

INTERCAMBIOS TRANSNACIONALES ENTRE MADRÁS Y MANILA: EL SISTEMA INDO-PACÍFICO ANGLOESPAÑOL DESDE SUS ORÍGENES HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVIII¹

Transnational exchanges between Madras and Manila: the Anglo-Spanish Indo-Pacific system from its inception to the middle of the XVIIIth century

Diego HERRERO GARCÍA 

Universidad de Valladolid
diego.herrero.garcia@uva.es

Fecha de recepción: 10/02/2022

Fecha de aceptación: 18/11/2022

RESUMEN: Hasta la fecha, la historiografía sobre los intercambios mercantiles articulados en torno a la Manila española durante la Edad Moderna ha dejado en buena medida de lado las conexiones con el subcontinente indio, señaladamente con la región litoral de Coromandel. A través del estudio simultáneo de fuentes documentales, iconográficas y relatos de viajes asociados tanto al mundo colonial filipino-español como al indobritánico, se aspira a dilucidar, con nuevos datos y bajo las perspectivas de la historia transnacional, la cuestión de los vínculos comerciales entre Filipinas

1. Querría expresar mi agradecimiento hacia los revisores anónimos por sus acertadas sugerencias, así como hacia la profesora Marta María Manchado López por haber revisado una versión temprana de este trabajo. También me siento en deuda con la profesora María Montserrat León Guerrero por haberme dado la oportunidad de presentar un adelanto del mismo en el *XXVII Congreso Internacional sobre Descubrimientos y Cartografía «De Valladolid al Pacífico»* (Valladolid, 2021).

y Coromandel en el siglo que media entre 1650 y 1750 en sus dimensiones material, histórico-cronológica y social. En base a los resultados obtenidos, el presente artículo plantea la existencia pretérita de un verdadero sistema indo-pacífico, articulado sobre la base del eje Madrás-Manila y en el marco de un sistema mundo policéntrico; al tiempo que apunta posibles futuras líneas de trabajo.

Palabras clave: Historia transnacional; Comercio; India, Filipinas; Coromandel.

ABSTRACT: Up to this date, the historiography around the mercantile networks developed from Spanish-controlled Manila during the Early Modern Period has not paid enough attention towards the links with the Indian subcontinent, particularly the coastal region of Coromandel. Through the simultaneous study of archival sources, iconography and travel literature associated with both the Spanish Philippines and British India and the theoretical approaches of Transnational History, the aim of this article is to further elucidate the trade links between the Philippines and Coromandel during the century between 1650 and 1750 in its material, chronological and social dimensions. Based on the obtained results, the present article argues for the past existence of a whole Indo-Pacific system, rested upon the Madras-Manila axis and in the context of a polycentric world system. Furthermore, it presents some prospects for future insights on the issue.

Key words: Transnational History; Trade; India; Philippines; Coromandel.

1. PRECEDENTES BIBLIOGRÁFICOS Y FUNDAMENTOS TEÓRICOS

Cuando el jesuita Pedro Murillo Velarde y Bravo (1696-1753) evoca en los primeros compases de la segunda parte de su crónica filipina la imagen de la bahía de Manila, habla de «[...] galeanos, galeotas, champanes y todo género de embarcaciones, que salen y entran de la América, de China, de Coromandel, de Batavia y de otros Reynos del Oriente [...]» (1749: 199). Tal y como pretendemos poner de manifiesto con el subsiguiente estado de la cuestión, la alusión a la costa sudoriental del subcontinente indio en tercer lugar se corresponde con el lugar que el universo indostánico ha ocupado en los estudios del Pacífico hispano frente a los otros dos espacios primeramente considerados. Ya desde los albores de las investigaciones en torno al tráfico manilense, William Lytle Schurz constató la presencia de bajeles llegados de Coromandel en Manila (1959: 134-138), sistematizados en términos

cuantitativos décadas más tarde por Pierre Chaunu (1960). Siguiendo los pasos de este último, Mariano Ardash Bonialian indica la aparición de tejidos de la India en el lado mexicano, al tiempo que alude al trasvase de plata española al subcontinente (2012: 49-52). En idéntico sentido, Carmen Yuste hace referencia al comercio con las Indias Orientales desde la perspectiva de la carga de bienes para el Galeón de Manila (2007: 102), mientras que Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola han estudiado los flujos mercantiles y monetarios entre Asia y América (2014), aunque su interés se concentra en el periodo inmediatamente posterior al que aquí abordamos.

Por consiguiente, es posible afirmar que, en lo que se refiere a los estudios con documentación española en torno a los intercambios mercantiles manilenses, existe un absoluto protagonismo del Galeón de Manila y del tráfico con China, en tanto permitía aprovisionar al mercado novohispano.

