicios personales asignados y la contribución del tributo, que consistía en una cantidad específica en dinero, una cuota de grano y ciertos servicios comunales en el pueblo en que vivían. El tributo fue un gravamen implantado por los aztecas a los habitantes de los reinos sometidos a su imperio, que los conquistadores mantuvieron y supieron utilizar en su beneficio. Instaurado el dominio español, los nativos que no se encontraban en régimen de encomienda eran tributarios reales, y a este sector se incorporaban aquellos que cesaban en la condición de encomendados.⁵

Durante el siglo XVI, este proceso coincidió con un descenso demográfico indígena, especialmente abrupto entre 1570 y 1590, debido a la conjunción de varias enfermedades epidémicas (como la viruela, el sarampión y la tifoidea), el trabajo excesivo y el choque cultural ante la sociedad individualista introducida por los españoles, contraria al modelo comunitario mesoamericano. Dicha debacle demográfica –el paso de veinticinco millones de habitantes en 1525 a menos de dos en 1605– afectó mayoritariamente a los pobladores rurales que vivían en aldeas. En consecuencia, la mortandad suscitó el abandono de pueblos enteros y la llamada política de segregación. Con ella se generalizó el sistema de repartimiento laboral indígena y, años más tarde, el régimen asalariado de mano de obra autóctona (ya fuera como trabajador libre o retenido por deudas con el patrón), así como la usurpación, por parte de los españoles, de las tierras de la comunidad autóctona, ahora deshabitadas o abandonadas, facilitando el surgimiento de la gran propiedad o latifundio.⁶ Paralelamente al descenso demográfico, sobre todo en el área de México central, la población blanca de Nueva España creció de sesenta mil pobladores en 1570, a ciento veinte mil en 1650.⁷ Como resultado, si bien, durante buena parte del siglo XVI, la cuantiosa fuerza

⁴ Leslie Byrd Simpson, *Los conquistadores y el indio americano*, Ediciones Península, Barcelona, 1970, pp. 155-172.

⁵ Charles Gibson, *op.cit.*, pp. 206-208.

⁶ Sherburne F. Cook y Woodrow Borah, *The Aboriginal Population of Central Mexico on the Eve of the Spanish Conquest*, University of California Press, Berkeley, 1963, p. 88; Woodrow Borah, *El siglo de la depresión en Nueva España*, Secretaría de Educación Pública, México D. F., 1975, pp. 32-42 y 98-136.

⁷ Borah, *op.cit.*, 1975, pp. 43-60.

de trabajo indígena permitió a los colonos vivir cómodamente, la depresión demográfica volvió las tornas: ahora tendrían que fijarse en las condiciones de contratación y preocuparse seriamente tanto por la provisión de alimentos como por la eficiencia en la productividad de la tierra.

Entre tanto, los españoles se empeñaron en buscar yacimientos de oro y plata, que encontraron en Sultepec y Taxco, cerca de la Ciudad de México. La explotación a gran escala empezó a partir de 1540, tras el descubrimiento de minas en Zacatecas, Real del Monte, Pachuca y Guanajuato. La búsqueda de nuevos filones empujó a los españoles a penetrar el inmenso territorio norteño, mucho más allá de las fronteras del Imperio azteca, favoreciendo su colonización.⁸ La demanda de víveres para los jornaleros —pero también de mulas, madera, cuero y otros insumos requeridos para la explotación de las minas— provocó la aparición de complejos agrícolas y ganaderos periféricos a los centros mineros, su principal mercado, y estimuló la creación de centros urbanos. Asimismo, la minería necesitaba materias primas procedentes del mercado europeo (como el hierro y las piritas de cobre), que impulsaron el comercio de flotas. Éste fue diseñado para conducir la plata (en forma de lingotes o numerario) hacia España como pago a los bienes producidos en Europa, que a su vez eran distribuidos, a través de un puerto español, en Nueva España.⁹ Así, durante la segunda mitad del siglo XVI, la producción de plata del virreinato creció enormemente sin escapar a las numerosas incidencias: el incremento de los costos de producción (fundamentalmente por el aumento de precios en las materias primas procedentes de España); los vaivenes en la distribución del mercurio (un estanco real controlado directamente por la Corona, pero también un insumo básico en la transformación de los metales y la refinación de la plata en la mayoría de las haciendas de beneficio novohispanas); y, por último, la caída de la producción minera a causa de la escasez de trabajadores derivada de la mortandad indígena. En este punto, quiero

⁸ Modesto Bargalló, *La minería y la metalurgia en la América española durante la época colonial*, Fondo de Cultura Económica, México D. F., 1955, pp. 61-63; Philip W. Powell, *La guerra chichimeca (1550-1600)*, Fondo de Cultura Económica, México D. F., 1977, pp. 19-68; Peter Bakewell, *Minería y sociedad en el México colonial: Zacatecas 1546-1700*, Fondo de Cultura Económica, México D. F., 1976; Robert West, *The Mining Community in Northern New Spain: The Parral Mining District*, University of California Press, Berkeley, 1949.

⁹ Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, México D. F., 1979; Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, Valladolid, 1979; Antonio García-Baquero, *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida, Sevilla, 1992.

hacer hincapié en un asunto prioritario, estrechamente relacionado con el Galeón de Manila.

Mucho se ha debatido sobre el impacto económico que, a finales del siglo XVI y principios del XVII, tuvo para Nueva España el brutal descenso demográfico indígena. La mayoría de especialistas coinciden en afirmar que, en el sector agro-ganadero, se puede hablar de una profunda depresión. Sin embargo, hay serios desacuerdos respecto a las consecuencias que esa hecatombe impuso en la producción minera y el comercio de importación y exportación. En cuanto a la minería, se ha demostrado que, entre 1590 y 1600 –cuando Nueva España más resentía la mortandad–, los centros mineros más importantes, como Zacatecas, no entraron en crisis. Por el contrario, el primer gran aumento de producción en las vetas zacatecanas se produjo entre 1600 y 1630, año en que su productividad empezó a disminuir. Pese a todo, las causas del desplome minero en Zacatecas no parecen derivadas de la escasez de mano de obra indígena. Su producción cayó por la disminución de las dotaciones de mercurio para refinar la plata y porque la Corona prefirió distribuir desde Perú, repercutiendo en la insuficiente inversión de los particulares en la extracción de minerales. Este comportamiento, que bien puede aplicarse a otros centros mineros novohispanos, convierte la tendencia productiva de Zacatecas en una estorbosa contradicción.¹⁰

En cuanto al comercio de importación y exportación de la Flota Atlántica en Nueva España, se suele argumentar que, a principios del siglo XVII, el notable decrecimiento del mercado novohispano –manifiesto en que los comerciantes monopolistas de la Ciudad de México dejaron de invertir en la adquisición de mercancías procedentes de España– se debió a la depresión demográfica indígena.¹¹

Otras hipótesis sugieren una visión renovada y más certera del proceso. Una primera afirma que la caída de la población indígena no habría provocado una depresión generalizada de la economía, sino una crisis de cambio que obligó a los españoles a relacionarse de otro modo con los pobladores indígenas, principal fuerza de trabajo. Otra asegura que los colonos españoles asumieron un mayor compromiso como residentes, y se preocuparon más por promover la autosuficiencia económica que por la inmediata transmisión de caudales a la metrópoli (favoreciendo así la formación de empresas agrícolas, mineras y comerciales). Por último, los particulares novohispanos podrían haber

¹⁰ Bakewell, *op.cit.* En particular, el capítulo «Conclusión Plus Ultra», pp. 305-325.

¹¹ Huguette y Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, A. Colin, París, 1955-1959. Cfr. t. 8, 2 [bis], pp. 159-160 y 1534-1535.

empezado a invertir en la vía alternativa del Galeón de Manila a Acapulco, sabiendo que podían conseguir textiles y especias a mejor precio (sin intermediarios y sin el riesgo de que la Corona secuestrara los caudales). Pero también beneficiarse considerablemente si, como prestamistas, reflataban empresas de colonización y de comercio en Filipinas.¹²

En este punto, conviene resaltar que, hasta hace poco, sólo algunos historiadores estudiaban el comercio transpacífico, a pesar de la amplia difusión de dos libros clásicos: *El Galeón de Manila*, de William L. Schurz¹³ (publicado en inglés en 1939), y *Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*, de Pierre Chaunu¹⁴ (editado en francés en 1960). En relación con Nueva España, y sin duda por la influencia de las obras de Gemelli Careri¹⁵ y Alexander von Humboldt,¹⁶ solían destacar la majestuosa Feria del Galeón en Acapulco, si bien nunca analizaban los tratos que ahí se concertaban. En 1979, la publicación en inglés de *El lago español*, de Oskar Spate,¹⁷ no cambió la situación, aunque sí logró que el Pacífico cobrara una dimensión más justa. Desde entonces, la percepción sobre la importancia que el comercio transpacífico tuvo para Filipinas y Nueva España ha dado un vuelco inesperado. Es más: se ha transformado por completo la trascendencia que hoy en día los historiadores concedemos al área del Pacífico en el conjunto de los imperios coloniales, ya sea desde una perspectiva asiática, americana o europea.

En este contexto, se ha apuntado la magnitud de la ruta transpacífica como la única vía oficial capaz de vincular, durante más de dos siglos,

¹² Revisar los argumentos en John Lynch, *España bajo los Austrias*, Ediciones Península, Barcelona, 1972; Peter J., Bakewell, *op.cit.* Del mismo autor, véase «Presentación», en Woodrow Borah, *El siglo de la depresión en Nueva España*, *op.cit.*, pp. 9-26; Jonathan I. Israel, «Mexico and the "General Crisis" of the Seventeenth-Century», *Past and Present*, n.º 63, pp. 33-57; John J. TePaske y Herbert S. Klein, «The Seventeenth-Century Crisis in New Spain: Myth or Reality?», *Past and Present*, n.º 90, 1981, pp. 116-135; John J. TePaske, «New Silver, Castile, and the Philippines (1590-1800)», en John F. Richards (ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, Duke University Press, Durham, 1983, pp. 425-445; así como los trabajos de Louisa Schell Hoberman, «Merchants in the Seventeenth-Century: A Preliminary Portrait», *Hispanic American Historical Review*, vol. 57, n.º 3, 1977, pp. 479-503, y *Mexico's Merchant Elite 1590-1660: Silver, State and Society*, Duke University Press, Durham, 1991.

¹³ *The Manila Galleon*, E. P. Dutton & Co., Nueva York, 1939.

¹⁴ *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)*. *Introd. méthodique et indices d'activité*, SEVPEN, París, 1960.

¹⁵ *Viaje a la Nueva España*, UNAM, México D. F., 1976, pp. 4-13.

¹⁶ *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Editorial Porrúa, México D. F., 1966, pp. 488-490.

¹⁷ *The Spanish Lake: let observation with extensive view, survey mankind from China to Peru*, Croom Helm, Londres, 1979.

Asia con América y España, proporcionando al entorno asiático la codiciada plata (en pesos de ocho reales y cuño mexicano, aunque, en las primeras navegaciones, compartiera ese incentivo con el argento peruano). Además, el Galeón de Manila introdujo en América los preciados géneros asiáticos, que en pocos años integrarían un competitivo mercado. Se reemplazaba así la balanza comercial hacia una negociación beneficiosa para Nueva España. No en vano, hasta entonces, al retorno del navío a Manila, entre un noventa y cinco y noventa y ocho por ciento de su cargamento era plata acuñada. Los precios de las mercancías asiáticas en el interior novohispano vendrían determinados no sólo por la naturaleza de los tratos que los comerciantes de la Ciudad de México convenían en Acapulco (el cabo americano del Galeón de Manila), sino, sobre todo, por su participación directa en el comercio insular asiático.

Veamos ahora la navegación transpacífica y el Galeón de Manila.

La vía de navegación entre Filipinas y Nueva España¹⁸ constituyó, y de ahí su trascendencia, la más importante alternativa de comercio intercolonial del mundo hispánico. Una ruta que no sólo incorporó a los espacios coloniales de Filipinas y Nueva España, sino a un sinnúmero de territorios y comerciantes que acudían a Manila para ofertar la carga de los galeones. Acapulco, además de receptor de los productos asiáticos, era el punto de distribución de las mercancías. Para ello, usaba distintos mecanismos y negociantes, tanto en el ámbito novohispano, la metrópoli peninsular y la franja del Pacífico entre Guatemala y Chile. No en vano, desde finales del siglo XVI los monopolistas de la Flota Atlántica se opusieron a esa vía alterna de abastecimiento de textiles y especias, y pronto el galeón filipino en Acapulco se convirtió en un fuerte competidor de la flota de Indias en el mercado de Nueva España.¹⁹

La ruta transpacífica funcionó ininterrumpidamente, aunque con altibajos, durante casi doscientos cincuenta años, entre 1565 y 1813. A diferencia de la Carrera de Indias, en la que los navíos realizaban la travesía del Atlántico en convoy, el derrotero transpacífico funcionaba con una solitaria embarcación a vela. Sin embargo, en los primeros tiempos, fueron dos los navíos que anualmente emprendían el largo viaje a Nueva España. Los interesados en el cargamento de mercancías debían afrontar las contingencias de un posible naufragio, extravío, arribada o

¹⁸ Conocida tradicionalmente como Galeón de Manila, nao de China o navío de Acapulco, y en ocasiones como Carrera del Pacífico, en contraste con la Carrera de Indias, que alude a las flotas españolas que cruzaban el Atlántico en busca de los puertos americanos.

¹⁹ Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*. UNAM, México D. F., Instituto de Investigaciones Históricas, 2007.

ataque pirata. Los obligaba así a solventar las inversiones sobre la carga, y la merma de sus respectivas ganancias en Acapulco, o bien reponer las pérdidas de plata si el descalabro ocurría en el camino a Manila.

Para evitar riesgos adicionales, y conscientes de los ciclos estacionales y los imprevistos atmosféricos, el galeón zarpaba de Cavite, el puerto aledaño a Manila, a principios de julio, y fondeaba en la bahía de Acapulco, en las costas meridionales de Nueva España, a finales de diciembre. Esta larga y dura navegación se enfrentaba a condiciones climáticas cambiantes: vientos contrarios o calmosos, continuas tormentas y a veces hasta huracanes, así como temperaturas variables. Todas ellas afectaban al ánimo y la salud de los tripulantes, quienes además padecían el racionamiento de los escasos víveres y del agua dulce. Llegaban a puerto exhaustos, hambrientos, algunos enfermos, o con la noticia de otros fallecidos en el trayecto, y con el tiempo justo para recuperar fuerzas y emprender, en marzo o principios de abril, la aventurada travesía de retorno, que, en el mes de julio siguiente, los devolvería a Manila.²⁰

El tráfico marítimo entre Filipinas y Nueva España deriva, de forma tardía, de las consecuencias que tuvo para Europa la toma de Constantinopla, a mediados del siglo XV, a manos de los otomanos. Ellos fueron quienes cerraron el paso a los mercaderes que llevaban al Viejo Mundo las preciadas especias y las exóticas sedas de Oriente. Y dicha situación animó a Portugal y España a buscar nuevas rutas de abastecimiento de esos productos, en la época de los grandes descubrimientos geográficos y, con ellos, de la gran expansión marítima europea.²¹

El reino de Castilla sustentaba su proyecto en la esfericidad de la Tierra y la noción primigenia, aunque entonces improbable, de que navegando hacia el oeste se llegaba a Oriente. A partir de 1492, los asombrosos resultados de los viajes de Colón, y las subsiguientes expediciones, retrasaron los intentos españoles de alcanzar las Islas de las Especias o de las islas Molucas. Sin embargo, dos sucesos convencieron a la Corona de retomar el proyecto de antaño. El primero fue el hallazgo, en 1513, del océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa, quien, hallándose

²⁰ *Ibid.*, pp. 26-31.

²¹ John Lynch, *op.cit.*; John H. Elliott, *El Viejo Mundo y el Nuevo, 1492-1650*, Alianza Editorial, Madrid, 1972; *La España Imperial 1469-1716*, Editorial Vicens Vives, Barcelona, 1972. Véase también John H. Parry, *Europa y la expansión del mundo*, Fondo de Cultura Económica, México D. F., 1975.

en el actual Panamá del lado del mar Caribe (alertado por los indígenas de la existencia de otro mar), atravesó el hoy llamado Istmo de Panamá y se encontró con una grandiosa evidencia a la que denominó Mar del Sur.²² El segundo incentivo de la Corona española fue la expedición, entre 1519 y 1521, de Hernando de Magallanes y Sebastián Elcano, un viaje de circunnavegación que comprobó la esfericidad de la Tierra, reconoció el paso entre los dos océanos (el estrecho de Hornos o de Magallanes), designó el Mar del Sur como océano Pacífico y logró atracar en las Molucas (la tierra de las especias). Pero además halló dos archipiélagos prioritarios en la posterior historia transpacífica: las Islas Marianas –punto de provisión de agua para el Galeón en el viaje de retorno a Manila desde Acapulco– y el majestuoso conjunto insular de Filipinas.²³

También en 1521, el antiguo Imperio mexica, principal asiento del posterior virreinato de Nueva España, fue conquistado por Hernán Cortés, provocando la creación de empresas encargadas del reconocimiento costero en el Pacífico, y el patrocinio de expediciones avaladas por la Corona española para alcanzar, desde Nueva España, las Islas del Poniente. Así, Nueva España –primero como gobernación al cargo de Hernán Cortés, y posteriormente como virreinato–, promovió tres expediciones: la de Álvaro de Saavedra en 1528, y la de Ruy López de Villalobos, en 1542, ambas malogradas en su intento de encontrar una ruta de regreso a América desde Asia.²⁴ Y, por último, ya en 1564, la expedición de Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta, que culminaría con la ocupación española de Filipinas y el inicio del tornaviaje de las Islas del Poniente a Nueva España. Éste fue posible gracias al descubrimiento, por parte de Urdaneta, de la corriente marina de Kuroshio, que arranca en las costas de Japón y muere en los márgenes de California.²⁵ Con el regreso de Urdaneta a Acapulco, el fondeadero

²² Francisco López de Gómara, *op.cit.*, pp.41-42, y Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia general y natural de las Indias*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1851-1855, libro XXIX, cap. III.

²³ Antonio Pigafetta, “Primer viaje alrededor del mundo”, ed. de Leoncio Cabrero, *Historia 16*, Madrid, 1985.

²⁴ Consuelo Varela, *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las Islas del Poniente, 1542-1548*, Cisalpino-Goliardica, Milán, 1983; Luis Abraham Barandica, *En busca de la ruta occidental hacia el Oriente: la expedición de Álvaro de Saavedra Cerón*, tesis de Licenciado en Historia, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, México D. F., 2001; *De la Nueva España hacia las Islas del Poniente: la organización y viaje de los participantes en la expedición marítima al mando de Ruy López Villalobos, 1542-1549*, tesis de Maestro en Historia, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, México D. F., 2004.

²⁵ Luis Muro, *La expedición de Legazpi-Urdaneta a las Filipinas: organización, 1557-1564*. Secretaría de Educación Pública, México D. F., 1975 (SepSetentas, 179); Patricio Hidalgo Nuchera, «La figura de Andrés de Urdaneta en la historiografía indiana, conventual, documental y

definitivo de la navegación transpacífica, comenzaría la andadura del Galeón de Manila en Nueva España.

La lejanía de España con el archipiélago filipino y el cumplimiento de los acuerdos sobre límites territoriales —establecidos, décadas antes, con la monarquía portuguesa— impedían la navegación de los españoles hacia Asia por el Cabo de Buena Esperanza y el océano Índico. La imposibilidad de navegar desde España a Filipinas hizo que la monarquía cediera al virreinato novohispano la organización de la conquista insular. Tal vez por eso, en 1574, la Corona estipuló que Filipinas fuera una gobernación dependiente del virreinato de Nueva España.

Este último, como en el caso de Perú, requería una organización territorial que permitiera el funcionamiento del gobierno provincial, ya fuese con el título de alcaldía mayor, corregimiento o gobernación. En términos jurídico-administrativos, las gobernaciones eran demarcaciones territoriales en las que el gobernador cumplía funciones de gobierno, con la única diferencia de representar, o no, personalmente al monarca. En el caso de Filipinas, el gobernador y capitán general era nombrado directamente por el rey y tenía, en el ámbito de la jurisdicción insular, las mismas atribuciones que el virrey de Nueva España. La diferencia estaba en que el virrey sí representaba al rey en el espacio delimitado por su virreinato, incluidas las Islas Filipinas. Por lo demás, el virrey y el gobernador gozaban, cada uno en su respectivo espacio, de las mismas competencias en los asuntos de gobierno civil, judicial, fiscal, militar y eclesiástico.²⁶ Por otro lado, la Corona concedía a los funcionarios al mando de las gobernaciones el derecho a disponer de los indios y de la tierra, sobre todo en regiones remotas y pobres, donde las recompensas eran exiguas.

Desde los recursos de su erario, la gobernación de Filipinas aportó al virreinato de Nueva España una subvención anual, denominada «situado», en concepto de socorro y ayuda para el mantenimiento de la administración insular. Un subsidio que incluía productos inexistentes en las Islas. Sin embargo, con el paso de los años, el «situado» se integró en

moderna», en Susana Truchuelo García (ed.), *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Ayuntamiento de Ordizia, Ordizia, 2009, pp. 17-91; del mismo autor, «La controversia Urdaneta versus Carrión sobre el destino final de la armada de Legazpi según Luis Felipe Muro Arias», *Archivo Agustiniiano: Revista de estudios históricos*, vol. XCV, n.º 213, Valladolid, enero-diciembre 2011, pp. 245-278.

²⁶ Miguel Luque Talaván, «Las instituciones de derecho público y derecho privado en la Gobernación y Capitanía General de las Islas Filipinas (siglos XVI-XIX)» en Leoncio Cabrero (coord.), *Historia General de Filipinas*, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 2000, p. 348.

el importe del almojarifazgo, o impuesto de importación-exportación, recaudado en Acapulco sobre una tasa porcentual (estimada a partir del valor de la carga embarcada en el Galeón al regresar a Manila). Así, los contribuyentes que terminaron costearo este «subsidio» fueron los particulares, tanto filipinos como novohispanos, con intereses en los cargamentos del Galeón.²⁷

Nueva España funcionó como la punta de lanza de la colonización filipina. A partir de 1565, se dictaron y emprendieron, desde su territorio, los primeros ordenamientos relacionados con el proceso de asentamiento en el archipiélago, incluida la posible expansión a China y el necesario poblamiento español de Manila.²⁸ El resultado fue el continuo impulso de las primeras décadas, y la posterior llegada de colonos de Nueva España a las Islas.

Además, en los años de las primeras navegaciones, Acapulco fue la estación de origen de los galeones, y Manila, la estación término. Asimismo, un buen número de los barcos utilizados, de propiedad privada o de la administración real, se construyeron en Nueva Hispana. De ahí que los nuevos residentes de Manila procedieran de Nueva España, o fueran gente con vínculos en Nueva España y la Ciudad de México.

En el mundo novohispano, la Ciudad de México era el asiento de los comerciantes dedicados a las transacciones transoceánicas. Desde la capital virreinal, ellos controlaban el comercio interior. A finales del siglo XVI, constituían una arraigada colectividad, emancipada de las casas de comercio peninsulares y afanada en una nueva contratación, que, con altibajos, arrancó hacia 1574.²⁹ En aquel entonces, dicha negociación se moldeaba como una importante y asequible ruta alternativa para el abasto

²⁷ Leslie E. Bauzon, *Deficit government. Mexico and the Philippine Situado 1606-1804*, The Centre for East Asian Cultural Studies, Tokio, 1981, pp. 47-48. Josep Fradera, *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, CSIC, Madrid, 1999, pp. 54-57; Luis Alonso Álvarez, *El costo del Imperio asiático. La formación colonial de las Islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, Instituto Mora y Universidad de La Coruña, México D. F., 2009, pp. 170-177.

²⁸ Patricio Hidalgo Nuchera, *La Recta Administración. Primeros tiempos de la colonización hispana en Filipinas: la situación de la población nativa filipina*, Ediciones Polifemo, Madrid, 2001; Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (eds.), *La ruta española a China*, Morgan Stanley, Madrid, 2007; Manel Ollé, *La Invencción de China: percepciones y estrategias filipinas respecto a China durante el siglo XVI*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, 2000. Del mismo autor, *La empresa de China: de la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Acantilado, Barcelona, 2002.

²⁹ Pilar Martínez López-Cano, *La génesis del crédito colonial. Ciudad de México, siglo XVI*, UNAM, México D. F., 2001, pp. 150-151; de la misma autora, «Los mercaderes de la Ciudad de México en el siglo XVI y el comercio con el exterior», *Revista Complutense de Historia de América*, n.º 32, 2006, pp. 103-126.

de una gran variedad de productos: especias (mayoritariamente procedentes de las Molucas), seda de China sin tejer, textiles confeccionados de diversos estilos y clases, alcatifas, alfombras, biombos y porcelanas.³⁰ Al principio, dichas mercancías satisfacieron la demanda de un sector opulento de Nueva España, tanto de la jerarquía civil como eclesiástica, así como la de particulares acaudalados y comerciantes mayoristas.

Desde sus inicios, la contratación con Manila fue también una vía de inversión de plata. Su atracción entre los comerciantes chinos y asiáticos crecía con cada nueva travesía, forjándose como una alternativa de comercio intercolonial. Su viabilidad se nutría doblemente por la presencia en Acapulco de los mercaderes peruleros, que a la llegada de los navíos filipinos compraban los cargamentos en las mismas playas del puerto. Pero las ganancias obtenidas de los productos chinos también tentaron a los comerciantes monopolistas e inversores de la Ciudad de México.³¹ No en vano, desde el principio de la ruta transpacífica, ingresaron por Acapulco especias y textiles a precios más asequibles que los de las flotas. Y este tráfico facilitó la creación de un espacio de circulación de mercancías y caudales privados independiente del sistema Atlántico, para desagrado de la Corona, y sobre todo de los flotistas de Indias.

Al comienzo del comercio entre Filipinas y Nueva España, no se dictaron ordenamientos reales que hicieran de marco normativo. Antes de 1593, no existía ninguna delimitación sobre el volumen ni la calidad de mercancías o de plata que se embarcaban en los navíos. Mucho menos había restricciones acerca del número de barcos que anualmente podían realizar la travesía, ni trabas para que zarparan desde Acapulco. Se permitía el tráfico de embarcaciones con Perú y Guatemala, así como la circulación hacia esos territorios de las mercancías asiáticas que ingresaban por la rada novohispana. Tampoco consta, al inicio del tráfico, ninguna norma que ajustara los requisitos de traslado para los particulares de Nueva España a Filipinas. Incluso, en los primeros años, la Corona otorgaba pasaje gratuito en los navíos del rey, y quienes se embarcaban

³⁰ Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, Ediciones Polifemo, Madrid, 1997, pp. 311-316; Gustavo Curiel, «Ajuares domésticos. Los rituales de lo cotidiano», coord. de Antonio Rubial García, *Historia de la vida cotidiana en México, La ciudad barroca*, Fondo de Cultura Económica, México D. F., 2005, pp. 81-108.

³¹ Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú*. Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México D. F., 1975, p. 236.

estaban autorizados a viajar con plata y otros productos sin tener que pagar ningún gravamen. Además, los viajeros llegados a Manila desde Nueva España podían desplazarse a los puertos chinos y asiáticos para realizar la contratación directa de las mercancías. Sin embargo, la regularidad y el aumento del tráfico con Nueva España pronto impusieron el pago de fletes por toneladas de carga —derecho que se recaudaba en la ciudad de Manila desde 1575, estableciendo una caja real y suspendiendo los pasajes gratuitos de los particulares. Pero es cierto que los comerciantes pudieron contratar libremente mercancías en Manila y los puertos asiáticos accesibles, así como consignar productos a Acapulco sin importar el receptor en Nueva España.³²

En buena medida, esta rutina era avalada por el proceso de colonización en Filipinas, patente en la rudimentaria organización del comercio en Manila y el tráfico con Nueva España. En esos primeros años, cuando ya se conocía la importancia de los ciclos estacionales en la navegación, los barcos se despachaban a Acapulco, cada vez que los comerciantes juntaban un cargamento. Sólo entonces acondicionaban las mercancías en sus embalajes, acomodando fardos, cajas y cajones en las bodegas de las embarcaciones y buscando una tripulación resuelta a iniciar la derrota transpacífica.

Durante los inicios, en Acapulco tampoco existían reglas para recibir a los navíos procedentes de Manila, ni mucho menos se conocía con exactitud sus fechas de llegada. Aunque desde 1548 el puerto era cabecera de la alcaldía mayor de Acapulco, debido a su clima caluroso y a su insalubridad, el alcalde mayor vivía en una población cercana, y, la mayor parte del año, el fondeadero quedaba bajo la autoridad del teniente de alcalde. De hecho, el alcalde mayor, como veedor del puerto, y sus subalternos eran los encargados de realizar el registro y las inspecciones de los navíos que entraban o salían por Acapulco. Tenían instrucciones de recaudar un almojarifazgo del dos y medio por ciento sobre todos los barcos que entraran o sacaran mercancías por esa rada. Sin embargo, no nos consta la recolección del impuesto a los navíos transpacíficos. Una vez dictada la *permission*, en 1593 se instituyó la caja real y la aduana de Acapulco. A partir de entonces, se obligó a los oficiales de la Real Hacienda a permanecer en el puerto con una misión muy concreta: recaudar los derechos que gravaban el tráfico y el comercio transpacíficos, aunque los primeros registrados datan de 1595.³³

³² Yuste, *op.cit.*, pp. 21-26.

³³ Peter Gerhard, *Geografía histórica de la Nueva España 1519-1821*, UNAM, México D. F., 1986, p. 40; Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México D. F., 1975, pp. 203-204; Fonseca y Urrutia, *Historia general de*

La feria comercial del Galeón, como espacio exclusivo de las transacciones entre comerciantes filipinos y novohispanos, se crearía a partir de los ordenamientos de 1593. Antes de esa fecha, el traslado de riqueza no llevaba al puerto a los llamados «conductores de platas de Su Majestad», que estaban obligados a levantar un riguroso registro de la plata que escoltaban. Los conductores de recuas eran quienes se ocupaban de transportar, desde la Ciudad de México, los caudales y las mercancías necesarias para solventar los tratos en Acapulco. Además de conocer bien el peligroso trayecto entre la capital virreinal y el puerto, a veces los arrieros también cumplían el encargo de asistir como encomenderos en la retirada de las cargas procedentes de Manila.

De este modo, Acapulco ejerció durante varios años de puerto libre para el tráfico transpacífico. Una bahía que hacía las veces de línea divisoria imaginaria entre Filipinas y Nueva España, donde vivían los factores y encomenderos de mercancías. Estos últimos —facultados por un poder otorgado por los comerciantes e inversionistas particulares de la Ciudad de México— recogían el género y las cuentas a nombre del poderdante, al tiempo que registraban, por cuenta y riesgo del mismo, el dinero y las mercancías que sus representados enviaban a Manila al retorno del navío. También se ocupaban de los embarques de dinero y productos que dichos particulares mandaban a Manila y ajustaban los registros de las personas que debían recogerlos.

Esta situación cambió radicalmente a partir de los años 1590, 1593, 1604, 1606 y 1619, cuando se expidieron las primeras leyes que legalizaron el sistema, restringiendo el comercio del Galeón.³⁴ Las distintas cédulas reales estipularon varias medidas: la periodicidad anual de las navegaciones, su delimitación a dos por año —aunque en la práctica fuera sólo uno— y una carga máxima de trescientas toneladas por travesía. También se dispuso que los navíos de la Carrera (así como sus aparejos, vituallas y salarios) corrieran por cuenta del erario real. Una medida que impidió la expansión naviera de carácter privado. Más contundente fue la implantación del llamado «permiso de comercio» o *permission*, que limitaba las transacciones en cada trayecto del eje y prorrateaba la carga

la Real Hacienda, Imprenta de Vicente García Torres, México D. F., vol. 4, pp. 453-464, y vol. 5, pp. 29-40.

³⁴ Antonio Álvarez de Abreu, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México D. F., 1977. El libro contiene todos los acuerdos, resoluciones y normativas que se impusieron al tráfico de Nueva España con Filipinas y Asia desde la libre contratación hasta 1734. Véase también Carmen Yuste López, *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D. F., 1984, pp. 13-24.

del Galeón a los «verdaderos» residentes españoles de Manila y sus descendientes.³⁵ Incluso, durante distintos periodos de la negociación transpacífica, los religiosos, clérigos y monjas, el cabildo eclesiástico de Manila y las corporaciones con fines piadosos participaron del reparto de dicho permiso.

Asimismo, se determinó la exclusividad de Manila y Acapulco como únicos puertos autorizados para participar en la negociación del Galeón: Manila como sede de ese comercio, y Acapulco como puerto receptor en América y asiento de todas las operaciones de compra-venta entre comerciantes filipinos y novohispanos. A partir de entonces, las transacciones del Galeón de Manila en Acapulco se concentraron en la feria, sobre las bases de la libre concurrencia y la contratación abierta. El virrey era quien la convocaba y decidía los días en que ésta se celebraba, normalmente en los primeros meses del año y durante un mes, dependiendo del volumen de la negociación y la coyuntura mercantil del virreinato. También influía la fecha en que el navío llegaba a puerto, el tiempo necesario para disponer la descarga de las mercancías en la feria —el Galeón anclaba en la bocana y desde ahí, fardos, cajas y cajones se trasladaban en barcas a la playa— y, sobre todo, el cotejo de los registros de embarque en Manila y de descarga en Acapulco. El alcalde mayor y los oficiales de la Real Hacienda debían asegurar que el valor ingresado no superara el monto del «permiso de comercio», así como vigilar la entrada furtiva de mercancías, en cuyo caso procederían a la fiscalización del fraude: un decomiso de mercancías, o bien su disimulo mediante una regalía para los funcionarios, en forma de jugosa contribución monetaria o géneros asiáticos.

Además, estos ordenamientos de la Corona para el tráfico transpacífico prohibieron la contratación directa desde Filipinas: en 1590 con China, aplicable a todos los transeúntes de México, y a partir de 1593, a todos los españoles residentes en el archipiélago. Asimismo, se proscribió el comercio con Acapulco entre los mercaderes de Perú y Guatemala. También se prohibió el tránsito de particulares de Nueva España a Filipinas y se reguló el traslado de residentes al archipiélago. A partir de entonces, quienes desearan hacerlo deberían presentar una licencia real, comprometiéndose a establecerse en Manila durante al menos ocho años, viajar con su familia si estaban casados, y pagar una fianza para avalarlo. Con la *permission*, la monarquía optaba por

³⁵ Comprendidas las viudas, sin importar si se dedicaban al giro mercantil, o si vivían en la ciudad filipina gracias a un empleo civil o militar (en la administración insular o el gobierno de la ciudad).

restringir el comercio privado para asegurar el máximo control sobre las salidas de plata hacia Asia y, de paso, contentar a los comerciantes de flota, celosos de su monopolio sobre los textiles para el mercado americano.³⁶

Así fue como —en libre tránsito y contratación, y desde 1593, limitados por unas leyes restrictivas— los comerciantes de México realizaron los primeros giros con Manila a través de la ruta transpacífica.³⁷

En Nueva España, los efectos y géneros de manufactura china tuvieron en muy pocos años una demanda suficiente como para garantizar los riesgos y contingencias de cualquier inversión. Por otro lado, este mercado fue creciendo a medida que se conocieron la calidad y diversidad, pero también los precios y la distinta procedencia de las mercancías (no siempre chinas). Éstas eran mayoritariamente introducidas en Manila por los *sangleys*, en su condición de intermediarios de otros comerciantes asiáticos, bajo el nombre de «mercancías chinas». Desde el inicio del tráfico transpacífico hasta 1650, el género más demandado en el virreinato fue la seda sin tejer: en todas sus variedades (pelo o quina, torcida, mazo, floja o de colores), tres o cuatro calidades distintas (superfina, primera, segunda y tercera calidad), y sus diversas procedencias (Nanjing, Quanzhou o Cantón). Pero también la ropa manufacturada en sus distintas variedades (bordadas, labradas o entretejidas con hilos de oro y plata), sobre todo los buratos, damascos, lausines, pequines o rasos. Asimismo, los mantos de seda, las medias de seda o algodón, las colgaduras y colchas, los ornamentos para misa de cinco piezas y las casullas para sacerdotes o ternos de seda (para hombres o mujeres). Otros productos importantes eran los biombos y las variadas marqueterías como bandejas, baúles, escritorios y escribanías de maqué. En cuanto a la porcelana, destacaban los tибores, las vajillas, los juegos de té y las piezas sueltas como platos, tazas y pozuelos. Sin olvidar el papel bermellón, los abanicos, peines y cañas de bastón (elaborados en concha, carey o marfil), y las muy demandadas bolas de marfil para juegos de

³⁶ Álvarez de Abreu, *op.cit.*, 1977. Véase, en particular, los dos memoriales de Juan Grau y Monfalcón.

³⁷ Las consideraciones que se hacen de aquí en adelante se basan en mi investigación dedicada a los préstamos marítimos en la Carrera Transpacífica. Para ello, he consultado distintos acervos del Archivo General de Notarías de la Ciudad de México, referidas tanto a operaciones mercantiles como a préstamos monetarios de inversionistas particulares que, entre 1565 y 1610, decidieron apostar en la colonización y el comercio con Manila. Sobre esta cuestión, véase Carmen Yuste, «De la libre contratación a las restricciones de la *permission*. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610», en Carlos Martínez Shaw y Salvador Bernebú Albert, *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.

truco o billar.

A finales del siglo XVI, los productos asiáticos se habían incorporado al consumo habitual de los novohispanos. En la Ciudad de México, se preferían los artículos y los géneros que integraban el mobiliario o los ajuares, al igual que los ornamentos en las parroquias, los muebles en las sacristías y la indumentaria de los eclesiásticos. Los novohispanos incluso encargaban la compra de oro de China para la elaboración de determinadas joyas, como anillos, crucifijos y refinadas filigranas. Para la adquisición de las mercancías asiáticas, los comerciantes monopolistas que manejaban el mercado interno, y que recibían o compraban en Acapulco, usaban los siguientes medios de pago: la plata (amonedada en pesos de ocho reales), el circulante (reconocido por todos los comerciantes asiáticos, en una proporción de más del noventa y cinco en el total de los cargamentos), y los colorantes (como la grana cochinilla de Oaxaca o el añil de Guatemala, que, en el mercado de exportación, tenían una cotización equivalente a la plata).

Desde la ocupación de Filipinas en 1565, fueron los particulares de la Ciudad de México quienes, a través de la contratación en Asia y la negociación en Nueva España, incentivaron el paso de españoles al archipiélago, ya fuera con desempeños en la administración del gobierno, las empresas militares o simplemente como colonos. Hasta 1593, el tráfico sin restricciones de los navíos y las mercancías atrajo el concurso privado, como los inversionistas-prestamistas de México que obtuvieron lucrativos beneficios al patrocinar actividades mercantiles en Filipinas y el entorno asiático. A ojos de los comerciantes monopolistas, la contratación con géneros asiáticos en el mercado de Nueva España prosperó tan rápidamente que terminó favoreciendo la colocación en Manila de factores y encomenderos, financiados desde la Ciudad de México. Pero también la integración de sociedades de comercio dedicadas a la adquisición de mercancías en Manila, que contaban con la ventaja de poder comprar directamente en los puertos de Cantón o Macao.

En 1593, la implantación de la *permission* reguló y limitó, hasta la desaparición del Galeón, el valor de todas sus transacciones. Asimismo, confinó a los novohispanos como meros receptores de los navíos y compradores en la Feria de Acapulco. Tales cambios debieron de favorecer el aumento de irregularidades por parte de los comerciantes mexicanos con negocios en Manila, dispuestos a quebrantar todas las restricciones de la *permission*. De ahí, la sempiterna denuncia de las prácticas fraudulentas en el tráfico transpacífico. Y sin embargo, cabe

preguntarse cuán fácil era para los mexicanos aceptar la supresión expeditiva de los negocios propios, fundados en Manila varios años antes.

A partir de 1630, la legalidad quedó desdibujada en las operaciones comerciales con Manila y en el manejo de empresas fundadas allí por antiguos residentes de México, en sociedad con almacenistas mexicanos. Una característica privativa de la negociación era la confidencialidad de los tratos, práctica agravada a partir de 1630, con la libre contratación en el tráfico transpacífico. Durante las primeras navegaciones y los giros iniciales, los comerciantes y prestamistas mexicanos dejaron claramente asentado, en los protocolos notariales, la índole de sus inversiones con Manila. Pero, una vez liquidada la libre contratación, fue el momento de incorporar la privacidad que asegurara las formas de negociación desarrolladas desde los primeros tiempos de dicho tráfico.

Al analizar la larga vigencia del Galeón, y la participación de los comerciantes de la Ciudad de México en las empresas comerciales de Manila, surgen tres apreciaciones inmutables. La primera, expresada por los habitantes de Manila, refiere con añoranza sus inicios como un comercio «libre, abierto y sin limitación». Las otras dos, manifestadas por la administración metropolitana y los interesados en los negocios de la flota atlántica, apuntan los muchos fraudes cometidos con la *permission* concedida a los residentes de Manila y la presencia ilícita de comerciantes de la Ciudad de México en el comercio con Filipinas.

En mi opinión, dicho perjuicio afloró cuando, en 1593, la Corona implantó la *permission* con un doble propósito. Por una parte, favorecer la permanencia de los residentes españoles en Manila y asegurarles la protección real, al circunscribir la distribución de dicho permiso entre los verdaderos habitantes de la ciudad. En muchos momentos, esta medida provocó graves irregularidades por parte de los gobernadores y el cabildo secular de Manila. O, como reiteraron una y otra vez los detractores del comercio transpacífico: la imposibilidad de que un permiso acotado a un valor miserable ofreciera oportunidades a todos los residentes acreditados de Manila, cuando en la práctica la mayoría de ellos participaban ocasionalmente en la carga de los galeones de Acapulco. O bien no podían adquirir mercancías, o bien preferían vivir de la venta de las boletas que recibían en concepto de prorrata del «permiso de comercio», y que usufructuaban con terceros, favoreciendo así la consolidación de una reducida oligarquía mercantil que acaparaba el grueso de la carga.

Un segundo propósito, y probablemente el objetivo de la monarquía a finales del siglo XVI, era evitar la salida de grandes cantidades de plata a reinos extraños, sobre todo a China, asegurando el mercado americano para las flotas españolas. Dicho propósito obtuvo por respuesta el

comercio ilícito en Acapulco y el contrabando de mercancías asiáticas a lo largo de la costa americana del Pacífico.

Finalmente, el hecho de regular la práctica transpacífica a partir del «permiso de comercio» resultó una decisión paradójica que no benefició a largo plazo el desarrollo económico de Filipinas, aunque sí trastocó la negociación abierta y de libre contratación cultivada durante los primeros veinte o veinticinco años. Por supuesto, obligó a sus protagonistas a componer distintas estrategias: reducir al máximo el precio de las mercancías embarcadas en Manila (para sacar mayor rendimiento a la *permission*); realizar juramentos falsos en todos los formalismos de embarque y descarga en Manila y Acapulco, o contratar las mercancías asiáticas en la Feria de Acapulco a través de operaciones de compra-venta que ocultaban convenios privados. Así, los comerciantes novohispanos, y en particular los monopolistas de la Ciudad de México, concertaron todo tipo de acuerdos para conservar y ampliar su participación con Manila, más allá de su condición de receptores y compradores de mercancías en Acapulco. Para ello, contaron con la complicidad de las gentes que, en Manila, albergaban intereses económicos en el Galeón, y la connivencia de funcionarios en Filipinas y Nueva España.