En el ámbito anglófono, Chaudhuri señaló la importancia del comercio Acapulco-Manila-Madrás a la hora de explicar las fluctuaciones en la disponibilidad y el precio de la plata en el subcontinente (1968: 489-492)². También se hizo eco del comercio de textiles con Filipinas en su *magnum opus* dedicado al océano Índico, aunque sin profundizar en la cuestión (1985: 188). El principal autor en lengua anglosajona que ha abordado de forma directa el comercio entre las posesiones británicas y españolas en Oriente es sin duda el filipino Serafín D. Quiason (1963 y 1966), cuyo trabajo con la documentación británica dio a luz a uno de los estudios de mayor interés y más citados que actualmente existen en torno al comercio Madrás-Manila con anterioridad a la segunda mitad del siglo XVIII³.

En función del desarrollo de nuevas concepciones historiográficas que aspiran a romper los moldes de las historias nacionales, Birgit Tremml-Werner ha apostado por reconsiderar el comercio entre Manila y su entorno asiático bajo nuevas perspectivas, lo que forzosamente implica volver a visitar los vínculos con Coromandel (2017). Por su parte, Raquel A. G. Reyes ha explorado la realidad sociocultural de la Manila hispana como el producto de su historia como uno de los grandes *entrepôt* asiáticos, vinculado, entre otras regiones, con la India (2017). Por último, Kristie Patricia Flannery y Guillermo Ruiz-Stovel han vuelto a insistir en los lazos de Manila con el subcontinente y en la naturaleza multidireccional de los intercambios intra-asiáticos y sus redes de comerciantes asociadas (2020).

Desde la historiografía española, Antoni Picazo Muntaner ha señalado la vía de la India como uno de los principales mercados alternativos al comercio chino (2020:

2. Otros autores oriundos del subcontinente han trabajado en mayor o menor medida la cuestión. Véase Arasaratnam, 1984; Stephen, 1990; Seshan, 2001, 2007 y 2017 y Shngreiyo, 2017.

3. Un intento de revisar parcialmente e integrar la visión de Quiason sobre el tráfico con Manila dentro de la historia del comercio entre Coromandel y el sudeste asiático en su conjunto puede consultarse en Arasaratnam, 1984.

265-269), en lo que se podría considerar como una cata preliminar de la documentación conservada en el Archivo General de Indias. A su vez, los estudios de Luis Alonso Álvarez en torno a la fiscalidad filipina han demostrado fehacientemente que la economía de las islas era capaz de sostenerse sin recurrir al situado novohispano (2009; 302), lo que obliga a recomponer el relato tradicional que ha concebido al archipiélago como un simple enlace entre China y Acapulco.

Como alternativa, se propone una conceptualización de las Filipinas españolas como un vértice de enorme significación en el que el océano Índico se encuentra con la inmensidad del Pacífico, en el marco de un mundo cada vez más estrechamente conectado. Al igual que Bonialian ha criticado recientemente el reduccionismo aplicado por Chaunu al tráfico pacífico, al excluir los intercambios de Filipinas con Perú y Centroamérica (2017: 85), para obtener una imagen más veraz de este vasto universo mercantil resulta preciso introducir las conexiones con el Índico en la ecuación.

Además, se plantea la existencia pretérita de un verdadero sistema indo-pacífico, siguiendo la definición de sistema como acumulación de interacciones (Beaujard y Fee, 2005: 412) que unieron el sureste del subcontinente indio con el puerto de Manila, dentro de un sistema mundo policéntrico o multinodal (Thomas, 2011: 315; Martínez, 2015: 21). Por consiguiente, el presente artículo parte de la tradición historiográfica aludida y de los presupuestos teóricos de la Historia global con el ánimo de ofrecer un ejercicio simultáneo de Historia transnacional⁴ y comparada, en el que se plantea el intercambio de bienes y personas entre los puertos de Coromandel adscritos a la East India Company y Manila como un eje que conecta dos regiones que, además, se encuentran igualmente sometidas a una dominación europea parcial. En este sentido, el estudio de las dinámicas que se generaron entre ambos espacios invita a su vez a la reflexión comparativa entre las dos experiencias coloniales en Oriente, desvelándose así toda una serie de relaciones de dependencia, concomitancias y significativas diferencias.

Así entendido el comercio entre Coromandel y Manila, como un sistema que anuda dos regiones que se sitúan en «zonas de intersección de dos subsistemas» (Beaujard y Fee, 2005: 415) —incluso tres en el caso de Manila⁵—, se pretende dilucidar el susodicho fenómeno entre 1650 y 1750 en sus dimensiones material, política y social a través de un acercamiento en el que se manejan algunas fuentes iconográficas, apuntes cronísticos, relatos de viajeros y, muy señaladamente,

4. En torno a las dificultades que plantea el propio concepto de Historia «transnacional» en un contexto aún ajeno a los Estados-nación, véase Yun, 2019.