EPÍLOGO

*A cargo de Carles Brasó Broggi,
profesor de la Universitat Oberta de Catalunya*

Cuando surgió la idea de organizar un ciclo de conferencias sobre el Galeón de Manila, pensamos en invitar a varios ponentes que fueran capaces de mostrar la historia de este navío desde distintos ángulos. Al observar el largo derrotero del Galeón en un globo terráqueo —y pensando en los agentes implicados en la contratación de la carga—, la elección de cuatro especialistas procedentes de España, Filipinas, China y México nos pareció la mejor manera de representar la diversidad y la riqueza de esta empresa histórica. Además, a la descripción del Galeón quisimos añadir la pregunta sobre su papel en los orígenes de la globalización. De estas inquietudes surgieron las jornadas que, bajo el nombre de «Los orígenes de la globalización: el Galeón de Manila», la Biblioteca Miguel de Cervantes de Shanghai celebró entre el 3 y el 6 de abril de 2013. Tras las cuatro ponencias, que confirmaron el acierto de nuestra elección, organizamos una mesa redonda que trató de establecer las conclusiones del ciclo, reflexionando sobre la relación entre el Galeón de Manila y los orígenes de la globalización. Éste es, a modo de epílogo, el resultado de dicha mesa redonda.

Con la expedición de Magallanes y Elcano, la esfericidad de la tierra quedó comprobada empíricamente por el hombre. Sin embargo, no fue hasta la década de 1570 cuando el ansia de intercambiar plata americana por manufacturas asiáticas culminó en la creación de una ruta comercial que, por primera vez, alcanzaría una dimensión global. Fue en aquella década cuando Martín de Rada ató cabos e identificó a aquellos comerciantes que llegaban en juncos a Manila con el reino de Catay de Marco Polo, cumpliéndose así el sueño esférico de Cristóbal Colón. Y fue también entonces cuando el Galeón se instituyó como empresa regular que, partiendo de Acapulco con destino a Manila, se iba cargado de plata y frailes, para volver al año siguiente abarrotado de mercancías de manufactura china. El viaje era de una dureza extrema, especialmente en el trayecto de Manila a Acapulco (el temido tornaviaje), donde solía perecer más de la mitad de la tripulación. Esta ruta pionera significó el primer intercambio verdaderamente global de la historia.

Como es lógico, delimitar las causas que explican los orígenes de

esta ruta es una tarea compleja y controvertida. ¿Fue la coincidencia entre las demandas de plata en China y bienes asiáticos en América y Europa el principal acicate de la ruta del Galeón? ¿O fue, por el contrario, el mismo Galeón el que, revolucionando el transporte global, incentivó dicho comercio? Se trata de una cuestión fundamental que, recientemente, ha despertado mucho interés académico, y donde parece no haber consenso todavía.¹ Sin embargo, es preciso señalar que ambos procesos convergieron durante las últimas décadas del siglo XVI, y que, gracias a esta confluencia y a su alcance geográfico, podemos afirmar que el tráfico del Galeón de Manila constituye la primera empresa global.²

En la primera ponencia, la profesora Dolors Folch enfatizó el carácter sólido y compacto del Galeón de Manila, una nave con capacidad para transportar un producto tan pesado como la plata. Esta característica contrasta con el comercio anterior a los grandes descubrimientos, realizado por vía terrestre o por mar, siguiendo la costa (el cabotaje), que encarecía enormemente el transporte de objetos pesados. Las transacciones comerciales solían pagarse con bienes ligeros, y fácilmente transportables, como la seda en la famosa ruta de la seda, el papel moneda en China, la letra de cambio en Europa o la concha de cauri en el Pacífico y el Índico.³ Sólo había un metal pesado que valiera la pena embarcar hacia la lejanía, por su elevado valor en relación con su peso: el oro. Pero su precio restringía el uso a las grandes operaciones.

Sin embargo, el descubrimiento de importantes yacimientos de plata en el continente americano proporcionó un capital, hasta entonces desconocido, que pudo ser transportado en los galeones para uso de los comerciantes chinos de Manila, quienes estaban dispuestos a pagar un alto precio. Y esta circunstancia nos lleva al núcleo de la cuestión, pues ¿qué es la globalización sino la integración de los mercados mediante el flujo masivo de capital y mercancías que se intercambian a larga distancia?⁴

La razón de que fuera tan beneficioso cambiar plata americana por manufacturas chinas es que, a ojos de los españoles, los chinos pagaban la plata muy cara y vendían las manufacturas muy baratas. La explicación a esta relación económica fue teorizada por Adam Smith en el siglo XVIII. Según este economista, las sociedades arroceras asiáticas son capaces de

¹ Sobre esta cuestión, véase Kevin O'Rourke y Jeffrey G. Williamson (2002) y la recopilación de artículos en Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez (2010).

² La importancia de este comercio va más allá del periodo del Galeón y llega hasta el siglo XX. Véase Lin Man-houng (2006).

³ Véase el caso de las conchas de cauri en un estudio reciente de Bin Yang (2011).

⁴ Michael Bordo, Alan Taylor y Jeffrey Williamson (2003): pp. 1-10.

alimentar a una mayor población por área que las economías cerealistas europeas y del nuevo mundo. Esto provoca que en China haya una mayor densidad de población y, en consecuencia, los bienes manufacturados (cuyos precios dependen de la mano de obra) sean más baratos, tanto en relación con el coste de la mano de obra en Europa, como con el precio de los productos no manufacturados.⁵ Aunque Adam Smith erró al pensar que China se encontraba en un periodo de estancamiento económico, esta relación de precios —que forma la base de la teoría de la ventaja competitiva— constituye uno de los pilares de la futura teoría del comercio internacional y, en definitiva, de la globalización.

A esta coincidencia hay que añadirle el hecho imprescindible de que hubiera la posibilidad (es decir, la tecnología necesaria y disponible) para que este capital se transportara a través del océano Pacífico en un volumen satisfactorio, teniendo en cuenta los costes del viaje y la demanda de los comerciantes chinos en Filipinas. Así, el éxito del Galeón también reside en el propio barco, esa fortaleza flotante construida gracias a los recursos naturales del archipiélago filipino y a la convergencia de distintas técnicas usadas en las atarazanas de Cavite: la ingeniería española, el conocimiento ancestral de la naturaleza y los recursos de las Islas Filipinas (madera, algodón, cuerdas), y el conjunto de artesanías de tradición china que prosperaban en el Parián.

Precisamente, en la segunda conferencia, el profesor Fernando Zialcita demostró la importancia que tuvo el Galeón en la creación de la identidad filipina. No en vano, logró aglutinar a una población dispersa en un archipiélago con casi doscientas lenguas y más de siete mil islas, dotándola de una cultura eminentemente mestiza. A la presencia de población de origen austronesio y negrito, el Galeón introdujo dos grandes culturas: la china y la española. Pero el resultado de este encuentro no fue una cultura dominante. Y éste es justamente otro elemento que nos permite afirmar el carácter global del Galeón de Manila.

Es posible que Manila fuera la primera ciudad «global» de la historia, en el sentido absolutamente moderno del término. Es decir, una urbe donde el mestizaje era la cultura dominante. Y el profesor Zialcita abundó en pruebas que nos llevan en esta dirección: la ascendencia de los comerciantes chinos con sus nombres españolizados, las vestimentas que recogen tendencias asiáticas y europeas, la comida local salpicada de productos chinos y americanos, las entradas de las iglesias vigiladas por leones chinos, etcétera. Recordemos que en el año 1600 Manila tenía más

⁵ Adam Smith (1776), libro 1, cap. 11: «Sobre la renta de la tierra».

habitantes que Nueva York en 1770.⁶

Este factor amalgamador del Galeón también afectó a la población americana, ya de por sí mestiza, con la llegada de marineros procedentes de Asia. En cierto modo, la peligrosidad del viaje hacía que, en muchos casos, se realizara una sola vez, asegurando así la mezcla de gentes y culturas, convirtiéndolo en un caso modélico para el estudio de la historia mundial.⁷ El Galeón de Manila no sólo creó una cultura basada en el mestizaje a ambos lados del océano, sino que puso en contacto a dos de las principales economías de la era moderna: los imperios ibéricos (Portugal y España) y la China de la dinastía Ming.

En la tercera conferencia, el profesor Han Qi mostró las grandes rutas marítimas que se iniciaron tras las expediciones realizadas tanto desde China (con Zheng He) como desde la Península Ibérica (con Vasco de Gama, Colón y Urdaneta). Todas ellas fueron revolucionarias por el descubrimiento en sí, pero también por abrir nuevas vías comerciales, cuyos flujos de mercancías quedaron, sin embargo, monopolizados por los decretos estatales de la capital. El comercio tributario de la administración Ming, o la prohibición de que sus súbditos pudieran contratar privadamente en el exterior, ilustra las restricciones al libre comercio de dicho periodo. Estas últimas –también aplicadas, de distintas formas, en los imperios ibéricos de ultramar– se decidían a miles de kilómetros de la contratación, acarreado el «obedecer pero no cumplir» característico del Imperio español y el auge del comercio paralelo: el contrabando y la piratería. La inevitable referencia a la piratería, entendida en un sentido lato, es tan frecuente en las fuentes históricas (tanto asiáticas, como americanas y europeas), que parece hallarse en los mismos orígenes de la globalización. En ese sentido, es necesario que, más allá de las particularidades locales, futuras investigaciones definan la piratería de finales del siglo XVI como un fenómeno verdaderamente global.

A pesar de todas las limitaciones impuestas al comercio, el profesor Han Qi demostró el volumen y la importancia de los productos americanos, que, gracias al Galeón, se integraron en la cultura y la economía chinas. Así como el crecimiento económico y manufacturero que supuso para China la fuerte demanda de productos en el exterior. Siguiendo la teoría smithiana, esta confluencia culminó en la especialización del trabajo (la porcelana de Jingdezhen, la seda de Suzhou

⁶ Kenneth Pomeranz y Steven Topik (2006): p. 10.

⁷ Véanse las investigaciones publicadas sobre esta disciplina en las revistas *Journal of Global History* y *Journal of World History*.

y Guangzhou, los bienes de algodón de la región china de Jiangnan, etcétera), y el impulso de la economía en la dinastía Ming.⁸ Este crecimiento económico pudo financiarse gracias al desarrollo de la plata como forma de pago generalizado en la economía china. Y dicha transformación fundamental, la monetización económica, se produjo gracias al Galeón y al comercio que las potencias ibéricas realizaban en los márgenes del Imperio Ming, sin obedecer el código ritual del comercio tributario. Más allá de las cantidades de plata que se transportaron (difícil de cuantificar debido al peso de la piratería y el contrabando), el Galeón de Manila contribuyó a la monetización económica global, al principio creando consecuencias positivas, y, más adelante, resultados negativos: la inflación y la crisis económica que afectó tanto a España como a China durante el siglo XVII.⁹

En la última ponencia, la profesora Carmen Yuste analizó el Galeón de Manila desde la perspectiva del virreinato de Nueva España. Ante la profunda crisis demográfica de los pueblos indígenas, derivada del tráfico transpacífico, los pobladores españoles tuvieron que involucrarse más en la economía local para sustentarse. Fue entonces cuando vieron en el comercio con Manila una oportunidad para conseguir bienes de consumo más baratos que los procedentes de Europa. Por otro lado, la escasez de mano de obra en el continente americano y la importancia de las explotaciones mineras impidieron la emergencia de una industria local de bienes de consumo que pudiera competir con la manufactura asiática. Además, el intercambio a través del Galeón de Manila ofreció la posibilidad de generalizar los bienes suntuarios entre las élites del continente americano.

Resulta tentador vincular la transformación de los hábitos de consumo entre las élites filipinas y mexicanas con la llamada teoría de la revolución industriosa. A grandes rasgos, ésta afirma que, antes de la revolución industrial inglesa (que revolucionó la producción, es decir, la oferta de bienes), hubo una revolución en la demanda, esto es, en el consumo.¹⁰ Durante el siglo XVIII, el consumo de telas de algodón estampadas procedentes de India y China aumentó considerablemente entre la población europea, impulsando a los ingleses a inventarse las máquinas hilanderas para competir con los productos importados desde Asia. Esta hipótesis, que explica la transformación económica europea del siglo XVIII, es también aplicable a finales del XVI: la avalaría la

⁸ Véase Wu Chengming y Xu Dixin (2000).

⁹ Véase William S. Atwell (1982).

¹⁰ Esta teoría fue originalmente planteada por el demógrafo japonés Akira Hayami, y sistematizada por Jan de Vries. Véase Jan de Vries (1994).

evolución del consumo de telas y sedas en Filipinas y América, confirmando el carácter global del Galeón de Manila.

Estas reflexiones fueron debatidas en la mesa redonda que clausuró las jornadas. En primer lugar, es evidente que el Galeón de Manila ha sido muy poco investigado, en comparación con otras rutas de la era de los descubrimientos. El hecho de que el principal libro exclusivamente dedicado a la nao siga siendo el clásico de Schurz (publicado en la década de 1930), da una idea de la necesidad de renovar su estudio. El presente ciclo no es de ningún modo el único intento por recuperar la memoria del Galeón, pues, en los últimos años, el interés por este capítulo de la historia empieza a crecer entre los jóvenes académicos.¹¹ Pero sí ha contribuido a acercar los estudios académicos desarrollados en China, Filipinas, España y México a través del ojo experto de cuatro académicos con una larga experiencia investigadora.

Por otro lado, el análisis de las fuentes históricas procedentes de las dinastías Ming y Qing, y su cotejo con los textos hispanos, tiene muchas posibilidades de aportar, en el futuro, nueva información sobre el Galeón de Manila. En particular, tanto la entrada y salida de plata y mercancías, como las industrias creadas en las actuales regiones de Jiangsu, Zhejiang, Fujian y Guangdong, pueden ser rastreadas en las gacetas locales, las historias dinásticas y otras fuentes primarias escritas en chino. Por eso es necesario difundir la historia del Galeón en China y promover los contactos académicos entre las universidades de habla hispana y china. Es, pues, imprescindible para avanzar en la investigación y poder fijar los balances y los volúmenes comerciales que se produjeron a través de dicho comercio. Incluso la posterior importancia de la plata en la economía mundial urge a establecer los volúmenes exactos de su flujo durante este periodo.

Por último, la mayoría de publicaciones sobre historia económica mundial citan tangencialmente el comercio del Galeón de Manila, como un precedente sin continuidad que contrasta con la centralidad del tráfico atlántico y el futuro desarrollo de las compañías comerciales inglesas y holandesas. De ahí que ese tráfico deba ser valorado y cuantificado, atendiendo a fuentes de distintas procedencia, con tal de determinar su impacto global. Es cierto que recientemente algunos estudios han subrayado la importancia del comercio en el océano Pacífico, en contraste con el Atlántico, pero esos trabajos siguen siendo minoritarios. Sin ir más lejos, la centralidad, el cosmopolitismo y el carácter global de la ciudad

¹¹ Véase el congreso organizado en Sevilla: «El Galeón de Manila, 1565-1815. Navegación, comercio, intercambios culturales».

de Manila a finales del siglo XVI, continúan siendo aspectos tan desconocidos como poco investigados. Tan sólo compartiendo el trabajo desde distintos países, se podrán ir desvelando los secretos que determinen, con mayor exactitud, la relevancia histórica del Galeón de Manila, así como su papel en los orígenes de la globalización.

全球化的起源：马尼拉大帆船

序言

塞万提斯学院秘书处技术部部长哈维尔·加尔万

2013 年是埃斯特雷马杜拉探险家巴斯科·努涅斯·德·巴尔博亚发现太平洋五百周年纪念，这一重大历史事件对后世产生了深远的影响。

该发现引发了几个世纪后人们所说的“全球化”，而全球化与塞万提斯学院也不无关联，设立赛院的目的恰恰是向全世界传播西班牙语、宣传西班牙语文化。

因而，纪念这一事件对于铭记我们的过往非常具有意义，而更为重要的是，以多样的方式、从未来的眼光审视当代西班牙与世界上多个地区、以及这些地区彼此之间的关系。

为此，五百周年纪念成为塞院 2013 年文化活动的主线，全球各地的文化中心都组织了相关活动，包括柏林、布鲁塞尔、都柏林、伦敦、马尼拉、莫斯科、东京、乌德勒支，等等。位于马德里和阿尔卡拉·德·埃纳雷斯的赛院总部亦是如此，以及今年举办了年度院长会议的埃斯特雷马杜拉。

纪念活动也包括了由赛院协办的、在巴拿马举办的第六届世界西班牙语大会。

赛院在中国所设的北京和上海文化中心则自然而然地围绕“马尼拉大帆船”的航线开展活动。马尼拉大帆船也被称为“中国帆船”，其航行乃是巴尔博亚旅程的延续，首次将美洲、欧洲与中国以及如今我们所说的亚太地区联系了起来。

赛院下属的上海米盖尔·德·塞万提斯图书馆将系列讲座《全球化的起源：马尼拉大帆船》的内容整理并出版，这是一个出色的创举。

我谨在此对所有为这一活动的举办和讲稿的出版付出努力的人们表示衷心的感谢。

哈维尔·加尔万·吉霍
秘书处技术部部长
塞万提斯学院

西班牙驻上海领事馆总领事序言

首先，祝贺上海塞万提斯学院及其文化负责人马格达勒娜·罗塞尔（Magdalena Rosell）女士。在这次由学院发起并举办的“马尼拉大帆船”系列讲座中，我们迎来了众多来自墨西哥、菲律宾、中国和西班牙的优秀演讲人。

马尼拉大帆船有着明确的宗旨：在政治方面，成为联系菲律宾和新西班牙的脐带；在经济方面，成为通向墨西哥和欧洲的商业通道，向其运送香料、地毯、丝绸、瓷器和象牙，产生巨大经济效益。但除了以上宗旨之外，它还是一段英雄史诗般的历史。它完成了哥伦布长久以来的梦想，即沟通欧洲（和美洲）和马可·波罗笔下神话般的古老中国和日本。

船只航行在浩瀚无边的太平洋上，带给船员无尽的孤寂感。今天，航海不再依靠海风，而是 GPS 和卫星系统。然而，那时陪伴船员的只有指南针和由坏血病、饥饿、海盗（尽管马尼拉大帆船似乎只受袭四次）、暴风雨和情绪低迷带来的无处不在的死亡威胁。海面的浩渺、阴云密布的夜晚和漫天的繁星就是他们的伙伴。

无人怀疑郑和航海船队的功劳。在 1405 年和 1430 年之间，郑和带领成千上万的船员和几百只帆船，探访了东南亚、波斯湾和非洲，每次出航最后都返回中国。他先后六次出航，最终却未能改变人类历史，因为古老的中国再一次闭关锁国。相反，马尼拉大帆船是一条开放的航线。在它存在的 250 多年中（从 1565 年到 1813 年），大帆船始终坚持定期起航。这或许是人类历史上持续时间最长的海上商业通道。

可以说马尼拉大帆船改变了四个国家乃至全人类的历史。西班牙人的到来是菲律宾作为一个国家的开端，在此之前它仅是一个大致

分散的岛屿联盟。大帆船带来的白银为东方帝国的货币经济发展提供了保障。在饮食多样性方面，大帆船也产生了深远影响。土豆、香蕉、西红柿、玉米、波罗、鳄梨等成为中国和东亚诸国的基本食物。对于墨西哥，即当时的新西班牙，大帆船带来的商品促进了其商业繁荣。一批建筑师定居在墨西哥城的索卡洛（Zócalo），把这些商品分散到全国。对于西班牙，大帆船确保了伊比利亚半岛与其殖民地的联系。

在大帆船背后有一位十分重要的人物，安德列斯·德·乌尔达内塔（Andrés de Urdaneta）。他是文学家、水手、征服者以及坚持到生命最后一刻的奥古斯丁修道士。奇浦兹可阿诺（Guipuzcoano），这位出生在维拉弗兰卡·德·奥尔迪西亚（Villafranca de Ordizia）的墨西哥人（意为新西班牙人）曾经独创性地预言沿着北纬 40°一直向西航行最终可以回到原点。安德列斯·德·乌尔达内塔驾驶着“圣佩德罗号”，这艘曾今他的祖辈们（维拉罗伯斯 Villalobos，萨阿维德拉 Saavedra）失败过的帆船，于 1565 年历时 4 个月（130 天）完成了马尼拉——阿卡普尔科航线，航程 14,157 千米，平均航速为 110 千米/天。在世界航海史上，他比詹姆斯·库克（James Cook）航程更远，但却被不公平地遗忘了。

这些像核桃壳一样的大帆船（当时世界上最大的、香料和物品运输量最大的船只）利用信风从阿卡普尔科起航到达马尼拉，然后借着台湾暖流从马尼拉返回阿卡普尔科。

一些西班牙语地理名字从此永久地点缀和响彻在太平洋上：例如，洛杉矶、圣弗朗西斯科、瓦尔迪兹、圣埃斯皮里图岛、复活节岛、瓜达康纳尔岛、卡罗莱纳半岛、马里亚纳群岛、所罗门群岛。最后值得一提的是菲律宾，它的名字来源于哈布斯堡王室的菲利普二世。正是这位国王于 1565 年鼓励了洛佩兹·德·黎牙实比（López de Legazpi）和乌尔达内塔的航行。在这件英雄事迹背后，隐藏着商业贸易（一艘

装满香料的船只本身就是一笔财富）和文化人文交流（菲律宾沿袭了来自中国、墨西哥和西班牙的遗产）的露头。

乌尔达内塔讲述道“大部分船组人员在长途航行中献出了宝贵的生命”。在航线持续的 250 多年间，尽管灾难重重，船队却至少行使了 110 次。死亡和英雄气概陪伴了整段航行历史，当然还有圣厄尔尼诺（菲律宾的守护神）的庇护，乌尔达内塔的远见，传教士、航海家和商人的努力和勇气。值此马尼拉大帆船最后一次航行两百周年纪念日，让我们再一次缅怀他们。

贡萨洛·奥尔蒂斯（Gonzalo Ortiz）

西班牙驻上海总领事

墨西哥驻上海总领事序言

几个世纪前，为了寻找香料，具体来讲那些只有摩鹿卡群岛（今天的印度尼西亚群岛）生产的香料，西班牙和墨西哥航海家穿越了太平洋。确实，只有这个群岛才有肉豆蔻，也只有马达加斯加才生产干石竹花苞。给当时索然无味的欧洲食物添加味道难道如此重要？能够让船员在损害健康、异常危险、极度无聊的环境下航行数月？在西方世界看来，发现东方意味着美味无价的食物和平常乏味的食物之间的区别，到达东方意味着穿着欧洲沉重的羊毛衣物和东方轻快凉爽华丽的丝织品的区别，与东方通商意味着改善日常生活形式：石制、木制的餐盘被亚洲精细的瓷器替代，西方粗陋的清漆被紫胶替代以更好地装饰和保护木材。

但是，通过这条海上通道，亚洲也迅速富裕起来。墨西哥和秘鲁的银锭和银币输入东方，至今在一些中国古董收藏家那还可以找到铸有明朝汉字的白银钱币。一种珍贵的红色染料也大量进入东方，这种产自以仙人掌为食的胭脂虫的颜料最先由墨西哥的印第安人发现。感谢这些有史以来最英勇的探险家，他们神奇的探险活动给亚洲带来了维拉克鲁斯的咖啡、墨西哥的烟草和可可。除了蜂拥而至的羊毛、红酒、橄榄油和采矿基础设施，来自西班牙的官员、传教士和冒险家早在 APEC（亚太经济合作组织）成立几个世纪以前就开始致力于建立一个环太平洋共同体。

他们身上许多方面值得我们学习。真心感谢这次活动的组织方：西班牙、菲律宾和墨西哥总领事馆，就像几个世纪以前的马尼拉大帆船一样把我们聚集在此。感谢上海塞万提斯图书馆、墨西哥国立自治大学、墨西哥国际开发署以及所有在座陪伴我们的优秀学者。

跟随他们的脚步，我们在上海便可进行一次长达数世纪、穿越

大洋、认识伟大人物、沿途香料弥漫、色彩缤纷的旅途。今天以及接下来几天的演讲我们将集成小册出版，一方面传播过去的知识，另一方面展现我们今天的风采，为什么不呢？

最后，我想说马尼拉大帆船（也被称为中国帆船、阿卡普尔科帆船）存在的两个半世纪不仅继承了在它之前的伟大航海活动，还开启了日后影响深远的海上贸易：前者指 1405 年到 1433 年间著名的郑和六次下西洋，后者指 1784 年开始的美国和中国的直接贸易，第一艘满载美国货物的商船（“中国皇后号”）于那年驶向中国。接下来，让我们认识 and 了解郑和下西洋之后、首批美国商人到达之前的世界。

罗兰多·加西亚·阿隆索（Rolando García Alonso）

墨西哥驻上海总领事

菲律宾驻上海总领事序言

2009 年联合国教科文组织(UNESCO)宣布 10 月 8 日为“帆船日”。随后 2010 年这天，菲律宾举行了一系列文化活动，以突显马尼拉，乃至菲律宾，在欧洲、新世界和亚洲的 250 年贸易中扮演的重要角色。

1565 年到 1815 年期间，马尼拉成为世界贸易交流中心。白银、黄金、香料、丝绸等产品汇集港口。紧随这些货物登上马尼拉湾的还有文化和语言。沿着马尼拉路线，中国对菲律宾的影响时至今日仍广泛存在。

满怀自豪之情，通过费尔南多·西亚尔西塔教授，菲律宾在上海展示大帆船贸易年间菲律宾和中国的共同文化。2013 年 4 月上海塞万提斯图书馆举行的“马尼拉大帆船”系列讲座向广大中国人民开启了一扇认识三大国家在历史上经历的贸易和文化交流的大门。

在马尼拉大帆船的制造中，融汇了菲律宾最优秀的造船术，菲律宾硬木被应用于帆船制造和设计。在帆船航海中，拥有卓越航海技巧的古老菲律宾水手不断开拓对气候和海洋的认识了解。因此，借用菲律宾历史学家尼克·华金的话，马尼拉大帆船是“首个推动世界村形成的媒介”。

为了推动 2013 年 10 月马尼拉大帆船书刊的出版，上海塞万提斯图书馆不仅将庆祝西班牙和中国建交 40 周年纪念日，还将庆祝 1565 年第一艘马尼拉大帆船到达阿卡普尔科纪念月。

如今，我们的国家继续在进行全球贸易交流，希望马尼拉大帆船的精神能够提醒我们曾经我们是怎样跨越海洋距离紧密联系在一起的！

万岁！

查尔斯 C. 何塞 (Charles C. Jose)

菲律宾驻上海总领事

第一章

马尼拉大帆船

[西]多洛斯·弗尔克著 戴娟译

马尼拉大帆船是一条把卡斯蒂利亚王朝两个殖民地联系在一起长达 250 年的海上通道：最重要的殖民地新西班牙或墨西哥，最远的殖民地菲律宾。通过这条航线美洲和亚洲首次直接进行贸易，也是因为这条航线，两个大洲在太平洋上源源不断地互通财富之有无。横亘在两个互相产生致命吸引力的大洲之间，马尼拉大帆船实际上是全球化进程中一个消逝的链环。¹

前提条件

1521 年，麦哲伦的船队穿过海洋，第一次在菲律宾停靠。但是西班牙如想在东方立足，必须找到一条可以绕过非洲和印度、返回西班牙的航线。根据 1494 年的《托德西利亚斯条约》，非洲和印度被葡萄牙人占领。因此，必须由西往东穿越太平洋，这比反方向航行困难许多，但西班牙人却致力于开辟这条航线。在整个十六世纪上半叶他们首先从伊比利亚半岛出发，然后直接从墨西哥驶向太平洋。1525 年，洛艾萨探险队从拉科鲁尼亚出发。在这次的探险队中有一位巴斯克年轻人叫安德列斯·德·乌尔达内塔，他是这次航行的记录员。经过多次努力，探险队未能开发出横跨太平洋返回西班牙的新航线，乌尔

¹ 丹尼斯·O. 弗林，阿图罗·吉拉尔德兹：《衔“银”而生：1571 年世界贸易的起源》（Dennis O. Flynn & Arturo Giráldez: "Born with a Silver Spoon: The Origin of World Trade in 1571"），《世界历史杂志》（*Journal of World History*），第 6 卷，1995 年第 2 期，第 201 页。

达内塔最终在摩鹿加群岛上度过了 11 年。在群岛上居住的这些年，乌尔达内塔不仅清楚地观察到中国帆船（中国在此领域贸易频繁，贸易品主要为瓷器和各种各样的丝绸）在东南亚出没，而且猜测出中国与棉兰老岛之间定期进行贸易（根据我们的记录，每年有两艘中国帆船到此海岛进行交易）。²

下一支探险队于 1527 年出发，由萨阿维德拉领导。这是第一支直接从墨西哥起航的船队。这次出航有了新的因素加入，人们不仅谈论香料和子午线，还提到中国——一个模糊的、用来指代整个东方世界的概念，这无疑让船员欢欣鼓舞。例如墨西哥第一位主教胡安·德·苏马拉加（Juan de Zumárraga）修道士，他满怀激情要求加入探险队，但最终被拒。他曾喊道：“你们把我塞进一个葫芦瓜里面吧！我十分确定它会指引我前进，根据我的意念把上帝传播到东方！”³ 尽管这支探险队最后同样未能找到回程航线，萨阿维德拉也证实了有中国帆船前往菲律宾（宿雾）进行贸易。

然而，数次探险队失败、船员遭囚禁、解救被囚船队给西班牙带来巨大损失。1529 年，面对未果的航海探险造成的高昂经济消耗，卡洛斯五世最终签订了《萨拉戈萨条约》，以 30 万公爵领地的价钱，将摩鹿卡群岛的权利转卖给葡萄牙。

在墨西哥，人们却从另一角度看待向东方航海这一创举。他们始终未忘记向太平洋扩张意味着的经济、政治和宗教利益。1542 年，墨西哥总督派遣一支由 370 名士兵和一队奥古斯丁传教士组成的船队，在鲁易·洛佩兹·德·维拉罗伯斯（Ruy López de Villalobos）的带领下出航。这队奥古斯丁传教士带着宗教使命来到墨西哥，在当地产生

² 《乌尔达内塔寄给国王的关于洛艾萨探险队的信件，巴亚多利德，1537 年 2 月 26 日》（*Relación de Urdaneta al rey sobre la expedición del comendador Loaysa*），AGI 档案，第 36 卷，第 268 页。

³ F.G. 门迭塔：《印第安人教会史》（F. G. Mendieta: *Historia eclesiástica indiana*），墨西哥，1596，第五卷，第 587 页。

深远影响，并成为日后西班牙影响亚洲的先锋力量。船队最终在吕宋岛北面的卡加延市靠岸，然而它未能逃脱以前历次探险队的厄运。在消耗光所有能在地面活动的动物——猫、狗、老鼠、蜥蜴（根据两位悲痛的记录员的回忆）之后，返航途中，船队迷失在莱德隆群岛（现名马里亚纳群岛，主要岛屿称为关岛）的迷宫之中，船员被囚禁在摩鹿卡群岛上。尽管如此，好几次他们远远望见中国帆船满载着香料、瓷器和钟铃来到棉兰老岛和菲律宾。⁴

时隔 22 年之后才有另一只船队出航探险。耽搁如此之久的原因非常容易理解，即历次探险均无疾而终。需要人们理解的是再次组织船队出航的原因，其中包括航海知识的积累和经济波动。在此基础上，船队离目标又靠近了一步。

首先，基于对太平洋上风向和洋流的进一步了解，航海家们能够绘制出一条合适的返航线路。16 世纪末，黎牙实比舰队的船员终于找到了返程航线：安德列斯·德·乌尔达内塔满怀荣耀地坐在主舱，洛佩·马丁（Lope Martín）带着逃兵的耻辱坐在自己负责的一艘双桅小船船舷上。这两位都被囚禁在摩鹿卡群岛多年，因此应该十分熟悉太平洋上的风向和洋流。从墨西哥到关岛然后转向菲律宾，借助北赤道暖流，航程十分顺利。关键是需要明白这道洋流应该从另一条通道将海水带回原处：答案就是台湾暖流，它连接日本和北美。

其次，进一步意识到中国的重要性。葡萄牙人从 16 世纪 20 年代起就经常出没在中国海岸。尽管葡萄牙人将所有关于亚洲的信息视为最高机密，由葡萄牙俘虏巴斯克·卡尔沃（Vasco Calvo）和克里斯托弗·维也拉（Cristovao Vieyra）⁵ 写的第一手文件于 1542 年在里斯本

⁴ 加西亚·戴斯卡兰蒂·阿尔瓦拉多：《给新西班牙总督的信》（García Descalante Alvarado: *Carta al virrey de Nueva España*），里斯本，1548 年 8 月 7 日。

⁵ 卡尔沃和维也拉甚至弄到一本地理书，以此来证明他们同中国的联系。两份文件均可在拉法埃拉·德因蒂诺 1989 年的著作中找到。见拉法埃拉·德因蒂诺《十六世纪中国概况》（Raffaella D'Intino: *Enformação das cousas da China. Textos do século XVI*）维塞乌国家出版社 1989 年版，第 39-48 页，第 49-53 页。

出现。同时，50 年代初开始出版关于葡萄牙人渗入印度和中国的书籍：若昂·德·巴罗斯（João de Barros）的《亚洲十年纪事》（*Décadas de Asia*）系列，这套书从 1552 年开始出版，其中对我们最重要的是于 1563 年出版的最后那本《三十年代的亚洲》（*Tercera Década de Asia*）；费尔南·洛佩兹·卡斯塔捏达于 1551 年出版的第一部《葡萄牙人发现和征服印度的历史》（*Historia do descobrimento e conquista de India pelos portugueses*）。1554 年，这本书翻译成西班牙语。根据积累的数据，现在让西方人感兴趣的不仅是香料，他们还想同中国人签订条约。半个世纪以前，没有人知道中国人，也没有人将他们与马可·波罗笔下的中国（Cathay）联系在一起。

最后，经济的波动。1545-1558 年，葡萄牙胡椒价格激涨，这让到达摩鹿卡群岛这条海上通道变得令人羡慕。同时，正是因为这条通道的存在，黎牙实比探险队⁶才得以出航。但是，鉴于西班牙和葡萄牙之间的约定，菲利普二世明确表示黎牙实比探险队将避开摩鹿卡群岛，直接驶向菲律宾。⁷

综合以上原因，终于在 1564 年，西班牙派遣黎牙实比探险队驶向东方。在这支舰队中有一支 200 名士兵组成的特遣队、十分熟悉风向和洋流的安德列斯·德·乌尔达内塔以及当时墨西哥最优秀的宇宙学家、数学家马丁·德·拉达（Martín de Rada）奥古斯丁修道士。这是一支典型的卡斯蒂利亚队伍，它高呼“剑和指南针，向前，向前，向前”这一直截了当的口号，向着目的地靠近。然而，当他们到达时却发现菲律宾并不如想象中那么令人欢欣鼓舞。刚开始的几年中，西班牙人在宿雾和班乃岛经历了真正的饥荒。因此，他们认为那儿土地贫瘠。

⁶ 皮埃尔·肖尼：《马尼拉大帆船：丝绸之路的伟大与衰落》（Pierre Chaunu: "Le Galion de Manille: grandeur et décadence d'une route de la soie"），《编年史》（*Annales*），1951 年第 4 卷，第 450 页。

⁷ 《费利佩二世写给堂路易斯·路易斯·德·维拉斯科的皇家法令》（*Cédula real de Felipe II a don Luis de Velasco, virrey de Nueva España*），1559 年 9 月 24 日，AGI 档案，第 1 卷第 1-123 页。

但事实却远非如此：在吕宋岛中部山地的伊富高市，分布着令人惊奇的水稻梯田，他们向世人展示了菲律宾人极高的农业生产力。但是，西班牙人怀着迅速致富的希望来到菲律宾。无论分配多少土地，菲律宾人都完全不能适应高强度的殖民地农业生产模式。只要有机会，他们便逃往深山。当这些所谓的征服者用“一只母鸡一把米”的把戏残酷剥削原著民时，随行的奥古斯丁修道士却在大声讨伐士兵们的胡作非为。最后，黎牙实比痛苦地说道“这片土地丝毫不令人羡慕，不管它属于西班牙还是葡萄牙！”⁸

从探险队到达宿雾到定居马尼拉中间相隔六年，在此期间，西班牙人对是否继续留下来犹豫不定。让他们最终留下来的原因是他们意识到了中国的重要性，在探险队看来，中国远比马卢科意义重大。正是由于这个原因，给国王的信中有以下记录：“如果是与中国通商，我们应该搬到吕宋。”⁹ 是因为同一个原因，马丁·德·拉达兴致勃勃地倾听在宿雾一位叫做坎科（Canco）¹⁰ 中国人为他讲述的事情。坎科是第一位我们知道其身份的中国商人。在接下来的十年期间，他一次性提供了马尼拉急需的铁和其他装上大帆船的商品。通过拉达的转述，坎科向印度理事会首次提供了关于中国的系统信息。1571 年，一位叫贝拉斯科（Velasco）的著名人文学家正好获得舰队记录员和字

⁸ 加斯帕尔·德·圣奥古斯丁修士：《征服菲律宾群岛》（Fray Gaspar de San Agustín: *Conquistas de las islas Filipinas*），马德里，1698 年版，第 303 页。

⁹ 《卡尔塔·德·黎牙实比写给新西班牙总督的信》（*Carta de Legazpi al virrey de Nueva España*），班乃岛（Panay），1570 年 6 月 25 日，AGI 档案，第 24 卷。

¹⁰ 《马丁·德·拉达写给西班牙总督的信》（*Carta de Martín de Rada al virrey de Nueva España*），1572 年 8 月 10 日，伊萨西奥·罗德里格斯：《菲律宾神圣耶稣奥古斯丁省历史》（Isacio Rodríguez: *Historia de la provincia agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*），马尼拉 1978 年版，第 14 卷，第 110-117 页。坎科或桑科一直是一位活跃的商人，有记录显示 1574 年 4 月他带了 170 奇南塔（chinanta：一种计量单位，相当于半阿罗瓦）铁到达马尼拉，这些铁卖了十六比索。见 AGI 档案，1198 f. 165r。转引自胡安·基尔《黄金时代塞维利亚的印度和远东》（Juan Gil: *La India y el Lejano Oriente en la Sevilla del Siglo de Oro*），塞维利亚 2011 年版，第 27 页；还有记录表明 1574 年 6 月菲律宾会计室再次向他购买商品装上大帆船，同上，第 251 页。

宙学家的职位，他将于 1574 年逐字逐句颠覆坎科提供的信息。¹¹ 1571 年，定居于马尼拉的西班牙人终于看清了事实：几年之后同中国之间的贸易额将达到可观的数目。很快，1575 年，马丁·德·拉达终于得出结论：这个中国（China）正是马可·波罗笔下如同神话般的古老中国（Cathay）。¹²

前提因素

在十六世纪七十年代初，几乎无人能想象马尼拉在亚洲和美洲复杂的经济关系中扮演的角色。几十年之后，三方才真正理解该贸易系统的调节机制。

第一个难题是中国的货币体系。在公元 1000 年初，中国正处于工业革命的边缘。为了满足日益增长的国外和国内市场需求，中国加大了农业和手工业生产。与此同时，中国经历了一次贸易扩张，并将逐渐加强与印度洋周围大的商业国家的相互联系。由于其复杂的经济体系，中国印制了世界上最早的纸币。随着 13 世纪蒙古人的到来，纸币进入通货膨胀阶段。虽然，在明朝（建立于 1368 年）初期纸币仍在流通，但通货膨胀已经无法控制。15 世纪前二十年郑和船队在印度洋诸国分发了成千上万的纸币，试图在该地区建立一个共同市场，最终失败，因为此时这些纸币已是毫无利用价值的废纸。

郑和船队的结局如同他们分发出去的纸币一样，最后仍在流通的

¹¹ 胡安·洛佩斯·德·贝拉斯科：《印度地区地理与宇宙描述》（Juan López de Velasco: *Geografía y descripción universal de las Indias*），马德里，1974 年版，第 300-304 页。

¹² 马丁·德·拉达：《真实的中国纪事》（Martín de Rada: *Relación verdadera de las cosas del reino de Taybin, por otro nombre China*）（1575），巴黎国家图书馆，西班牙基金会，325.9 (MF 13184)，f. 15-30，伊萨西奥·罗德里格斯：《菲律宾神圣耶稣奥古斯丁省历史》（Isacio Rodríguez: *Historia de la provincia agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*），14 世纪，1978 年版，第 262-330 页。拉达肯定地说道“中国（China）就是威尼斯人马可·波罗所述的中国（Cathay）。”

只剩铜币。这些圆形铜币中心是一个正方形的空洞，正面印着当时统治朝代的简称，有时反面有一个汉字指出铜币铸造地（如，福，代表福建）。中国的货币从来不注重美观，因此很容易造假。此外，铜币重量和价值之间的关系让一些大宗交易无法完成。此时白银成为首要替代货币。但是，无论怎样加强开采，中国都没有足够多的白银来支撑其日益繁荣的经济形式。况且，到 15 世纪末，现有银矿出现枯竭征兆。16 世纪上半叶，日本新发现一些银矿，提供给中国市场。当时的白银可能未经铸造便投入市场流通：1575 年拉达（Rada）和洛阿尔卡（Loarca）到过中国，他们每天收到一些白银碎块。但是，日本开采的白银也不能满足中国市场日益增加的需求，¹³ 尤其是“一条鞭法”（为一系列改革措施的集合名字，此次改革从 30 年代初开始，到 70 年代末结束。）税收改革后，所有的税收和劳役统一成一种税收，且要求用白银支付。正当中国开始强烈渴求白银时，西班牙人在马尼拉驻扎下来。

第二个难题是美洲的白银开采。到达美洲时，西班牙人不仅发现了一个新大陆，而且还找到了地球上最丰富的白银分布带。不仅如此，从 1555 年开始引进了金属熔合技术。这种技术把白银和水银熔合在一起，可以得到质量上乘的白银。¹⁴ 用秘鲁阿尔玛登（Almadén）和万卡维利卡（Huancavelica）开采的水银，加上墨西哥萨卡特卡斯（Zacatecas）和秘鲁波托西（Potosí）开采的银矿，可以有效开采白银。1572-1592 年，白银开采量增长了七倍。据估计，1500 年到 1800 年间，世界上 80% 多的白银产自西班牙语美洲。¹⁵ 通过西印度舰队，

¹³ 但是，16 世纪到 17 世纪之间，日本是中国主要的白银供应国，估计每年平均应 200 吨。丹尼斯·O. 弗林，阿图罗·吉拉尔德兹：《衍“银”而生：1571 年世界贸易的起源》，《世界历史杂志》，第 6 卷，1995 年第 2 期，第 202 页。

¹⁴ 巴托洛梅·德·麦地那（Bartolomé de Medina, 1487-1595）在墨西哥（1555 年）和秘鲁（1572 年）引进了新的冶金技术，先将水银和银矿熔合，通过加热混合物，待水银蒸发后，得到纯银。

¹⁵ 丹尼斯·O. 弗林，阿图罗·吉拉尔德兹：《衍“银”而生：1571 年世界贸易的起源》，《世界历

大部分白银运至塞维利亚，用以支持西班牙帝国在美洲和欧洲的日常维持和扩张事业。但是，有 1/3 的白银最后流入中国。

马尼拉的建立开启了两个白银货币系统的联系：一个是墨西哥，由于白银丰富，其价值便宜；另一个是中国，由于稀缺，其价值昂贵。由此产生了吸引两个货币系统的磁铁。到 1570 年，墨西哥白银/黄金比为 12:1，在中国则为 4:1。墨西哥白银一旦进入中国市场，其购买力立即升到三倍。在中国强烈渴求美洲白银时，西班牙人惊呼“这儿所有东西都很便宜，几乎是免费给！”

尽管如此，还有第三个难题，解决这个难题后我们将明白为什么中国和美洲会因为白银而彼此持续吸引。当时中国拥有全世界最先进的生产体系，且受到一股企业进取精神的鼓舞。宋朝以来这种精神不断积累，尤其在福建表现明显。因此，中国能够以最大利益购买、生产和经销各种商品。自古以来，中国人就熟悉流水线生产：公元前三世纪西安的战士武器零部件组装；汉唐时期的皇家作坊，生产出了成千上万件绵延在亚洲丝绸之路上的丝绸制品；公元 1000 年左右中国生产的琳琅满目的瓷器充斥整个印度洋市场。另外，基于活跃了几个世纪的国际贸易经验——这一点与中国深入人心的封闭自守的形象恰恰相反，和强大的生产力，中国能够灵活处理供需关系。举一个例子，景德镇的炉窑既可以生产出特供给朝廷和达官贵人的精细瓷器，也可以生产稍微粗糙、厚度适于长途跋涉（例如克拉克 Kraak 瓷器）、带有符合国外审美装饰的瓷器用于出口。¹⁶ 在此，我们别忘了，在中国迅速按照美洲市场需求生产并出口日后风靡美洲的瓷器前，他们已经连续几个世纪向东南亚地区输出瓷器。

史杂志》，第 6 卷，1995 年第 2 期，第 202 页。

¹⁶ 在于 1600 年沉没于马尼拉海湾的圣迭戈大帆船上，找到的大部分瓷器均符合这些特征。索萨莱斯·卡鲁阿纳和伊莎贝尔·门德斯：《1600 年圣迭戈大帆船的中国瓷器：商业与日常生活》（Sonsoles Caruana & Isabel Menéndez: "La porcelana china en el Galeón San Diego (1600): comercio y vida cotidiana"），当月作品（*Piezas del mes*），马德里航海博物馆，2006 年版，第 168-170 页。

最后还需补充一点，从古老的宋朝开始，中国就已经进入印度洋周边市场。印度洋是世界上贸易运输最繁忙的大洋，且有许多河流可以连接到亚洲内陆，众多商品在此交汇：阿拉伯的没药和熏香（这些香料滋养了亚洲诸神，无论是佛教、印度教、基督教，还是伊斯兰教）；波斯的马和钴（蓝色的钴后来用于制造青花瓷，在明朝时风靡全球）；阿富汗的青金石和鸦片（药用必需品）；印度的胡椒和棉花；锡兰的桂皮；朝鲜的姜；马来群岛种类繁多的香料，樟脑、干石竹花、肉豆蔻等，这些都是中医基本配料。后来马尼拉大帆船把这些财富提供给了美洲和西班牙市场。

帕里安（Parián）的中国人

在最初的几年，无论西班牙人如何划定界限，中国人的贸易活动一直没有中断，何况中国与这些岛屿的商业活动已经成为传统。在《东西洋考》¹⁷ 和《明实录》¹⁸ 中大量记载着在西班牙人到来之前，中国和菲律宾岛屿上几个主要公国的官方交往，特别是 15 世纪前 30 年间郑和下西洋时期中国和吕宋、邦阿西楠省的来往。尽管郑和下西洋之后明朝禁止海上贸易，但是，在菲律宾找到的大量瓷器证明，15-16 世纪期间，福建商人继续和菲律宾进行贸易。早在西班牙人到来之前，漳州出产的青花瓷¹⁹ 和德化出产的汉白玉就已经销往菲律宾。

明朝制定了一套特别的体系用来与外国交往：进贡和海禁。

所有想与中国进行贸易的国家都必须进贡，同时承认明朝的最高权力。一旦进贡，外国派遣队将受到热情款待和慷慨馈赠。为了减少

¹⁷ 《东西洋考》，作者为张燮（1574-1640 年）。《明史》撰写过程中主要参考之一。

¹⁸ 《明实录》，收录了所有明朝统治期间的文件，在此基础上，十七世纪写成了《明史》。

¹⁹ 丽塔·C·唐等：《菲律宾发现的漳州器具，16-17 世纪福建的“汕头”瓷器出口》（Rita C. Tan: *Zhangzhou Ware Found in the Philippines: "Swatow" Export Ceramics from Fujian 16th-17th century*），马尼拉，2007。

交易损失，明朝规定了船只数量和随行人数。除却这些派遣队，其他海外贸易均是违法的。中国人不能航行到海外，如果不加入派遣队，外国人也无法进入中国。综上所述，中国的海外贸易，以前从未中断过，如今只能通过散居海外的中国人继续进行。随着 16 世纪欧洲人的到来，这批中国人数有所增加。在马拉卡、马尼拉和巴达维亚陆续出现了唐人街。在马尼拉建立之后，西班牙人发现了 40 名中国移民和 20 名日本移民，此后菲律宾在华侨的商业网中扮演的角色日益重要。虽然此时，中国依然不鼓励海外贸易，甚至处罚定居海外的华侨，且明确禁止外国人进入中国。就在 1572 年，“来了十艘东方帆船，其中三艘驶入这条河流，三艘去了文多洛（Vindoro），两艘去了巴拉扬（Balayan），还有两艘去了另外两个岛屿。在交易时他们比摩尔人享有更多自由和安全。”从黎牙实比的信中可以看出在西班牙人到来很久之前中国人就来到了这些岛屿，而且，那时中国人同马尼拉的贸易与它同其他岛屿的贸易旗鼓相当。中国商船到达后便分散到不同的岛屿，它们来自散落在中国海岸线上的不同港口，从广东一直延伸到宁波。这条海岸线比福建的港口长许多，但此后不久，福建就成为此区域海外贸易的中心。这些商人非常熟悉地理，甚至徒手给黎牙实比画出整个海岸线的地图。²⁰

在 1572 年，中国人首先是来调查市场的，“他们只带了一些样品，来看看我们喜欢买什么”，丝绸、瓷器、面粉、糖、水果等基本商品。但是，他们马上发现新到来的这个客户群比当地土著民更有购买力。“他们卖得很好，我们钱还没有花光他们就卖完了。面对这种情形，中国人甚是开心。”²¹ 正如许多西班牙人和葡萄牙人一次又一次记录

²⁰ 1572 年黎牙实比写道：他们给了我一张海岸线地图，图上标出哪些村镇有人到这个岛上来进行交易。这些村镇从广东一直延伸到宁波。他们当着我的面徒手画了这张地图，没有使用圆规、标高和标尺。

²¹ 赫南多·里克尔（Hernando Riquel）1574 年的手稿。见嫩德恩、克郎斯-汤普森编《海军档案馆文件与手稿集》（Nendeln and Krans-Thompson (ed.)，*Colección de documentos y manuscritos del Archivo Naval*），1971，第 2 卷（7 号文档），第 247 页。

得一样，所有物品均很便宜。他们只想换钱。²² 这一年，马尔多纳多（Maldonado）写了第一份西班牙语材料，直截了当解释了所有中国商品是多么便宜：“所有物品的价格都极低，就好像免费一样。”²³

除了提到有 12-15 艘来自大陆的船只到来之外，马尔多纳多还提供了另一条重要信息：“除了黎牙实比提到过的物品（在西班牙和印度均可见到），他们什么都有”。这个评价很有意义，它意味着“来自中国的商船载满了铁、钢、锡、黄铜、铜、铅以及其他金属矿产，船上还载有一定数量的做工精良的铜制大炮及其他种类繁多、技艺精湛的商品”。

与此同时，在马尼拉，中国移民不停增多。由于其带来的商品——满足为数很少的西班牙人的所有需求，提供的服务和劳动——中国人的到来非常重要，“他们中的很多来到马尼拉只为工作，没有他们，很多必需的供给、商品和机械劳务供不应求”，²⁴ 中国人日渐成为当地不可或缺的一个集体。不到半个世纪之后，在马尼拉，不仅制造大炮需要中国移民，许多用来巩固新西班牙武装力量的重要武器也需要中国移民。在后来的几个世纪，维拉克鲁斯和阿卡普尔科使用“马尼拉制造”的大炮来加强防御。我们可以追寻踪迹的最初的两位中国人都从事向马尼拉出口铁的贸易。第一位是前文提过的坎科（Canco），他向拉达讲述关于中国的情况；第二位是辛萨（Sinsay），他与福建当局有着亲密关系，后来陪同拉达和洛阿尔卡到达中国。²⁵

在最初的三十年间，共有 630 艘中国船在马尼拉靠岸，每艘船上有三百名中国人。这三十年间，共来了 190,000 到 200,000 人。大部

²² 黎牙实比：《黎牙实比给总督的信》（Legazpi: *Carta de Legazpi al virrey*），1572 年 8 月 11 日，AGI 档案，1-1, 2-24, n° 1, R.23。

²³ 马尔多纳多：《给陛下的信》（Maldonado: *Carta a Su Majestad*），1572，AGI 档案，1-1-2/24, No.1, R.14。

²⁴ 《退伍军人阿拉亚（Alaya）写给费利佩二世的信》1585 年 6 月 20 日。

²⁵ 胡安·基尔《16、17 世纪马尼拉的中国人》（Juan Gil: *Los chinos en Manila, siglos XVI y XVII*），里斯本，2011，第 27 页。

分人在四个月后就借着季风回到了中国，小部分人留了下来。²⁶ 根据马尼拉城统治者提供的数据判断，1589 年在马尼拉的中国人已经有 4,000 人（而此时该城市共有西班牙人和生于墨西哥的西班牙人共 700 人）。不久之后，到 1600 年，这个数字上升到 15,000，到 1603 年，达到了 25,000 人。1650 年，马尼拉共有居民 42,000 人，其中中国人 15,000，西班牙人 7,000，菲律宾人 20,000。²⁷

西班牙人开始极度害怕中国人——这种恐惧甚至让西班牙人对中国文化提不起任何兴趣，于是，他们时而限制中国人的数量（规定不超过 6,000 人，这个目标从来没有实现），时而采取大屠杀（1603 年 25,000 中国人遇难，1639 年，23,000 中国人被杀害）。但是，中国人又回来了。而西班牙人再一次接纳了他们。原因很简单，因为殖民地日常生活正常运行需要中国人，因为他们是马尼拉大帆船的灵魂，所有在菲律宾的西班牙人正是因为这项有利可图的贸易才来到那儿。此外，我们不要忘记，所有留在菲律宾的中国人，每年需向西班牙殖民者缴纳八比索。有些官员欺压中国人，一年征收好几次，以此获利。

从 1573 年开始，同中国的商业往来成倍增长。那年，从马尼拉出发的商船装载了 712 件丝织品和 22,300 件中国瓷器到达新西班牙。紧接着这些步伐，马尼拉大帆船也加入了这项事业。而且，让西班牙人，尤其是塞维利亚人欢呼雀跃的是只需要用美洲白银就可以换得这些充斥墨西哥和秘鲁的商品。这项新生贸易造成美洲白银大量流失，甚至惊动了新西班牙总督。一开始，这位总督试图贬低中国丝绸——他断言：“这是一项损害我们利益的贸易，因为他们只带来一些可怜的丝绸，大部分绸面绣着花花草草。”²⁸ 最后，他不得不遗憾地感叹“这

²⁶ 拉斐尔·贝尔纳尔：《马尼拉的中国殖民地，1570-1770》（Rafael Bernal: "The Chinese Colony in Manila, 1570-1770"），小阿方索·菲利克斯编：《菲律宾的中国人》（Alfonso Felix Jr.: *The Chinese in the Philippines*），马尼拉：团结出版社，1966，第 46 页。

²⁷ 丹尼斯·O.弗林、阿图罗·吉拉尔德兹：《衔“银”而生：1571 年世界贸易的起源》，《世界历史杂志》，第 6 卷，1995 年第 2 期，第 205 页。

²⁸ 《墨西哥总督给费利佩二世的信》1573 年 1 月 9 日，见胡安·基尔《16、17 世纪马尼拉

项贸易的困难之一在于他们不能从新西班牙或西班牙带走任何一件他们自己没有的物品，因此我们只能用他们最看重的白银与之进行贸易。鉴于白银将流向另一个王国，不知陛下您是否允许。”²⁹ 十三年之后，即 1586 年，当此项贸易已经无法阻止时，费利佩二世受这位总督轻蔑性意见的影响，发表意见说：鉴于从中国带来的丝绸没有丝毫用处，人们购买丝绸仅仅因为它便宜，此外中国人只想要白银，菲律宾和中国的这项贸易似乎可以中断。接下来的几个世纪中，笼罩在诸如此类禁止命令的阴影下，马尼拉大帆船的船桨继续翻滚着，船畔吹拂着西班牙遥远殖民地“服从但不执行”的特色海风。

西班牙人想像葡萄牙人在澳门一样，在中国海岸建立一个港口，由此无需通过中间方直接同中国做生意，从而降低成本。黎牙实比派遣马丁·拉达前往中国，无疑正是为了此目的。但是大帆船贸易获得的收益并没有让这些努力实现。16 世纪末，一个中国当地官员给过一个含糊的承诺，这似乎让西班牙人梦想能够拥有某个具体的小岛，比如广东省附近的皮纳尔岛（Pinal）。路易斯·佩雷斯·达斯马里涅斯（Luis Pérez Dasmariñas）曾经于一次海难后在这个岛屿上避难。但是西班牙人永远没有得到这个港口，部分原因在于澳门葡萄牙人的反对，³⁰ 但主要由于十六世纪末这个计划将直接损害马尼拉的利益。此时的马尼拉，由于大帆船贸易带来的财富，已经成为一个国际中转站。

不久中国人也登上了马尼拉大帆船。大部分人在船坞做手工、造船工，有不少人以水手、手工艺人、填塞船缝工和木匠的身份登船，还有人或许是充当医生。³¹ 中国人在墨西哥从事的最初的职业之一为

的中国人》，里斯本，2011，第 182 页。

²⁹ 《墨西哥总督给费利佩二世的信》1573 年 12 月 5 日（AHN, Doc. Ind., Secc. Div., n° 219）。

³⁰ 安东尼奥·德·莫尔加：《菲律宾群岛事件》（Dr. Antonio de Morga: *Sucesos de las Islas Filipinas*），马德里，1910，第 81 页。

³¹ 小爱德华·R·斯莱克：《新西班牙的中国化：古代中国通过 Nao 帆船对殖民地墨西哥产生的影响》（Edward R. Slack Jr.: "Sinifying New Spain: Cathay's Influence on Colonial Mexico via the Nao de China"），《海外华人杂志》（*Journal of Chinese Overseas*），第 5 卷，2009 年第 1

同时提供医生服务的理发师。从 1592 年开始，大帆船的文件中出现了登船的“中国土著民”的名单。那些最后留在阿卡普尔科的中国人，在船上曾经充当木匠。³² 根据贡萨雷斯·德·门多萨（González de Mendoza）的证词，³³ 我们确定在 1585 年前在墨西哥和西班牙已经有 85 位中国人，何塞·德·阿科斯塔（José de Acosta）在《印第安自然和道德史》一书中也证实了这一说法。

从 1581 年开始，对中国人的恐惧促使当局把他们囚禁在一个专属中国人的小区，即位于城区内的帕里安（Parián）。整个小区呈正方形，让人想起客家人在毗邻广东和福建地区建造的大堡垒。这个堡垒中心有一块空地，紧连帕西格河。帕里安有一些低矮门廊，门廊里散落着百来间店铺，在店铺上方则是成千上万个中国人的住房。³⁴ 大堡垒由木材和芦苇建成，经常着火（这个结局把它与马尼拉联系在一起），多次被火摧毁。帕里安成为一个典型的唐人街，里面有餐馆、节日庆祝活动、戏剧，设施齐全，自给自足，甚至还有自己的印刷厂。菲律宾最早的书籍（既有汉语也有西班牙语）就由这些印刷厂印制。这个小区非但没有沦为城市边缘地带，反而成了马尼拉的商业中心：中国人对零售商业的垄断滋养了针对他们的排外情绪的萌芽。

中国帆船每年三月到五月期间离开马尼拉，这些帆船大部分来自福建泉州和厦门、广东和澳门。这些地方距马尼拉 650 或 700 海里，航程十五或二十天。最初，西班牙人强制要求所有从中国来的商品堆成一堆，由两三个统治者身份的人买下。但是，从一开始西班牙人便

期，第 5-27 页。

³² 胡安·基尔：《16、17 世纪马尼拉的中国人》，里斯本 2011 年版，第 277-284 页。

³³ 胡安·贡萨雷斯·德·门多萨：《中华帝国显著标志、礼仪及风俗历史》（Juan González de Mendoza: *Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran reyno de la China*），马德里，1585，第三册，第七章。

³⁴ 米拉格罗斯·格雷罗：《菲律宾的中国人》（Milagros Guerrero: "The Chinese in the Philippines"），见小阿方索·菲利克斯编：（Alfonso Felix Jr.: *The Chinese in the Philippines*），马尼拉团结出版社（Solidaridad Publishing House），1966，第 26-29 页。

不遵循这项规定。他们慢慢要求中国人按照预定价格带来商品，或者在船只进入马尼拉港口前就卸货。尽管该项强制措施在 1593-1696 年始终保持，但始终是一纸空文。实际情况却是：所有来到菲律宾的人都想分得马尼拉大帆船的一杯羹，最初仅受限于个人的购买力。正因如此，许多人都去贷款购买商品。而提供贷款服务的恰恰是帕里安的中国人——1603 年的大屠杀背后很有可能隐藏着这层原因，如同中世纪对犹太人的大屠杀一样。从十七世纪开始，贷款主要由慈善事业负责。这些慈善事业最初由一些用于公益事业的遗产组成，之后马上用来为马尼拉大帆船提供资金，贷款从 20% 到 50% 不等。³⁵

大帆船的载货

16 世纪最后几十年，马尼拉已经占据当时全世界最得天独厚四个点的中心位置：北方来的中国丝绸和瓷器，南方来的摩鹿卡群岛的干石竹花、肉豆蔻及其他香料，西方来的印度棉花和东南亚象牙（一般通过第三方中国人），³⁶ 东方来的无穷无尽的美洲白银。他们用白银把所有货物买下，然后再销往美洲。马尼拉特殊的历史地位在于它同时扮演两种角色：第一，这儿汇聚了两股无限的需求（美洲对中国丝绸的狂热，中国对美洲白银的渴求）；第二，它也是中国和西班牙统治者的碰撞点，两个王朝当时都采取措施极力限制双方直接进行贸易。

为了限制中国商品的数量，减少其与西班牙商品在墨西哥市场的竞争，同时防止白银过多流向中国，大帆船贸易必须取得许可，或遵循一定的出口配额。按照最初规定，出口配额价值相当于马尼拉

³⁵ 威廉·舒尔茨：《马尼拉大帆船》(William Schurz, *El Galeón de Manila*)，马德里，1992，第 170-171 页。

³⁶ 在现代，这句话最全面地描述了当时从四方到达马尼拉的所有产品。尤其是在莫尔加：《菲律宾群岛事件》中阐述了中国帆船带来的商品。

250,000 比索。这个数字足够维持西班牙在马尼拉的殖民统治，但却远远不能达到墨西哥市场的需求。³⁷ 商品到达墨西哥后价值便翻一番，同时授权的出口配额也在不停增加：1702 年为 300,000 比索，1734 年为 500,000 比索，1776 年为 750,000 比索。实际贸易量总是比这大很多，有时甚至是配额的两倍、三倍，达到 1,500,000 到 3,000,000 比索。³⁸ 1734 年，在抓获的“圣特立尼达”号上发现的货物是授权配额的两倍。

关键问题在于怎样分配帆船的可利用空间。直到 1604 年，这项权利还专属于统治者，此后成立了分配委员会（由统治者、法院、教士会和大主教组成，分别代表西班牙王室、教会、城市和贸易）。帆船内部平均分为四千个空间，同时设计一些类似座位票的票据，一张票对应一个空间，每个空间平均装载价值 125 比索的货物。但全世界都知道实际价值远不止这些。在阿卡普尔科，人们认为一个空间价值 250 比索，菲律宾当局认为每个空间价值 1,500 到 2,000 比索。最后，大帆船实际远不止按照规定只有 4,000 个空间，而是 18,000 个。

帆船空间分配过程中最大的受益方永远是菲律宾统治者，在某些极端情况下，他与其提名的帆船公职人员一起瓜分整条帆船的装载量。即使在正常情况下，他们也需使用帆船三分之一的空间。正因为如此，任命帆船工作人员成了马尼拉统治者的肥缺之一：要么明码标价出卖职位，要么把职位换成装载空间，以扩大其影响。但这个肥缺他并不独占，而是和墨西哥总督一起分享。由于许多帆船公职人员到达阿卡普尔科后擅离职守，墨西哥总督必须任命回程帆船的职位安排。作为一个固定的团体，教士阶层才是帆船贸易最大的受益方。他们要么由大主教直接派遣，或由教会组成教士会（尤其奥古斯丁修道

³⁷ 约翰·维利尔斯：《丝绸与白银：16 世纪的澳门、马尼拉和中国海的贸易》（John Villiers: *Silk and Silver: Macau, Manila and Trade in the China Seas in the Sixteenth Century*），皇家亚洲学会香港分会，1980，第 74 页。

³⁸ 威廉·舒尔茨：《马尼拉大帆船》，马德里，1992，第 162 页。

士) 前往, 要么跟随慈善事业登船。

最初, 马尼拉所有人均有同等权利获得空间票。但从一开始那些需求更多装载空间的人便四处购买空间票, 同时存在一个倒卖空间票迅速盈利的团体。慢慢地越来越少的人能够获得这些船票: 1596 年为 194 位, 到 1767 年下降到 28 位。自 1769 年领事馆成立以来, 这种情况得到巩固。领事馆垄断了帆船空间票, 仅分发给其会员商人。18 世纪时, 只有少数拥有坚实资产的家族能够得到慈善事业的资助。此外, 墨西哥和秘鲁富商在马尼拉开设代理处, 他们之间的非法竞争日渐白热化。³⁹

每年, 当帆船空间分配完毕、货物购买妥当, 心灵手巧的中国人便开始小心翼翼地装船, 让原本划定的空间作用发挥到极致。装船结束后, 这些小空间便保持封闭, 里面的货物也只是口头说明, 在马尼拉和墨西哥都没人检查。即使在阿卡普尔科这种“中国式陷阱”被揭发, 也没人关心。如此小伎俩一使, 一条帆船的收益将在 100%-300% 之间。1620 年, 一担丝绸在马尼拉以 200 比索买下, 在利马能卖到 1,950 比索。帆船到达阿卡普尔卡后, 需要支付 10% 的入关费。随后, 这笔钱将作为墨西哥资助菲律宾管理的年度津贴的一部分重新回到马尼拉。连续两个半世纪, 墨西哥一直保持明显的贸易赤字。但不能只考虑这给宗主国带来的负担, 因为菲律宾能幸存到西班牙帝国最后一刻, 这本身直接关系到墨西哥官员和商人的利益。⁴⁰

大帆船航线上每年只有两艘帆船出航: 船长号 (上面坐着舰队首

³⁹ 18 世纪, 墨西哥商人已经开始个人或合伙直接参与所有与帆船装载量分配相关的环节。卡门·尤斯特:《跨太平洋商业中心, 马尼拉的墨西哥商人, 1710-1815》(Carmen Yuste: *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*), 墨西哥国立自治大学历史研究所, 2007, 第 14-15 页。

⁴⁰ 凯瑟琳·比约克:《西班牙与菲律宾的联系: 墨西哥商人的利益与马尼拉贸易, 1571-1815》(Katharine Bjork: "The Link that Kept the Philippines Spanish: Mexican Merchant Interests and the Manila Trade, 1571-1815"), 《世界历史杂志》(*Journal of World History*), 第 9 卷, 1988 年第 1 期, 第 39 页。

长)和上将号。1593年,颁布了一系列法律,用以整顿大帆船贸易,其中规定每艘帆船的最大载重为300万吨。但随着时间的推移,商人在利益的刺激下,不断增加帆船载重。十七世纪,载重达到1,000万吨;十八世纪,这个数字为2,000万吨。这些帆船宽度极大、船头和船尾甲板平阔,让它们看上去像极了一座座海上城堡。菲律宾拥有条件良好的海港(甲米地、邦阿西南、民都洛岛)和质量上乘的木材,同时还有充足的劳动力(由菲律宾人提供一定份额的义务劳动)解决砍伐木材和造船厂的劳工需求,因此,帆船都在这儿生产。帆船为柚木结构,肋骨、龙骨和船舵为菲律宾莫拉菲木,外层再覆盖实木。由此造出来的船只坚实,足以反弹一颗炮弹。1762年,“圣特立尼达”号被抓时船身被上千枚炮弹击中,但却毫发未损。船上所用的索具由牢固又难得不失灵活的蕉麻纤维做成,金属材料则由中国人负责。

帆船的所有权始终属于国家。造船和船只维修消耗巨大,给西班牙国库造成沉重负担,因此许多人提议把帆船转让给私人。但是这些提议均被官员逐一驳回,因为他们是这项贸易的最大受益者。帆船本身的牢固性,官员的干涉及缺乏船只改良动力,造成船只设计和航线单一、变化极少。十六世纪到十八世纪间,从马尼拉到阿卡普尔卡的平均航行时间一直保持在六个月,而在此期间世界航海速度已经大为提升。大帆船航速慢部分原因在于在海上航行时,一些不懂航海的人(政府任命的公职人员、收货方代表)也参与决策。这些人极度谨慎,不敢冒险。因此,东西往返航线与出航线之间始终保持在 20° ,从未更变。即使夏威夷就处于往返航线的中心,来来往往的帆船均没有发现它。而1527年萨阿维德拉舰队已经远远望见这些岛屿,1542年维拉罗伯斯舰队还在此碇泊。

一艘帆船约150船组人员,其中大部分为菲律宾人,与西班牙人相比,他们之间的比例为5:1。这些菲律宾人大多营养不良(即使在粮食普遍短缺的情况下,食物永远只出现在统治阶层的餐桌上),极

度贫穷。他们只穿一身衣服登船，几个月后，衣服就变成了破布条，几股海风便让他们通体赤裸。到达高纬度时，每天早上都有三、四位冻死在船上。⁴¹ 大部分最后存活下来的菲律宾人，到达阿卡普尔科时便离开了大帆船。1587 年，在墨西哥驶向加利福尼亚的探险队中出现了“吕宋印第安人”，也称为“我们的印第安人”，以便与“美洲印第安人”区分。⁴² 在菲律宾的西班牙人基本上没有出海传统，也不会把他们的子孙送上船磨练。因此，他们在船上残酷压迫水手和船员。1593 年，在驶向马卢科途中，戈麦斯·佩雷斯·达斯马里涅斯（Gómez Pérez Dasmariñas）被船上起身反抗压迫的中国船员杀害。

为了保护大帆船不受亚洲海域的海盗（基本来自日本）和加利福尼亚海岸的荷兰人和英国人等的攻击，帆船上面装备了大炮等武器。西班牙派遣士兵驻扎加利福尼亚，建立第一个据点，管理领地和教区，另外一个任务便是监督海上情况，及时通知帆船是否有可疑船只出没。按照规定，一艘帆船必须平均装备四十枚大炮。但如此多大炮会加重帆船重量、减少货物存放空间，因此该规定极少被执行。“圣特立尼达”号大帆船就是一个典例：帆船重 2,000 万吨，仅装备六枚大炮；康沃尔人一艘小船上装备了六十枚大炮，不费吹灰之力便将“圣特立尼达”号制服。⁴³

大帆船航线

帆船载满之后开始向日本出发，寻找北纬 30°-37°间的日本暖流。

⁴¹ 赫南多·德·洛斯里奥斯·科罗内尔：《给国王的备忘录》（Coronel Hernando de los Ríos: *Memorial al Rey*），1608。

⁴² 埃洛伊萨·戈麦斯·博拉：《在乌纳穆诺1587年加州探险中的菲律宾人》（Eloisa Gomez Borah: "Philipinos in Unamuno's California Expedition of 1587"），《美亚杂志》（*Amerasia Journal*），第21卷，1995年第3期，第180-181页。

⁴³ 威廉·舒尔茨：《马尼拉大帆船》，马德里，1992，第293页。

好几次帆船在日本海岸搁浅。季风开始的第一个月飓风和菲律宾龙卷风频繁，到6月24号“圣胡安节”，帆船必须已经起航。从马尼拉湾出发，途径马里韦莱斯岛，这段航程持续两个月，此间航向不转向北。部分原因在于卡加延和布支杜尔角一带日本海盜肆虐，主要原因在于帆船可以和途径岛屿进行走私活动。这段航程漫长而危险，帆船沿途停靠民都洛岛、马斯巴特岛、班乃岛、提卡奥岛等岛屿。在此两月间，成群结队的小船靠近大帆船，兜售无需缴纳关税的货物，帆船载重一度达到极限。

最后，几经延误、严重超重的帆船穿过圣贝纳蒂诺海峡，进入太平洋。赫梅利·卡雷利（Gemelli Careri）于1699年随船航行，当看到海水像被烈火烧开的滚水一样沸腾时，他不禁双腿打颤。⁴⁴ 如果帆船过于延误，被飓风俘虏，就会冒“到港”的危险，即被迫返回马尼拉港。这将给帆船的货物投资方带来灾难性的经济损失。如果帆船能够安全经过马里亚纳群岛附近的海底深沟，则可以顺利航向日本。但是，遭遇台风的危险极高。一旦帆船在日本海岸搁浅，所有货物将付诸东流，因为日本人将强行没收所有抢救回来的货物。帆船到达日本所在纬度时，应当即刻顺着日本暖流、朝着加利福尼亚航行。这段航线与阿卡普尔科——马尼拉航线不同，途中波涛汹涌，路途遥远，历时六个月。按照前文提到的赫梅利·卡雷利的说法，“这是世界上最长、最恐怖的航海”。尽管帆船出航时带了大量蔬菜——一些材料写到“帆船像一个个浮在海面的菜园子似地”，但由于暴风雨不断袭击，加之旅途遥远，帆船的蔬菜储量最后总被消耗殆尽，剩到最后的总是巧克力。事实上，由于从马尼拉到阿卡普尔科的航程遥远而艰难，亚洲的蔬菜产品无法传播到美洲；而反向航线较短较易，美洲的蔬菜产品很快传播到亚洲。十六世纪末以前，中国已有烟草和玉米。⁴⁵

⁴⁴ 卡雷利说：“当我看到海水像被烈火烧开的滚水一样沸腾时，我不禁双腿打颤。”见卡雷利：《世界环游记》（Gemelli Careri, *Giro del Mondo*），泰尔佐图书，1708，第5卷。

⁴⁵ 传播过程并不迅速。虽然门多萨十分肯定地说1585年中国收取的关税中有一部分由玉

帆船上 30%-40%的船员命丧马尼拉——阿卡普尔科旅途，伤亡率达到 60%-75%也不足为奇。有些时候，帆船几乎成了“幽灵之舟”，一块如假包换、漂浮在海面的墓地，例如那艘搁浅在瓦图尔科海域的帆船。⁴⁶ 即使已经遥见加利福尼亚海岸，帆船只能到达阿卡普尔科后才能靠岸卸载货物，以此确保所有货物支付 10%的入关税。帆船靠岸时，圣迭戈堡垒首先发出通知，帆船进入阿卡普尔科湾。这个海湾的轮廓与马尼拉湾类似，且水域极深，没有船只会在此搁浅。帆船一般十二月中旬到达，届时所有墨西哥大商号的代表和来自秘鲁的满载白银的船只只在此恭候帆船。这就是名扬四海的阿卡普尔科集市，此后几个月间，10,000 多人聚集此地，把这个尘土飞扬的小镇变成当时世界上最热闹的集市之一。交易完成之后，大部分尚未拆包的货物开始“中国之路”：一条连接阿卡普尔科和首都墨西哥城的小路，由于直到十八世纪才通车，在此之前货物只由一群群骡子运输。

16 世纪末，由于帆船贸易给墨西哥带来巨大贸易，总督府千方百计阻止马尼拉和秘鲁的卡亚俄直接联系。⁴⁷ 1593 年、1595 年和 1604 年，秘鲁和马尼拉之间的直接贸易一再被禁止。不久之后，在 1609 年、1620 年、1634 年、1636 年和 1706 年，墨西哥总督一再颁布法令禁止墨西哥和秘鲁之间的贸易，这些条条框框直接影响了两地贸易的连续性。虽然，从阿卡普尔科到卡亚俄，船只逆流而下，途中海风肆虐，让航程相比从阿卡普尔科到马尼拉更长更危险，⁴⁸ 但是，利马

米代替，但这只是他在没有直接了解中国实际情况的前提下，插入他于 1577 年发表的关于埃斯卡兰蒂（Escalante）的文章中的一句话。

⁴⁶ 皮埃尔·肖尼：《马尼拉大帆船：丝绸之路的伟大与衰落》，《编年史》，1951，第 4 卷，第 453 页。

⁴⁷ 1581 年和 1582 年间，菲律宾地方长官贡萨洛·荣基略（Gonzalo Ronquillo）直接派遣两支船队从马尼拉驶向卡亚俄。

⁴⁸ 阿尔瓦罗·亚拉：《西班牙帝国统治下美洲与东方的联系与交换》（Álvaro Jara: "Las conexiones e intercambios americanos con el Oriente bajo el marco imperial español"），载佛罗西斯科·奥雷格·比库尼亚编：《透视太平洋地区》（Francisco Orrego Vicuña (ed.): *La Comunidad del Pacífico en perspectiva*），智利大学国际学院，1979，第 50 页。

来的商船从未停止。它们要么通过默许地下走私，要么通过第三方从中斡旋。墨西哥对太平洋航线的垄断无疑损害了秘鲁的利益，但塞维利亚对大西洋航线的垄断对它的损害更大。秘鲁的供应严重依靠不受检查的船只，在相当长时期内，这些船只固定向秘鲁供货。正所谓“上有政策下有对策”，利马商船就像墨西哥白人的商船一样，满载丝绸。

3 月底之前，帆船再次从阿卡普尔科出海。航线保持在北纬 10°-13° 之间，旅途安全有序，完全符合“太平”洋的称号，水手们称之为“贵妇洋”。大帆船东西往返的两条航线之间纬度相差 20°。返回马尼拉的航程历时三个月，是去程的一半，主要由于路途短了几千海里：两个月可以到达马里亚纳群岛，十五天后到达恩博卡德罗（Embocadero），再过几个星期即可望见马尼拉。⁴⁹

船上货物

丝绸是帆船最重要的货物。根据安达卢西亚绸缎庄怒气冲冲的抗议可以判断出，两个世纪前墨西哥输入的丝绸主要来自西班牙格拉纳达。到了 16 世纪，中国丝绸开始出现在墨西哥。首先，中国的生丝在很短时间内致使米斯特卡阿尔塔（Mixteca Alta）的生丝产业破产，虽然 16 世纪墨西哥种族大屠杀对于强需劳动力的丝织业也是一个致命打击。⁵⁰ 从 17 世纪起，大量印花和刺绣纺织品、服装和装饰制成品运至墨西哥。与其他货物一样，纺织品的主要消费群为教会人士，祭坛和教堂购买的丝质十字褙和桌布成倍增长。⁵¹ 洪堡（Humboldt）

⁴⁹ 威廉·舒尔茨：《马尼拉大帆船》，第 252 页。

⁵⁰ 伍德罗·博拉（Woodrow Borah），1943，第 90-94，99-100 页，转引自阿尔瓦罗·亚拉：《西班牙帝国统治下美洲与东方的联系与交换》（Álvaro Jara: "Las conexiones e intercambios americanos con el Oriente bajo el marco imperial español"），载佛朗西斯科·奥雷格·比库尼亚编：《透视太平洋地区》（Francisco Orrego Vicuña (ed.): *La Comunidad del Pacífico en perspectiva*），智利大学国际学院，1979，第 35-67 页。

⁵¹ 贡萨洛·欧布雷贡：《东方艺术在新西班牙的影响与反影响》（Gonzalo Obregon: "Influencia

在阿卡普尔科集市的观察也证明了丝绸在所有帆船货物中的绝对优先地位：帆船所载货物由麦斯林纱、印刷纺织品、普通棉质衬衫、生丝、中国产的丝质长袜、广东或马尼拉中国人生产的金银制品、调料和香料。⁵² 因为也有棉织品，所以不难理解为什么全社会，甚至最贫穷的印第安人最后都能穿上帆船运来的纺织品；同时也解释了为什么在印度（虽然比不上中国）也能发现大量的八个雷亚尔面额的比索。

大量黄金刺绣丝绸披身、象牙制成面部和手部的圣母像穿越太平洋来到东方，这证明了教会对消费帆船货物的重要性。当然，十字架耶稣像也很常见：墨西哥制作的巴洛克式耶稣像大小各异，与欧洲制作的体型僵硬、面部神圣、哥特式耶稣像大相径庭。此外，还有大量象牙制成的儿童耶稣像：眼睛微张，脸颊伏于手掌，让人想起涅槃的佛陀（虽然佛陀盘腿而坐）。

墨西哥现存最早的中国瓷器源于 16 世纪末的万历年间，但一米来高的大件中国瓷花瓶到十七世纪才陆续到来。⁵³ 一小部分瓷器继续运往维拉克鲁斯（Veracruz），在此装上西印度船队，最后到达塞维利亚。费利佩二世收藏了三千多件中国瓷器。⁵⁴ 但大部分瓷器销往沿途各地：在墨西哥城和维拉克鲁斯之间的普埃布拉（Puebla），瓷器业得到繁荣发展。此地的瓷器业最先从塔拉维拉（Talavera）吸收灵感，到十七世纪就开始模仿从此经过的中国瓷花瓶的外形和装饰。中国瓷器声名远扬，即使是碎片也被用来装饰建筑和纪念碑，如墨西哥城郊圣·安赫尔（San Ángel）的“里斯科之家”。

中国人按照西班牙人审美制造的家具在帆船上也有一席之地：如

y contrainfluencia del arte oriental en Nueva España"), 墨西哥学院历史学中心, 第 14 卷, 1964 年第 2 期, 第 299 页。

⁵² 亚历山大·冯·洪堡:《关于新西班牙的政治随笔》(Alexander von Humboldt: *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*), 墨西哥, 1966, 第 488 页。

⁵³ 贡萨洛·欧布雷贡:《东方艺术在新西班牙的影响与反影响》, 第 167 页; 第 294 页。

⁵⁴ 索萨莱斯·卡鲁阿纳和伊莎贝尔·门德斯:《1600 年圣迭戈大帆船的中国瓷器: 商业与日常生活》, 第 167 页。

16、17 世纪的雕花立橱，这是一种带有许多抽屉的矮橱，表面饰有大量黄金和紫胶，多数镶有黄铜。如今，在墨西哥还能找到这样的立橱。和许多家具一样，大部分雕花立橱被教会购买，成为圣器。虽然墨西哥禁止商业代表前往马尼拉，但很显然教会比其他人更容易避开法律规定：奥古斯丁修士为墨西哥的圣奥古斯丁修道院的牧师大厅购买了一整套做工精细的椅子，⁵⁵ 大主教订购了一批产自澳门的令人称奇的金属制唱诗班栅栏和走廊，这些金属制品至今仍保存在墨西哥大教堂。⁵⁶ 方济各会也没有被禁止法令吓到：1781 年，帆船带来 22 个箱子，运往加利福尼亚的方济各会教区。这些箱子装满了神龛、十字架、圣杯、祭坛桌布、三尊祭坛受献圣石、九尊不受献圣石、锦缎华盖、无数纺织品、帷幔、装饰品和一幅多洛内斯圣母像。我们之所以如此了解这些货物，是因为帆船在入关时碰到了麻烦：海关在排查教会用品时，发现了 30 箱走私烟草和 2,000 支走私雪茄。⁵⁷

从阿卡普尔科开往马尼拉的帆船所载货物品种相对较少：除了满载船舱的白银，少量空间用来装载胭脂红、可可和葡萄酒。⁵⁸ 诚如洪堡所述：回程帆船满载白银和修道士。⁵⁹ 由于缺乏文件记载，18 世纪前帆船实际所载白银没有确切数据，但按照常规计算每年约 200 万比索白银。⁶⁰ 这并不是美洲白银流入中国的唯一通道：葡萄牙人把美洲白银运过好望角，然后通过荷兰人将之送往中国；同时，通过奥斯

⁵⁵ 贡萨洛·欧布雷贡：《东方艺术在新西班牙的影响与反影响》，第 297 页。

⁵⁶ 小爱德华·R·斯莱克：《新西班牙的中国化：古代中国通过 Nao 帆船对殖民地墨西哥产生的影响》，第 15 页。

⁵⁷ 约翰·高尔文：《马尼拉对加利福尼亚使者的供给》（John Galvin: "Supplies from Manila for the California Missions, 1781-1783"），《菲律宾研究》（*Philippine Studies*），第 12 卷，1964 年第 3 期，第 494-510 页。

⁵⁸ 阿尔瓦罗·亚拉：《西班牙帝国统治下美洲与东方的联系与交换》，第 61 页。铜、胭脂红和可可所占空间不到 10%。

⁵⁹ 亚历山大·冯·洪堡：《关于新西班牙的政治随笔》，墨西哥，1966，第 489 页。

⁶⁰ C·R·博克瑟：《来自亚马逊的大船，澳门与古代日本贸易编年史，1555-1640》（C. R. Boxer: *The Great Ship from Amazon. Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*），里斯本海洋历史研究中心，1963，第 170 页。

曼帝国和中亚各国，也有船只满载白银靠近中国海岸。

白银流入中国后，一部分留在沿海各省。随后，这些地区的手工业，从印刷业、金银业到瓷器业、高精纺织业，繁荣发展。这一现象证明了沿海省市比内陆地区更加受益于这股资金的流入。用白银流入量来衡量中国历史进程似乎困难不少：明朝的灭亡也许和白银流入量减少、购买力下降不无关系，加之同一时期发生了许多政治动乱，如荷兰独立、葡萄牙独立、英国革命等。正如 17 世纪末，由于美洲白银的流入，清朝得以在中亚扩张。但是，我们还远未能够在现有基础上继续挖掘出马尼拉大帆船的复杂性。

第二章

马尼拉大帆船：一个文明的摇篮

[菲]费尔南多·西亚尔西塔著 戴娟译

“我们是从马尼拉大帆船开始成为菲律宾人的”。我国一位最具远见和洞察力的作家尼克·华金（Nick Joaquín）如此写道。¹ 本文旨在证明这一观察是正确的。

以下因素需要澄清：（1）西班牙人到来之前菲律宾群岛上的一个或多个土著文明；（2）西班牙统治时期促进新文明形成的因素；（3）18-19 世纪时期形成的、对当今菲律宾人日常生活意义重大的新的文明特性。

参考文献主要来自那一时期的原始资料，特殊主题的专业研究，以及我作人类学家对一些文化现象的入微调查。

前大帆船时期

1565 年之前菲律宾群岛的文化状况如何？让我们从以下几个看似浅显的角度进行思考：（1）地理；（2）土著民和语言宗系；（3）日常生活；（4）经济；（5）政治。

为了不使本文复杂化，我将避开苏丹国所在地（棉兰老岛和苏禄岛），集中分析受马尼拉大帆船影响的地区，即西班牙化的地区，如吕宋和米沙鄢群岛。

为了让大家更加清晰地了解我们群岛的复杂地形，我们主要关注

¹ 尼克·华金：《马尼拉：我的马尼拉：给年轻人的马尼拉历史》（Nick Joaquín: *Manila, My Manila: A History for the Young. Manila*），马尼拉，1990，第 36 页。

两种地理因素：7,100 个岛屿和将内陆与岛屿分开的山区。直到不久之前，约 1970 年，这些山区还保持高森林覆盖率。那时从一个岛屿内部穿过非常困难。但同时，交通闭塞有利于许多部落几乎与世隔绝，哪怕很近的部落之间也没有联系。这种现象造成了语言多样性，目前在菲律宾有 185 种语言（Ethnologue：未注明日期）。由于一种语言牵涉一个特定的语境，因此也造就了文化多样性，即思考和行为方式多样性。但是，海洋把我们紧密联系在一起，因为在海岛环境下，所有通道均为水路——海运、河运。同样，海洋沟通了我们与亚洲大陆和太平洋其他地区的联系。

在黎牙实比到达之前，岛屿上居住着两种人：在山区、雨林和隔绝的海岸分布着以狩猎和捕鱼为生的尼格利陀人，他们被称为阿提、阿格塔或阿塔；在沿海、平原和山区低矮山坡居住着占人口大多数的太平洋岛民。² 这些土著民热爱海洋，在木桩上建起木板房和芦苇房。在洪水泛滥时，木桩可以保护房子，同时有利于房子临水而建，便于捕获唯一提供蛋白质的食物——鱼。菲律宾人驾着轻舟轻而易举便可穿越海洋，单薄的船舷有利于船体平衡。他们穿着热带服饰，1590 年的博克斯手抄古籍³ 用最早的图像描绘了菲律宾土著民的形貌。男

² 在谈到菲律宾、马来西亚和印度尼西亚的非尼格利陀土著民时，常使用“马来西亚人”这一名字。但在我们人类学家看来，这是一个非常大的错误。在马来西亚和印度尼西亚，“马来西亚人”仅指一个民族，而不包括巴厘岛人、爪哇人和摩鹿卡人。通常“马来西亚人”都是穆斯林。用“太平洋岛民”来指代这一庞大民族更加贴切一些。根据专家皮特·贝尔伍德：《印度—马来西亚群岛史前史》（Peter Bellwood: *Prehistory of the Indo-Malaysian archipelago*, 学院出版社, 1985）的研究，至少在公元前 4000 年前，太平洋岛民就已经出现在台湾。其中一支渡过海洋来到吕宋，随后在菲律宾、马来西亚和印度尼西亚开枝散叶。但是这个术语并不是十分理想，因为菲律宾群岛的尼格利陀人已经不再使用“前太平洋岛语”了。他们遗忘了原先的语言，而用“太平洋岛语”替代。但是，有些尼格利陀人最初并不是纯正的“太平洋岛民”，如塔加拉人、伊洛克人和比萨杨人等。

³ 博克塞手稿：《早先菲律宾居民的礼仪、风俗与信仰》，〈16 世纪晚期马尼拉手稿〉节选》（Boxer Codex, "The manners, customs and beliefs of the Philippine inhabitants of long ago, being chapters of A late 16th century Manila manuscript"）卡洛斯·基里诺和毛罗·加西亚翻译，载《菲律宾科学杂志》（*The Philippine Journal of Science*），1960 年第 87 期，第 325—453 页。

性穿着阔短裤和巴罗上衣（一种敞开的衬衫，长度稍过腰部，衣袖到达肘部），头顶绑着头巾。⁴ 女性穿巴罗上衣和管状长裙，由于穿着方便，这种长裙在东南亚很普遍。菲律宾人在石像、古木像或动物像（如鳄鱼）前祭祀，召唤祖先的灵魂⁵

太平洋岛民用两种方式种植水稻：1）收割焚烧法，2）浇灌法。⁶ 由于岛上地形崎岖，雨林辽阔，第一种种植方法更多普遍，因为不需要复杂的工具，如犁（当时在吕宋和米沙鄢群岛还未出现犁）。在贝湖周围采用浇灌法，因为每年湖水会定期溢出。⁷ 在吕宋岛和米沙鄢群岛几乎没有大的河流，比如中国的黄河，黄河可以提供水稻浇灌种植所需条件，周围人口密度大，能够产生城市文明。

由于收割焚烧法更为普遍，农场每隔三年迁移到雨林别处，造成人口分散、聚集性低。根据方济各会成员胡安·德·普拉森西亚（Juan de Plasencia）1589 的记载，⁸ 当时菲律宾最普遍的政治单位为巴兰加（Barangai）。一个巴兰加包含 30-100 个家庭，由来自首要家庭的达图（datu）领导。在一些塔加拉地区，四到十二个巴兰加组成一个村落（Chirino [1604] 1969）。财富最多的一位成为最高领导人，地位在其他达图之上（Plasencia [1589] 1910），人类学家后来称之为“首领”。但是，每个达图领导的教民都只忠于自己最直接的领导，而非

⁴ 安东尼奥·莫尔加：《菲律宾群岛事件》（Antonio Morga: *Sucesos de las Islas Filipinas*），雷塔纳编，马德里维克·托利亚诺·苏亚雷斯通用书店，1910，第 173 页。博克塞手稿（同上）。

⁵ 奇里诺：《菲律宾群岛关系/1600 年的菲律宾》（Pedro S. J. Chirino: *Relación de las Islas Filipinas / The Philippines in 1600*），马尼拉历史保护协会，1969，第 61-62 页。阿尔辛娜：《比萨扬群岛阿尔辛娜历史的穆尼奥斯文本》（Alcina: *The Muñoz text of Alcina's history of the Bisayan Islands*），1668 年版，第 1-4 册书，

⁶ 阿尔辛娜：《比萨扬群岛阿尔辛娜历史的穆尼奥斯文本》（Francisco Ignacio Alcina: *The Muñoz text of Alcina's history of the Bisayan Islands*），第 3 卷，1668。

⁷ 奇里诺：《菲律宾群岛关系/1600 年的菲律宾》（Pedro S.J. Chirino: *Relación de las Islas Filipinas / The Philippines in 1600*）。1969 年版。

⁸ 胡安·德·普拉森西亚：《无题》（No title）。转引自安东尼奥·莫尔加：《菲律宾群岛纪事》（Antonio de Morga: *Sucesos de las Islas Filipinas*），马德里维多利亚·苏亚雷斯书店，1910 年版，第 471—475 页。

最高首领。可以称之为 1565 年前吕宋和米沙鄢群岛上的国家吗？或者只是一个个酋邦？关于这个问题，现在也有争论。在吕宋，在帕西格河北岸连接贝湖和马尼拉湾的地方，曾经有过一个称为“汤都”（Tondo）的政体，如今是马尼拉城最大的区。我认为可以说在汤都经历了一个从酋邦到国家的转变过程。在拉古纳省的一个村镇曾出土了一份写在铜片上的手稿，手稿用古老的马来西亚语、卡维文字写成，手稿创作时间为公元前十世纪。汤都的最高首领统治帕西格流域和贝湖周围大片疆域，⁹ 但非常不幸，我们并不知道在后来的几个世纪中发生的事情。汤都的势力一直持续到十六世纪西班牙人到来。在文莱和苏鲁的苏丹王国的影响下，1500 年左右在帕西格河对岸建立了另外一个拥有主权的政体，成为汤都的对手，这个政体称为“马尼拉”。

10

除了种植业，菲律宾岛民的另一个经济来源为岛屿之间以及与外面的贸易往来。从宋朝¹¹（公元 969-1129 年）开始，每年均有中国帆船来到吕宋。在明朝（公元 1368-1644 年）时中国与吕宋的贸易开始繁荣发展。最常见的中国商品为手工制品，如丝绸和瓷器。由于中国帆船不敢前往米沙鄢群岛，塔加拉商人就充当中间人，把货物分散到这些岛屿。吕宋出产的货物大多来自森林，如蜡、蜂蜜、麝猫香、压舱木材和燃料。在被黎牙实比征服前，马尼拉同样依靠转卖货物为生。来自东南亚各国的商品汇集于此：帝汶岛的檀香木、婆罗洲的樟脑、暹罗的犀牛角以及暹罗和婆罗洲的一些奴隶。¹² 但史前菲律宾研

⁹ 波斯特马：《拉古纳铜板题词：文字和评注》（Antoon Postma: “The Laguna copper plate inscription: Text and commentary”），菲律宾研究（*Philippine Studies*），1992 年第 40 期，第 2 部分，第 183-203 页。

¹⁰ 斯科特：《巴兰盖：16 世纪菲律宾文化与社会》（William Henry Scott: *Barangay: Sixteenth-century Philippine culture and society*），马尼拉雅典耀大学出版社，1994，第 191 页。

¹¹ 十九世纪六十年代，我已经开始研究前殖民主义时期菲律宾群岛考古学。学生时代，我参与了先西班牙时期坟墓的挖掘工作。在菲律宾出土的最早的瓷器属于宋朝时期，但为数不多，大多数是明朝的。

¹² 斯科特：《巴兰盖：16 世纪菲律宾文化与社会》，第 207 页。

究专家威廉·亨利·斯科特（William Henry Scott）却认为中国和菲律宾的这项贸易并不足以吸引中国移民来到马尼拉或吕宋其他地方。吕宋没有任何产品在中国很有市场。我认为阻碍中国人大量定居的另一个因素在于菲律宾不存在任何一个强大到可以统治全部疆域和沿海地区的最高政权。中国人已经习惯了在一个辽阔的疆域内有一个王朝凌驾于其他地方长官之上的政体模式。在菲律宾群岛上，再小的一个巴兰加都想脱离其他巴兰加自己独立。地理学家罗伯特·瑞德（Robert Reed）认为，普遍存在的砍伐和焚烧现象、中央集权机构的缺乏阻碍了吕宋和米沙鄢群岛形成城市文明。他对比了 17 世纪的马尼拉和周边城市，如暹罗大城、爪哇岛满者伯夷和越南河内，最后得出结论：在黎牙实比到来之前，马尼拉正朝着城市文明迈进；与其他亚洲城市相比马尼拉的不同点在于它是在西方影响下发展成为大都市。¹³

1570 年，西班牙人首次到访马尼拉。当时有 40 位中国人，他们的妻子均来自中国。¹⁴ 当西班牙人一年之后再次到来时，马尼拉的人口为“两千……在原有的男人和女人基础上，未来人口将更多”。¹⁵

摇篮

菲律宾群岛上产生混血文化的前提因素有：马尼拉中央政体的建立，同一宗教信仰的出现，他国移民（尤其中国人）的到来。

从 1565 年起，米盖尔·洛佩兹·德·黎牙实比（Miguel López de Legazpi）率领军队开始了对这些日后被称为菲律宾的岛屿的征服战

¹³ 里德：《西班牙在菲律宾的城市规划：教堂和州府的影响力研究》（Robert R. Reed: *Hispanic urbanism in the Philippines: A study of the impact of church and state*），马尼拉大学，1967。

¹⁴ 帕特里西奥·伊达尔戈·努切拉编：《早期菲律宾人：圣拉萨罗群岛的征服编年史》（Patricio Hidalgo Nuchera: *Los primeros de Filipinas: Crónicas de la conquista del Archipiélago de San Lázaro*），米拉瓜诺出版社，1995，第 276-277 页。

¹⁵ 帕特里西奥·伊达尔戈·努切拉编：《早期菲律宾人：圣拉萨罗群岛的征服编年史》，米拉瓜诺出版社，1995，第 289 页。

争，其目的在于扩大西班牙王室在此亚洲一隅的权力。这项事业能够取得成功不仅归功于少量拥有先进技术的西班牙人，还离不开特拉斯卡拉人（新西班牙第一个接受洗礼的民族）、米沙鄢人、吕宋岛的塔加拉人和邦板牙人的联盟合作。毫无疑问西班牙人向其盟友承诺了不少暂时奖励。琳达·纽松的最新研究表明征服战争出乎意料地艰难和持久，且最后导致多处人烟稀少，但却为菲律宾的建立奠定了基础。¹⁶ 如今菲律宾的疆域（从巴丹群岛到塔威塔威）和行政机构（区—市—省—首府）基本从这场战争形成雏形。拿一个中国的例子作为说明，公元前 17 世纪到 11 世纪商朝的势力扩张奠定了建国基础，随后公元前 3 世纪秦始皇基本划定了中国现今的疆域范围。诚然，任何类似事业都不是通过和平手段完成。众所周知，当地首领誓死抵抗外倾势力以捍卫其独立。但矛盾的是没有这些中央集权过程，就不会有今天的中国。我拥护民主、反对殖民主义，但我必须承认很久以前的人类思潮并不与当今一样。

跟随黎牙实比来到菲律宾的还有安德列斯·乌尔达内塔神父、奥古斯丁修道士和传教士。西班牙王室将天主教思想当成统一工具在世界各地传播，而传教士们却坚信通过传播耶稣福音书可以拯救人类灵魂。但日后发现教众过于分散将阻碍进程，在那种情况下宣布告诫十分困难，他们几乎无法收缴赋税用以支撑殖民地运行。因此，为了让教民在固定区域种植，18-19 世纪时传教士开始传授耕犁使用方法。由于大部分传教士来自农村，他们知道怎样在一旁指挥牲畜拉动耕犁，并将此传授给教民。¹⁷ 是哪一种耕犁呢？不是西方那种笨重的犁，

¹⁶ 琳达·纽松：《早期西班牙统治菲律宾时期的征服和疫病》（Linda Newson: *Conquest and Pestilence in the Early Spanish Philippines*），夏威夷大学出版社，2009。

¹⁷ 莫佐：《历史-自然信息，关于本世纪在奥古斯汀宗教政令下传教士在菲律宾群岛和中华帝国取得的辉煌胜利及可喜进步》（Antonio Mozo, *Noticia histórico-natural de los gloriosos triunfos y felices adelantamientos conseguidos en el presente siglo por los religiosos del orden de N.P.S. Agustín en las misiones que tienen a su cargo en las islas Filipinas, y en el grande imperio de la China*），安德烈斯·奥尔特加出版社，1763，第 88 页。

而是来自中国的轻巧的犁。中国的犁上有犁板，泥土能够翻落，因此效率更高。水牛被用作耕种牲畜。在这个过程中，刚皈依天主教的中国教民发挥了重要作用。根据地理学家罗伯特·瑞德的研究，耕犁的传播推进了菲律宾群岛的城市化进程。一般而言，城市在教堂和广场周围发展而来。

除了耕犁，传教士还带来了许多美洲产品。当米沙鄢群岛的大米短缺时，宿雾人可以拿玉米补充。此外还有土豆、葫芦、番茄、辣椒、人心果、豆薯、墨西哥鳄梨等。农民在竹茅屋周围的菜园子广泛种植这些蔬果。

1571 年前中国人数量很小，但马尼拉大帆船贸易从新西班牙带来高纯度的白银后，情况发生了改变。如其他演讲人所说，白银是中国和亚洲其他国家最喜爱的货币。据历史学家维克贝格计算，1603 年，马尼拉及其周围大约居住了 20,000 中国人。¹⁸ 这些中国人对城市和殖民地的幸存十分重要，他们不仅带来了多样化的产品，还提供各色服务，如泥瓦匠、雕刻家、裁缝、印刷工、面包师和皮革工。¹⁹ 没有这些人，菲律宾殖民地根本无法维持。此外大帆船贸易让西班牙人能够长久居住在这些岛屿上，因为最初菲律宾没有稳定的经济收入。虽然有黄金，但是西班牙士兵不会辨别矿山。除了桂皮，这儿并不像摩鹿卡群岛一样香料遍地。除了中国人，还有其他民族来到菲律宾。耶稣会士佩德罗·穆里约·韦拉德（Pedro Murillo Velarde）1749 年写到“可以说我们是在面向所有民族宣诫，在马尼拉出现了圣灵降临节使徒们经历的事情。我想世界上没有任何其他城市能有这么多民族。”除了西班牙人、塔加拉人及其他土著民，穆里约·韦拉德 写到：²⁰

¹⁸ 魏安国：《菲律宾的中国人的生活 1850-1898》（Edgar Wickberg: *The Chinese in Philippine Life 1850-1898*），马尼拉雅典耀大学出版社 2000，第 4、6 页。

¹⁹ 莫尔加：《菲律宾群岛事件》，维克托利亚诺·苏亚雷斯通用书店 1910。

²⁰ 穆里约·韦拉德：《菲律宾省耶稣会历史，第二部分，涵盖该省 1616 年至 1716 年》（Pedro Murillo Velarde: *Historia de la provincia de Filipinas de la Compañía de Jesús, segunda parte que comprende los progresos de esta provincia desde el año de 1616 hasta el de 1716*），耶稣会

“有皮肤晒黑的欧洲人后裔或皮肤褐色的人、土著民、许多卡菲尔人、安哥拉和刚果黑人、非洲人、亚洲黑人、马拉巴尔人、科罗曼德尔人和加纳利人；有许多中菲混血人，他们一部分是基督徒，大部分是异教徒；有从德尔纳特岛来的德尔纳特人和马尔蒂卡人（Mardica）；有日本人、博尔内耶人（Borney）、帝汶人、孟加拉人、棉兰老岛人、霍洛岛人、马来西亚人、亚沃人（Iao）、斯亚欧人（Siao）、提多尔人（Tidores）、柬埔寨人、莫卧儿人以及来自其他岛屿和亚洲其他国家的人；有相当多的亚美尼亚人、波斯人、鞑靼人、马其顿人、土耳其人和希腊人；有来自所有欧洲国家的人，如法国人、德国人、荷兰人、热那亚人、维也纳人、爱尔兰人、英国人、波兰人和瑞典人；有来自所有西班牙帝国和美洲的人。站在马尼拉大桥上，你可以看到各个国家的人经过，你可以看到各种各样的服饰，听到不同的语言。这种情况在西班牙帝国或者世界任何一个地方都不可能找到。”

54 年之后，奥古斯丁修道士华金·马丁内斯·德·苏尼加（Joaquín Martínez de Zúñiga）也见证了这一盛况：²¹“马尼拉大约有 100,000 个灵魂，有西班牙人、混血人、印度人、中国人、亚美尼亚人、英国人、法国人等，几乎世界上所有民族都有代表居住在马尼拉。”根据英国历史学家戴维·欧文的研究，马尼拉不仅是一个殖民首府，还是“世界上第一个国际化都市”。²²

国家的建立、基督教的传播、其他移民的到来，这些均依靠大帆船贸易。所有因素叠加在一起构成了这幅混血文明图产生的画板，但是，其诞生还需要其他辅助条件充当产婆角色。

出版社 1749，第 6 页。

²¹ 马丁内斯·德·苏尼加：《菲律宾群岛管理之本与我在该国的旅程》（Joaquín Martínez de Zúñiga: *Estadismo de las Islas Filipinas o mis viajes por este país*），M.米努埃萨·德·罗斯·里奥斯的寡妇出版社，1892，第 2 卷。

²² 欧文：《殖民对位：早期殖民地马尼拉的音乐》（David M Irving: *Colonial Counterpoint: Music in Early Colonial Manila*），牛津大学出版社，2010，第 9 页。

辅助条件

以下各方面为辅助条件：（1）混血婚姻合法化；（2）天主教教堂普遍化；（3）社会交流，如平等受教育权。

在菲律宾和新西班牙，社会结构呈金字塔状：欧洲人位于塔尖，土著民位于塔底。但根据贡萨尔沃·艾斯普鲁的分析，金字塔内分层灵活，各阶层分布明确，但未达到种族隔离的程度。²³

混血文化并不只存在于菲律宾，其他西班牙化的国家也存在，这种情形得益于西班牙开放的种族融合政策。哥伦布发现美洲不久后，1503 年天主教国王费尔南多颁布了一项法令，不仅承认西班牙人与美洲人婚姻的合法性，而且敦促西班牙士兵与印第安女人结婚以同化土著民。²⁴ 1537 年教皇巴布罗三世颁布教谕“至高之神”，承认哥伦布所发现美洲印第安人完全可以接受洗礼并加入教会。

土著民和西班牙人、土著民和中国人、西班牙人和中国人等开始通婚。法国耶稣会士塔朗迪耶神父（Tallandier）讲述道“1708—1709 年间，在菲律宾生活着 7,000 中国人和 4,000 西班牙人，但欧洲人、印第安人和中国人生养的混血人更多”。²⁵

我们可以看一下图亚松（Tuason）家族的事迹。安东尼奥·图亚松（Antonio Tuason）是十八世纪菲律宾最有权势的人，他是中国混血

²³ 贡萨尔沃·艾斯普鲁：《新西班牙首都的共存、隔离与混居，第三次国际文化调解大会文集，混血城市：西方扩张的交换与延续，16 至 19 世纪》（Pilar Gonzalbo Aizpuru, *Convivencia, segregación y promiscuidad en la capital de la Nueva España. Actas del Tercer Congreso Internacional Mediadores Culturales. Ciudades mestizas: Intercambios y continuidades en la expansión occidental. Siglos XVI a XIX*），墨西哥历史研究中心，2001，第 123-38 页。

²⁴ 巴萨维·贝尼特兹《混血墨西哥：围绕安德烈斯·莫利纳·恩里克斯的亲混血观分析墨西哥的民族主义》（Agustín Basave Benítez: *México mestizo: análisis del nacionalismo mexicano en torno a la mestizofilia de Andrés Molina Enriquez*），墨西哥经济文化基金出版社，1992。

²⁵ 塔朗迪耶神父：《“从墨西哥进入印度的脚步”，来自 18 世纪耶稣会士启发性信件，航线，行程，纪念》（Padre Tallandier: “De paso por México hacia la India”, *Cartas edificantes y curiosas de algunos misioneros jesuitas del siglo XVIII, travesías, itinerarios, testimonios*），墨西哥伊比利亚美洲大学，2006，第 75-108 页。

人，通过大帆船贸易发家致富。1794 年耶稣会被驱逐，耶稣会名下土地被拍卖，安东尼奥·图亚松买下了这些土地。为了防止家产被子孙后代瓜分，他决定只有长子才有继承权。19 世纪末，这个家族最杰出的后代为儿子贝尼托·莱加尔德（Benito Legarda），1901 年他是美国在菲律宾的代理人，其父亲贝尼托的祖先是巴斯克人，这点从他的姓氏斯里拉·图亚松（Cirila Tuason）可以看出。许多菲律宾人认为图亚松家族是西班牙人，因为不久之前图亚松族人在家依然使用西班牙语。图亚松家族的语言习惯在 1960 年前的马尼拉十分普遍，此后英语最终成为家庭用语。另一个突出的例子是美岸市的斯基亚（Syquia）家族，其祖先在 19 世纪获得了西班牙国王的勋章以奖励其对王室成员的杰出贡献。斯基亚（Sy Qui Ah）1822 年出生于厦门附近，此后移民到菲律宾。他后来改名“文森特·罗梅罗·斯基亚”（Vicente Romero Syquia），并与佩特洛你拉·辛松（Petronila Singson）结婚。从姓氏可以看出他妻子也有中国血统。他们通过不动产贸易致富。²⁶ 斯基亚家族的一个后代阿丽西亚（Alicia）后来成为菲律宾共和国 1948-1953 年的总统埃尔皮迪奥·基里诺（Elpidio Quirino）的妻子。不久之前斯基亚家族成员在家仍使用西班牙语。埃德加·维克贝格（Edgar Wickberg）是研究中国人在东南亚历史的专家，他的研究表明带有中国血统的混血人在整个地区形成了一个特别的团体，他们热爱西班牙文化，但同时也是菲律宾文化形成的主要力量。这种菲律宾文化让马尼拉和菲律宾主要民族有了自己的民族特色。²⁷

在菲律宾有许多中国姓氏，有些仍保留最初单音节形式，有些与名字融合在一起。例如有些菲律宾人姓“于”（Yu），有些菲律宾人的姓却是“于提沃”（Yutivo）、“于成国”（Yuchengco）和“于兴国”

²⁶ 耐普：《东南亚的中式房屋》（Ronald Knapp: *Chinese Houses of Southeast Asia*），新加坡塔特尔出版社，2010，第 243 页。

²⁷ 魏安国：《菲律宾的中国人的生活 1850-1898》（Edgar Wickberg: *The Chinese in Philippine Life 1850-1898*），马尼拉雅典耀大学出版社，2000，第 48 页。

(Yusingco)。

虽然不同种族之间存在敌视和猜忌，现在的菲律宾文化欢迎有着外国血统的人，前提条件是他必须以菲律宾人的身份思考和行为。马尼拉大主教于 1986 年发起和平起义，推翻了总统费尔迪南德·马科斯（Ferdinand Marcos）的独裁统治。这位大主教就是海梅·辛伊拉奇卡（Jaime Sin y Lachica），其父亲为出生在福建的“辛保科”（Sin Puat-co）。²⁸ 在这场起义中获胜的是科拉松·阿基诺·伊·科胡安科（Corazón Aquino y Cojuangco），她后来成为菲律宾总统，其祖父也出生在福建。²⁹

根据著名英国历史学家阿诺德·托因比（Arnold Toynbee）的研究，天主教赶在其他新教前面向美洲和亚洲土著民宣读福音书，新教直到十八世纪中才开始到此传教。³⁰ 1524 年方济各会传教士到达墨西哥特拉斯卡拉，两个世纪后新教才姗姗来到。这里没有任何对新教徒的偏见，但我们可以断言天主教的普世精神更早出现。此外天主教圣坛上祭拜的圣像带有明显特征：新西班牙和整个美洲的守护神瓜达卢佩圣母皮肤微褐色，而不是白色；新西班牙制作的耶稣像比瓜达卢佩圣母肤色更深，几乎是黑色的。这些圣像出口到菲律宾。最著名的是纳扎雷诺耶稣像，他的崇高信仰每天吸引众多朝圣者前往马尼拉。当中国人在马尼拉接受洗礼时，他们带来了一种非欧洲本土的神明。他们用象牙制作一些圣母像、圣子像和其他神明像。马尼拉的守护神是建于 16 世纪末的至圣罗萨里奥，圣母和圣子的脸部和手部由象牙做成，他们用像杏仁一样的眼睛注视着教徒。圣母穿的衣服是奥地利宫廷样

²⁸ 巴蒂斯塔《罪孽与亚洲奇迹》（Félix B Bautista: *Cardinal Sin and the Miracle of Asia*），马尼拉维拉-雷耶斯出版社，1987，第 16 页。

²⁹ 古拉斯·《传记：科拉松·阿基诺，一位总统的奇迹》（Cecile K Gullas: *Corazon Aquino, the Miracle of a President: A Biography*），纽约文化馆，1987，第 6 页。

³⁰ 阿诺德·托因比：《历史研究》（Arnold Toynbee: *A Study of History*），牛津大学出版社，1948，第 1 卷，第 211 页。

式，这是一种呈火山状的长裙，外套衣袖肥大。³¹ 虽然菲律宾社会结构呈金字塔状，伊比利亚人位于塔尖，但是在教堂里人们祭拜的神灵却不是白皮肤的，因为在这种情形下教徒的虔诚之心更易激发。相反，在新教教堂没有任何圣像，也不存在上述现象。

同时，从社会文化层面看，各个民族和种族间也存在相互融合现象。在 1762-1774 年间英国入侵时期，安东尼奥·图亚松为教会做出了杰出贡献。1783 年 2 月 21 日，他被王室书面授予骑士称号，一年以后收到王室授予的纹章。³² 这项荣誉让他比一般欧洲人社会地位更高，许多西班牙移民后来与其子孙结成姻亲，其中有罗洽家族（Rocha）、莱加尔达家族（Legarda）和阿拉内塔家族（Araneta）。当说到马尼拉的“西班牙家庭”时，其实他们是中国人—印第安人—欧洲人的混血。

除了参加相同的节日，不同民族和种族的人在相同的学校接受教育，至少男性遵循这一原则，我还没有研究女性的情况。今天的菲律宾人非常刻板地认为当时只有西班牙人可以进入学校接受教育，实际情况却与之相反。拉特朗圣若望学院成立之初旨在接收西班牙殉难士兵留下的孤儿，但很快非西班牙学生也开始入学。1629 年比纳拉同甘（Binalatongan）的土著民安德列斯·马龙（Andrés Malong）、1645 年邦板牙瓜瓜市的土著民克里斯托弗·庞萨兰（Cristoval Punzalan）进入该校学习。³³ 1641 年，这所学校免费接收路易斯·德·罗斯瑞耶斯（Luis de los Reyes），其父母均是贫穷的中国人。

³¹ 利托·祖鲁埃塔编：《海军的史诗：人民信仰的胜利》（Lito Zulueta: *The Saga of La Naval: Triumph of a People's Faith*），菲律宾多米尼加省出版社，2007，第 45-72 页。

³² 雷塔纳：《1521 至 1898 年曾到达菲律宾的高尚之人》（Wenceslao E. Retana: *Índice de personas nobles que han estado en Filipinas desde 1521 hasta 1898*），马德里维克托利亚诺·苏亚雷斯出版社，1921。

³³ 巴萨科：《圣胡安德雷德兰皇家学院历史文档》（Evergisto Bazaco: *Historia documentada del Real Colegio de San Juan de Letran*），马尼拉圣托马斯大学出版社，1933，第 52、216 页。

亚洲最古老的大学是 1611 年由多米尼科斯人创建的圣托马斯大学。以下一些资料表明 18 世纪时这所学校就已经接收土著学生、中国混血学生。1781 年一份资料显示校长多明戈·科朗特·OP (Domingo Collantes OP) 神父请求免除学生一切赋税和劳役。³⁴ 在社会金字塔中，西班牙人的子女可以免除这些赋役，而中国人子女、中国混血子女和土著子女均需缴纳赋税和履行劳役。后面这些学生主要来自土著民集中的汤都区 (Tondo) 和汤博邦区 (Tambobong)。这份资料表明当时圣托马斯大学已经有非西班牙学生。圣托马斯大学有一份关于中菲混血人的法律文件，其中把他们定义为“与印第安女人结婚或成为天主教双王臣民的中国天主教徒的子女、孙子等后代”，文件还规定他们可以接受圣托马斯大学的高等教育。³⁵ 校长科朗特神父用以下值得怀念的语言证实了上述内容：通向崇高的道路多不胜数，人人生而平等。这一宣言比 1793 年法国大革命时期颁布的《人权宣言》早了十二年。

混血文化

菲律宾的混血文化在各个领域随处可见：(1) 每年举行的公共仪式；(2) 服饰；(3) 宗教建筑；(4) 民用建筑；(5) 饮食；(6) 语言。

为了综合了解以上各方面，我们可以想象一下去参观一个正在庆祝圣诞节的菲律宾乡村。每年所有岛屿都会举行活动庆祝圣诞节。我们的参观从 1800 年持续到现在。

在 12 月 25 日前 9 天，菲律宾人举行连续 9 天的弥撒，作为圣诞

³⁴ 桑切斯和胡安·加西亚：《马尼拉圣托马斯大学历史文档概述，自建校至今》(Sánchez & Juan García: *Sinopsis histórica documentada de la Universidad de Sto. Tomás de Manila desde sus orígenes hasta nuestros días*)，马尼拉圣托马斯大学印刷馆 1928 年版，第 71-72 页。

³⁵ 桑切斯和胡安·加西亚：《马尼拉圣托马斯大学历史文档概述，自建校至今》，马尼拉圣托马斯大学印刷馆，1928，第 71-72 页。

节的开端。据说九日祭的习俗来自于墨西哥，但菲律宾的弥撒有一个特殊的地方：为了让农民在出去劳作前参加，弥撒在凌晨五点就已经开始。于是，就有了“打鸣弥撒”一名。九日祭是 18 世纪还是 19 世纪开始的呢？至今仍没有相关资料可以证明。与所有天主教国家一样，九日祭弥撒在 12 月 24 日半夜的“圣诞礼物弥撒”中结束，以纪念耶稣诞辰。弥撒结束后，许多家庭会继续“平安夜”，一家人围着餐桌进晚餐。

为了让街道灯火通明，营造节日气氛，人们会悬挂纸灯笼。这一点明显受到中国文化的影响。用竹子做成一个灵活的支架，外面糊上薄纸，一个灯笼便做成了。灯笼可以采取中国的管状结构，也可以采取五角星状，用以纪念指引牧羊人的伯利恒之星。两种样式的灯笼底部均有纸条随风飘扬。中国传统的灯笼底部是丝绸条儿。菲律宾人用绳子把街道上的屋顶连接起来，并在上面挂满小纸旗。用纸作为节日装饰也是中国传统，这个习俗后来穿越太平洋，来到墨西哥，并在此扎根。

18 世纪时马尼拉人穿什么衣服去参加弥撒呢？作为非正式服装，菲律宾人穿中国式裤子，这种裤子宽松，长度稍微超过膝盖。上身穿棉质衬衫，长衣袖，没有袖口和领口，非常适合热带地区穿着。衬衫的名字也很有意思：中国衬衫。直到 1960 年，在城市和乡村，各个社会阶层的菲律宾人都穿着这种衬衫。从 17-19 世纪的插图可以看出，当时人们会在颈部系一块印度进口围巾。在墨西哥它被称为“帕利亚卡特围巾”，因为来自印度帕利亚卡特（Paliacut）。³⁶ 在菲律宾，简称围巾。当时的菲律宾人脚穿拖鞋，头顶带西班牙式的麦秸草帽。作为正式服装，男性上身穿衬衣，其材质可以是中国丝绸，也可以是一种菠萝纤维。³⁷ 现在被称为“塔加拉大宽刀”，其实就是塔加拉衬衣。

³⁶ 此信息是墨西哥考古学家乔治·洛伊萨加（Jorge Loyzaga）告诉我的，他十分钟爱于研究墨西哥—菲律宾关系，尤其是大帆船时期。

³⁷ 勒让蒂尔：《印度洋的一次航行》（*Le Gentil de la Galaisière: A Voyage to the Indian Seas*），

菠萝原在南美洲种植，后由马尼拉大帆船带到马尼拉，岛民受其启发织出一种特殊的布料。两种布料（丝绸和菠萝纤维）均是半透明材质，有利于空气流通。当时大帆船贸易中一种很重要的产品是孟加拉麦斯林薄纱，这种布料过于透明，穿在身上不能遮住身体。

至于女性服饰，也有两种最基本的衣物：长至脚部的长裙和丝质或菠萝纤维衬衫，衬衫非常透明，让人联想到睡衣。长裙是棉质或丝质的，上面系着一条印第安围裙，用来遮蔽身体。围裙也可以是棉质或丝质的。衬衫外面系着一块薄纱（丝绸或纤维）布料，用来遮蔽胸部。外套则为“马尼拉披风”，但其实来自广州。这是一种丝质披肩，上面饰有中国式流苏，并绣着中国人喜爱的花朵：玫瑰，牡丹和康乃馨。

现在，菲律宾男性仍然穿着“塔加拉衬衫”，但裤子已是西方样式，即长而窄。女性很少再穿着长裙和半透明的衬衫。

靠近教堂，可以看到前面有一个中庭，有时还有四个石制壁龛，中庭每个角落放一个。中庭是教会活动聚集地，其重要性来自墨西哥。在墨西哥土著民的宗教中，所有仪式均露天举行，只有教士进入神殿。虽然基督教向俗人开放神殿，但仍保留中庭，以备某些宗教游行之需。壁龛被称为“安身祈祷室”，上面刻有圣经文字，描述耶稣的一生。例如在一个很有墨西哥特色的宗教游行中，耶稣和玛利亚从一个祈祷室走到另一个祈祷室，寻找栖身之所。在菲律宾这些活动有一个塔加拉语名字：Panunuluyan。但是今天，除了教堂，这些活动还在全国各地举行。

在教堂主入口的两边均有中国石狮守护，例如马尼拉的圣奥古斯丁大教堂（1605 年建）、维甘大教堂（1780 年建）和维甘大主教宫殿（1780 建）。一边为公狮，另一边为哺乳幼崽的母狮。根据中国人的宇宙起源观，狮子可以保护住宅不受邪恶力量入侵。天主教徒将之理

解为“耶稣就是对付犹太的狮子”。教堂的塔楼可以和教堂正面相连，或者可以完全脱离开来，以避免塔楼坍塌在整个建筑物上。18 世纪时，八角塔楼开始流行。这是因为许多建筑师有中国血统，他们很有可能用“八角”暗指中国风水即为推崇的接近于圆形的“八卦”。

菲律宾教堂内部的石制拱顶十分独特，墙面厚重，也为石制。拱顶天空用平滑的木块拼成，因为如果发生地震，木材更轻更灵活。拱顶绘有晴朗的天空，上面装饰着大量的圣经故事，主圣坛上的圣徒和天使有着中国人一样的眼睛。

最后，让我们进入主人的家。像西班牙和新西班牙一样，第一层由石头砌成，但第二层由木料砌成。就如土著民的家一样，屋顶的重量并不靠墙壁支撑，而使用强有力的莫拉菲木料。这种木料不会腐朽，广泛用于大帆船船身。莫拉菲木头深深埋如地下，“就好像桌子的四条腿一样”，耶稣会士德尔加多神父（Delgado）如是说。如果发生地震，这些木头支柱不会倒塌，而是支撑重量摇晃几下。³⁸ 为了适应热带气候，保持室内通风，窗户开得很高很宽。中国和日本的窗户用棋盘一样的木架子关闭起来，糊上常见的宣纸。菲律宾的窗户上镶嵌一种扇贝做的薄板，效果却是一样的：让柔和的光线透进来。

在餐桌上我们可以体验到五彩缤纷的文化影响。我们首先看一下马尼拉节庆日最常见的一道菜：鲁格面（Pansit Luglug）。³⁹ 使用面条的主意来自中国，但烹饪时使用油、大量洋葱和大蒜，以适应西班牙口味。由于菲律宾环海，这道菜里面放了许多虾。此外，还添加了东南亚地区常见的发酵过的鱼汁，以及中国和日本使用的酱油。与东亚其他国家不一样，菲律宾的面条是橙色的。菲律宾人用墨西哥的胭脂种子给菜上色，我觉得这种颜色让节日气氛更浓。其他佐料有来自

³⁸ 西亚尔西亚和提尼奥在他们 1980 年出版的著作中研究了十七世纪菲律宾房子的起源，所采用的资料均来自那一时期。

³⁹ 圣玛利亚（Sta. María）在她 2006 年出版的著作中研究了殖民时期中餐在菲律宾的普及度，但是，其分析主要聚焦在 19 世纪。

海洋的章鱼和牡蛎、火腿片和蔬菜。西班牙著名的烤肉也可以在这道菜品尝到，加一点猪油膏，将之捣碎混合，给这道菜添上最后一种味道。

最后，让我们用马尼拉地区最通用的语言与这一家人交谈，那就是塔加拉语。大部分词语是太平洋岛语，但也可以听到西班牙语、汉语甚至墨西哥纳瓦语（*nahuatl*）。我们可以看看家庭成员之间的称呼用语，子女称呼父母用“*tatay*”和“*nanay*”。“*tata*”是墨西哥常用的方言，“*nana*”在西班牙语中指老人或母亲。有些地方也是用“*papá*”和“*mamá*”，也有采用英语的“*daddy*”和“*mommy*”。父母称呼儿女为“*anak*”，这是本地语言，在整个东南亚岛语通用。有时也用西班牙语“*hijo*”和“*hija*”。在兄弟姐妹之间，年轻人称呼哥哥为“*kuya*”、姐姐为“*ate*”，据说这是闽南语。称呼父母的兄弟姐妹时，是用西班牙语的“*tío*”和“*tía*”。除了西班牙人带来的“亲吻礼”，菲律宾人表示对父母和长辈的尊敬时最常见的礼节是握起对方的手并将之举至额头。这是本地特有的行礼方式，但“手”这个词还是保留西班牙语“*mano*”。

结语

马尼拉大帆船带来的影响是不可预见的，一些社会学家，如罗伯特·美通（**Robert Merton**），将之称为“非计划影响”（*unintended consequences*）。其中之一便是在距西班牙帝国十分遥远的菲律宾诞生了一个新的文明，岛屿上不同的民族和政治团体在同一政治力量、同一宗教的联系下紧密团结在一起。这个力量就是西班牙王室，这一宗教就是天主教，它们在菲律宾的代表就是菲律宾总督。整整 250 年间，这种凝聚力通过大帆船贸易得以保持。大帆船上装载的不仅有各国商品，还有杰出人物、时尚潮流、生活习俗以及思考方式。来自亚洲、美洲和欧洲的影响力在此汇聚，在此多样性基础上诞生了一个新的文

明，其中还得益于天主教普世价值观、混血婚姻合法化以及全社会对民族摩擦的包容。这一过程最后产生了如今的菲律宾文化。不幸的是，很多外国人以及菲律宾人抱怨这种文化没有“亚洲特色”，并将之视为一种形而上的缺陷。他们忘记了菲律宾文化的摇篮——沟通各大洲的大帆船。

第三章

马尼拉大帆船贸易对明王朝的影响

韩 琦

马尼拉大帆船贸易曾经对晚明经济与社会发展产生过重要的影响。国内外史学家对这个问题已经做了大量的研究，其中比较著名的中国学者有何炳棣、全汉升、梁方仲、彭信威、黄仁宇、张凯、万明等人，¹ 外国学者有百濑弘 (Momose Hiromu)、舒尔茨 (Schurz)、博克塞 (Boxer)、阿特维尔 (Atwell)、弗林 (Flynn) 和吉拉尔德兹 (Giráldez)、滨下武志、彭慕兰、弗兰克 (Frank) 等人；² 当弗兰克的

¹ 他们的代表作有：何炳棣的《帝制中国的成功阶梯：社会的流动性，1368-1911》，约翰威利父子出版公司，1962；全汉升的《中国经济史论丛》，香港中文大学新亚书院、新亚研究所，1972；《中国近代经济史论丛》，中华书局，2011；梁方仲的《梁方仲经济史论文集》，中华书局，1989；彭信威的《中国货币史》，上海人民出版社，1988；黄仁宇的《十六世纪明代中国之财政与税收》，三联书店，2001；张凯的《中国与西班牙关系史》，大象出版社 2003 年版；万明主编的《晚明社会变迁：问题与研究》，商务印书馆，2005。

² 百濑弘：“明代白银生产和海外白银的输入” (Momose Hiromu: *Mindai no ginsan to gaikoku gin ni tsuite. Seiky gakus 19: 90-147*), 1935；舒尔茨：《马尼拉大帆船》(William Lytle Schurz: *The Manila Galleon*) 纽约，1959；博克塞：“白银如血：西属美洲白银向远东地区的外流 (C. R. Boxer: *Plata es sangre: Sidelights on the drain of Spanish-American silver in the Far East, 1550-1700*)”《菲律宾研究》(*Philippine Studies*) 第 18 卷，1970 年第 3 期；阿特维尔：“国际白银的流动和中国经济，1530-1650” (William S. Atwell: “International bullion flows and the Chinese economy, circa 1530-1650”), 《过去和现在》(*Past and Present*) 第 95 卷，1982；弗林和吉拉尔德兹：“中国和马尼拉大帆船” (Dennis O. Flynn and Arturo Giráldez: “China and the Manila Galleons”), 载 A. J. H. 莱瑟姆和海塔·卡瓦卡苏编：《日本工业化和亚洲经济》(*Japanese Industrialization and the Asian Economy*, ed. A. J. H. Latham and Heita Kawakatsu), 伦敦，1994；滨下武志：《中国、东亚与全球经济：区域和历史的视角》，社科文献出版社，2009；彭慕兰的《大分流：欧洲、中国及现代世界经济的发展》，江苏人民出版社，2003；贡德·弗兰克：《重视东方：亚洲时代的全球经济》(Andre Gunder Frank: *Reorient: Global Economy in the Asian Age*) 加州大学出版社，1998。

著作被翻译成中文之后，“一石激起千层浪”，³ 中国学者对这个问题的重视和研究骤然升温，近 10 年来又涌现出了大量新的研究成果。在学习前人研究成果的基础上，本文试图对这个问题作一简要梳理。

一 明王朝的海外贸易政策

明朝海外政策大体可以分为两个时期。明朝前期（1368 — 1567 年），实行的是“朝贡贸易”和“海禁”政策；明朝后期（1567 — 1644 年），穆宗隆庆元年（1567 年），部分开放海禁，对日本仍海禁，对与澳门葡萄牙人、菲律宾西班牙人的贸易实行开放。此后不久便开始了马尼拉大帆船贸易。

（一）明代前期的海外政策

朱元璋于 1368 年建立了大明王朝。明初，经过元末大动乱，社会残破，经济凋敝，与海外诸番国的联系也已经断绝。在此背景下，明王朝的首要任务就是恢复经济与社会秩序，对内休养生息，对外实行“怀柔”政策。因此，明太祖朱元璋一方面通过“朝贡贸易”积极招徕海外诸番国，另一方面又实行严厉的海禁政策。因为明初割据势力未平，张士诚、方国珍余党勾结倭寇，骚扰海疆，明太祖厉行海禁，以防止内外勾结，酿成大祸。其前海禁遂成为明朝的既定国策，时紧时弛。

1. 朝贡贸易

明王朝与海外诸番国实行的“朝贡贸易”可分为贡赐贸易和使臣贸易。所谓贡赐贸易，是指来华番国贡使进贡方物，朝廷予以赏赐，

³ 弗兰克的书 2000 年被译成中文，标题译为：《白银资本——重视经济全球化中的东方》（刘北成译，中央编译出版社 2000 年版）。这本书对世界历史研究中“欧洲中心论”的正统观点提出挑战，提出重新构建近代早期世界历史构架的设想，认为“直到 19 世纪之前，中国‘实际上是世界经济的某种中心’”。

以示天朝隆恩，一般说来赏赐非常丰厚。除贡赐贸易外，来华使臣还可私携物品进行贸易，即使臣贸易。使臣贸易对使臣附带私物的处理分为两类：一类是明廷从私物“抽分”，由明廷“给价”收买（给价往往高于当时市价，1至20倍不等）；另一类即“抽分”后的剩余部分，允许贡使在明廷指定的地点交易。地点是有严格限制的，一般是在市舶司与会同馆。

市舶司是朝廷专门为朝贡使臣而设的检查机构。海外诸国贡使来华，首先由市舶司负责接待。市舶司要检查“勘合”（贸易凭证），以防私商冒充。勘合相符，再验货物，“抽解”部分上等品，登记成册，解往京师。未解往京师的物品允许在市舶司交易。明代的市舶司最初设在太仓，后设在浙江（宁波）、福建（先在泉州，后改在福州）、广东（广州）等地。其中浙江、福建两市舶司常有罢革，只有广州市舶司相对固定和稳定。

京师的会同馆隶属礼部，是负责接待外国贡使、为外国贡使提供食宿、给赐和交易诸事的地方（即明廷的外宾招待所）。贡使领到赏赐后，“许于会同馆开市三日或五日”。出于稳定统治考虑，交易时限制也非常多，如不能收买违禁物品、不能私下与商民交易、不能找人代买代卖等。

朝贡贸易的政治色彩很浓。泉州、宁波和广州设立三个市舶司分别被命名为“来远”、“安远”和“怀远”，用意是非常明显的，是招徕朝贡之使的，是为了政治上的“怀柔远人”的。与民间海外贸易无涉，并不是为了发展私人海外贸易的。在“厚往薄来”政策的引诱下，海外诸番国纷纷航海梯渡，“慕义远来”，一时“威德遐被，四方宾服”，呈现出一派盛世景象，在政治上确实造就了前无古人的“不世之业”。郑和下西洋就是在“朝贡贸易”的背景下展开的，是为“朝贡贸易”服务的。

2. 郑和下西洋

明永乐三年（1405 年）七月十一日，明成祖命太监郑和率领 240 多艘海船、27400 名船员的庞大船队远航，拜访了 30 多个在西太平洋和印度洋的国家和地区，加深了明王朝与东南亚、东非的友好关系，史称郑和下西洋。

郑和曾到达过爪哇、苏门答腊（印尼）、苏禄（菲律宾）、彭亨、真腊（柬埔寨）、满刺加（马来西亚的马六甲）古里（印度）、暹罗（泰国）、榜葛刺（孟加拉）、阿丹、天方（沙特阿拉伯）、左法尔、忽鲁谟斯、木骨都束（索马里摩加迪沙一带）等国家，最远曾到达非洲东部，红海、麦加。郑和船队每次都由苏州浏家港出发，一直到明宣德八年（1433 年），28 年总共远航了七次之多。最后一次，1433 年 4 月回程到古里（印度的卡利卡特）时，郑和在船上因病过世。郑和船队中最大的宝船长 44.4 丈，宽 18 丈。载重量大约为 4000 吨左右。⁴

招徕各国称臣纳贡，与这些国家建立起上邦大国与藩属之国的关系，是郑和的主要任务之一。永乐十七年（1418 年）郑和第五次下西洋返回时，曾带回 17 个国家的贡使。永乐二十三年（1423 年），到明王朝朝贡的国家达“十六国，遣使千二百人贡方物至京”。⁵ 史载，永乐年间，有 3 个国家的国王死在中国，并葬在中国。⁶

尽管郑和下西洋有不少正面影响，如展示了明朝前期中国国力的强盛；加强了中国明朝政府与海外各国的联系，向海外诸国传播了先进的中华文明，加强了东西方文明间的交流等等。但是，负面影响也不可忽视。郑和下西洋的目的侧重于政治而非经济，主要是为了对海外藩属确立册封制度，宣扬国威，而不是重商主义推动下的寻找海外商品和市场；其组织形式是官方皇家船队，经费开销来源于国库拨款，而不是私人集资的海外探险；其发展海外贸易的性质是在朝贡贸易体制下的“厚往薄来”，除了赏赐之外，还要以高价收买“番货”，低价出

⁴ 张箭：《从考古文物实验辨析郑和宝船的吨位》，《华夏考古》，2005 年第 4 期。

⁵ 《明太宗实录》卷一二七。

⁶ 即苏禄国（今菲律宾）、渤泥国（今加里曼丹岛）、古麻刺朗（今菲律宾）的国王。

卖中国的货物，是不等价交换的赔钱的大买卖，完全不以获利为目的，也不计成本。七次下西洋给明朝财政造成了巨大经济负担，在经济上是得不偿失、劳民伤财的事情，随着国力衰退，航海的壮举必然也随之悄然结束。

3. 海禁政策

明朝政府一方面通过“朝贡贸易”积极招徕海外诸番国，另一方面又实行严厉的海禁政策。海禁政策主要针对私舶贸易，即海上私人贸易。这就是说，允许皇家船队下西洋进行官方贸易，也允许西洋海船到中国来进行由国家独占市舶之利的贸易，但却严禁中国百姓私人出海贸易。

明朝实施海禁措施是多方面的。首先是朝廷一再昭告滨海居民“不得私自出海”，规定“片板不许下海”。其次，在律法中明确列出所谓出海的违禁物，不得私运下海，违者重罚；第三，“禁革双桅大船”，即民间不得擅造能出远海的双桅以上的尖底大船，原有的违式船都要改为平底船。“海禁”和“朝贡贸易”堵塞了民间私人海上贸易的通路。

4. 与日本关系和“倭患”

尽管自朱元璋建立大明以来，沿海就倭患不断。但从朱元璋即位开始，就连续派使者到日本，以恢复两国关系，同时也是为了消弥倭患。明成祖时，双方建立了勘合贸易关系，明朝给予足利幕府贸易凭证（即勘合），日本方面凭勘合来中国进贡，进行贸易。明朝发展与日本的关系，主要是为了消除倭寇对中国沿海地区的侵扰，足利幕府也积极剿捕倭寇。

永乐以后，随着中国海防的巩固和社会的稳定，禁令渐弛。明中叶倭寇活动剧烈。嘉靖二年（1523 年）发生了日本贡使（大内氏与细川氏两大集团）“互争真伪”的“争贡事件”，使中日“朝贡贸易”出现危机。有官员进言，倭寇起于市舶，建议罢市舶，厉行海禁。朝廷接受建议，关闭了宁波的市舶司，停止了与日本的“朝贡贸易”，同时，

封锁沿海各港口，销毁出海船只，断绝海上交通以断绝倭寇的补给。凡违禁的沿海官民，必依法处以极刑。结果，官方的合法贸易渠道被堵塞，而日本与中国之间的贸易难以得到满足，这就为海上走私贸易提供了一个有利时机。

日本对中国商品的需求量极大，利润率也极高，如生丝运抵日本后，价格高达十倍。因此，沿海一带私人经营的海上贸易也十分活跃。一些海商大贾、浙闽大姓为了牟取暴利，不顾朝廷的海禁命令，和“番舶夷商”相互贩卖货物，形成海上武装走私集团。这些海盗商人如王直、徐海等，与日本各岛的倭寇勾结，于中国沿海劫掠，使得“倭患”愈演愈烈。

嘉靖二十七（1549）年，朱纨根据嘉靖皇帝“严禁泛海通番”的敕命，将捕获的 90 多个通番头目拉到演武场斩立决。嘉靖三十四年（1555 年），戚继光从山东调到浙江抗倭，他与俞大猷配合，经过多年奋战，至嘉靖四十五年（1566 年），终于平息了倭患。

（二）明代后期的海外政策

明代后期，明王朝部分开放“海禁”，对日本仍然实行“海禁”，对与澳门葡萄牙人、与菲律宾西班牙人的贸易实行开放。

1. 开放“海禁”

在平定倭乱的过程中，明朝一些官员认识到，“海禁”既不能限制私人海上贸易，也不能防止倭寇。反而驱使沿海居民走上武装走私的道路，与倭寇内外勾结，为害颇大。朝廷也认识到：大海是闽人赖以生存的基础，在福建禁止海外贸易是不可能的。

穆宗隆庆帝接受了“市通则寇转而为商，市禁则商转而为寇”的教训，即位后马上宣布准许在福建漳州实行有限的开放海禁。隆庆元年

(1567 年)“福建巡抚御史涂泽民请开海禁,准贩东西二洋”,⁷终得“奉旨允行”。恪守了约二百年的海禁政策终于被打破,开禁地点即在福建漳州月港。当然,隆庆开放还有若干局限,例如,海商不得前往日本,不得贩卖铜铁、硝磺等违禁物品,并要首先取得“由引”(即许可证)后方能出海,其数量也有一定限制。可见,这是一种有限度的“开禁”,但这毕竟是一件大事,它标志着明代在经历了两个世纪之后,私人出海贸易取得了合法身份,明代的海禁政策真正得到突破。同时,征税制度也随之渐趋完善。

明代海关税制的演变大致可分为三个阶段⁸: (1) 正德(1506 年)之前为第一阶段,海关无任何税收,实行的是由官府高价收买的“给价收买”制; (2) 正德、嘉靖年间为第二阶段,实行“抽分”制,即对“私货”征收进口税,正德三年(1508 年)为十分抽五,正德四年则改为十分抽三,正德十二年(1517 年)经某些官员建议,定为十分抽二,即征收 20 % 的实物税; (3) 自隆庆开放(1567 年)后为第三阶段,进出口税制逐步完备,由抽实物税改为货币税(抽银),由进口税到出口税,为防止外商不如实报货,从隆庆五年开始,启用“丈抽”的办法,即在丈量船只大小之后,按照船只的大小(吨位)抽税。

2. 与葡萄牙人关系

在明朝人的文献中,葡萄牙被称为“佛郎机”。1510 年葡人占领印度西海岸之果阿。1511 年又占据了原臣服于明廷的马六甲,渐渐地,中国商船最远不过马六甲。1517 年,费尔南·佩雷斯·德·安德拉德(Fernán Pérez de Andrade)率船队抵广东沿海的屯门岛,同行葡使托梅·皮雷斯(Tomé Pires)在 1521 年去北京觐见明帝,因议葡归还马六甲不成而被拘禁。1521—1522 年葡萄牙人曾两次同中国师船在中国东南沿海兵戎相见(屯门之役和西草湾之役),均遭失败。明嘉

⁷ 《明经世文编》卷四〇〇,许孚远.《疏通海禁疏》述涂泽民奏议。

⁸ 晁中辰:《明代海关税制的演变》,《东岳论丛》,2000 年第 2 期。

靖三十二年（1553 年）葡人托言“水湿贡物、借地晾晒”，时任海道副使的汪柏徇贿许之，遂登陆中国领土澳门。1557 年葡人开始长久定居澳门。从此，葡人在澳门建立了据点，开始了以澳门为中心，连接多条国际贸易航线的东西方贸易，也为日后天主教入华奠定了良好的基础。

3. 与西班牙人关系

1521 年 4 月，西班牙国王支持的麦哲伦船队由东向西横渡太平洋抵达菲律宾的宿雾岛（Cebu），这是西班牙人与菲律宾的首次接触。1565 年，黎牙实比（Miguel López de Legazpi）奉西班牙王室之命，率部下从墨西哥出发抵达菲律宾的宿雾岛。1569 年 8 月 14 日，黎牙实比被任命为菲岛总督。1571 年攻占马尼拉，由此奠定了西班牙人统治菲律宾群岛的基础。

西班牙人与中国人 1570 年有了第一次接触。1570 年 5 月，黎牙实比派高第（Martín de Goiti）率船队远征吕宋途中，遇到两艘中国商船，在双方冲突中，中国船上的 80 人中有 20 人被杀。⁹ 当时西班牙人不想在进攻菲律宾时节外生枝，同时还想与中国开展通商贸易，所以在这场冲突后，高第释放了中国商人，还给他们一只船和旅途的必需品，并希望中国商人能够继续到菲岛经商。

黎牙实比在占领宿雾岛之后，就发现这里只有肉桂，而没有他要找的其他香料（胡椒、丁香、豆蔻、生姜等）。1569 年在他给国王的信中提到：“我们应该和中国进行贸易，那里有丝绸、瓷器、安息香、麝香和其他的工艺品及香料。”¹⁰ 占领马尼拉之后，他发现当地的社会经济发展水平较低，当地物产甚至难以维持殖民当局开支，而中国所产手工业品价廉物美，菲岛的许多日用消费品均来自中国的进口。因此，为吸引华人来菲经商，殖民当局对华人商旅采取了一些保

⁹ 陈台民：《中华关系与菲律宾华侨》第一册，以同出版社印行，1961，第 78 页。

¹⁰ 博克瑟：《马尼拉大帆船：1565-1815》（Boxer, C. R., “The Manila Galleon: 1565-1815”），《当今历史》（*History Today*）1958 年第 8 期，第 340 页。

护和鼓励措施。

西班牙人与中国官方的第一次正式交往是 1575 年。1574 年 11 月，广东饶平走私集团首领林凤受官军围剿，逃亡菲律宾，他计划攻打马尼拉作为安身之地，却被西班牙人围困于吕宋西岸的彭加斯兰（Pangasinan）。1575 年 4 月，潮州把总王望高率中国战舰追击至彭加斯兰，得到菲律宾总督德拉维萨雷斯（De Lavezaris）的善待，双方达成协议，西班牙人帮助王望高抓获林凤，王望高则答应带西班牙使者到福建，商议传教及通商事宜。¹¹

1575 年 7 月 3 日西班牙神父马丁·德·拉达（Martín de Rada）和马林（Gerónimo Marín）与两位军人共 4 人随王望高到达福建，9 月 14 日离开中国，在中国一共两个月零九天。他们来华的目的有二，首先是想获取在中国的传教权；其次是想像葡萄牙人一样，在中国沿海占有一块飞地以通贸易。不过这两个愿望，一个也没达成。因为当时明朝对外仍奉行“朝贡贸易”政策，西班牙来使仅仅是由西班牙驻菲律宾总督派遣，而不是奉西班牙国王的直接遣使。¹² 同时，明朝官员对西班牙人还尚存疑虑，所以便让拉达一行先回菲岛，待林凤被俘后再议其他事宜。结果，拉达在归途中获知，林凤已经率众突围。

在林凤攻菲和拉达出使中国失败之后，西班牙驻菲律宾新总督桑德曾建议国王征服中国。他提出“和这个国家（中国）的战争是最公义的”，他主张以 4000 至 6000 人的兵力，配以一些长矛、枪、船舰、火炮和所需的弹药来进攻中国。“有 2000 或 3000 人便足以占领所要占领的省份”，“征服一省之后，便足以征服全国”，因为当地人受到很恶劣的待遇，他们会反叛，与西班牙人站在一起。¹³ 桑德还有与日本联盟的企图。只不过由于西班牙在欧洲长期持续的战争和国内动乱、经济困难，菲利普二世（Felipe II, 1556—1598 在位）没有采纳

¹¹ 门多萨：《中华大帝国史》，何高济译，中华书局，1998，第 175-178 页。

¹² 门多萨：《中华大帝国史》，何高济译，中华书局，1998，第 44-45 页。

¹³ 陈台民：《中菲关系与菲律宾华侨》第一册，第 132-134 页。

这一建议。

1580年，西葡两国合并，西班牙的海外殖民扩张热情受到鼓励。1586年4月，在菲律宾的西班牙政治、经济、军事负责人以及公民领袖举行了一次代表大会，提出了致西班牙国王的“请愿书”，其中第十章是详细的侵华计划。这份计划书有11款97条之多，对中国的基本情况、侵华的依据、条件、具体行动过程，及征服中国所得带来的利益均作了详细周密的介绍和策划。49名与会者在计划书上签了字，并由在菲律宾传教的耶稣会士桑切斯带回西班牙，呈交给腓力二世，这便是著名的西班牙征服中国计划书。¹⁴ 但当时腓力二世正忙于应付英国的海上威胁。1588年西班牙无敌舰队遭到英军的毁灭性打击，西班牙海上霸权从此走向衰落。欧洲形势的大转变让西班牙对华政策发生了本质上的变化。同时，西班牙还受到了日本丰臣秀吉的威吓。从此，西班牙对中国态度发生明显转变，开始专注于以菲律宾为基地，吸引中国商民到马尼拉进行商贸往来。

二 马尼拉大帆船贸易

马尼拉大帆船贸易真正开始于1573年，这一贸易沿着太平洋东部航线，一直延伸到西班牙，贸易品多种多样，但最主要的是丝绸和白银。

（一）大帆船贸易开始的时间

大帆船贸易从何时开始？这是一个有争议的问题。不同学者从不同的角度认定大帆船贸易的开始时间。如舒尔茨在他写的《马尼拉大帆船》一书引言中，第一句话就是：“第一艘大帆船于1565年横渡太

¹⁴ 陈台民：《中美关系与菲律宾华侨》第一册，第156、163-188页。

平洋，而最后一艘大帆船于 1815 年返航入港。”¹⁵ 前后正好持续了 250 年。其实，1565 年只是西班牙军人黎牙实比占领宿雾岛的时间（1564 年 4 月），也是马尼拉大帆船的北太平洋航路开辟的时间。但却不是大帆船贸易开始的一年，因为这一年西班牙人还没有占领马尼拉，回墨西哥的“圣巴布洛”（San Pablo）号船上载的是宿雾岛的肉桂，也没有来自中国的商品，因此，也就谈不上与中国贸易的开始。

1565 年的重要意义在于奥古斯丁会修士航海家乌尔达内塔（Andrés de Urdaneta）探索到了一条经北太平洋由西向东的新航路。这年 6 月，由乌尔达内塔领航的“圣巴布洛”号从菲岛启航，先随季风穿过莱特湾，从马斯巴特和萨马之间穿过，经圣贝纳迪诺海峡驶入太平洋。再顺风北上，驶入北纬 37—39 度的水域之后，利用西风朝美洲海岸开去，当靠近北美海岸时，再从北美西岸向南航行，于 10 月 8 月抵达墨西哥的阿卡普尔科港。这次艰苦的航行历时 129 天，损失 19 人，却开辟了菲岛到墨西哥的北太平洋航线。¹⁶ 这条航线利用了日本至美洲的由西向东的“黑潮”海流来加快航速。后来经过多次航行，这条航线又稍微有所调整，即把北太平洋航线一段再向北移至北纬 40°-42° 度之间的海域，以便更好地利用“黑潮”。每年 6 月中旬至 7 月中旬出航。航程一般需时半年。至于从阿卡普尔科到菲律宾的返程航线，一般在次年 2 月中旬至 3 月底离港，先向南行驶，至北纬 10°-13° 度海域，借东风西航，横跨太平洋，经关岛至马尼拉，全程一般需时 3 个月。

有的学者认为马尼拉大帆船贸易开始于 1571 年。¹⁷ 持这种观点的学者大多认为，这一年西班牙人占领了马尼拉，实现了对菲律宾的统治，马尼拉成为统治全菲岛的首府和通航美洲的唯一港口。我们说，

¹⁵ 舒尔茨：《马尼拉大帆船》（William L. Schurz: *The Manila Galleon*）纽约，1959，第 15 页。

¹⁶ 沙丁等：《中国和拉丁美洲关系简史》，河南人民出版社，1986，第 47 页。

¹⁷ 刘文龙：《马尼拉帆船贸易——太平洋丝绸之路》，《复旦学报》1994 年第 5 期。

尽管西班牙人占领马尼拉标志他们在那里建立起了贸易垄断体制，西班牙政府禁止外国人与其美洲殖民地直接贸易，中国与美洲之间通商只能通过菲律宾进行间接性的交易，不能直接通航通商。但是，中国与拉丁美洲之间的贸易并没有随着马尼拉的占领而立即开始。马尼拉中转站的作用也没有立即得到发挥。

第三种观点认为，马尼拉大帆船贸易开始于 1573 年。“1573 年，两艘体势巍峨的大帆船，从菲律宾的马尼拉港驶向美洲墨西哥海岸的阿卡普尔科，历史上著名的‘马尼拉大帆船’航行开始了。”¹⁸ 明政府在 1567 年正式开放海禁后，华商得到了较大的海外贸易自由，络绎有华人商船来菲。1570 年西班牙殖民者与中国商人在菲律宾有了第一次接触。到 1572 年，中国海商才为菲岛殖民当局运来了丝货、棉织品和陶瓷等样品，经双方议价成交，商定待来年供货输往墨西哥。1573 年 7 月 1 日，两艘载着中国货物的大帆船扬帆首航，离开马尼拉前往美洲，所载货物包括绸缎 712 匹，棉布 11300 匹，瓷器 22300 件等。这次航行历时 5 个月，于同年 11 月抵达墨西哥的阿卡普尔科港。¹⁹ 林被甸教授指出：“从太平洋航道的开辟到马尼拉大帆船贸易的开展，实际上经历了一个过程，前后历时 8 年，只有到 1573 年，第一艘装载中国货物大大帆船抵达阿卡普尔科，才是历史上著名的马尼拉大帆船贸易的真正开端”。²⁰ 我们倾向于第三种观点。

（二）大帆船贸易的航行路线

太平洋东部跨洋贸易航线的建立。隆庆元年（1567 年），明朝政

¹⁸ 何芳川：《崛起的太平洋》，北京大学出版社，1991，第 88 页。

¹⁹ 布莱尔、罗伯逊合编：《菲律宾群岛：1493-1898》（E. H. Blair & J. A. Robertson: *The Philippine Islands, 1493-1898*）克利夫兰，1903-1907，第3卷，第75-76页。

²⁰ 林被甸：《跨越太平洋——中国与拉丁美洲的文化交流》，载何芳川主编：《中外文化交流史》，国际文化出版公司，2008，第 950 页。

府在福建漳州月港开放海禁，准许私人海外贸易商申请文引，缴纳饷税，出海至东西洋贸易，月港遂成为闻名中外的私人海外贸易港。明朝政府之所以选择在月港开禁，一方面是顺应闽南人以海为生，非市舶无以助衣食的文化习俗，另一方面是沿袭开禁前大量船只皆由此出洋的习惯。

月港开禁后，私人海外贸易随即迅速地发展起来。当时主要的海外贸易的地点是菲律宾，其原因除了马尼拉与月港的距离比较近之外，更主要是西班牙人开辟了从马尼拉至墨西哥阿卡普尔科（Acapulco）的大帆船贸易航线，把墨西哥白银载运至马尼拉，以换取中国的手工业品。中国商船在美洲白银的利诱下，大量涌向马尼拉。

大量的中国商品经福建商船从月港载运至马尼拉，然后由西班牙大帆船横渡太平洋，转运到阿卡普尔科（在当地举办盛大集市后，商人们又从这里将货物贩运到墨西哥城，再从墨西哥城转销到墨西哥内地。有一部分输入中美洲，或辗转南下南美洲），也有一部分货物被运到西海岸港口维拉克鲁斯，再装船转销至加勒比海诸岛，或越过大西洋远销西班牙和欧洲其他国家。这样，一条跨越两洋、连接美洲和欧洲的贸易航线建立起来了：中国（漳州月港）—菲律宾（马尼拉）—墨西哥（阿卡普尔科-维拉克鲁斯）—西班牙（塞维利亚）。

大帆船贸易开始后，马尼拉是主要的中转站，但马尼拉—中国的这一段航路主要仍掌握在中国商人手中。为了控制这一条贸易线路，西班牙一方面逐渐禁止墨西哥以外的西属美洲直接参与，²¹ 一方面力图在中国沿海的其他地方建立据点。1626 年，西班牙终于占据了台湾的鸡笼、淡水，但由于当地海盗活动猖獗、福建官府的限制等原因，

²¹ 王室在 1579 年 4 月 14 日法令中曾认可新西班牙、秘鲁、危地马拉和西班牙本土直接经营马尼拉大帆船的贸易，但为了加强中央政府对这项贸易的垄断，从 1591 年法令开始，只准新西班牙经营，禁止其他地方从事跨太平洋贸易，1593 年、1595 年、1604 年又连续颁布了同样内容的法令。见舒尔茨：《马尼拉大帆船》，第 366-367 页。

西班牙人几乎无法维持港口的经营,²² 在那里为时仅仅16年, 1642 年就被荷兰人赶走。

澳门葡萄牙人介入马尼拉航线始于1580年西班牙合并葡萄牙之后。在此之前, 葡萄牙人已经建立了太平洋西部的跨洋贸易航线。葡萄牙人自16 世纪初开始开辟太平洋西部航线, 其主航线是由里斯本——果阿——马六甲——澳门, 同时, 葡萄牙商人在16世纪40年代就开始将购买的中国货物出售给日本, 明廷开放“海禁”之后, 仍摒日本于中日贸易之外, 因此葡萄牙人一直扮演着最重要的中间商角色。澳门——长崎航线便成为导致澳门繁荣最重要的航线。这样, 葡萄牙人的主航线以澳门为心, 分为东西两段, 即里斯本至澳门为西段, 澳门至长崎为东段。1580年, 葡萄牙为西班牙所兼并, 时间长达60年之久, 按双方当时订立的《八项和平条款》规定, 在海外贸易方面, 原葡萄牙各属地可以自由地同西班牙各属地进行贸易, 反之, 这种特权对西班牙各属地却不适用。这是西班牙人为兼并作出的让步。所以葡萄牙人虽然失去了王冠, 却得到巨大的实惠。因此, 澳门葡人有权与马尼拉自由通商, 澳门至马尼拉的航线开通。

这里需要指出的是, 太平洋东部跨洋航线的建成, 标志着以中国为中心的环球贸易航线的形成。“从 1571 年起, 马尼拉作为来自东方的西班牙人的殖民地和澳门作为来自西方的葡萄牙人的殖民地跨越南中国海而相互对峙。扩张及来自东西方欧洲人活动的高潮在世界另一边的中国大门口汇合了。”²³ 从这时起, 才有了真正意义上的“海道大通”。西班牙人和葡萄牙人分别开辟的太平洋东、西跨洋航线几乎同时起步, 但葡萄牙人经营的航线是自古以来就有着海上贸易传统的地区。道路成熟, 所经口岸商业城市密布, 网络完善, 贸易持久频繁。因此, 葡人占有天时地利, 他们以马六甲为中心, 其商业活动显出事

²² 徐晓望:《明末西班牙人占据台湾鸡笼、淡水时期与大陆的贸易》,《台湾研究集刊》2012 年第2期。

²³ 赫德逊:《欧洲与中国》,王遵仲等译,中华书局,1995,第211-212页。

半功倍之成效。与之相反，西班牙人面对的是广阔的大西洋、陌生的新大陆以及浩瀚的太平洋。他们的商业活动与葡萄牙人相比，真可谓举步维艰，事倍而功半。“西班牙人在 15 世纪最后 10 年中向西的海上努力对于欧洲与中国关系的历史研究，比之……葡萄牙人的航行，也许更为重要。”²⁴

（三）大帆船贸易的商品和规模

大帆船贸易运送的商品主要有：生丝和丝织品、棉麻织品、瓷器、农产品、工艺品、金属品和珠宝饰物等，²⁵ 经由这条新的海上通道运向墨西哥，其中不少货物又转运到南美各地和西班牙。同时，墨西哥白银（银元）大量流入中国，也正是经由这条航道，美洲的重要物种如番薯、玉米、马铃薯、花生、烟草等，经菲律宾传入中国。由于美洲与中国距离遥远，体积、重量大而价值小的物品不宜远道运输，白银体积小价值大，在中国供不应求，而丝绸品价值相对较高且最受海外人欢迎，因此，当时贸易的实质内容主要是中国丝绸与墨西哥银元的交换，故被称为“丝银贸易”。在这一贸易中，大帆船的吨位是随时间变化的，西班牙王室在 1593 年限定大帆船的吨位不得超过 300 吨，实际上在 1614 年之前大帆船的吨位就已经达到 1000 吨，到十八世纪后期有的大帆船的吨位甚至达到了 2000 吨。²⁶

通过大帆船贸易流入中国的白银。究竟有多少白银通过马尼拉大帆船流入了中国？著名经济史学家梁方仲认为：“自西班牙占领马尼拉之后，输入中国的银及银货，数量究竟有多少，中国册籍中甚缺乏

²⁴ 赫德逊：《欧洲与中国》，第 180 页。

²⁵ 据钱江统计，当时中国输往吕宋的贸易商品有纺织品 44 种；食品 32 种；日用品 30 种；农产品 11 种；家禽畜类 9 种；奢侈品 14 种；军需品 11 种；总计 151 种。种类繁多，规格不一。其中大部分也被转运到了墨西哥。见钱江：《1570-1760 年中国和吕宋贸易的发展及贸易额的估算》，载《中国社会经济史研究》1986 年第 3 期。

²⁶ 沙丁等：《中国和拉丁美洲关系简史》，第 78 页。

此项记载，至外国册籍，虽间有一二记载，然亦仅能推知其大约，祥数则无从查考。”²⁷ 由于依据史料不同和估算方法不同，学者们所得结果差异也很大。梁方仲估算，从万历元年（1573 年）至崇祯十七年（1644 年）的 71 年间，按平均每年流入 30 万比索计，则应有 2130 万比索输入中国。²⁸ 事实上，每年输入的白银多少不等，最初是几十万比索，到 16 世纪末已经超过一百万比索，十七世纪甚至增加到二百多万比索。中国货币史专家彭信威估计：“自隆庆五年（1571 年）马尼拉开港以来，到明末为止那七八十年间，经由菲律宾而流入中国的美洲白银，可能在 6 000 万比索以上，约合 4000 多万库平两（一比索约等于七钱二分）”²⁹；全汉升先生撰写了多篇美洲白银输入中国的专题论文，他认同德科民（De Comyn）的观点，即自 1571 年至 1821 的二百五十年中，自美洲运往马尼拉的白银共约 4 亿比索，其中约二分之一流入中国³⁰。而对明后期马尼拉大帆船输入白银的估计，他认同索萨（George Bryan Souza）的观点，即 1590-1644 年，菲岛约共输入美洲白银 15400 万比索³¹，约合 11088 万两。其中大部分被运往了中国。台湾学者李隆生根据以往学者研究的成果加以折中，得出的结果是，整个明季从西属美洲流向中国的白银为 12500 万两³²。但是，运用这样一种折中计算的方法并不科学，如果我们知道明代后期到达马尼拉大帆船的数目，又知道每艘大帆船所载白银的数量，那么，就会算出一个比较合理的结果。根据吴杰伟博士提供的“大帆船出发和到达的记录”³³，我们知道 1565-1644 年从墨西哥到达马尼拉的大帆船

²⁷ 梁方仲：《梁方仲经济史论文集》，中华书局，1989，第 172 页。

²⁸ 梁方仲：《梁方仲经济史论文集》，第 173 页。

²⁹ 彭信威：《中国货币史》，上海人民出版社，1965，第 700 页。

³⁰ 全汉升：《中国经济史论丛》，香港中文大学新亚书院、新亚研究所，1972，第 439 页；全汉升：《中国近代经济史论丛》，中华书局，2011，第 68 页。

³¹ 全汉升：《中国近代经济史论丛》，第 38 页。

³² 李隆生：《明末白银存量估计》《中国钱币》2005 年第 1 期。

³³ 吴杰伟：《大帆船贸易与跨太平洋文化交流》，昆仑出版社，2012，第 296-312 页。

数目大约为 132 艘，如果我们估计每艘大帆船平均货值为 110 万比索的话³⁴，则总计为 14520 万比索，约合 10454 万两，其中大部分被运往中国。

通过大帆船贸易流向美洲的丝绸。有多少丝绸运往美洲？同样缺乏一个估价总值。但有资料表明，在 1636 年以前，每艘大帆船登记运载的丝织品大约为 300 至 500 箱，而 1636 年驶往阿卡普尔科的大帆船，都超过了 1000 箱，其中有一艘多至 1200 箱。³⁵ 每箱约有缎二百五十匹，纱七十二匹，约共重二百五十磅。马尼拉的一位大主教在 1701 年说，运往墨西哥的生丝和丝织品，通常约值二百万比索，在贸易兴隆时期，则多至三百余万比索，甚至高达四百万比索。³⁶

早在 1503 年，养蚕技术就从西班牙传入西属美洲。到 1541 年墨西哥的生丝产量已经达到 15000 磅以上，丝织业也随之兴旺起来。但宗主国为了保护西班牙本土的丝织业，对墨西哥的新兴丝织业采取了遏制措施，1596 年明令禁止西属殖民地从事种桑养蚕，企图断绝当地的生丝来源。但自从马尼拉大帆船运来了质美价廉的中国生丝之后，墨西哥丝织业得以维持，并给当地工人创造了就业机会。因为在墨西哥城、普埃布拉和安特奎拉等城镇，约有 14000 多名工人依靠织机来维持生活。³⁷ 另外，由于在美洲市场上的中国丝织品的价格只有西班牙货的三分之一，西班牙的丝织品因处于竞争劣势而滞销，这给西班牙本土的丝织业带来严重打击，就此趋于衰落。

³⁴ 因为往返于马尼拉阿与卡普尔科的大帆船，载货价值几乎都超过王室的法定限额。1596 年开往墨西哥的圣费利佩号超载 125 万比索；1600 年和 1601 年先后在回航途中失事的圣赫罗尼莫号和圣托马斯号都超载白银 200 万比索以上。转引自沙丁等：《中国和拉丁美洲关系简史》，第 79 页。

³⁵ 布莱尔、罗伯逊合编：《菲律宾群岛：1493-1898》（E. H. Blair & J. A. Robertson: *The Philippine Islands, 1493-1898*）克利夫兰 1903-1907 年版，第 27 卷，第 269-270 页。

³⁶ 舒尔茨：《马尼拉大帆船》，第 189-190 页。

³⁷ 布莱尔、罗伯逊合编：《菲律宾群岛：1493-1898》，第 27 卷，第 199 页。

三 大帆船贸易对明王朝的影响

大帆船贸易出口了大量的中国制造品，输入了大量的白银以及传入了美洲物种，结果在经济、社会、政治、文化等方面给当时的中国造成了多方面的影响。³⁸

（一）白银流入加速了明朝货币白银化，引起了明朝货币体制和货币文化的变化

明朝货币结构变化大致分 4 个时期：（1）洪武七年（1374 年）之前，以铜钱为法币时期；（2）洪武八年至宣德十年（1435 年）的纸钞时期。“大明通行宝钞”成为唯一合法流通的货币。这种纸钞的发行，没有实价货币为准备金，发行额也没有任何严格限定。民间可以按照规定的比价以金银向国家兑换纸钞，但却不许用钞兑银。原则上规定钞一贯准铜钱一千文，准白银一两。但宝钞很快就发生了恶性膨胀。（3）正统元年（1436）至嘉靖初年（1522）年，为宝钞、铜钱、白银三币共用时期。³⁹（4）嘉靖之后，特别在隆庆元年（1567 年）政府颁布“银钱兼使”的法令之后，首次以法权形式肯定了白银是合法货币。随之进入白银为主币、铜钱为辅币的时期，实现了货币白银化。

在赋役征收方面；正统元年（1436）就有了将部分省区的漕粮折为银两的“金花银。”⁴⁰神宗万历九年（1581 年），首辅张居正主持了“一条鞭法”的赋税改革，即赋役合一，每亩计税，用银交纳。它标志着明朝的田赋制度已由实物税阶段转入货币税阶段。“一条鞭法”很快在

³⁸ 以下提到的各方面的影响，有些不独是大帆船贸易带来的，有时是就整个海外贸易或整个外来白银输入而言的，但无疑都与大帆船贸易有重要关联。

³⁹ 尽管明初禁用金银，但民间使用白银一直没断，事实上，成化、弘治以后，代表民间社会发展的白银占据了流通领域的主导地位。由于来自民间自下而上的推动力量，白银逐渐由非法货币发展为合法货币，成为主要货币。

⁴⁰ 金花银是赋税中供给御用和军官俸禄的部分。

全国推广，这表明明朝正式确立了白银主导货币的地位，这种币制又进一步扩大了白银货币的使用范围。

但是，当时明朝白银产量不多，白银短缺成为制约经济发展的一个重要因素。而外国白银的流入对解决中国“银荒”发挥了重要作用。这种作用究竟有多大？要确定这个问题，首先必须搞清外来白银在明朝白银总量中究竟占多大比重。

据台湾学者李隆生估算，明季由西属美洲流向中国的白银为 12500 万两，由日本流入中国的白银为 17000 万两，合计为 29500 万两。所以，可能近 30000 万两。而唐、宋、元 3 朝的白银产量约在 37775 万两左右，明朝平均年产量为 30 万两，共出产 8310 万两，因此，明末中国共生产了约 46000 万两白银。这样，明末白银存量为 75500 万两（46000 万+29500 万）。可见，明季国外输入的 29500 万两白银，只有中国唐、宋、元、明四朝国内产量的 6 成左右。这似乎不是很多，但李隆生强调：“考虑这个数量仅仅是在明亡前一百年的时间内所流入的，是同一时期国内产量的近 10 倍，就不难理解它对中国的影响了。”⁴¹

与李隆生不同的是，香港学者刘光临教授不认为明代原有的白银储量会是那样多。据他估算：1200 年以前中国境内的白银存量为 1-1.5 亿两。如果考虑到宋元时期白银流入中亚以及窖藏等影响，流入到 15、16 世纪明代国内市场的白银大约只是宋代白银储量的一小部分，不会超过 3000 万两。刘光临对明代本身白银产量的估计也比前者少，他认为年均产量不会超过 20 万两，总计也就是 1500-2500 万两。这样，在大量白银进口以前，明代的国内白银流通量也就是 5000 万两左右。如果这一估计可以成立，则明代 1580 年以前的白银流通量和其继承的宋钱总价值相当，所以明代 1580 年以前货币经济应该是规模有限，银、钱合计也就 1 亿两左右。他认为，1550-1650 年

⁴¹ 李隆生：明末白银存量的估计，《中国钱币》2005 年第 1 期。

间输入中国的白银达到 2 亿两左右。是上述估计的明代原有白银储量的 4 倍，更是明代自身生产规模的 10 倍左右；即使加上 16 世纪国内市场流通中的铜钱 4000 万贯，2 亿两的白银输入还是将明代的货币存量增加了 2 倍左右。因此，刘光临强调：“海外白银输入挽救了明代市场经济”。⁴²

所以，我们看到的是：首先，白银流入促进了中国税制改革。⁴³ 实行“一条鞭”法，折银纳税，需要大量的经常性的白银进口，这也是该法为何率先在福建、浙江等有白银进口的地方试行的原因。

其次，白银流入使中国货币体制发生了重要变革。由钱纸币制转变为银为主、钱为辅的银钱币制。白银开始充当本位货币，从而有利于抑制滥发纸币、通货膨胀。

第三，从货币文化的角度看，中国银两的形制发生了很大的变化，由过去的束腰形的银块状变为船形，即俗称的“元宝”，到后来又引发了中国自铸银元（从清代中叶起，政府和民间就开始了仿铸外国银元），中国的钱币文化便逐渐失去了昔日的光彩。彭信威先生曾论述过：在人类史上主要有两种独立的货币文化，一是希腊体系下的西方货币，以金银为主，没有穿孔，一开始就在币面铸些鸟兽人物草木。二是东方货币，以铜铁为主，有方孔，币面只有文字，没有圆形，甚至若在一种钱币上发现有云朵或飞鸟走马，钱币学家就要疑心它不是正品。由此可知，两种货币文化是完全不同的。而“外国银元的流入，在中国的货币文化上，引起了一次大革命”。⁴⁴

（二）海外贸易刺激了晚明商品经济的发展和生产关系的变革

⁴² 刘光临：《明代通货问题研究——对明货币经济规模和结构的初步估计》，《中国经济史研究》2011 年第 1 期。

⁴³ 这里的“白银流入”是指明季全部外来白银，包括来自日本的白银和经过其他渠道来自欧洲的白银，来自马尼拉大帆船的白银是其中的重要部分。

⁴⁴ 彭信威：《中国货币史》，第 539 页。

明朝后期，从外部看，海外贸易从两个方面刺激了中国经济的发展：第一是从供给方面，大量白银的流入给中国提供了稳定的货币供给，保证了白银货币化的发展，催生了银钱币制的诞生。白银货币化约束了当权者滥发货币的权力，阻断了明王朝通向恶性通货膨胀之路，有资料表明，明朝后期物价基本是稳定的，这样就推动了生产和贸易的增长。第二是从需求方面，大量中国丝织品、棉织品、瓷器和其他物品的出口国外，国际市场的需求，拉动了国内丝织业和其他行业的发展。从国内看，根据“一条鞭”法，户丁只要出钱就可以免除力役，从而使户丁有了一定程度的人身自由，用银两纳税，扩大了货币流通。“一条鞭”法的实施和货币法的强化，从制度上推动了商品经济的发展。所以，在国内外多种因素的推动下，明代后期，商品经济的发展呈现出前所未有的多种特征：

（1）市场经济的“萌发”。一是田赋折银，赋税货币化促进了粮食市场的形成；二是赋役货币化，迫使更多农民脱离土地，加速了社会分工的进行。农民进入城市，成为自由劳动者，城市劳动力市场形成。在市场上，一边是资本的积累和劳动的雇佣，一边是失去生产资料的劳动力的出卖。《明神宗实录》记载，当时在丝织业手工工场中“机户出资，织工出力，相依为命久矣。……浮食奇民，朝不谋夕，得业则生，失业则死”，“染房罢而染工散者数千人，机房罢而织工散者又数千人，皆自食其力之良民也”。⁴⁵

（2）社会分工日益密细，出现了更多独立的手工业门类和专业化生产。手工业门类如陶瓷业、丝麻棉毛纺织业、粮食加工业、制糖业、造纸业等等。根据吴承明先生的研究，即使按照比较严格的标准，晚明至少在苏州和杭州的丝织业、佛山的冶铁和铸造业、崇德的榨油业、铅山的造纸业中，已经出现了工场手工业，他称之为“全新的生

⁴⁵ 《明神宗实录》卷 361，台湾中央研究院历史语言研究所，1968。

产形式”。⁴⁶ 景德镇的御器厂，正德时雇佣工匠，嘉靖到万历时雇役匠已经及于各作，按日计件给值。同时，这里的民窑发展迅速，嘉靖年间“聚佣至万余人”，⁴⁷ 到万历时“每日不下数万人”。⁴⁸

（3）农业经济作物生产逐渐朝向区域化、专业化方向发展。如蚕丝生产集中于苏、浙和四川北部的保宁府，棉花生产主要集中于江南地区的嘉定、长州、太仓、松江等县以及山东、河南、北直隶（河北）等省；水果（龙眼、荔枝）甘蔗集中于福建、广东等省；菸草（烟叶）集中于福建和陕西汉中等地。

（4）国内市场显著扩大，长距离大宗商品贸易增多。明后期乡村集市发展，城镇市场繁荣，区域市场规模扩大，并最终形成全国性市场。粮食、棉花、棉布、生丝、丝织品、铁器、瓷器等大宗商品的交易推动了全国市场的形成。⁴⁹ 如闽粤商人大量载运蔗糖到上海出售，买进棉花载运而归，呈现“楼船千百，皆装布囊累累”之盛况⁵⁰；“苏州盛产蚕丝，委积如瓦砾，外省乃至海外商人，皆来市焉，五月载银而至，岁有百十万之益。”⁵¹ 另有记载说南阳李义卿“家有地千亩，多种棉花，收后载往湖、湘间货之”。⁵²

（5）工商业市镇兴起并繁荣。伴随丝织业的发展，过去许多默默无闻的穷乡僻壤，如嘉兴的濮院镇、王江泾、吴江县的盛泽镇、震泽镇等，已经发展成繁华的市镇。濮院“改土机为纱绸，制造尤工，擅绝海内”⁵³，盛泽“明初为村名，居民止五六十家。嘉靖间倍之，始

⁴⁶ 吴承明：《中国的现代化：市场与社会》，三联书店，2001，第31页。

⁴⁷ 《明世宗实录》，卷二四零，嘉靖十九年八月戊子。

⁴⁸ 萧近高：《参内监疏》，光绪《江西通志》卷四九《舆地略》，光绪七年刻本。

⁴⁹ 吴承明：《论明代国内市场和商人资本》，载《中国资本主义与国内市场》，中国社会科学出版社，1985。

⁵⁰ （清）褚华：《木棉谱》（线装本）。

⁵¹ （清）唐甄：《潜书》下篇下，上海古籍出版社，1955。

⁵² （清）张履祥：《杨园先生全集》（线装本）卷43。

⁵³ 《浙江通志》，卷一零二。

称为市”⁵⁴。到明末已经成为一个全国闻名的丝业巨镇和重要的丝绸集散市场。该镇从事出口丝织业的不下万户，男女工人在五万以上。“四方大贾輦金而来者无虚日，每日中为市，舟楫塞港，街道肩摩”⁵⁵。福建漳州的海澄，也由一个小渔港（月港）发展成为“农贾杂半，走洋如适市，朝夕之皆海供，酬酢之皆夷产”⁵⁶ 的新兴的沿海商业城市。

（6）地区性商人集团崛起。伴随社会各阶层日益卷入白银经济，经商成为谋生的极好出路。晚明社会出现了十大“商帮”（专业的商人团体），它们几乎都是在明朝后期崛起的。这与白银货币化的进程是相互吻合的。当时较为著名的商帮是徽商、晋商、陕商、闽商、粤商。宋应星《野议·盐政议》说：“商之有本者，大抵属秦、晋与徽郡三方之人”，谢肇淛《五杂俎》卷四评论：“富室之称雄者，江南则推新安（徽州），江北则推山右”。商帮的崛起，说明了资本的积累过程。

（7）随着工商业的繁荣，社会观念发生了向商人倾斜的变化。“心术之移于利也”⁵⁷，传统的“本末”观念发生动摇，在一些人的心目中，传统的“士、农、工、商”4 民地位的排序也发生了变化，“商”被认为仅次于“士”。⁵⁸ 大量劳动者“舍本逐末”，离开农村到城镇从事工商业。到嘉靖时，百姓争相从事工商业，“昔日逐末之人尚少，今去农而改业为工商者，三倍于前矣，昔日原无游手之人，今去农而游手趁食者，又十之二三矣。大抵以十分百姓言之，已六七分去农矣”。⁵⁹

（三）大帆船贸易对晚明王朝灭亡的影响

⁵⁴ 《吴江县志》卷四（页一至二）。

⁵⁵ （清）《吴江县志》（线装本）卷 5。

⁵⁶ 张燮：《东西洋考》，肖基小引。

⁵⁷ 张萱：《西园闻见录》，卷六（朋友），燕京大学，1940 年铅印本。

⁵⁸ 思想家何心隐曾道：“商贾大于农工、士大于商贾、圣贤大于士”。容肇祖整理：《何心隐集》，中华书局，1981，第 58 页。

⁵⁹ （明）何良俊：《四友斋丛说》卷 13，中华书局，1959，第 112 页。

关于大帆船贸易对中国政治的影响，美国学者 W.S.阿特韦尔（William S. Atwell）认为，明朝政府的灭亡同当时白银进口的锐减有关系。从 1610 年到明朝灭亡的 1644 年，进口白银大大减少，原因包括：美洲白银产量下降；1630 年之前荷兰和英国对中国和西班牙航海的骚扰；1634-1635 年西班牙国王厉行新的限制贸易政策；1639-1640 年西班牙在菲律宾屠杀了 2 万多名中国人并导致马尼拉和中国贸易额的急剧下降；荷兰封锁果阿和马六甲商道，澳门受到孤立；1639 年日本德川幕府拒绝澳门船只到长崎贸易，葡萄牙人失去了做中日贸易中介人的地位，德川幕府还禁止日本人进行海外贸易（即锁国），之后日本白银出口大幅下降。同时，在中国国内，明朝政府在 1618-1636 年为对付农民起义和满族入侵，将税收提高了 7 倍。由此，造成流通中的白银大大减少和银贵钱贱，从而给经济带来了灾难性的后果。⁶⁰

不少中国学者赞同阿特韦尔的观点，如张宇燕在《通胀危机与王朝颠覆》一文中写道：“晚明经济的白银化也为明王朝的灭亡埋下了伏笔。……巨大风险，则在于产银很少的大明其通货数量严重依赖于不稳定的海外进口，在于中央政府完全丧失了对货币和信用的控制。这种最初存在于理论之中的风险在崇祯十二年（1639年）变成了事实”。⁶¹ 万明也认为“晚明白银使中国社会变迁与世界变革联系在一起，并且成为明末中国社会危机总爆发，推动明朝走向衰亡的重要因素”。

62

但也有学者提出反对意见。如倪来恩和夏维中认为，1644 年以崇祯自缢为标志的明朝的覆灭，主要的原因不应该是当时贵金属国际流动的波动，而是当时政治、社会和经济的深刻历史背景，……。十七世纪发生于中国的历史事件与同时期发生在欧洲的历史事件在本

⁶⁰ W.S.阿特韦尔：《国际白银的流动与中国经济》，《中国史研究动态》，1988 年第 9 期。

⁶¹ 张宇燕：《通货危机与王朝颠覆》，www.aisixiang.com/data/145...html 2013-2-18。

⁶² 万明：《明代白银货币化与明朝兴衰》，《明史研究论丛》（第六集），2004。

质上无必然的联系。他们批驳了明朝灭亡前几十年外国白银输入减少的观点，认为这时正是中国输入外国白银的顶峰时期。原因是：（1）有证据表明，在输入塞尔维亚美洲白银下降的同时，从墨西哥运往菲律宾的白银却有显著的增加；（2）从日本输入的白银比从马尼拉输入的白银多；（3）中国因外国白银进口减少而造成流通匮乏之严重的时间是在清初实行海禁 20 年以后的 17 世纪 70 年代，这时明朝已灭亡多年了。⁶³

不管怎样说，明朝灭亡的原因不能单纯归因于白银短缺。因为这个时候明朝不缺钱，其中既有窖藏的白银，也有太仓的白银。据彭信威估计，至明朝结束时，民间窖藏的白银达到 25000 万两之多。⁶⁴ 又据全汉升的研究，1642 年明王朝灭亡的前夕，太仓（国库）的白银多达 2300 万两。⁶⁵ 杨士聪在他的《甲申核真略》一书中记载，当时大内各库“存银 3700 万两，金若干万两”。⁶⁶ 可见，这不是钱的问题，而是制度上的缺陷造成了白银不能进入流通领域。明朝的灭亡是由多种内外因素共同促成的，如政治腐败（皇帝怠政、宦官专权、文官争斗、卖官鬻爵、公款吃喝等）、外族入侵，自然灾害、经济危机、农民起义等。市场流通中的白银短缺仅仅能算作其中原因之一。

晚明时期，虽然经济空前发达，白银的应用也日益广泛，但是，这时还不可能在输入外国白银数量与当时政治、社会安定所必需的相应程度之间建立起一种直接的因果关系。因为当时的对外贸易额在经济总量中所占比例很小，况且当时也不存在一种现代货币制度。

（四）伴随大帆船贸易的美洲新物种的影响

⁶³ 倪来恩、夏维中：《外国白银与明帝国的崩溃——关于明末外国白银的输入及其作用的重新检讨》《中国社会经济史研究》1990 年第 3 期。

⁶⁴ 黄仁宇：《十六世纪明代中国之财政与税收》，阿风等译，三联书店，2001，第 93 页。

⁶⁵ 全汉升：《中国近代经济史论丛》，第 251 页。

⁶⁶ 杨士聪等：《甲申核真略》，浙江古籍出版社，1985 年版，第 34 页。

马尼拉大帆船输送到亚洲的商品除了白银之外，还有贸易价值不高但生态意义极大的物种，那就是粮食类的玉米、红薯、马铃薯；果蔬类的花生、向日葵、西红柿、辣椒、南瓜、菜豆、菠萝、番荔枝、番石榴、可可等；另外还有烟草。明中叶以后，传入中国的美洲原产物种约达 30 种。它们对中国的经济和社会产生了深远的影响。

1. 粮食作物带来了中国粮食生产的革命和人口的增长

玉米、红薯、马铃薯的故乡都在美洲。关于这三种农作物传入中国的时间和路径，均有多种说法。⁶⁷ 中国古籍对玉米最早的确切记载和形态描述是在嘉靖三十九年（1560 年）：“番麦，一名西天麦，苗叶如蜀秫而肥短，末有穗，如稻而非实。实如塔，如桐子大，生节间，花垂红绒在塔末，长五、六寸。三月种，八月收。”⁶⁸ 但是，这种作物在开始时并没有被广泛种植，直到 18 世纪 40 年代，玉米才得到迅速传播，开始大面积的种植。从海路引入甘薯的历史有案可稽。万历十年（1582 年），广东东莞人陈益从安南（越南）带薯种在家乡试种成功。⁶⁹ 引种福建的时间约为万历二十一年（1593 年），有关记载见于清初周亮工《闽小记》。文中说，当时闽人到吕宋经商，看到那里“被山连野”都种着甘薯，便“截其蔓咫尺，挟小盒以来”，遂在漳州、泉州、莆田、长乐、福清得到种植。⁷⁰ 甘薯的播种最初局限于闽粤，17 世纪后期开始向江西、湖南等省及浙江沿海地区扩展，18 世纪中叶之后推广到北方。最早提到马铃薯传入中国的是荷兰人斯特儒斯（Henry Struys），他曾于 1650 年访问过荷兰占领下的台湾。他已注意到荷兰人引进的马铃薯已经在台湾种植。⁷¹ 尽管上述农作物的引入

⁶⁷ 见郑南：《美洲原产作物的传入及其对中国社会影响问题的研究》（博士论文），2009 年，绪论 部分。

⁶⁸ 赵时春：《平凉府志》，卷 4，《平凉县·物产》。

⁶⁹ 《东莞县志·物产》，台北，1968 年影印本。

⁷⁰ 《小方壶斋舆地丛钞》第九帙。

⁷¹ 何柄棣：《美洲作物的引进、传播及其对中国粮食的影响》，载《世界农业》1979 年第 6

时间和途径有争议，但我们知道，任何农作物都不是经过一次传播而在产地以外地区广泛种植的，往往是通过多条途径或多次的传播。我们至少可以说，大帆船贸易促进了美洲农作物在中国的广泛种植。

美洲农作物传入带来的影响是深远的。⁷²

首先是为中国提供了粮食生产的新品种，改变了中国人的食物构成。在玉米传入之前，中国人赖以生存的是“五谷”（水稻，小麦、谷子，高粱、大豆）杂粮。美洲作物传入后，中国人的食物构成发生了不小的变化，从占人口绝大多数的劳动者来说，他们在很大程度上已依靠玉米和甘薯为生了。到 1846 年，在包世臣著的《齐民四术》里，玉米已与五谷并列，上升到“六谷”的地位。

其次是增加了粮食耕地面积，促进了粮食产量的增长。玉米、甘薯、马铃薯都是适应性较强、耐旱耐瘠的高产作物，它们使过去不适合粮食作物生长的沙砾瘠土、高岗山坡、深山老林等地方变成了适宜耕种的土地。从雍正二年（1724 年）到光绪十三年（1887 年）的一百五十余年间，耕地面积增加了 26.03%，总计 1.883437 亿亩，而这段时间正是美洲新作物的快速推广种植期，因此，新开垦土地在新增土地中占有相当大的份额。到 20 世纪初，玉米的播种面积约占全国耕种面积的 6% 左右，甘薯约占 2% 左右。玉米的传入大约能带来粮食 700 万到 800 万吨的增加，甘薯则在 1918 年以前大约使粮食产量增加了 400 万吨。⁷³

再次是为中国饮食文化的发展提供了物质基础。玉米、甘薯用途很广泛。可作粮食、饲料、手工业的原料。当时以玉米和甘薯酿酒、养猪，已是中国农家极为普遍的现象。玉米、甘薯需要投入的劳动较

期。

⁷² 林被甸先生曾对这个问题做了较为系统的归纳，见林被甸、刘婷：《美洲农作物与中国的饮食文化》，载黄邦和等主编：《通向现代世界的 500 年》，北京大学出版社，1994，第 399-417 页。

⁷³ 郑南：《从玉米、番薯、马铃薯的传入看外来农作物传入对中国的影响》，载《2011 年杭州亚洲食学论坛会议论文集》。（见中国智网）。

少，因此，能够腾出更多的劳动力种植经济作物（烟草、棉花、花生、茶树等）。

鉴于上述作用，有学者认为，美洲农作物的引进带来了中国的“第二次粮食生产革命”。⁷⁴ 第一次革命开始于北宋年间，其重要标志是比较耐旱、早熟的占城稻在江淮以南逐步传播，从而大大增加了全国稻米的生产。第二次粮食革命则是玉米、甘薯带来的变革。它们在非灌溉的土地尤其是偏远地区土地上开发了“新的农业边疆”，并且它们的传播和推广是与抗灾度荒联系在一起的，耐瘠高产的特性使它们成为中国民众抗灾度荒的宝贵食粮，由此带来了具有重要意义的中国人口的增长。有资料表明：1600年，中国人口为1.4亿左右；1650年为1.5亿，没有多大变化；1700年达到2.05亿；18世纪出现人口爆炸，1800年达到3.45亿；到1850年又增长到了4.3亿。1700至1850年的一百五十年间人口增加了2.25亿。⁷⁵ 可以肯定地讲，美洲玉米、甘薯的引进，是促进中国人口快速增长的一个重要因素。

2. 蔬果作物丰富了中国的蔬果品种和饮食文化

明代以前，中国的传统蔬菜分为五大类，随着外来品种的不断引进，就增加到了十二个类别。这些外来品种中有不少来自美洲。美洲蔬果作物对中国的饮食和烹调产生了重要影响。如花生和向日葵提供了优质食用油和食品资源。花生原产于南美洲，16世纪早期由葡萄牙人从海路传入。但直到清代，在赵学敏的《本草纲目拾遗》（1765年）才第一次出现“花生油”的名称。书中写道：“长生果产闽地，花落土中即生，从古无此”，“康熙初年，僧应元往扶桑觅种寄回，亦可压油”。花生的种植开始时局限于南方，当被发现可用于榨油之后，就迅速传播到了北方。向日葵原产于北美洲，到1639年，在文震亨写的《长物

⁷⁴ 何柄棣：《美洲作物的引进、传播及其对中国粮食的影响》，载《世界农业》1979年第6期。

⁷⁵ 贡德·弗兰克：《白银资本——重视经济全球化中的东方》，中央编译出版社，2000，第236页。

志》首次使用了“向日葵”这个名字。但很长时期内它只是被零星种植。在20世纪初何德刚写的《抚郡农产考略》(1903年)中,才有了“子可榨油”的记载。后被逐渐广泛种植。

再如辣椒,已经成为中国餐桌上的不可缺少的调味品,在某些地区甚至形成了“辣椒饮食文化”。辣椒原产于墨西哥,在中国的最早记载见于明代高濂写的《遵生八笺》(1591年),书中对辣椒的生长、形状、色泽、特性等进行了描述。1688年陈淏子写的《花镜》对辣椒记载详实,其中有:“番椒……丛生白花,深秋结子,俨如秃笔头倒垂,初绿后红,悬挂可观,其味最辣。人多采用,研极细,冬月以代胡椒。”⁷⁶说明辣椒刚引进时主要供观赏之用,后来由花作蔬,又由蔬进而当作调味品。辣椒传入中国后,发展迅速,17世纪中叶,辣椒的种植已经遍布中国绝大部分省区。由于辣椒具有驱寒祛湿的功能,因而在云南、贵州、湖南等地区最受欢迎。辣椒本身是一种富含维生素C的菜蔬,同时具有调味、增香、填色等功能,所以,深受人们喜爱,在许多省区,它成为蔬中要品、每食必备。而中国烹调素以讲究色、香,味而著称,一身兼备色、香、味的辣椒也就成了极好的佐料和食物。在中国的八大菜系中,川菜、湘菜以辣为特色,徽菜中的皖南菜也以辣为主。川菜麻辣,湘菜纯辣或香辣,“辣椒饮食文化”在这里得到了很好的体现。

另外,来自美洲的西红柿、南瓜、菜豆都成了中国人的日常菜蔬。菠萝与香蕉、椰子、芒果并列为中国四大热带水果,其产量仅次于香蕉。还有鳄梨、腰果、番石榴等,均为中国人喜爱的果品。

3. 烟草传入导致嗜烟习俗和烟文化的形成

烟草原产于中美洲。中国引种烟草最有影响的记载可见于明末姚旅的《露书》(1611年),其中提到:“吕宋国出一草,曰淡巴菰(Tabaco

⁷⁶ (清)陈淏子《花镜》,伊钦恒校注,北京农业出版社,1979。

的音译)，……有人携漳州种之，今反多于吕宋，载入其国售之。”⁷⁷ 烟草最初传入中国时，人们注重它防病治病的功能。《露书》中写道：淡巴菰“一名曰醺。以火烧一头，以一头向口，烟气从管中人喉，能令人醉，亦辟瘴气，……捣汁可毒头虱”。⁷⁸ 另据记载，明末北方兵民得“寒疾，非此不治”，不得不以一匹马来换取一斤烟。⁷⁹ 由于烟草有治病功能，明末清初的中医中药典籍将它正式列入中草药。但烟草很快成为一种嗜好品而风靡全国，并渐渐酿成嗜烟习俗。明人张岱在《陶庵梦忆》中写道：“余少时不识烟草为何物。10年之内，老壮童稚，妇人女子，无不吃烟，大街小巷，尽摆烟桌，此草妖也。”崇祯时曾加以禁止，但到清初时，上至“公卿士大夫，下逮舆隶妇女，无不嗜烟草者”。⁸⁰ 旱烟、水烟、斗丝烟、鼻烟、嚼烟等各种烟制品相继出现，吸烟方式也不断创新。吸烟已经成为一种新的社会习俗。与之伴随的是各种烟具的制作越来越精致，以至于发展成了工艺美术品，如各种旱烟袋、水烟袋、鼻烟壶、烟荷包等。由于烟草具有醒脑提神的作用，同时又能满足人们某种心理和社会需要，因此，很快成为世俗社交生活的重要形式，成为与茶、酒同等重要的待客必备之物，无论在上层社会或下层民众中间，都广为流行。

正如弗林和吉拉尔德斯所指出，在我们讨论美洲白银影响的时候，不能仅仅将眼光盯在白银上，而应该把视野放得更宽些，看到与“丝银贸易”联系在一起的美洲作物的影响。可以说，广义的“丝银贸易”从根本上改变了中国的经济结构和中国的历史进程。⁸¹

⁷⁷ (明)姚旅：《露书》，卷十《错篇》，见谢国桢：《明代社会经济史料选编》(上)，福建人民出版社，1980，第66页。

⁷⁸ 姚旅：《露书》卷十，见谢国桢：《明代社会经济史料选编》(上)，第66页。

⁷⁹ 王肱：《忧蚓庵琐语》。

⁸⁰ (清)王士禛：《香祖笔记》卷三，见谢国桢：《明代社会经济史料选编》(上)，第68页。

⁸¹ 丹尼斯·弗林，阿图罗·吉拉尔德兹：《路径依赖、时间滞后和全球化的诞生：对奥洛尔克和威廉姆森的批判》(Dennis O. Flynn and Arturo Giráldez: “Path Dependence, Time Lags and The Birth Globalization: A Critique of O’Rourke and Williamson”), <http://mauricio.econ.ubc.ca/pdfs/flynn.pdf>, 2003。

（五）大帆船贸易对中国文化的影响

在新大陆的西班牙天主教教士曾试图以马尼拉或澳门为据点，向中国大陆传播天主教和扩张教会势力。16 世纪，葡萄牙控制的耶稣会士已经通过澳门进入中国。而西班牙控制的方济各会和多明我会的修士则以菲律宾为基地，向中国内地渗透，但经过多次尝试均遭受失败。而这种失败与澳门葡萄牙当局和耶稣会的阻挠有关。“他们害怕西班牙人的到来会扰乱他们已经同广州建立起来的定期贸易往来，所以葡萄牙人散布西班牙传教士是‘间谍’以及他们‘身后有一支舰队要来占领中国’等不实之词，目的是要引起中国当局的关注，将他们驱逐出境。”⁸² 耶稣会更害怕在中国出现一个与之相竞争的西班牙托钵修会，这样将会打破耶稣会在中国传教的垄断局面。1585 年，耶稣会远东视察员范礼安强烈要求罗马教廷下令，宣布禁止耶稣会之外的其他修会进入日本和中国。⁸³ 西班牙国王菲利普二世对此强烈不满，他向教皇表示抗议。教皇迫于压力，1608 年宣布，托钵修会前往远东可不必经过里斯本，这使西班牙传教士彻底摆脱了葡萄牙远东“保教权”的种种限制，最终托钵修会选择了马尼拉—台湾—福建的传教路线。

第一批到达福建传教的多明我会士是科齐和黎玉范等人。科齐（Angelo Cocchi）1622 年乘大帆船到达马尼拉，1627 年到达台湾淡水，1632 年 1 月由菲岛总督派遣到达福建。黎玉范（Juan Bautista de Morales）与利安当（Antonio Caballero）等人乘大帆船抵达菲律宾后，途径台湾，然后于 1633 年 7 月 2 日抵达了福建省的福安，与科齐汇合。他们在这里建立起了福安和顶头两座教堂。多明我会士黎玉范负

⁸² 崔维孝：《明清之际西班牙方济各会在华传教研究》，中华书局，2006，第 75 页。

⁸³ 邓恩著：《从利玛窦到汤若望》，余三乐译，上海古籍出版社，2003，第 213 页。

责福安的教务，方济各会士利安当负责顶头的教务。西班牙人在福建传教点的建立打破了耶稣会在中国的传教垄断权。⁸⁴ 从此天主教在福建尤其在福安地区迅速传播。黎玉范和利安当的到来，正式揭开了持续一个多世纪的中西“礼仪之争”的序幕，西班牙来华传教士认为中国教徒敬天、祭祖、祭孔是偶像崇拜的体现，是迷信活动，破坏了基督教义的“纯正性”，而耶稣会则采取“适应”策略和调和主义，认为这是中国人的社会政治行为，中国典籍中的“上帝”与基督教的“天主”是相同的。于是，在来华传教的基督教派内部不同教派之间引发了激烈的辩论，尔后各派诉诸于教皇，1645年罗马教皇英诺森十世颁布“圣谕”，规定此后中国教民不得祭祖和参拜孔子。但到1656年，新继位的教皇亚历山大七世重新颁布“圣谕”，申明中国传统的祭祖拜孔是一种社会行为，不是迷信，应该容忍。结果，两个内容相反的“圣谕”先后在中国颁布，在中国传教团内部引起了严重混乱。“礼仪之争”更加复杂化。

史实表明，正是通过大帆船贸易航路这一途径和大帆船贸易这一载体，西班牙传教士将天主教文化带到了中国。在福建的西班牙传教士（如马丁·德拉达、门多萨、庞迪我、闵明我等）及其与美洲、西班牙的书信往来导致美洲和西班牙国王介入当时的礼仪之争，以及由此导致不少西班牙语的中国历史书籍的问世，使西班牙及美洲大陆对中国有了更多的了解。

可见，大帆船贸易在中西文化交流中也扮演了重要角色，它不仅对前述货币文化、饮食文化产生了重要影响，而且直接与中国意识形态领域的变革联系在一起。⁸⁵

⁸⁴ 张凯：《中国与西班牙关系史》，大象出版社，2003，第232-236页。

⁸⁵ 马尼拉大帆船贸易对明朝文化还起到了如下的间接影响，即通过对明末江南工商业市镇经济的促进，导致这里产生新的生产关系，从而带来意识形态的新变化，如戏曲文学的杰作《牡丹亭》体现了当时追求个性解放的社会思潮，世情小说的奠基作《金瓶梅》反映了该时期市民社会的世态人情和新价值观，神魔小说《西游记》则体现了一种民主精神。有学者将这一时期的文化革新称之为“文艺复兴”。参张胜林：《明代后期中国的文艺复兴》，

(六) 伴随大帆船贸易的移民影响

明代以来，闽、粤、江、浙地区的海商和破产农民，为了往海外谋生，不断有人冲破海禁，通过海上“丝绸之路”漂洋过海，流亡到菲律宾等东南亚国家。据《东西洋考》记载：“华人既多至吕宋，往往久住不归，名为压冬。聚居洞内为生活，渐至数万。间有削发长子孙者。”⁸⁶ 在黎牙实比1571年占领马尼拉的时候，这里的华人只有150人，到1588年达到1万人，到1603年已经增加到了3万多人。⁸⁷ 从1582年起，殖民当局在距离西班牙人市镇和军营不远的巴石河之南，划定了一个区域（即洞内），要求华人集中居住在这里，周围围有栅栏，华商只能在其内从事商贸，这样便于殖民当局管理和征税。大帆船贸易主要是以中国商人运来的商品为保障的。而留在马尼拉的华人主要从事农业、手工业和各种服务业，有些华人工匠和劳工甚至直接参加了与大帆船贸易有关的劳动，如造船、搬运等。正是华商华侨的商品供应和他们在菲律宾的生产经营才保障了大帆船贸易的物质供应和其所需要的许多服务。

大约 16 世纪末和 17 世纪前半期（即明清之际），已有一些中国商人、工匠、水手、仆役等沿着当时开辟的大帆船贸易航路到达了墨西哥和秘鲁，在那里侨居经商或做工。由于他们是经由马尼拉辗转而来的，因此被称为马尼拉华人。马尼拉华人前往拉美的最早记载出现于 16 世纪 80 年代。西班牙人门多萨记述，1585 年“获利的欲望把中国商人带到了墨西哥。”⁸⁸ 1586 年马尼拉的西班牙殖民者曾向王室

载《华侨大学学报》1995 年第 1 期。

⁸⁶ 张燮：《东西洋考》，卷五，吕宋条。

⁸⁷ 张凯《明清时代美洲华人述略》，《拉丁美洲丛刊》1983 年第 6 期。

⁸⁸ 门多萨：《中华大帝国史》，第 91 页。

和政府提出禁止华人前往墨西哥和秘鲁的要求，⁸⁹ 说明当时已有一些华人移居到这两个地方。1629 年起马尼拉的西班牙商人在墨西哥设立了一个常驻商务办事处，由 8 名代表组成，他们也带去一些华人帮助料理商务。⁹⁰ 17 世纪秘鲁史籍也有关于利马华侨的记载。⁹¹ 据估计从 16 世纪末至 17 世纪中叶移居拉丁美洲的马尼拉华人大约有五六千人。⁹² 这些生活在各行各业的华人，在生产实践中直接把中国的传统技艺传授给当地人民，如轧制风筝和灯笼的方法、制造鞭炮和礼花的方法，刺绣和剪裁技术等，他们成为中华文明的传播者。

正是由于华侨华人不畏艰险的探索，中国至马尼拉的便捷航线得以开拓；由于他们的媒介作用，中国商品得以运至拉美和欧洲。在马尼拉大帆船航行的近 250 年中，他们为促进中菲、中拉、中西之间的物质和文化交流做出了重要贡献。

（七）大帆船贸易的世界意义

1573 年大帆船贸易的首航，标志着由哥伦布开启的西班牙人新航路开辟的真正完成。因为只有在这个时候，西班牙人才真正开始了与中国的贸易交往，实现了哥伦布航海的初衷，即到达中国，寻找黄金。更重要的是，只有当西班牙人通过马尼拉大帆船建立起太平洋东部航线，与葡萄牙人建立起的太平洋西部航线在南中国海交汇的时候，一个常规性而持久的跨洋联系才在亚、非、欧、美四个大陆之间真正建立起来。环绕世界四大洲的海道连接在了一起，原来各大洲之

⁸⁹ 舒尔茨：《马尼拉大帆船》，第 301 页。

⁹⁰ 道布斯和史密斯：《1635 年墨西哥城的中国人》（H. H. Dubs & R. S. Smith: *Chinese in Mexico City in 1635*），远东季刊（*The Far Eastern Quarterly*），1942 年总第 1 卷，第 4 期，第 388 页。

⁹¹ 何塞·弗朗西斯科·德穆卡布鲁：《利马日记》（José Francisco de Mucaburu, *Diario de Lima*），利马，1935，第 275 页。

⁹² 陈烈甫：《东南亚的华侨华人与华裔》，正中书局，1979，第 220-225 页。

间间接的和间歇的交往，现在变成了直接的和频繁的交往。

新航路只有承载生产力要素和各地文明的交流，才能算真正的“海道大通”，从这个意义上讲，不管是麦哲伦还是乌尔达内塔，都仅仅是为实现这种“海道大通”做了必要的准备。新航路开辟的时代，也是商业资本主义大发展的时代，商业资本起着支配作用，并部分地向产业资本转化，劳动分工细化的工场手工业产品占据交易的优势。正是在这样的一个时代中，物美价廉的中国制造品（丝织品、瓷器、茶叶等）从南中国海出发，通过太平洋东部航线和太平洋西部航线，跨洋贸易，行销全球，白银作为支付手段成为世界货币，并源源不断地流入中国，使中国占到世界白银产量的四分之一或三分之一，中国成为当时世界经济的“中心”。大帆船贸易承载的是资本、商品、人员、文化的交流，是真正的“海道大通”的实现。因此，大帆船贸易的开始也就成为了真正的“海道大通”的标志，是世界全球化的真正起点。

在明朝晚期，大帆船贸易将中国带入了世界市场，带入了世界全球化的进程，中国为整体世界的出现做出了重要的历史性贡献。同时，中国传统社会结构的根本性转变也由此而悄然发生。

四 结语

明王朝的海外政策前期是官方的“朝贡贸易”与对私人贸易的“海禁”并举，后期实行了有条件的“开禁”，正是在明朝后期，西班牙人主导的太平洋东部航线得以开通，与葡萄牙人主导的太平洋西部航线连为一体，第一次实现了以南中国海为中心的全球“海道大通”。马尼拉大帆船贸易也就由此而开始。大帆船贸易出口了大量的中国制造品，输入了大量的白银以及传入了美洲物种，结果在经济、社会、政治、文化等方面给当时的中国造成了多方面的影响。这是一个全球商业资本主义的时代，太平洋东部航线的大帆船贸易与太平洋西部航线的葡萄牙人、荷兰人、英国人等同中国的商业贸易一起，将中国纳入

了全球经济中，中国市场已经成为世界市场的有机组成部分，正是在中国市场与世界市场交叉的领域，所谓的“市场经济”和“资本主义萌芽”得以出现，在中国传统落后的社会经济结构出现了新的重大转变。

马尼拉大帆船贸易的历史说明：在大帆船贸易的初期，中国制造在世界市场中处于优势地位，对外开放更进一步促进了中国经济与社会的发展，但后来中国的闭关自守政策使这种优势地位逐渐丧失，而同期的西方国家却利用世界市场得到了大发展。中国这一由盛而衰的历史诠释了对外开放的重要意义。

马尼拉大帆船贸易的历史揭示了：这一贸易既是中国与菲律宾的贸易，也是中国与拉丁美洲的贸易，更是中国与西班牙的贸易，因为这菲律宾和新西班牙等地在当时是西班牙的殖民地。而我们在过去的研究中，一提到马尼拉大帆船贸易，往往想到的是中菲早期关系或中拉早期关系，而忘记了其背后还有一个西班牙宗主国。如果没有欧洲的社会经济背景，没有西班牙人的文化背景和航海技术以及航海家的冒险精神，太平洋东部航线的开辟是不可想象的。其实，在除了哥伦布、麦哲伦、乌尔达内塔这些成功者之外，还有许多失败者。西班牙人的这种坚忍不拔、不屈不挠的精神值得世人学习。

马尼拉大帆船贸易的历史告诉今人：在 21 世纪全球化的新形势面前，相关地区和国家应该珍视传统的商贸合作关系，不断促进和加强各国之间物质文化上的交流和融合，努力建设一个持久和平与共同繁荣的和谐世界。

第四章

新西班牙：马尼拉大帆船的美洲终端

[墨]卡门·尤斯特·洛佩斯著 戴娟译

十六、十七世纪时西班牙语美洲只有两个总督领地：成立于 1535 年的新西班牙和成立于 1542 年的秘鲁，其首府分别为墨西哥城和利马。1521 年阿兹特卡帝国灭亡时，在这片古老的美洲土地上密集居住着印第安土著民。这一情况十分有利于西班牙人稳定占领和统治该区域。但是，除了令人炫目的特诺奇蒂特兰的灿烂文化以外，科尔特斯（Cortés）及其征服军队对新西班牙的第一印象却是贫穷，这里没有黄金、白银和棉花，只有玉米和龙舌兰。¹

最初几年，征服者及其士兵的主要经济来源为埃尔南·科尔多斯（Hernán Cortés）分配的委托监护权。² 根据等级，每个士兵可以得到一块土地、几位耕种土地的印第安人。除了土地的使用权和劳役之外，还有印第安人缴纳的贡税。委托监护权并不授予受益人土地管辖权和土地所有权，因为它是属于国王的。但是，为了奖励一些征服者对王室的杰出贡献，国王将其委托监护区的部分土地授予他们，前提条件是这部分土地原来没有被印第安人耕种过。³ 1542 年这个体系被禁止，

¹ 弗兰西斯科·德尔·帕索伊特龙科索：《新西班牙资料》（Francisco del Paso y Troncoso: *Papeles de Nueva España*），系列 II，马德里，《里瓦德内拉的继承者》（*Sucesores de Rivadeneyra*），1905，III，增刊：第 62-63 页。弗兰西斯科·洛佩斯·德·戈马拉：《印第安通史》（Francisco López de Gómara: *Historia general de Indias*），第 2 卷，巴塞罗那，1954，第 50 页。

² 贝尔纳尔·迪亚斯·德尔·卡斯蒂略：《真实的新西班牙征服历史》（Bernal Díaz del Castillo: *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*），第 2 卷，墨西哥佩德罗·罗弗雷多出版社，1939，第 402-403 页。

³ 何塞·米兰达：《殖民统治初期领地主的经济职能》（José Miranda: *La función económica del*

但通常直到 1570 年仍然有效。委托监护权可以两代甚至三代沿袭，因此，即使委托监护区归还给王室，权益继承人不会毫无依靠。⁴

被分派给委托监护主的印第安人必须完成指派的任务，缴纳一定数额的贡税、粮食，以及在其居住地履行公共服务。贡税由阿兹特卡人分派给臣服于阿兹特卡帝国的印第安人，西班牙征服者善于利用这部分印第安人。西班牙统治正式建立后，那些处于委托监护区之外的、以及不再属于这一体系的印第安人就是真正的纳税人。⁵

在此过程中，十六世纪印第安人人口数量缓慢下降。其中 1570—1590 年间，人口锐减。其原因是多方面的：一系列流行病，如天花、麻疹和伤寒；过度劳动；西班牙人带来的个人主义社会模式与美洲大陆印第安人集体主义社会模式之间的文化冲突。十六世纪新西班牙土著人口锐减——从 1525 年的 2500 万下降到 1605 年的 100 到 200 万——主要体现在农村地区。由于人口大量死亡和迁移、土著民劳役分派制度和雇佣土著劳动力制度（自由劳动力、以劳抵债）的大量引进、西班牙人强占印第安部落的土地，许多印第安村镇出现了“空巢”或“分散”现象。无人居住和闲置的土地被西班牙人集中到一起，随后出现了大庄园。⁶ 值得注意的一点是，在墨西哥中部印第安

encomendero en los orígenes del régimen colonial），墨西哥国立自治大学，1965 年版；查尔斯·吉普森：《西班牙统治下的阿兹特卡人 1510-1810》（Charles Gibson: *Los aztecas bajo el dominio español. 1510-1810*），21 世纪出版社，1967 年版：第 63-64 页。另请参阅詹姆斯·洛克哈特：《征服战争后的纳华人》（James Lockhart: *Los nahuas después de la conquista*），《十六到十八世纪墨西哥中部印第安人的社会文化史》（*Historia social y cultural de los indios del México central del siglo XVI al XVIII*），墨西哥经济文化基金出版社，1999。

⁴ 莱斯利·伯德·辛普森：《征服者和美洲印第安人》（Leslie Byrd Simpson: *Los conquistadores y el indio americano*），巴塞罗那半岛出版社，1970，第 155-172 页。

⁵ 查尔斯·吉普森：同上，第 206-208 页。

⁶ 舍伯恩 F·库克和伍德罗·博拉：《西班牙征服时期墨西哥中部的土著民》（Sherburne F. Cook and Woodrow Borah: *The Aboriginal Population of Central Mexico on the Eve of the Spanish Conquest*），加州大学出版社，1963 年版，第 88 页。伍德罗·博拉：《新西班牙的萧条世纪》（Woodrow Borah: *El siglo de la depresión en Nueva España*），墨西哥公共教育部，1975，第 32-42 页，第 98-136 页。

人锐减的同时，新西班牙的白色人种不停增加，从 1570 年的 6 万增加到 1650 年的 12.5 万。⁷十六世纪大部分时间里，一方面印第安人提供的大量劳动使殖民者舒适奢侈、无忧无虑的生活得到保障，另一方面印第安人口锐减迫使殖民者关注印第安人的劳动条件并严肃考虑食品储存和土地生产效率等问题。这种情况在当时始料未及。

与此同时，西班牙人致力于寻找黄金和白银矿藏，并在墨西哥城附近最先发现了几处矿山，如苏尔特佩克（Sultepec）和塔斯科（Taxco）。从 1540 年开始，西班牙人勘探了更多的矿山，如萨卡特卡斯（Zacatecas）、雷亚尔·德尔蒙特（Real del Monte）、帕丘卡（Pachuca）和瓜纳华托（Guanajuato），能够进行大量开采。为了寻找更多的矿脉，西班牙人深入距离阿兹特卡帝国甚远的北部地区，这一举动加快了他们在这一广袤地区的扩张和殖民进程。⁸矿工和骡子需要消耗粮食，矿产开采需要木材、皮革等工具，因此在矿区周围出现了农业和畜牧业复合产业，同时也促进了城市中心的形成。同样，采矿业还需要欧洲生产的原材料，如铁和铜，因此促进了总督辖区海上贸易的发展。在这个贸易体系中，新西班牙把白银铸成银锭或换成现金运往西班牙，用其购买欧洲产品，购得的货物在西班牙港口分流，最后到达新西班牙。⁹综上所述，十六世纪下半叶总督辖区的白银产量急剧增加。

⁷ 博拉：同上，第 43-60 页。

⁸ 莫德斯托·巴尔加约：《殖民时期西班牙语美洲的采矿业和冶金业》（Modesto Bargalló: *La minería y la metalurgia en la América española durante la época colonial*），墨西哥经济文化基金出版社，1955，第 61-63 页。菲利普 W. 鲍威尔（：《奇奇梅卡战争》（Philip W. Powell: *La guerra chichimeca 1550-1600*），墨西哥经济文化基金出版社，1977，第 19-68 页。皮特·贝克尔：《殖民时期墨西哥的采矿业和社会，萨卡特卡斯 1546-1700》（Peter Bakewell: *Minería y sociedad en el México colonial. Zacatecas 1546-1700*），墨西哥经济文化基金出版社，1976，第 388 页。罗伯特·维斯特：《新西班牙北部矿区：帕拉尔矿区》（Robert West: *The Mining Community in Northern New Spain: The Parral Mining District*），加州大学出版社，1946，第 169 页。

⁹ 克拉伦斯 H. 赫宁：《哈布斯堡王朝时期西班牙和印第安之间的贸易和航海》（Clarence H. Haring: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos, reimp.*），墨西哥经济文化基金出版社，1979 年版，第 xxxvi 页，第 460 页；欧费米奥·洛伦

在此期间白银生产受到一些外在因素的影响：西班牙采矿原材料价格上涨造成采矿成本上升；西班牙王室直接控制水银供应，供应情况不稳定，而水银是金属转化、白银精炼的基础材料；最后土著人口锐减造成矿区劳动力不足，直接导致矿产产量下降。关于这一点，我还想特别强调一个方面，它与马尼拉大帆船息息相关。

关于十六世纪末、十七世纪初土著人口锐减对新西班牙造成的经济影响已经得到广泛而深入的研究，在这个问题上，大部分专家一致认为在农牧业方面可以说造成了全面瘫痪的后果。但是，对采矿和进出口贸易造成的影响，出现了许多分歧。首先就采矿业来说，有资料显示一些重要的采矿中心，如萨卡特卡斯，在 1590-1600 新西班牙土著人口锐减造成最大社会动荡的十年间，并没有出现开采危机。相反，萨卡特卡斯矿区第一个产量增加发生在 1600 到 1630 年间。此后，从 1630 年起开采效率开始下降。但是，土著劳动力缺乏并不是萨卡特卡斯矿区采矿量大幅下降的唯一原因。西班牙王室将大量水银分配给秘鲁，新西班牙没有足够多的水银用来精炼白银，使得矿产开采的个人投资不足。类似情形在新西班牙其他矿区也存在。正如大家所一致认可的，萨卡特卡斯矿区的生产趋势阻碍突出。¹⁰

另一方面，关于新西班牙的大西洋进出口贸易，一个广为流传的说法是十七世纪初新西班牙市场低迷，墨西哥城的垄断商人停止从西班牙购买商品，其主要原因就是土著人口锐减造成新西班牙经济衰退。¹¹

佐·桑斯：《费利佩二世时期西班牙和美洲的贸易》（Eufemio Lorenzo Sanz: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*），巴亚多利德省议会厅出版服务所，1979 年版，第 2 卷；安东尼奥·加西亚·巴克罗：《印第安路线：贸易概括和海上商业》（Antonio García-Baquero: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*），塞维利亚阿尔加达出版社，1992，第 348 页。

¹⁰ 贝克韦尔：《殖民时期墨西哥的采矿业和社会，萨卡特卡斯 1546-1700》，尤其是总结部分，第 305-325 页。

¹¹ 于盖特和皮埃尔·肖尼：《塞维利亚和大西洋 1504-1650》（Huguette and Pierre Chaunu: *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*），巴黎，A. Colin，8 v，1955-1959，Cfr. T. 8, 2 [bis]，第

作为上述观点的回应，出现了许多观点新颖的假设，在我看来，这些假设更加准确。在此我大致罗列这些假设：土著人口锐减并没有造成经济全面衰退，新西班牙并没有出现经济停滞现象。相反，一方面逼迫西班牙人以另一种方式加强与主要劳动力印第安人的联系。另一方面，西班牙殖民者增强了社会公民意识。他们不再将财富立即转移到宗主国，而是更加关心如何实现经济自给自足。这些因素促进了农业、采矿业和商业的形成。最后，新西班牙开始投资另一条商路：马尼拉——阿卡普尔科大帆船，避开了第三方干预，也不再承担被王室克扣资金的风险。通过这条航线，新西班牙以更好的价格得到纺织品和香料供应。同时，还有其他好处，例如，成为债主，在菲律宾开展殖民主义和商贸活动。¹²

关于最后一点的重要性，还有待继续研究。不久之前，极少有历史学家关注太平洋海上贸易，除了两本经典之作：1939 年威廉 L·舒尔茨（William L. Schurz）出版的英文专著《马尼拉大帆船》¹³ 和 1960

159-160 页，第 1534-1535 页。

¹² 请参阅约翰·林奇：《阿斯图里亚斯统治下的西班牙》（John Lynch: *España bajo los Austrias*），第 2 卷，巴塞罗那半岛出版社，1972。皮特 J·贝克福尔：同上。另见贝克福尔写给伍德罗·博拉的作品推荐：《新西班牙萧条的世纪》（*El siglo de la depresión en Nueva España*），同上，第 9-26 页。乔纳森 I·以色列：《墨西哥和十七世纪的大危机》（Jonathan I. Israel: *Mexico and the 'General Crisis' of the Seventeenth-Century*），《过去和现在》（*Past and Present*），总第 63 卷，1974 年第 2 期，第 33-57 页。约翰 J·特帕斯克和赫伯特 S·克莱因：《十七世纪新西班牙危机：是神话还是真实？》（John J. TePaske and Herbert S. Klein: *The Seventeenth-Century Crisis in New Spain: Myth or Reality?*），《过去和现在》（*Past and Present*），总第 90 卷，1981 年第 1 期，第 116-135 页。约翰 J·特帕斯克：《新白银、卡斯蒂利亚和菲律宾 1590-1800》（John J. TePaske: *New Silver, Castile, and the Philippines (1590-1800)*），引于约翰 F·理查德：《中世纪后期和现代社会早期的贵金属》（John F. Richards, (ed.): *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*），杜克大学出版社，1983，第 425-445 页。路易莎·谢尔·霍伯曼：《十七世纪的商人：一个初步肖像》（Louisa Schell Hoberman: *Merchants in the Seventeenth-Century: A Preliminary Portrait*），《西班牙语美洲历史评论》（*Hispanic American Historical Review*），总第 57 卷 1977 年第 3 期，第 479-503 页；《墨西哥的商业精英 1590-1660：白银、国家和社会》（Louisa Schell Hoberman: *Mexico's Merchant Elite 1590-1660: Silver, State, and Society*），杜克大学出版社，1991，第 353 页。

¹³ 威廉 L·舒尔茨：《马尼拉大帆船》（William Lytle Schurz: *The Manila Galleon*），纽约，1939，

年皮埃尔·肖尼出版的法语专著《伊比利亚人的菲律宾和太平洋》。¹⁴关于新西班牙，在杰梅利·卡雷里¹⁵和亚力杭德罗·德·洪堡¹⁶的作品中特别突出的一点，毫无疑问就是盛大的阿卡普尔科集市，但两部作品均未就此现象的本质做深入研究。在1979年奥斯卡·斯佩特出版的英文专著《西班牙湖泊》¹⁷一书中，这种情形没有多大改变，但作者开始关注太平洋。到此为止，关于太平洋海上贸易对菲律宾和新西班牙的影响的研究几乎完全停止，甚至我敢说有点让人失望。但是，历史学家对太平洋地区在整个殖民主义时期的重要性的看法已经完全改变，无论其观点是出自亚洲、美洲或欧洲角度。在此背景下，太平洋航线的规模得以重新认识。在长达两个多世纪间，这是唯一一条沟通亚洲、美洲和西班牙的航线，并用八雷亚尔重的墨西哥比索（银元）满足亚洲人的渴求。在通航最初时期，还有秘鲁白银与其竞争。此外马尼拉大帆船到达阿卡普尔科，给美洲带来了丰富的亚洲商品，几年之后便将美洲打成一个拥有竞争力的市场，并改变了表面上看来对新西班牙不利的贸易局面，帆船返回马尼拉时船上95%-98%为白银钱币，其余部分为货物。墨西哥城的商人不仅聚集在阿卡普尔科进行交易，还直接参与亚洲岛屿的商业活动，因此亚洲商品在新西班牙占据价格优势。在此贸易活动中，新西班牙获益不菲。

接下来我们将讨论太平洋航行和马尼拉大帆船。

传统意义上，新西班牙和菲律宾之间的航海通道被称为马尼拉大帆船、中国帆船或阿卡普尔科帆船，有时也被称为“太平洋航线”，它

第453页。

¹⁴ 皮埃尔·肖尼：《伊比利亚人的菲律宾和太平洋》（Pierre Chaunu: *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVI, XVII, XVIII siècles)*），巴黎，1960，第302页。

¹⁵ 乔瓦尼·弗朗西斯科·G·卡雷利：《新西班牙游记》（Gemelli Careri: *Viaje a la Nueva España*），墨西哥国立自治大学，1976，第4-13页。

¹⁶ 洪堡：《关于新西班牙的政治随笔》（Alexander von Humboldt: *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*）1966年墨西哥版，第488-490页。

¹⁷ 斯佩德：《西班牙湖泊》（O. H. K. Spate: *The Spanish Lake: let observation with extensive view, survey mankind from China to Peru*），伦敦，1979，第xxiv页，第372页。

与“印度洋航线”相对。后者由穿越大西洋、寻找美洲大陆大西洋港口的西班牙船队组成。马尼拉大帆船的意义在于它成为西班牙语世界另辟的一条最重要的国际贸易通道。这条海上通道不仅联系了菲律宾和新西班牙两个殖民地，还沟通了其他无边无际的领土，吸引了无穷无尽的商人带着商品和财物装上马尼拉大帆船。阿卡普尔科除了接收卸载的装满亚洲产品的包裹和货箱，还扮演着商品分散点的角色。除了宗主国，新西班牙、太平洋沿岸从危地马拉延伸到智利广大地区的商人都是可以参与其中。因此，从十六世纪末期起，大西洋船队的垄断商开始反对太平洋航线给新西班牙消费者提供纺织品和香料。不久，阿卡普尔科的菲律宾大帆船成为印度洋船队在新西班牙市场的一个强劲的竞争对手。¹⁸

在 1565-1815 年约 250 年间，这条太平洋航线几经波折，最后成为一条规律而活跃的商业通道。在此期间，有些外在因素不得不提。印度洋航线的船队在横渡大西洋时有护航队随行，而太平洋通道上情况却不一样。最初几年有两艘帆船出航，后来只有一艘帆船开启驶向新西班牙的遥远航程。航行过程中，货物主人要承担船只遇难、迷路、翻船或海盗袭击的风险。危险一旦发生，所有的货物投资将付诸东流，此外还应加上在阿卡普尔科的相应盈利。如果不幸发生在返回马尼拉途中，则将丢失所有白银。

为了避免节外生枝，帆船利用季节循环，避开不利气候因素，于七月初从马尼拉旁边的甲米地港口出发，最后于十二月底停泊在新西班牙南部海岸的阿卡普尔科湾。在这段漫长艰辛且危险重重的旅途中，帆船面临着变幻莫测的气候条件：反向风、缓速风、连续不断的暴风雨、偶尔来袭的飓风、对船员情绪和身体造成伤害的气温变化以及粮食和饮用水短缺。帆船到港时，船员筋疲力尽、饥肠辘辘走上陆

¹⁸ 卡门·尤斯特：《跨太平洋商业中心，在马尼拉的墨西哥商人，1710-1815》（Carmen Yuste López: *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*），墨西哥国立自治大学历史研究所，2007，第 513 页。

地。他们之中有些生着病，有些在旅途中丧生。生还的船员经过一段时间正好的休息和恢复，三月份，最迟四月份，又开始险象重生的回程，于7月份返回马尼拉。¹⁹

菲律宾和新西班牙之间的太平洋航线最初源于十五世纪中期土耳其人和奥斯曼人攻占君士坦丁堡、切断了东方的珍贵香料和异域丝绸进入旧世界的通道。在此背景下，葡萄牙和西班牙开始寻找新的供应渠道，于是诞生了伟大的地理大发现和欧洲海外扩张时代。²⁰

此时的西班牙王室，具体来讲是卡斯蒂利亚王国，支持航海计划仅为证实地球是圆的，并接受一直朝西航行可以到达东方这一原始概念，虽然这些在当时还没有得到证实。从西班牙方面来讲，1492年开始的哥伦布航海以及随后的探险队取得的结果并不令人满意，从而推迟了西班牙人到达香料之岛——摩鹿卡群岛的企图。但是，以下两件事情促使王室重新开启这一古老计划：1513年巴斯克·努涅斯·德·巴尔沃亚（Vasco Núñez de Balboa）发现了太平洋，他当时正在沿加勒比海一边的巴拿马，印第安人带来消息称还存在另外一片海洋。巴尔沃亚被说服了，他穿过今天的巴拿马海峡，发现了一片浩瀚海洋，并将其命名为“南方海洋”。²¹ 另外一个促使因素为赫南多·德·麦哲伦（Hernando de Magallanes）和塞瓦斯蒂安·埃尔卡诺（Sebastián Elcano）于1519-1521年间率领的探险队。此次航海证明了以下决定因素：环球航行证明了地球是圆的，麦哲伦海峡沟通了两个大洋，“南方海洋”被认定为太平洋，到达摩鹿卡群岛的通道，找到香料产地，最后发现

¹⁹ 卡门·尤斯特：《跨太平洋商业中心，在马尼拉的墨西哥商人，1710-1815》，第26-31页。

²⁰ 约翰·林奇，同上；约翰·H·艾略特：《新旧世界 1492-1650》（John H. Elliott: *El Viejo Mundo y el Nuevo, 1492-1650*），马德里，1972，第157页。《西班牙帝国 1469-1716》（*La España Imperial 1469-1716*），巴塞罗那，1972，第454页。同时请参考约翰·H·帕里：《欧洲和世界扩张》（John H. Parry: *Europa y la expansión del mundo*），墨西哥经济文化基金出版社，1975，第277页。

²¹ 弗朗西斯科·洛佩兹·德·戈马拉，同上，第41-42页。贡萨雷斯·费尔南迪斯·德·奥维耶多：《印度通史》（Gonzalo Fernández de Oviedo: *Historia general y natural de las Indias*），马德里皇家历史学院，1851-1855年版，第29册，第三章。

了在跨越太平洋历史上的两大主要群岛——马里亚纳群岛（帆船从阿卡普尔科返回马尼拉途径的淡水补充点），当然还有神奇的菲律宾群岛。²²

另一方面，同样在 1521 年，赫南多·科尔特斯（Hernán Cortés）征服了古老的墨西哥帝国，这片土地成为未来新西班牙总督辖区的主要组成部分。于是，在西班牙王室支持的探险队的保护下，各船队立即做好准备，从新西班牙海岸出发，驶向太平洋，寻找西面的岛屿。从最初的赫南多·科尔特斯统治到后来建立总督辖区，新西班牙组织了三次探险队：1528 年的阿尔瓦罗·德·萨阿维德拉（Álvaro de Saavedra）探险队，1542 年的鲁伊·洛佩斯·德·维拉罗伯斯（Ruy López de Villalobos）探险队，这两只探险队均未找到从亚洲返回美洲的航线，²³ 最后是 1564 年米盖尔·洛佩斯·德·黎牙实比（Miguel López de Legazpi）和安德列斯·德·乌尔达内塔（Andrés de Urdaneta）率领的探险队，此探险队以西班牙人占领菲律宾结束。而且，随着乌尔达内塔发现黑潮（Kuroshio）洋流，探险队终于找到了从西面岛屿返回新西班牙的航线，这支洋流从日本海岸出发，最后到达加利福尼亚。²⁴ 随

²² 安东尼奥·皮加费塔：《第一次环游世界》，（Antonio Pigafetta: *Primer viaje alrededor del mundo*），《历史》（Historia16），马德里，1985，第 16 卷，第 223 页。

²³ 康斯薇洛·瓦雷拉：《堂鲁伊·洛佩斯·德·维拉罗伯斯航向西方岛屿 1542-1548》（Consuelo Varela: *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las Islas del Poniente, 1542-1548*），米兰 1983 年版，第 iv-202 页；路易斯·亚伯拉罕·巴兰迪卡：《寻找从西往东的航线：阿尔瓦罗·德·萨阿维德拉·塞隆探险队》（Luis Abraham Barandica: *En busca de la ruta occidental hacia el Oriente: la expedición de Álvaro de Saavedra Cerón*），历史学博士学位论文，墨西哥国立自治大学，语言文学系，2001 年版，第 162 页；《从新西班牙到西面岛屿：鲁伊·洛佩斯·维拉罗伯斯率领的海上探险队 1542-1549》（*De la Nueva España hacia las Islas del Poniente: la organización y viaje de los participantes en la expedición marítima al mando de Ruy López Villalobos, 1542-1549*），历史学博士学位论文，墨西哥国立自治大学，语言文学系，2004，第 252 页。

²⁴ 路易斯·穆罗：《黎牙实比和乌尔达内塔驶向菲律宾的探险队：组织航行，1557-1564》（Luis Muro: *La expedición de Legazpi-Urdaneta a las Filipinas: organización, 1557-1564*），墨西哥公共教育部，1975 年版，第 158 页。；帕特里西奥·希达尔戈·努切拉：《安德列斯·德·乌尔达内塔在印第安历史的形象》（Patricio Hidalgo Nuchera: *La figura de Andrés de Urdaneta en la*

着乌尔达内塔回到阿卡普尔科（他认为这是太平洋航行最理想的停靠终点），新西班牙开始了马尼拉大帆船事业。

由于西班牙距离菲律宾群岛甚远，西班牙与葡萄牙几十年前签订了领土界限协议，葡萄牙禁止西班牙船只越过好望角和印度洋到达亚洲，因此从西班牙到达菲律宾是不可能实现的。在此背景下，西班牙王室授权新西班牙总督辖区组织和推进菲律宾群岛的殖民进程。也许正因为这个原因，1574年，西班牙王室承认菲律宾为附属于新西班牙总督辖区的统治区域。表面看来菲律宾是一个附属管辖区，但其实不然。

新西班牙总督与秘鲁总督一样，其领土组织能够让他行使州政府的职能，无论其头衔是市长、地方长官或统治长官。从司法-行政角度看，辖区内最高长官行使统治职能，区别在于是否代表国王。就菲律宾而言，最高长官同时也是大都督，由国王直接任命。在菲律宾管辖权内，其职权与新西班牙总督一样。但新西班牙总督能够在其总督辖区和岛屿范围之内代表国王。此外，在各自管辖范围内，总督和最高长官在民事、司法、财政、军事和教会事宜方面的职能一样。²⁵ 另一方面，王室授予统治官员处置印第安人和土地的权利，这项条件确保了西班牙帝国的贡税收入，尤其在偏远贫穷、酬劳极少的地区。

将菲律宾设置为附属于新西班牙的统治区域对于总督辖区而言

historiografía indiana, conventual, documental y moderna）载于苏珊娜·特鲁丘埃洛·加西亚：《安德列斯·德·乌尔达内塔：一位现代人》（Susana Truchuelo García (ed.) *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*），奥迪西亚市政府，2009年版，第17-91页；同一作者：《路易斯·费利佩·穆罗·阿里亚斯讲述的乌尔达内塔和卡里翁关于黎牙实比舰队结局的争论》（*La controversia Urdaneta versus Carrión sobre el destino final de la armada de Legazpi según Luis Felipe Muro Arias*），《奥古斯丁档案：历史研究杂志》，第XCV卷，第213期，巴亚多利德，2011年1-12月，第245-278页。

²⁵ 米盖尔·卢克·塔拉班：《菲律宾群岛政府和司令部的公共、私人权利原则（十六-十九世纪）》（Miguel Luque Talaván: *Las instituciones de derecho público y derecho privado en la Gobernación y Capitanía General de las Islas Filipinas (Siglos XVI-XIX)*），载于莱昂西奥·卡夫雷罗：《菲律宾通史》（Leoncio Cabrero: *Historia general de Filipinas*），马德里西班牙语文化出版社，2000，第348页。

意味着每年应向菲律宾拨发国库开支（名为安置费），作为援助物资支撑菲律宾行政管理。这些津贴包括管理菲律宾所需物资，尤其是当地没有的产品。但是，随着时间的推移，安置费的大部分与阿卡普尔科的进出口税金结合在一起，且还须增加一笔与返回马尼拉的大帆船上所载货物的总价值成一定比例的税金。因此，最后缴纳安置费的是那些从大帆船货载中获利的菲律宾和新西班牙普通商人。²⁶

在西班牙王室法律组成和行政权下放的框架中，菲律宾殖民化进程中新西班牙扮演着先锋角色。从 1565 年起，新西班牙开始颁发文件和布置任务，在菲律宾群岛安营扎寨，甚至计划向中国扩张，以及迅速让西班牙人占领马尼拉。²⁷ 在最初几十年，总督区还致力于推动新西班牙进入由垦殖民定居成为固定居民的岛屿。

此外，在最初几次航海中，阿卡普尔科充当帆船出发地，马尼拉充当目的地，当时大部分私人或政府船只由新西班牙制造。因此，理所当然应该认为新到马尼拉的居民是新西班牙公民，即使这部分人在马尼拉只停留极少时日。所以，马尼拉与新西班牙和墨西哥城之间存

²⁶ 莱斯利 E. 鲍森：《政府赤字，墨西哥和菲律宾安置费 1606-1804》（Leslie E. Bauzon: *Deficit government. Mexico and the Philippine Situado 1606-1804*），东京东亚文化研究中心，1981 年版，第 47-48 页。何塞普·弗拉德拉：《菲律宾，最特殊的殖民地》（Josep Fradera: *Filipinas, la colonia más peculiar*），《殖民政策中的公共财产 1762-1868》（*La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*），马德里，1999，第 54-57 页。路易斯·阿隆索·阿尔瓦雷兹：《亚洲帝国的开支》（Luis Alonso Álvarez: *El costo del Imperio asiático*），《西班牙统治下菲律宾殖民地的形成 1565-1800》（*La formación colonial de las Islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*），墨西哥，2009，第 170-177 页。

²⁷ 帕特里西奥·希达尔戈·努切拉：《公正管理：西班牙在菲律宾殖民初始时期：菲律宾土著民情形》（Patricio Hidalgo Nuchera: *La Recta Administración: primeros tiempos de la colonización hispana en Filipinas: la situación de la población nativa filipina*），马德里，2001，第 182 页。卡洛斯·马丁内斯·肖和玛丽娜·阿方索·莫拉：《西班牙人的中国之路》（Carlos Martínez Shaw and Marina Alfonso Mola (eds.), *La ruta española a China*），马德里，2007，第 254 页。马内尔·欧莱：《中国的发明：十六世纪菲律宾关于中国的了解和策略》（Manel Ollé: *La Invencción de China: percepciones y estrategias filipinas respecto a China durante el siglo XVI*），哈拉索维茨出版社，2000，第 190 页。《中国伟业：从无敌舰队到马尼拉大帆船》（*La empresa de China: de la Armada Invencible al Galeón de Manila*）巴塞罗那，2002，第 302 页。

在着不可否认的联系。

从新西班牙这一方来看，从事跨洋贸易的商人主要居住在墨西哥城。他们从总督首府控制着总督辖区内部贸易。十六世纪末，这部分人脱离伊比利亚商业家族，形成了一个稳定的商人集体。他们开始热衷于一项新的贸易。这项贸易历经波折，终于在 1574 年左右启动。

²⁸ 这项贸易成为当时另外一条意义重大且触手可及的货物供应链：摩鹿卡的香料，中国的生丝，样式各异、种类繁多的纺织品，地毯，屏风和瓷器。²⁹ 这些商品最初用来满足新西班牙富裕阶层的消费需求，其中既有市民，也有教会人士，以及积蓄丰厚的个人，如批发商。除了自己消费，批发商还负责这些亚洲货物在总督辖区内部流通。

最初，马尼拉大帆船贸易也是白银投资的有效途径。随着一次又一次航行的进行，白银对中国和亚洲其他国家的商人的吸引力越来越大。因此，在最初几年，大帆船被打造成殖民地与殖民地之间进行贸易往来的又一通道。那时，菲律宾来的帆船在阿卡普尔科一靠岸，海滩上卸载的货物便被四面八方涌来的商人一抢而空。这种景象更加巩固了马尼拉大帆船贸易的可行性。这些中国货物带来的巨大利益吸引了墨西哥城的大垄断商人和个人投资加入大帆船贸易。³⁰ 但事实上，自从太平洋海上贸易航线开辟以来，从阿卡普尔科引进许多香料和纺织品，相比西班牙船队带来的货物价格更加优惠，有利于建立一个独

²⁸ 皮拉尔·马丁内斯·洛佩兹·卡诺：《殖民信贷的起源，墨西哥城，十六世纪》（Pilar Martínez López-Cano: *La génesis del crédito colonial. Ciudad de México, siglo XVI*），墨西哥国立自治大学，2001，第 150-151 页；《十六世纪墨西哥城的商人和对外贸易》（*Los mercaderes de la Ciudad de México en el siglo XVI y el comercio con el exterior*），《康普顿斯美洲历史杂志》（*Revista Complutense de Historia de América*），总 32 卷（2006 年），第 103-126 页。

²⁹ 安东尼奥·德·摩根：《菲律宾群岛纪事》（Antonio de Morgan: *Sucesos de las Islas Filipinas*），马德里，1997，第 311-316 页。古斯塔夫·柯里尔：《家庭仆人，日常生活的仪式》（Gustavo Curiel: *Ajuares domésticos. Los rituales de lo cotidiano*），安东尼奥·鲁维阿尔·加西亚：《巴洛克之城——墨西哥的日常生活历史》（Antonio Rubial García: *Historia de la vida cotidiana en México, La ciudad barroca*），墨西哥经济文化基金出版社，2005，第 81-108 页。

³⁰ 伍德罗·博拉：《墨西哥和秘鲁的贸易和航海》（Woodrow Borah: *Comercio y navegación entre México y Perú*），墨西哥对外贸易学院，1975，第 236 页。

立于大西洋系统的商品——资金流动圈。这一点让西班牙王室，尤其是西印度船队大为不悦。

在菲律宾和新西班牙贸易开始时，西班牙王室并没有颁布法令规定一年可以组织几次航行。在 1593 年前，不存在规定限制太平洋上帆船所载货物的重量和质量。更加没有限制每年可以航行的船只数量，也没有规定船只只能从阿卡普尔科出航。船只可以自由航行至秘鲁和危地马拉，亚洲来的货物可以经过新西班牙海域流通到这些地区。贸易开始时，没有任何法规限制个人从新西班牙航行至菲律宾。甚至，当时西班牙王室免费给船只发放国王通行证。帆船可以任意装载白银和货物，而不需支付任何赋税。从新西班牙来到马尼拉的旅客可以自由前往中国海岸，直接购买货物。但是，随着与新西班牙贸易的正常化和扩大化，帆船必须按照货载重量支付税金。1575 年马尼拉城设立了一个皇家银行，税金就在此缴纳。此外，免费通行证不再向个人发放。在商业交易中，商人可以随意在马尼拉和可以到达的亚洲港口购买货物。最重要的是，商人可以委托货物到达阿卡普尔科，不用担心新西班牙方面的收货方是谁。³¹

随着最初几十年菲律宾殖民化进程的推进，尤其是马尼拉与新西班牙贸易基础的基本建成，大帆船航线渐趋稳定。总之，最初几十年后，人们已经认识到季节循环对航行的重要性，一旦商品足够装满一船，帆船便准备出航驶向阿卡普尔科。此后，人们开始将货物打包装箱，放置在船只货仓，并招募果断坚定做好准备进行航行的船员。

最初，在阿卡普尔科也不存在规定限制接收马尼拉来的货物，甚至不知道帆船到达的确切时间。从 1548 年起，港口成为阿卡普尔科市镇的首府。由于当地气候炎热，不利身体健康，市长居住在附近森林的一个城镇。一年的大部分时间里，船只靠岸由副市长负责。因此，市长作为港口监察员，与其手下一起负责登记和检查进出阿卡普尔科

³¹ 卡门·尤斯特：《跨太平洋商业中心，在马尼拉的墨西哥商人，1710-1815》，第 21-26 页。

的船只。并且，他们有权利收取 2.5% 的靠港费，尤其是载有货物的船只。但是，关于这一时期太平洋船只的赋税问题，我们没有其他记录。1593 年，在国王命令下达后，阿卡普尔科建立了一个皇家银行和海关。自此以后，皇家财政部必须派遣官员常驻阿卡普尔科港口，其主要任务为：收取太平洋贸易税金，最初的收入记录发生在 1595 年。³²

最初几年，菲律宾和新西班牙商人进行贸易的场所不仅局限在大帆船。1593 年颁布法令后，开始组织大帆船贸易集市，但进程缓慢。在此之前，国王也没有派遣所谓的“白银运输员”带着私人资金抄件前往阿卡普尔科，这些人须对装船的白银进行一次严格的官方登记。这些骑在马上的运输员负责将资金从墨西哥城运往阿卡普尔科，以完成交易。除了十分熟悉从总督首府到达港口的路途和路上危险以外，运输员有时也充当墨西哥城货物主人的委托人，负责在阿卡普尔科接收来自马尼拉的货物。

因此，很长一段时间内，阿卡普尔科在太平洋贸易中扮演了自由港口的角色，它就像一条虚拟的线条，将菲律宾和新西班牙分开。在这个港口长期居住着墨西哥城商人和投资者的委托人，他们被授权接收各自货主的商品和货款。同时，他们必须自行登记其委托人需要在返航时寄回马尼拉的钱币和货物。除此之外，他们还负责这部分钱币和货物的装载工作，并登记在马尼拉接收的人员名单。

这种情形在 1590、1593、1604、1606 和 1619 年发生了急剧变化，这些年开始颁发法律，以确立太平洋贸易的法律系统，将大帆船贸易

³² 彼得·格哈德：《新西班牙历史地理 1519-1821》（Peter Gerhard: *Geografía Histórica de la Nueva España 1519-1821*），墨西哥国立自治大学，1986，第 40 页。伍德罗·博拉：《墨西哥和秘鲁的贸易和航海》（Woodrow Borah: *Comercio y navegación entre México y Perú*），墨西哥对外贸易学院，1975，第 203-204 页。丰塞卡和乌鲁希亚：《皇家财政部通史》（Fonseca and Urrutia: *Historia general de la Real Hacienda*），墨西哥，1845，第 4 卷，第 453-464 页；第 5 卷，第 29-40 页。

限制在框架以内。³³ 从不同的皇家记录中可以发现以下信息：每年的航行周期，船只数量限制为每年 2 艘（实际只有一艘），每艘船批准 300 吨货物。同时还规定航线上所有船只、帆具和粮食以及官员、水手和船员的薪水均由王室国库负责，这项措施阻碍了私人扩大船队。但是，最严厉的措施是许可证的建立，以及固定每艘帆船的货载价值，按照比例分配装载空间，且只分配给马尼拉真正的西班牙居民及其后代，包括寡妇，无论其主要经济活动是商品流通，还是因为履行岛屿管理和城市统治的民事或军事职能居住在菲律宾。在太平洋贸易的不同阶段，马尼拉的教会人员、牧师、修女、教士会以及慈善机构也参与分享贸易许可。

同样，按照规定，能够参与大帆船贸易的授权港口只有马尼拉和阿卡普尔科。马尼拉是贸易所在地，阿卡普尔科是美洲接收点，同时阿卡普尔科还被指定为菲律宾和新西班牙商人所有买卖活动交易场所。从此之后，阿卡普尔科的马尼拉大帆船贸易统一在集市进行。集市由总督直接召集，其基础为自由集会和公开交易。集市在一年的前几个月举行，根据交易量和总督区贸易情形，一般为期一个月。此外，帆船入港日期、卸货时间（帆船停泊在港口入口处，然后由驳船将货物搬运至海滩），尤其是核对马尼拉装船和阿卡普尔科卸船登记的过程，也对集市开始和持续时间产生影响。市长及皇家财政部官员的主要任务是注意不让入港货物价值超过允许范围，监督货物入港以避免走私。如果出现走私情况，则开始检查货物。通常情况下，这些货物要么被没收，要么通过给官员送礼（一大笔金钱或许多亚洲产品）获得放行。

³³ 安东尼奥·阿尔瓦雷斯·德·阿勃勒：《中国、菲律宾和新西班牙贸易历史概述》（Antonio Álvarez de Abreu: *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*），墨西哥对外贸易学院出版社，1977。这本书包括所有从自由贸易到 1734 年颁发的限制新西班牙和菲律宾贸易的协议、法令和规定。卡门·尤斯特·洛佩兹：《新西班牙和菲律宾的贸易 1590-1785》（Carmen Yuste López: *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*），墨西哥国家人类学和历史学学院，1984，第 13-24 页。

根据王室对太平洋贸易颁发的规定，首先禁止在菲律宾直接跟中国进行贸易。1590 年，禁止直接与路过墨西哥的商人进行贸易。从 1593 年起，禁止与居住在菲律宾的任何西班牙人直接贸易。这样，就禁止秘鲁和危地马拉商人与阿卡普尔科进行交易。同样，禁止以个人名义从新西班牙前往菲律宾，居民迁往菲律宾则必须按照规章制度。按照规定，如果有人想去菲律宾，必须持有王室发放的许可证，声明定居马尼拉，并且八年之内不能携家眷离开。如是已婚人士，则须缴纳保证金。通过颁发许可证，西班牙王室限制了私人贸易，确保最大可能控制白银流向亚洲，同时安慰西班牙船队。在此之前，西班牙商人垄断了美洲市场的纺织品供应，如今，他们正妒火中烧。³⁴

在此情况下，从刚开始的自由航行和公开交易，到 1593 年起的一系列专横的限制法律，墨西哥商人通过太平洋航线与马尼拉开始了贸易往来。³⁵

在新西班牙，中国制造的商品几年之内便打开了市场，消费需求旺盛，确保投资风险最低。此外，随着商品质量优化、多样性增加、价格优惠、产地多样化，市场不断扩大。当然不仅只有中国货物，其他国家的产品通常由居住在马尼拉、充当其他亚洲商人中介方的中国人引进。因此，所有产品统称中国货物。从太平洋贸易开始到 1650 年，总督辖区需求最大的中国商品有各式各样的生丝，如蚕丝、弯曲

³⁴ 阿尔瓦雷斯·德·阿布勒：同上，1977。请特别参阅胡安·格劳（Juan Grau）和蒙法尔孔（Monfalcón）的两篇回忆录。

³⁵ 此处以及前面提到的信息和反思基于一项正在进行的、关于太平洋航线海洋信贷的研究。为此，我参考了一系列公共资源。本篇文章包括的信息来自目前收藏于墨西哥城公证处档案室的公证文件，这些文件提及一些私人投资者的商品交易和货币借贷情况，这些私人投资者与 1565-1610 年间参与马尼拉的殖民和贸易过程。关于这点，请参阅卡门·尤斯特：《从自由贸易到许可证限制》（Carmen Yuste López: *De la libre contratación a las restricciones de la permission*），《墨西哥商人与马尼拉的早期贸易 1580-1610》（*La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610*），载于卡洛斯·马丁内斯·肖和萨尔瓦多·贝尔内维·阿尔伯特：《丝绸和白银海洋：马尼拉大帆船的经济世界》（Carlos Martínez Shaw and Salvador Bernebéu Albert, *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*），塞维利亚，西班牙语美洲研究院，印制过程中。

的、散开的或染色的。丝绸质量分为三到四个等级：精细、一等、二等和三等。丝绸产地多样化：南京、广东。多种质量的衣物：刺绣、精加工、夹织金银细线，其中突出的有透明轻纱、锦缎、宽条子绸和缎子。此外还有丝绸披风、丝绸长袜、棉质长袜、帘幔、床单、弥撒法衣、牧师十字褙、男士和女士丝绸三件套。另一种重要的货物是屏风和各式各样的镶嵌木制品，如托盘、衣箱、写字台和上釉文件柜。此外，还有瓷器：花瓷瓶、餐具、茶具、餐盘、杯子和罐子。最后还有其他物品，如朱砂纸，扇子，拐杖，扇贝、玳瑁和象牙制品，需求极大的台球游戏用的象牙球。因此，十六世纪结束时，亚洲产品已进入新西班牙日常生活消费结构之中。在墨西哥城，市民明显偏爱亚洲手工艺品，如家具器件、家当等，就如教区法衣、圣器的家具和教士服饰一样。新西班牙人甚至委托购买中国生产的黄金，订制一些中国黄金首饰，如戒指、耶稣受难像、金丝细工等。一些垄断商人在阿卡普尔科接收和购买亚洲产品，控制其在新西班牙内部市场的流通，他们使用的支付方式是八雷亚尔面值的白银比索。这是所有亚洲商人承认和接受的流通钱币。在帆船载重中，白银占 95%，剩下的为染料，如瓦哈卡的胭脂红、危地马拉的靛蓝，这些染料在出口市场上的报价与白银相当。

从 1565 年攻占菲律宾起，墨西哥城民间力量开始参与亚洲贸易，并将产品销售到新西班牙内部市场。这是鼓励和刺激西班牙人前往菲律宾群岛的一大动力因素，他们或者从事行政管理职能，或者肩负军事任务，或者仅仅以居民身份前往。1593 年前，太平洋海上贸易的船只和商品不受限制，吸引了大批墨西哥个人投资者和提供借贷者，他们通过赞助菲律宾和亚洲其他地区的贸易活动谋取利益。由于亚洲产品迅速抢占了新西班牙市场，一些垄断商人开始在马尼拉寻找经纪人和代理方，直接从墨西哥城提供资金支持。此外出现了一些专门在马尼拉收购货物的贸易公司，他们的优势在于可以直接在广东和澳门

进行交易。

1593 年设置的贸易许可证规定限制了单艘帆船装载货物的总价值，同时只允许新西班牙辖区范围内的商人接收货物，阿卡普尔科集市的购买方只能是新西班牙人。由于政策变化急剧，滋生了墨西哥商人的不正当行为，他们尽可能绕开贸易许可的限制。因此，非法交易和欺骗行为层出不穷。但是，值得思考的是墨西哥人为何如此心甘情愿让自己早些年在马尼拉创办的贸易活动被取消。

在 1630 年后的马尼拉贸易中以及在对墨西哥人开设在马尼拉的贸易公司的控制过程中，几乎没有人知道、也没有人去调查哪些事情是被允许的，而哪些事情又是被禁止的，因为它们之间的界限太过模糊。帆船贸易的一个突出特点是其私密性。1630 年后，墨西哥商人的秘密贸易行为与帆船贸易初期的自由贸易完全不一样。在帆船到达菲律宾早期以及帆船贸易启动初期，墨西哥商人和投资方在马尼拉的所有贸易行为均清晰明了地记录在公证文件中。当自由贸易取消后，这种行为几乎是不可能的，他们转而隐藏太平洋贸易初期时采取的交易方式。随着时间的推移，贸易的私密性不断加强。

关于太平洋海上贸易持续的时间、墨西哥商人在马尼拉贸易中的参与度，从发展进程角度分析，整个过程中存在着三种观点。第一种观点出自马尼拉居民和商人，他们怀念自由公开、不受限制的初期贸易。另外两种观点来自宗主国统治者和大西洋贸易利益方，前者提及马尼拉居民在获取贸易许可中的欺诈行为，后者则提出墨西哥城的商人在控制马尼拉贸易中的不正当行为、非法手段和垄断行为。

在我看来，1593 年西班牙王室设立贸易许可证有两个目的，但也带来了一个经久不息的危害。一方面许可证的设立有利于保证西班牙人长期居住在马尼拉，由于贸易许可证只颁发给马尼拉城真正的西班牙人，能够给这部分人提供保护。但是，此措施在马尼拉统治者和教会人士中引起了大量的不正当行为和行贿受贿行为。正如许多批评

家对这一太平洋贸易组织形式发表的看法：一张价值有限的许可证不可能满足所有马尼拉城市民的需求，无论许可证代表的价值增长多少，也不论需求旺盛或疲软。事实证明，这些居民只是偶尔才参与分享阿卡普尔科帆船的货物装载，因为有些人没有足够资金购买货物，有些人宁愿出售手头的贸易许可权，以用益权盈利。这样一来，加强了帆船货物装载的集中性，使得大部分货载集中在少数垄断商人手中。

另一方面，或许十六世纪末西班牙王室的真正目的在于避免白银过多流入其他国家，尤其是中国，以此达到让西班牙船队垄断美洲市场的目的。王室的这个目的没有实现，这项措施取得的结果是阿卡普尔科的非法贸易和美洲太平洋沿岸的亚洲产品走私活动。

最后，用贸易许可权整顿太平洋贸易是一个荒诞的决定。从长远角度看，它不但没有促进菲律宾经济发展，相反，搞乱了太平洋贸易前二十到二十五年经营起来的公开谈判和自由贸易准则。因此，贸易双方不得已采取其他策略：为了最大效率利用贸易许可权，商人尽可能压低在马尼拉装船的货物的价格，在马尼拉装船和在阿卡普尔科卸船时使用虚假信息登记，在阿卡普尔科集市上假装进行买卖，实则暗地里进行私人协商。

这样，新西班牙商人，尤其是墨西哥城的商人采取一系列措施和协议以保证能够参与马尼拉贸易。在马尼拉贸易公司的帮助下，加上菲律宾和新西班牙官员的默许，新西班牙商人超越贸易许可权规定的货物接收方和购买方身份，从事贸易活动。

结束语

[西]卡洛斯·布拉索·布罗吉基著 戴娟译

最初产生组织一次马尼拉大帆船系列讲座的想法时，我们认为可以邀请几位演讲人从不同角度阐释这艘帆船的历史。鉴于帆船航线漫长、贸易动因复杂，我们想邀请四位分别来自西班牙、菲律宾、中国和墨西哥的专家，以最恰当的方式展示此项历史事业的多样性和丰富性。此外，在大帆船描述方面，我们想增加一个更深层次的思考、询问大帆船在全球化起源中扮演的角色。基于上述疑问，产生了“全球化的起源：马尼拉大帆船”这一讲座。2013年4月3日到6日，这次讲座在上海塞万提斯图书馆举行。分别有四位演讲人发言，证明我们的选择是正确的。演讲结束后，我们举行了一次圆桌会议，思考和讨论马尼拉大帆船和全球化起源的关系，以得出本次讲座活动的结论，并呈现在本结束语中。

麦哲伦和埃尔卡诺环球航行的成功证明了地球是圆形的，但是，直到1570年，人们迫切希望用美洲白银交换亚洲产品时，才开始建立世界第一条国际商业路线。正在那时马丁·德·拉达捆起绳索并辨明了那些乘着东方帆船来到马尼拉的商人来自马可·波罗笔下的中国，他因此完成了克里斯托弗·哥伦布的地球圆梦。于是，大帆船贸易作为一项正规事业开始成立。帆船从阿卡普尔科出发，满载白银和修士，驶向马尼拉。次年，塞满中国手工制品的帆船起航回程。旅途异常艰辛，尤其是令人生畏的回程马尼拉——阿卡普尔科这一段，其间一半以上的船员命丧大海一点也不足为奇。这条先锋航线开启了人类历史上第一次真正意义的全球交流。

因此，界定这条航线诞生的原因是一项复杂而矛盾的任务。中国对白银的需求与美洲和欧洲对亚洲物品的渴求就是刺激马尼拉大帆

船产生的主要因素吗？或者反之，大帆船开辟全球海上新线路后才唤醒了这项贸易？这个基本问题近年来引起学术界浓厚兴趣，而且，似乎还没有产生共识。¹ 但是，应该指出的是这两个过程在十六世纪最后几十年同时存在，并且，正因为它们的并存和航线所达到的地理范围，我们可以肯定地说马尼拉大帆船是第一项全球性事业。

多洛斯·弗尔克教授在第一场演讲中强调了马尼拉大帆船能够运输极重的白银得益于其坚固性和紧密性，这个特征将它与以前的贸易区分开来。在此之前，运输重物给陆上和沿海贸易造成巨大成本，并且，商业活动通常使用轻质物品进行结算，如著名的丝绸之路上的丝绸、中国的纸币、欧洲的汇票、太平洋和印度洋的科里贝壳。² 这些货币形式的优点在于运输便利。只有一种重金属，即黄金，由于其价值与重量息息相关，值得人们为之长途运输。但由于黄金的高价值，其用途仅限于大宗交易。美洲大陆丰富的白银蕴藏量带来了一笔当时人们尚未知道的巨大财富，这笔财富可以由帆船运给马尼拉的中国商人，他们已经做好准备不惜代价得到它。在此背景之下，我们直达问题核心，即全球化是否就是通过远距离资金和商品的交换而实现的市场一体化。³

用白银交换中国手工制品在西班牙人看来是一项有利可图的贸易，因为白银在中国很值钱，而手工制品很便宜。十八世纪经济学家

¹ 关于这个问题请参阅奥罗克和威廉姆森：《哥伦布之后，关于欧洲海外贸易爆炸的解释，1500-1800》（Kevin O'Rourke & Jeffrey G. Williamson: "After Columbus. Explaining Europe's Overseas Trade Boom, 1500-1800"），《经济史杂志》（*The Journal of Economic History*）2002 年第 62 卷第 2 期，第 417-456 页；弗林和吉拉尔德兹：《16 世纪中国与全球化的诞生》（Dennis O. Flynn & Arturo Giráldez: *China and the Birth of Globalization in the 16th Century*），阿什盖特出版社，2010。

² 请参阅杨斌：《关于科里贝壳的最新研究》（Yang Bin, "The Rise and Fall of Cowrie Shells: The Asian Story"），世界历史杂志（*Journal of World History*）2011 年第 22 卷，第一部分。

³ 迈克尔·波尔多、艾伦·泰勒、杰弗里·G·威廉姆森编辑：《历史视角下的全球化》（Michael Bordo, Alan Taylor & Jeffrey G. Williamson: *Globalization in Historical Perspective*），芝加哥大学出版社，2003，第 1-10 页。

亚当·斯密用理论解释了其中的经济关系，他认为相比欧洲和美洲的谷物国家，亚洲的水稻国家单位面积养活的人口更多，这就导致中国人口密度大，劳动力廉价。中国的劳动力和手工制品均比欧洲便宜，而手工制品价格取决于劳动力，因此，中国制造的商品比欧洲价格更低。⁴ 虽然，亚当·斯密错误地认为中国处于经济停滞时期，但这组价格关系构成了竞争优势理论的基础，日后将成为国际贸易和全球化理论支柱之一。

同时还需指出一个必不可少的因素：鉴于航行成本高、菲律宾的中国商人白银需求大，当时必须有足够高的技术水平，运输足够多的白银至太平洋彼岸。因此，大帆船的成功还得益于船只条件。菲律宾群岛优质的自然资源和甲米地造船厂汇聚的造船技术成就了这座海上堡垒。造船过程融合了来自西班牙的工程技术、岛上丰富的自然资源（木材、棉花和麻绳）以及当地人和居住在繁荣的帕里安（Parián）内的中国传统手工艺人祖传下来的对大自然的了解和认识。正好，在第二场演讲中，西亚尔西塔（Zialcita）教授谈到了帆船对菲律宾民族身份形成的重要性。当时在菲律宾群岛大大小小的 7000 个岛屿上分布了近 200 种语言，大帆船赋予了这些分散游荡的民族一个极度混血的文化，让他们成为一个相互联系的统一体。原来的居民主要为南岛族人和尼格利陀人，大帆船在此基础上引进了两种文化：中国文化和西班牙文化，且没有产生一种文化压倒其他文化的结果，这也是让我们肯定大帆船具有全球性特征的另一个原因。

如果只考虑全球性这一概念的现代意义，马尼拉很可能是人类历史上第一个全球化城市，即一座以混血文化为主导的城市。西亚尔西塔教授给我们列举了大量例子：使用西班牙语名字的中国商人的祖辈，融合了亚洲和欧洲潮流的法衣，包含了中国和美洲食物的当地饮

⁴ 亚当·斯密：《国富论》（Adam Smith: *La riqueza de las naciones*），马德里联合出版社，2005，第一部，第 11 章：关于土地的经济效益。

食，守护教堂大门的中国石狮等。因此，1600 年的马尼拉比 1770 年的纽约人口还多。⁵

马尼拉大帆船带来的人口融合现象不仅在菲律宾存在，在混血人种比例本就高的美洲，随着亚洲水手的到来，混血现象更复杂。由于旅途危险，有些时候帆船单程航行结束后就中断了，这在某种程度上稳定了人口和文化的融合。这个特征让大帆船成为世界或全球历史研究的一个示范性主题。⁶ 马尼拉大帆船不仅造就了太平洋两岸的混血文化，而且沟通了近代世界的两个主要经济体：伊比利亚帝国（葡萄牙和西班牙）和明朝统治下的中国。

韩琦教授在第三场讲座中讲述了中国（郑和船队）和伊比利亚半岛（达伽马、哥伦布和乌尔达内塔船队）探险队开辟的重要航路。这些具有革命意义的探险队不仅开启了地理新发现，还开创了新的商业渠道。但是，这些商业通道有一个共同点，各国政府均颁布法令限制和禁止其通航，以达到垄断和控制商品流动的目的。明朝政府的朝贡性贸易及其禁止臣民私自与海外进行贸易很好地说明了当时对自由贸易的限制。在全球化起源时期，这种限制措施非常普遍，伊比利亚帝国同样以不同形式禁止自由海外贸易。然而，这些禁止措施通常在千里之外颁布，距离商业活跃地甚远，因此产生了“服从但不执行”的西班牙殖民地特色。在商业高潮时期，走私和海盗行径异常活跃。从广泛意义上讲，按照历史记录，海盗行径在亚洲、美洲和欧洲均十分普遍，不禁让人坚信这也是全球化起源之一。在这方面还有待继续研究，寻找海盗行径的定义和界定，以解释和说明这一超越地域特性、在十六世纪末风靡全球的现象。

⁵ 彭慕兰和托皮克：《贸易创造的世界，社会、文化与世界经济，1400 年至今》（Kenneth Pomeranz & Steven Topik: *The World that Trade Created. Society, Culture and the World Economy, 1400 to the Present*），纽约 M. E. 夏普出版公司，2006，第 10 页。

⁶ 请参考《全球历史期刊》（*The Journal of Global History*）和《世界历史期刊》（*The Journal of World History*）上刊登的历史学科的研究。

尽管各项政策限制海外贸易，马尼拉大帆船进口的大量美洲产品慢慢融入了中国文化和中国经济，韩琦教授的讲座中展示了其销量和重要性。与此同时，海外对中国制品的需求刺激了中国经济和手工业的发展。根据斯密经济学理论，这一巨大需求造成了手工业的专业分工：景德镇的瓷器、苏州和广州的丝绸、江南地区的棉纺织品等，推动了明朝经济发展。⁷ 这一经济增长得益于白银不断发展成为中国经济的通用支付方式。这是一个向货币经济发展的根本性转变，它能在中国发生，离不开马尼拉大帆船和伊比利亚半岛避开朝贡惯例与明朝沿海省市通商。除了白银（由于海盗和走私猖獗，很难计算其总数），大帆船也促进了全球经济货币化。诚如韩教授所言，这一点在最初产生了积极影响，但随后也带来了消极影响。在讲座讨论环节中，我们分析了十七世纪西班牙和中国的通货膨胀和经济危机，证实了第二点。⁸

最后一场讲座中卡门·于斯特（Carmen Yuste）教授从新西班牙总督领地的角度分析了马尼拉大帆船。在印第安人急剧减少的背景下，大帆船贸易开始建立。西班牙移民必须更多参与当地经济以维持生计，如与马尼拉通商，他们可以购得比欧洲更便宜的生活用品。另一方面，美洲大陆劳动力短缺，采矿业占据重要地位，导致当地不能出现能与亚洲制造业竞争的手工业。此外，通过马尼拉大帆船与亚洲通商，许多奢侈品来到美洲大陆，满足当地精英阶层的消费需求。

通过观察马尼拉大帆船给菲律宾和墨西哥精英阶层的消费习惯带来的改变，可以将饮食、服饰、家装风格方面的剧烈变化与工业革命理论联系起来。大致上，该理论认为在英国工业革命（商品供应方

⁷ 吴承明和徐涤新：《中国资本主义，1522–1840》（Wu Chengming & Xu Dixin: *Chinese Capitalism, 1522–1840*），纽约圣马丁出版社，2000。

⁸ 艾特威尔：《国际贵金属流动与中国经济，1530–1650》（William S. Atwell: “International Bullion Flows and the Chinese Economy, 1530–1650”），《过去与现在》（*Past and Present*）1982年总第95卷，第68–90页。

式的革命)之前,已经存在一个需求革命,即消费革命。⁹ 十八世纪欧洲对印度和中国的印花棉纺织品消费大增,这一因素促使英国人发明了纺纱机以和亚洲进口产品竞争。这个理论解释了十八世纪欧洲经济变革,是否可以将之运用于十六世纪末的大帆船贸易?通过分析菲律宾和美洲的纺织品和丝绸消费进程,这一假设似乎正确,我们可以进一步肯定马尼拉大帆船的全球性特征。

上述思考试图将马尼拉大帆船与全球化起源联系起来,在结束本次活动的圆桌会议上得到了充分讨论。首先,较之其他地理大发现时期的航线,关于马尼拉大帆船的研究明显不足。第一本专门研究大帆船的书还停留在三十年代舒尔茨(Schurz)出版的那本经典之作,这说明急需更新和继续研究本议题。本次活动决不仅仅是为了唤起人们对马尼拉大帆船的记忆,显而易见,最近几年,尤其在年轻学者间重新燃起了对大帆船的研究兴趣。¹⁰ 通过四位研究经验丰富的专家之眼,我们拉近了中国、菲律宾、西班牙和墨西哥关于这些方面的学术研究。因此,本次活动也为研究大帆船稍尽了绵薄之力。

另一方面,本次活动还试图让中国民众认识和了解大帆船。明清时期的书籍为研究提供了许多历史参考,如将之与西语国家的有关文件记录联系起来,未来很可能发现更多关于大帆船的信息。尤其,通过当地学报、朝代历史和其他用中文撰写的一手资料,我们可以研究白银和商品进出情况,以及江苏、浙江、福建和广东地区工业发展的演变。因此,在中国传播马尼拉大帆船历史、促进西语国家和中国大学之间的学术交流是我们为推进大帆船研究、准确得出大帆船贸易量而迈出的第一步。例如白银,它对世界经济意义重大,但要准确得出

⁹ 该理论最先由日本人口统计学家 Akira Hayami 提出,但由 Jan de Vries 发展和系统化。请参阅德弗里斯:《工业革命与勤奋的革命》(Jan de Vries: "The industrial Revolution and the Industrious revolution") 《世界历史杂志》(*The Journal of Economic History*) 1994年第54卷第2期,第249-270页。

¹⁰ 请参考塞维利亚组织的专业大会:“马尼拉大帆船(1565-1815):航海、贸易、文化交流”。

其在大帆船贸易中的交易量却十分困难。因此，十分有必要继续进行研究。

第三，大部分世界经济史出版物在谈到马尼拉大帆船贸易时，通常武断地将之视为缺乏连续性的偶然事件，而用重墨介绍大西洋海上贸易和日后英国和荷兰贸易公司的发展。我们应该参考不同的历史记录，重新审视和评价马尼拉大帆船海上贸易，确定其对世界产生的影响和深远意义。虽然近年来已有一些研究对比了太平洋和大西洋的海上贸易，突出了前者的重要性，但是，为数甚少。十六世纪末马尼拉城的中心性、世界性和全球性仍鲜为人知，但却值得关注和研究。因此，通过各个国家的齐心合作，我们能够继续揭示更多马尼拉大帆船的秘密，更加准确地确定其在全球化起源中扮演的角色和历史重要性。

BIBLIOGRAFÍA / 书目

CAPÍTULO I. «EL GALEÓN DE MANILA», A CARGO DE DOLORS FOLCH

第一章. 《马尼拉大帆船》多洛斯·弗尔克

- Bernal, Rafael (1966). «The Chinese Colony in Manila, 1570-1770». En Felix (1966), pp. 40-66.
- Boxer, C.R. (1963). *The Great Ship from Amacan. Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Centro de Estudios Históricos Ultramarinos, Lisboa.
- Bjork, Katharine (1998). «The Link That Kept the Philippines Spanish: Mexican Merchant Interests and the Manila Trade, 1571-1815», *Journal of World History*, vol. 9, n.º 1, pp. 2550.
- Careri, Gemelli (1708). *Giro del Mondo*, vol. 5, libro tercero.
- Caruana, Sonsoles y Menéndez, Isabel (2005). «La porcelana china en el Galeón San Diego (1600): comercio y vida cotidiana», en *Piezas del mes. Museo naval de Madrid, 2003-2005*, pp. 156-175.
- Chaunu, Pierre (1951). «Le Galion de Manille: grandeur et décadence d'une route de la soie», en *Annales*, vol. 4, pp. 447-462.
- D'Intino, Raffaella (1989). *Enformação das cousas da China. Textos do século XVI*. Viseu, Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- Felix, Alfonso, Jr. (ed.) (1966). *The Chinese in the Philippines*, Solidaridad Publishing House, Manila.
- Flynn, Dennis O. y Giráldez, Arturo (1995). «Born with a “Silver Spoon”: the Origin of the World Trade in 1571». *Journal of World History*, 6 (2), pp. 201-221.
- Galvin, John (1964). *Supplies from Manila for the California Missions, 1781-1783*, Philippine Studies, vol. 12, n.º 3, pp. 494-510.
- Gil, Juan (2011). *La India y el Lejano Oriente en la Sevilla del Siglo de Oro*, Biblioteca de temas sevillanos, Sevilla.
- Gil, Juan (2011). *Los chinos en Manila, siglos XVI y XVII*, Centro científico e cultural

- de Macau, Lisboa.
- Gomez Borah, Eloisa (1995). «Philipinos in Unamuno's California expedition of 1587», *Amerasia Journal*, vol. 21, n.º 3, pp. 175-183.
- Guerrero, Milagros (1966). «The Chinese in the Philippines», en Felix, Alfonso, Jr. (ed.) (1966). *The Chinese in the Philippines*, Solidaridad Publishing House, Manila, pp. 15-39.
- Humboldt, Alexander von (1811). *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Editorial Porrúa, México D. F., 1966.
- Jara, Álvaro (1979). «La conexiones e intercambios americanos con el Oriente bajo el marco imperial español, en Orrego Vicuña, Francisco (ed.), *La Comunidad del Pacífico en perspectiva*, Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, pp. 35-67.
- Legazpi (1572), *Carta de Legazpi al virrey*, 11 de agosto de 1572, AGI, 1-1, 2-24, n.º 1R.23, publicado en *Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del país*, año IV, cuaderno 2, 1948, pp. 195-202; y en Sanz (1958), pp. 151-52.
- Maldonado (1572). *Carta a Su Majestad*. AGI, Patronato 1-1-2/24, n.º 1, R.14.
- Mendieta, F. G. (1596). *Historia eclesiástica indiana*, Biblioteca Porrúa, México D. F., 1993 (facsimil de la edición de 1870), libro V, parte I, cap. VIII, p. 587.
- Morga, Dr. Antonio de (1609). *Sucesos de las Islas Filipinas*, ed. mod. Retana, W. E., (1910), Librería General de Victoriano Suárez, Madrid.
- Obregón, Gonzalo (1964). «Influencia y contrainfluencia del arte oriental en Nueva España», Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, vol. 14, n.º 2, pp. 292-302.
- Rodríguez, Isacio (1978). *Historia de la Provincia agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*, vol. XIII y XIV, Arnoldus Press, Manila.
- San Agustín, Fray Gaspar de (1698). *Conquistas de las islas Filipinas*, Imprenta de Manuel Ruiz de Murga, Madrid [reed. a cargo de Manuel Merino, CSIC, Madrid 1975].
- Sanz, C. (1958). *Primitivas relaciones de España con Asia y Oceanía*, Librería General de Victoriano Suárez, Madrid,
- Schurz, William (1939). *El Galeón de Manila* [ed. esp.: Madrid, ICI, 1992].
- Slack, Edward R., Jr. (2009). «Signifying New Spain: Cathay's influence on colonial

- Mexico via the Nao de China», *Journal of Chinese Overseas* 5, pp. 5-27.
- Riquel, Hernando (1574). *Colección de documentos y manuscritos del Archivo Naval*, ed. de Fernández de Navarrete, Krans-Thompson, Nendeln, 1971, vol. II, fol.247, doc. 7°.
- Tan, R. (2007). *Zhangzhou Ware Found in the Philippines: "Swatow" Export Ceramics from Fujian 16th-17th century*, Yuchengco Museum, Manila.
- Velasco, Juan López de (1574). *Geografía y descripción universal de las Indias* [reed. 1880, 1971, Atlas (BAE), Madrid].
- Villiers, John (1980). *Silk and Silver: Macau, Manila and Trade in the China Seas in the Sixteenth Century*, Hong Kong Branch of the Royal Asiatic Society, Hong Kong.
- Yuste, Carmen (2007). *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, UNAM, México D. F.

CAPÍTULO II. «EL GALEÓN EN MANILA: CUNA DE UNA CULTURA», A CARGO DE FERNANDO ZIALCITA

第二章. 《马尼拉大帆船：一个文明的摇篮》费尔南多·西亚尔西塔

- Alcina, Francisco Ignacio (1668). *The Muñoz text of Alcina's history of the Bisayan Islands*, libros 1-4, transliteración de Víctor Baltazar sobre un microfilm del texto español, traducción preliminar de Paul S. Leitz, University of Chicago, Chicago.
- Bazaco, Evergisto (1933). *Historia documentada del Real Colegio de San Juan de Letran*, Imprenta de la Universidad de Santo Tomás, Manila.
- Basave Benítez, Agustín (1992). *México mestizo: análisis del nacionalismo mexicano en torno a la mestizofilia de Andrés Molina Enriquez*, Fondo de Cultura Económica, México D. F.
- Bellwood, Peter (1985). *Prehistory of the Indo-Malaysian archipelago*, Academic Press, Sydney.
- Bautista, Felix B. (1987). *Cardinal Sin and the Miracle of Asia*, Vera-Reyes, Manila.

- Código Boxer [1590] (1960). «The Manners, Customs and Beliefs of the Philippine Inhabitants of Long Ago, Being Chapters of “A Late 16th Century Manila Manuscript”», transcrito, traducido y anotado por Carlos Quirino y Mauro Garcia. En *The Philippine Journal of Science* 87, n.º 4, pp. 325-453.
- Chirino, Pedro, S. J. [1604] (1969). *Relación de las Islas Filipinas / The Philippines in 1600*, texto original, traducción de Ramón Echevarría, Historical Conservation Society, Manila.
- Documento 31: «Relación circunstanciada del subceso del viage y jornada que hizo el Mase de Campo Martin de Goyti ald descubrimiento y conconquista de la Ysla de Luzón, desde 8 de mayo de 1570 que salió del río de Panae con un junco de 50 toneladas, una fragata y 15 paraos esquifados con naturales de la ysla de Zubu y dicha de Panae». En Patricio Hidalgo Nuchera (ed.) (1995). *Los primeros de Filipinas: Crónicas de la conquista del archipiélago de San Lózaró*, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, Madrid.
- Documento 35: «Relación anónima del descubrimiento y conquista de las islas de Luzón y Mindoro y de las cosas más señaladas que en ellas sucedieron», Manila, 20 de abril de 1572. En Patricio Hidalgo Nuchera (ed.) (1995). *Los primeros de Filipinas: Crónicas de la conquista del archipiélago de San Lózaró*, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, Madrid.
- Ethnologue; Languages of the World (sin fecha). «Philippines». www.ethnologue.com.
Leído el 29 de marzo de 2013.
- Gonzalbo Aizpuru, Pilar (2001). *Convivencia, segregación y promiscuidad en la capital de la Nueva España. Actas del Tercer Congreso Internacional Mediadores Culturales. Ciudades mestizas: Intercambios y continuidades en la expansión occidental, entre los siglos XVI y XIX*, Centro de Estudios de Historia de México, México, D. F., pp. 123-38.
- Gullas, Cecile K. (1987). *Corazon Aquino, the Miracle of a President: A Biography*, Cultural House, Nueva York.
- Irving, David M. (2010). *Colonial Counterpoint: Music in Early Colonial Manila*, Oxford University Press, Oxford.
- Joaquín, Nick (1990). *Manila, My Manila (A History for the Young)*, City of Manila, Manila.

- Knapp, Ronald (2010). *Chinese Houses of Southeast Asia*, fotografías de Chester Ongy prefacio de Wang Gungwu, Tuttle Publishing, Singapore.
- Le Gentil de la Galaisière, Guillaume Joseph Hyacinthe Jean-Baptiste [1779-1781] (1964). *A voyage to the Indian Seas*, introducción de William Alain Burke Mialhe, traducción de Frederick C. Fischer, Filipiniana Book Guild, Manila.
- Loarca, Miguel de [1582] (1973). «Relación de las Yslas Filipinas». En *The Philippine Islands, 1493-1898*, ed. de Emma Helen Blair y James Alexander Robertson, 5, pp. 34-187, A. H. Clark, Cleveland, pp. 1903-1909.
- Morga, Antonio [1609] (1910). *Sucesos de las Islas Filipinas*, ed. de Wenceslao E. Retana, Librería General de Victoriano Suárez, Madrid.
- Mozo, Antonio (1763). *Noticia histórico-natural de los gloriosos triumphos y felices adelantamientos conseguidos en el presente siglo por los religiosos del orden de N.P.S. Agustín en las misiones que tienen a su cargo en las islas Philipinas, y en el grande imperio de la China*, Andrés Ortega, Madrid.
- Murillo Velarde, Pedro (1749). *Historia de la provincia de Philipinas de la Compañía de Jesus, segunda parte que comprende los progresos de esta provincia desde el año de 1616 hasta el de 1716*, Imprenta de la Compañía de Jesús, Manila.
- Newson, Linda (2009). *Conquest and Pestilence in the Early Spanish Philippines*, University of Hawaii Press, Honolulu.
- Padre Tallandier (2006). «De paso por México hacia la India». En *Cartas edificantes y curiosas de algunos misioneros jesuitas del siglo XVIII, travesías, itinerarios, testimonios*, selección e introducción de Guillermo Zermeño, Universidad Iberoamericana. México D. F., pp. 75-108.
- Papal encyclicals online, «Sublimus Dei», <http://www.papalencyclicals.net/Paul03/p3subli.htm>, leído el 30 de noviembre de 2008.
- Plasencia, Juan de [1589] (1910). Incorrectamente fechada como 1598. Sin título. En los apuntes de Wenceslao E. Retana (ed.), *Sucesos de las Islas Filipinas*, Librería General de Victoriano Suárez, Madrid, pp. 471-75.
- Postma, Antoon (1992). «The Laguna copper-plate inscription: Text and commentary», *Philippine Studies* 40, n.º 2, pp.183-203.
- Reed, Robert R. (1967). *Hispanic Urbanism in the Philippines: A Study of the Impact*

- of Church and State*, University of Manila, Manila.
- Reed, Robert R. (1971). *Origins of the Philippine City: A Comparative Inquiry Concerning Indigenous Southeast Asian Settlements and Spanish Colonial Urbanism*, University of California Press, Berkeley.
- Reed, Robert R. (1978). *Colonial Manila: The Context of Hispanic Urbanism and Process of Morphogenesis*, University of California Press, Berkeley.
- Sánchez y García, Juan (1928). *Sinopsis histórica documentada de la Universidad de Santo Tomás de Manila desde sus orígenes hasta nuestros días*, Tipografía de la Universidad de Santo Tomás, Manila.
- Scott, William Henry (1994). *Barangay: Sixteenth-Century Philippine Culture and Society*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- Sta. María, Felice Prudente (2006). «Chinese Spaghetti», en *The Governor General's Kitchen: Philippine Culinary Vignettes and Period Recipes 1521-1935*, Anvil, Pasig City, pp. 141-154.
- Toynbee, Arnold (1948-1961). *A Study of History*, vol.1, Oxford University Press, Oxford.
- Trota-José, Regalado (2007). «La veneranda imagen de Nuestra Señora del Rosario de la Naval», en Lito Zulueta (ed.), *The Saga of La Naval: Triumph of a People's Faith*, Dominican Province of the Philippines, Quezon City, pp. 45-72.
- Retana, Wenceslao. E. (1921). *Índice de personas nobles que han estado en Filipinas desde 1521 hasta 1898*, Librería General de Victoriano Suárez, Madrid.
- Wickberg, Edgar (2000). *The Chinese in Philippine Life 1850-1898*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- Zialcita, Fernando N. y Manuel, Tinio Jr. (1980). *Philippine Ancestral Houses (1810-1930)*, City Metro Manila: GCF Books, Quezon City.
- Zuñiga, Joaquín Martínez de [1803] 1892. *Estadismo de las Islas Filipinas o mis viajes por este país*, publicado y anotado por W. Retana, Imprenta de la Viuda de M. Minuesa de los Ríos, Madrid.

CAPÍTULO III. «LA INFLUENCIA DEL GALEÓN DE MANILA SOBRE LA DINASTÍA MING», A CARGO DE HAN QI

第三章.《马尼拉大帆船贸易对明王朝的影响》韩琦

- Atwell, William S. (1982). «International bullion flows and the Chinese economy, circa 1530-1650», *Past and Present*, vol. 95.
- Atwell, William S. (1988). «La circulación internacional de la plata y la economía china», en *Investigación dinámica sobre la historia de China*, n.º 9.
- Barracrough, Geoffrey (1983). *Breve historia mundial*, versión china, SDX Joint Publishing Company.
- Beidian, Lin y Ting, Liu (1994). «Las especias americanas y la gastronomía china», en *Quinientos años hacia el mundo*, ed. de Hang Banghe, Peking University Press (林被甸、刘婷：《美洲农作物与中国的饮食文化》，载黄邦和等主编：《通向现代世界的 500 年》，北京大学出版社 1994 年版).
- Boxer, C.R. (1970). «Plata es sangre: Sidelights on the drain of Spanish-American silver in the Far East, 1550-1700», *Philippine Studies*, vol. XVIII, n.º III.
- Boxer, C. R. (1958). «The Manila Galleon: 1565-1815», en *History Today*, n.º 8.
- Blair, E. H., y Robertson, J. A., *The Philippine Islands, 1493-1898*, ed. de Cleveland (1903-1907).
- Bingdi, He (1979). «La introducción y la transmisión de las especias americanas en China», en *Agricultura mundial*, n.º 6 (何柄棣：《美洲作物的引进、传播及其对中国粮食的影响》，载《世界农业》1979 年第 6 期).
- Chengming, Wu (2001). *La modernización de China: mercado y sociedad*, SDX Joint Publishing Company (吴承明：《中国的现代化：市场与社会》，三联书店 2001 年版).
- Chengming, Wu (1985). «Investigación sobre el mercado interior y el capital de los comerciantes durante la dinastía Ming, en *El capitalismo chino y el mercado interior*, Social Sciences Academic Press (吴承明：《中国资本主义与国内市场》，中国社会科学出版社 1985 年版).
- Ding, Sha, et al. (1986). *Breve historia de la relación entre China y América Latina*, Henan People's Publishing Company (沙丁等：《中国和拉丁美洲关系简史》，河南人民出版社 1986 年版).
- Donne (2003). *Desde Matteo Ricci hasta Johann Adam Schall von Bell*, Shanghai Guji Publishing House.
- Dubs, H. H., y Smith, R. S. (1942). «The Chinese in Mexico City in 1635», en *The Far*

- Eastern Quarterly*, vol. 1.
- Fangchuan, He. *El Pacífico emergente*, Peking University Press, 1991 (何芳川：《崛起的太平洋》，北京大学出版社，1991 年版).
- Fangchuan, He (2008). *Historia del intercambio cultural entre China y el exterior*, International Culture Publishing Company (何芳川主编：《中外文化交流史》，国际文化出版公司 2008 年版).
- Fangzhong, Liang (1989). *Historia de la economía de Liang Fangzhong*, Zhonghua Book Company, 1989 (梁方仲的《梁方仲经济史论文集》，中华书局 1989 年版).
- Flynn, Dennis O., y Giráldez, Arturo (1994). *China and the Manila Galleons; In Japanese Industrialization and the Asian Economy*, ed. de A. J.H. Latham y Heita Kawakatsu, Londres.
- Flynn, Dennis O. y Giráldez, Arturo (2004). «Path Dependence, Time Lags and the Birth of Globalisation: A Critique of O'Rourke and Williamson», en *European Review of Economic History*.
- Frank, Andre Gunder (1998) *Reorient, Global Economy in the Asian Age*, University of California.
- Frank, Andre Gunder (2000). *El capital de la plata: énfasis de Oriente en la globalización económica*, Central Compilation & Translation Press (弗兰克 2000 《白银资本——重视经济全球化中的东方》刘北成译，中央编译出版社 2000 年版).
- Guanglin, Liu (2011). «Investigación sobre la moneda Ming, cálculo preliminar sobre el volumen y la estructura de la economía monetaria de los Ming», en *Investigación sobre historia de la economía china*, n.º 1. (刘光临：《明代通货问题研究——对明货币经济规模和结构的初步估计》，《中国经济史研究》2011 年第 1 期).
- Guozhen, Xie (1980). *Colección de los documentos sobre la historia de la economía de la dinastía Ming (I)*, Fujian People's Publishing House [谢国桢：《明代社会经济史料选编》(上)，福建人民出版社 1980 年版].
- Hamashita, Takeshi (2009). *China, East Asia and the Global Economy: Regional and Historical Perspectives*, Social Sciences Academic Press.
- Hansheng, Quan (1972). *Historia de la economía china*, The Chinese University Press

- (全汉升《中国经济史论丛》，香港中文大学新亚书院、新亚研究所，1972年版).
- Hansheng, Quan. *Historia de la economía de la China moderna*, Zhonghua Book Company (全汉升《中国近代经济史论丛》，中华书局 2011 年版).
- Haozi, Chen (1979). *Espejo de flor*, ed. de Yi Qinheng, China Agriculture Press. [(清)陈淏子《花镜》，伊钦恒校注，北京农业出版社 1979 年修订本].
- Hirumu, Momose (1935). *Mindai no ginsan to gaikoku gin ni tsuite*. Seiky gakus 19.
- Jiang, Qian (1986). «El desarrollo del comercio entre China y Luzón, y el cálculo del volumen», en *Investigación sobre la historia socioeconómica de China*, n.º 3 (钱江：《1570—1760 年中国和吕宋贸易的发展及贸易额的估算》，载《中国社会经济史研究》1986 年第 3 期).
- Jian, Zhang (2005). Análisis de la carga de las naves de la expedición de Zheng He a través de los vestigios arqueológicos, *Arqueología China*, n.º 4, 2005.
- Jiewei, Wu (2012). *El comercio de Galeón y el intercambio cultural en el Pacífico*, Kunlun Publishing Company (吴杰伟：《大帆船贸易与跨太平洋文化交流》，昆仑出版社，2012 年版).
- Kai, Zhang (2003). *Historia de las relaciones sino-españolas*, Daxiang Publishing House.
- Kai, Zhang (1983). «Breve historia sobre los chinos en América durante los reinados Ming y Qing», en *Revista sobre América Latina*, n.º 6 (张凯《明清时代美洲华人述略》，《拉丁美洲丛刊》，1983 年第 6 期).
- Lai'en, Ni, y Weizhong, Xia (1990). «La plata extranjera y la caída de los Ming: revisión del papel de la plata extranjera a finales de la dinastía Ming», en *Investigación sobre la historia de la sociedad y la economía chinas*, n.º 3 (倪来恩、夏维中：《外国白银与明帝国的崩溃——关于明末外国白银的输入及其作用的重新检讨》《中国社会经济史研究》，1990 年第 3 期).
- Liefu, Chen (1979). *Los chinos en el Sureste Asiático*, Zhengzhong Book Company (陈烈甫：《东南亚的华侨华人与华裔》，正中书局 1979 年版).
- Longsheng, Li (2005). «Cálculo de la reserva de plata durante la dinastía Ming», en *La moneda china*, n.º 1 (李隆生：《明末白银存量估计》《中国钱币》2005 年第 1 期).
- Mendoza (1998). *Historia del Imperio chino*, Zhonghua Book Company.

- Ming, Wan (2005). *El cambio social a finales de los Ming: Cuestión e investigación*, Commercial Press (万明主编的《晚明社会变迁：问题与研究》，商务印书馆 2005 年版).
- Ming, Wan (2004). «La monetización de la plata y el florecimiento y la caída de la dinastía Ming», en *Investigación sobre la historia de los Ming*, n.º 6 [万明：《明代白银货币化与明朝兴衰》，《明史研究论丛》（第六集），2004 年].
- Nan, Zhang (2009). *La entrada de productos originarios de América y su influencia sobre la sociedad china*, tesis doctoral [郑南：《美洲原产作物的传入及其对中国社会影响问题的研究》（博士论文），2009 年].
- Nan, Zheng (2011). «La influencia de la introducción del maíz, el boniato y la patata», en *Actas de las ponencias expuestas en el seminario sobre la gastronomía asiática de Hangzhou 2011* [郑南：《从玉米、番薯、马铃薯的传入看外来农作物传入对中国的影响》，载《2011 年杭州亚洲食学论坛会议论文集》（见中国知网）].
- Pomeranz, Kenneth *The Great Divergence* versión china, Jiangsu People's Publishing House, 2003.
- Renru, Huang (2001). *Taxation and Governmental Finance in Sixteenth-Century Ming China*, SDX Joint Publishing Company.
- Renyu, Huang (2001). *Las finanzas y el tributo de la China Ming durante el siglo XVI*, SDX Joint Publishing Company, 2001 (黄仁宇的《十六世纪明代中国之财政与税收》，三联书店 2001 年版).
- Schurz, William L. (1959). *The Manila Galleon*, Dutton, Nueva York.
- Taimin, Chen (1961). *La relación chino-filipina y los chinos en Filipinas*, vol. 1, Yitong Publishing Company (陈台民：《中菲关系与菲律宾华侨》第一册，以同出版社印行 1961 年版).
- Weixiao, Cui (2006). *La evangelización de los franciscanos en China durante los reinados Ming y Qing*, Zhonghua Book Company (崔维孝：《明清之际西班牙方济各会在华传教研究》，中华书局 2006 年版).
- Wenlong, Liu (1994). «El comercio del Galeón de Manila: la ruta transpacífica de la seda», en el *Periódico de la Universidad de Fudan*, n.º 5 (刘文龙：《马尼拉帆船贸易——太平洋丝绸之路》，《复旦学报》，1994 年第 5 期).
- Xiaowang, Xu (2012). «La ocupación española en Jilong y Danshui a finales de la

dinastía Ming y el comercio con China», en *Revista del análisis sobre Taiwan*, n.º 2 (徐晓望:《明末西班牙人占据台湾鸡笼、淡水时期与大陆的贸易》,《台湾研究集刊》,2012年第2期).

Xinwei, Peng (1988). *Historia de la moneda china*, Shanghai People's Publishing House (彭信威的《中国货币史》,上海人民出版社1988年版).

Zhaozu, Rong (1981). *Colección de He Xinyin*, Zhonghua Book Company (容肇祖:《何心隐集》,中华书局1981年版).

CAPÍTULO IV. «NUEVA ESPAÑA, EL CABO AMERICANO DEL GALEÓN DE MANILA», A CARGO DE CARMEN YUSTE

第四章.《新西班牙:马尼拉大帆船的美洲终端》卡门·尤斯特·洛佩兹

Alonso Álvarez, Luis (2009). *El costo del Imperio asiático. La formación colonial de las Islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, Instituto Mora y Universidad de La Coruña, México D. F.

Álvarez de Abreu, Antonio (1977). *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, introducción, notas y arreglo del texto de Carmen Yuste, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México D. F.

Barandica, Luis Abraham (2001). *En busca de la ruta occidental hacia el Oriente: la expedición de Álvaro de Saavedra Cerón*, tesis de Licenciado en Historia, UNAM, México D. F.

Barandica, Luis Abraham (2004). *De la Nueva España hacia las Islas del Poniente: la organización y viaje de los participantes en la expedición marítima al mando de Ruy López Villalobos, 1542-1549*, tesis de Maestro en Historia, UNAM, México D. F.

Bargalló, Modesto (1955). *La minería y la metalurgia en la América española durante la época colonial*, Fondo de Cultura Económica, México D. F.

Bakewell, Peter (1976). *Minería y sociedad en el México colonial: Zacatecas 1546-1700*, Fondo de Cultura Económica, México D. F. [edición en inglés: 1971].

Bakewell, Peter J. (1975). «Presentación» en Woodrow Borah, *El siglo de la depresión en Nueva España*, Secretaría de Educación Pública (SepSetentas, 221), México D. F., pp. 9-26.

Bauzon Leslie E. (1981). *Deficit Government. Mexico and the Philippine Situado 1606-1804*, Centre for East Asian Cultural Studies, Tokyo.

Borah, Woodrow (1975). *El siglo de la depresión en Nueva España*, Secretaría de Educación Pública (SepSetentas, 221), México D. F. [edición en inglés: 1951].

- Borah, Woodrow (1975). *Comercio y navegación entre México y Perú*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México D. F. [edición en inglés: 1954].
- Curiel, Gustavo (2005). «Ajuares domésticos. Los rituales de lo cotidiano», en Antonio Rubial García (coord.), *Historia de la vida cotidiana en México: La ciudad barroca*, Fondo de Cultura Económica, México D. F., pp. 81-108.
- Cook, Sherburne F. y Borah, Woodrow (1963). *The Aboriginal Population of Central Mexico on the Eve of the Spanish Conquest*, University of California Press, Berkeley [edición en inglés: 1960].
- Chaunu, Huguette y Pierre (1955-1959). *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, A. Colin, París, 8 vol.
- Chaunu, Pierre (1960). *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles). Introd. méthodique et indices d'activité*, SEVPEN, París [edición en español: 1974].
- Díaz del Castillo, Bernal (1939). *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, Editorial Pedro Robredo, México D. F., 2 vol., pp. 402-403.
- Elliott, John H. (1972). *El Viejo Mundo y el Nuevo, 1492-1650*, Alianza Editorial, Madrid [edición en inglés: 1972].
- Elliott, John H. (1972). *La España Imperial 1469-1716*, Editorial Vicens Vives, Barcelona [edición en inglés: 1966].
- Fernández de Oviedo, Gonzalo (1851-1855). *Historia general y natural de las Indias*, Real Academia de la Historia, Madrid.
- Fradera, Josep (1999). *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, CSIC, Madrid.
- Fonseca, Fabián de y Urrutia, Carlos de (1845). *Historia general de la Real Hacienda*, Imprenta de Vicente García Torres, México D. F.
- García-Baquero, Antonio (1992). *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida, Sevilla.
- Gemelli Careri, Giovanni Francesco (1976). *Viaje a la Nueva España*, UNAM, México D. F.
- Gerhard, Peter (1986). *Geografía histórica de la Nueva España 1519-1821*, UNAM, México D. F. [edición en inglés: 1993].
- Gibson, Charles (1967). *Los aztecas bajo el dominio español. 1519-1810*, Siglo

- XXI Editores, México D. F. [edición en inglés: 1964].
- Haring, Clarence H. (1979). *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, México D. F. [edición en inglés: 1939].
- Hidalgo Nuchera, Patricio (2001). *La Recta Administración. Primeros tiempos de la colonización hispana en Filipinas: la situación de la población nativa filipina*, Ediciones Polifemo, Madrid.
- Hidalgo Nuchera, Patricio (2009). «La figura de Andrés de Urdaneta en la historiografía indiana, conventual, documental y moderna», en Susana Truchuelo García (ed.), *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Ayuntamiento de Ordizia, Ordizia, p. 17-91.
- Hidalgo Nuchera, Patricio (2011). «La controversia Urdaneta versus Carrión sobre el destino final de la armada de Legazpi según Luis Felipe Muro Arias», *Archivo Agustiniiano: Revista de estudios históricos*, vol. XCV, n.º 213, Valladolid, enero-diciembre 2011, pp. 245-278.
- Hoberman, Louisa Schell (1977). «Merchants in the Seventeenth-Century: A Preliminary Portrait», *Hispanic American Historical Review*, vol. 57, n.º 3, pp. 479-503.
- Hoberman, Louisa Schell (1991). *Mexico's Merchant Elite 1590-1660: Silver, State, and Society*, Duke University Press, Durham.
- Humboldt, Alexander von (reimpr. 1966). *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Editorial Porrúa, México D. F.
- Israel, Jonathan I. «Mexico and the “General Crisis” of the Seventeenth-Century», *Past and Present*, n.º 63, pp. 33-57.
- Lorenzo Sanz, Eufemio (1979). *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, Valladolid.
- Lynch, John (1972). *España bajo los Austrias*, Ediciones Península, Barcelona [edición en inglés: 1964].
- Lockhart, James (1999). *Los nahuas después de la conquista. Historia social y cultural de los indios del México central del siglo XVI al XVIII*, Fondo de Cultura Económica, México D.F.

- López de Gómara, Francisco (1979). *Historia general de las Indias y vida de Hernán Cortés*, Ayacucho, Caracas.
- Luque Talaván, Miguel (2000). «Las instituciones de derecho público y derecho privado en la Gobernación y Capitanía General de las Islas Filipinas (siglos XVI-XIX)», en Leoncio Cabrero (coord.), *Historia general de Filipinas*, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, pp. 339-398.
- Martínez López-Cano, Pilar (2001). *La génesis del crédito colonial. Ciudad de México, siglo XVI*, UNAM, México D. F.
- Martínez López-Cano, Pilar (2006). «Los mercaderes de la Ciudad de México en el siglo XVI y el comercio con el exterior», *Revista Complutense de Historia de América*, 32, pp. 103-126.
- Martínez Shaw, Carlos y Marina Alfonso Mola (eds.) (2007). *La ruta española a China*, Morgan Stanley, Madrid.
- Miranda, José (1965). *La función económica del encomendero en los orígenes del régimen colonial*, UNAM, México D. F.
- Morga, Antonio de (1997). *Sucesos de las Islas Filipinas*, Ediciones Polifemo, Madrid.
- Muro, Luis (1975). *La expedición de Legazpi-Urdaneta a las Filipinas: organización, 1557-1564*, Secretaría de Educación Pública (SepSetentas, 179), México D. F.
- Ollé, Manel (2000). *La invención de China: percepciones y estrategias filipinas respecto a China durante el siglo XVI*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden.
- Ollé, Manel (2002). *La empresa de China: de la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Acanalado, Barcelona.
- Parry, John H. (1975). *Europa y la expansión del mundo*, Fondo de Cultura Económica, México D. F. [edición en inglés: 1949].
- Paso y Troncoso, Francisco del (1905). *Papeles de Nueva España, Segunda Serie, III, Suplemento*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.
- Pigafetta, Antonio (1985). “Primer viaje alrededor del mundo”, ed. de Leoncio Cabrero, *Historia 16*, Madrid.
- Powell, Philip W. (1977). *La guerra chichimeca (1550-1600)*, Fondo de Cultura Económica, México D. F. [edición en inglés: 1952].
- Simpson, Leslie Byrd (1970). *Los conquistadores y el indio americano*, Ediciones

- Península, Barcelona [edición en inglés: 1966].
- Spate, Oscar H. K. (1979). *The Spanish Lake: Let Observation with Extensive View, Survey Mankind from China to Peru*, Croom Helm, Londres [edición en español: 2006].
- TePaske, John, J. (1983). «New Silver, Castile, and the Philippines (1590-1800)», en Richards, John F. (ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, Duke University Press, Durham, pp. 425-445.
- TePaske, John J. y Klein, Herbert S. (1981). «The Seventeenth-Century Crisis in New Spain: Myth or Reality?», *Past and Present*, n.º 90, pp. 116-135.
- Varela, Consuelo (1983). *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las Islas del Poniente, 1542-1548*, Cisalpino-Golioardica, Milán.
- West, Robert C. (1949). *The Mining Community in Northern New Spain: The Parral Mining District*, University of California Press, Berkeley.
- Yuste López, Carmen (1984). *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D. F.
- Yuste López, Carmen (2007). *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, UNAM, México D. F.
- Yuste López, Carmen. «De la libre contratación a las restricciones de la *permission*. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610», en Martínez Shaw, Carlos y Bernebéu Albert, Salvador, *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.

EPÍLOGO, A CARGO DE CARLES BRASÓ BROGGI

结语·卡洛斯·布拉索·布罗吉

- Atwell, William S. (1982). «International Bullion Flows and the Chinese Economy, 1530-1650», *Past and Present*, n.º 95, mayo de 1982, pp. 68-90.
- Bordo, Michael, Taylor, Alan y Williamson, Jeffrey G. (eds.) (2003). *Globalization in historical perspective*, University of Chicago Press, Chicago.
- Flynn, Dennis O. y Giráldez, Arturo (2010). *China and the birth of globalization in the 16th Century*, Ashgate, Londres.

- O'Rourke, Kevin y Williamson, Jeffrey G. (2002). «After Columbus. Explaining Europe's Overseas Trade Boom, 1500-1800», *The Journal of Economic History*, n.º 62, 2, pp. 417-456.
- Pomeranz, Kenneth y Topik, Steven (2006). *The World that Trade Created. Society, Culture and the World Economy, 1400 to the Present*, M. E. Sharpe, Nueva York y Londres.
- Smith, Adam (1776). *La riqueza de las naciones*, edición española de 2005, Alianza Editorial, Madrid.
- Vries, Jan de (1994). «The Industrial Revolution and the Industrious Revolution», *The Journal of Economic History* 54 (2), pp. 249-270.
- Wu, Chengming y Xu, Dixin (eds.) (2000). *Chinese Capitalism, 1522-1840*, St Martin's Press, Londres.
- Yang, Bin (2011). «The Rise and Fall of Cowrie Shells: The Asian Story», *Journal of World History*, vol. 22, n.º 1.