5. Para una disección detallada de la politización en clave anticolonialista, progermana y antianglosajona de los océanos Índico y Pacífico como *indo-pazifischen Lebensraum* por Haushofer, véase Li, 2021.

documentación en inglés y castellano vinculada a las administraciones ultramarinas de ambos imperios en Oriente; pues, si los estudios del Galeón de Manila deben atender a ambos extremos (Pérez-García, 2020: 408), es asimismo necesario cotejar la documentación europea asociada a los puertos indios y filipinos. En cuanto a esto último, Horacio de la Costa ya se hacía en 1967 preguntas clave en torno al origen, las características y la importancia del comercio europeo no-hispano. A su vez, sus reflexiones en torno a las aportaciones al respecto de Serafín Quiason y sus limitaciones (Costa, 1967: 532-534) bien pueden servirnos para ilustrar las pretensiones de este estudio: recurrir a fuentes tanto en lengua inglesa como castellana de los siglos XVII y XVIII —pues como bien indica de la Costa, «trade is never a one-way affair»— para arrojar luz sobre este intercambio de bienes, ideas y personas entre el sur del subcontinente indio y la ciudad de Manila. Bien podría decirse que, para desentrañar la lógica interna del fenómeno en cuestión, se requiere un trabajo de «electricista», en el sentido que le da Gruzinski (2010: 44).

En concreto, el grueso de la documentación en lengua anglosajona corresponde a las cartas enviadas y recibidas por las autoridades de la East India Company en el fuerte de St. George (Madrás; Chennai), así como de los *Diary and Consultation books*, el registro de las resoluciones, documentos e informes que pasaban por el Consejo de la Presidencia de Madrás (Keay, 1993: 262)⁶. Dada la naturaleza de dicho corpus documental, el presente acercamiento a los vínculos comerciales entre Manila y Coromandel se ciñe a las factorías británicas de la región, aunque también se hagan algunas referencias puntuales a otros asentamientos bajo control indígena o europeo. En lo tocante a las fuentes españolas, conforman un acervo variado de cartas y expedientes atesorados en el Archivo General de Indias, fruto de las actividades de la Audiencia de Manila y la gobernación de las islas⁷.

Se ha optado por acotar el marco de estudio a la centuria que media entre 1650 y 1750, así como por organizar el discurso a través de varios niveles analíticos sobrepuestos, comenzando por el funcionamiento estructural del sistema en su larga duración, presentando a continuación una panorámica del desarrollo histórico del fenómeno hasta la década de 1740 y abordando en último lugar lo concerniente a las personas que viajaron de un lado a otro, posibilitando una serie de interacciones cuya naturaleza rebasa los límites de lo puramente mercantil.

6. La consulta de la documentación en inglés ha sido posible gracias a la existencia de volúmenes impresos desde la primera mitad del siglo pasado, que se citan como «DaCB» y «LtFStG» en adelante.

7. Parte de la documentación española ha sido examinada a través el Portal PARES; toda ella procede de la subsección Filipinas del Archivo General de Indias, que se cita en adelante como «AGI».

2. RITMOS, ESPACIOS Y DERROTEROS. EL EJE MADRÁS-MANILA ENTRE EL ÍNDICO Y EL PACÍFICO

El agustino Casimiro Díaz Navarro (1693-1746) se hizo eco en su crónica sobre el archipiélago filipino de la existencia de un boyante comercio con la costa de Coromandel, el golfo de Bengala y «Surrate» (Surat) (Quiason, 1963: 68), los principales ámbitos de partida y destino de los bajeles involucrados en el tráfico entre la India y las Filipinas desde el último cuarto del siglo XVII. Como unidad geográfica y humana, Coromandel comprende las regiones litorales que se extienden más allá de los Ghats orientales. Al tratar de delimitarlo con mayor precisión, surge el problema de que sus fronteras fueron redefiniéndose a lo largo de las centurias; aunque en líneas generales es posible afirmar que Coromandel se refiere a las regiones marítimas emplazadas entre el río Godavari y el cabo Calimere (Shngreiyó, 2017: 6-7).

Por su parte, en calidad de punto de encuentro de las grandes rutas marítimas de la «primera globalización ibérica» (Martínez y Alfonso, 2014: 3), Manila se convirtió tempranamente —incluso antes de la ocupación española⁸— en lugar de reunión entre distintos grupos humanos, atraídos por sus múltiples circuitos comerciales superpuestos. Al igual que las plazas portuarias del sudeste indio, Manila se encontraba ligada a través del comercio marítimo a larga distancia con numerosos ámbitos de la geografía asiática y, como añadido adicional, americana. En función de lo dicho, no resulta del todo desacertado extender a la «Perla de Oriente» el concepto de «emporium» habitualmente utilizado para conceptualizar los grandes puertos mercantiles de Coromandel (Subrahmanyam, 1990: 33). De hecho, el estudio de los vínculos económicos entre ambos pone de manifiesto la existencia de similitudes —diversidad etnolingüística, presencia europea y armenia, función distribuidora de productos, alto nivel de autonomía política— que algunos autores han señalado como concomitantes con los ambientes portuarios del sudeste asiático *latu sensu* (Frank, 1996: 50).

La articulación entre Madrás y Manila que permite hablar de un sistema indo-pacífico constituye un fenómeno de orígenes modernos⁹: no fue hasta la «Edad de la navegación»¹⁰ cuando los traficantes euro-asiáticos lograron conectar espacios tan

8. La arqueología ha desvelado desde hace años la existencia en el entorno de la posterior Manila española de asentamientos urbanos del siglo XIV de más de quinientas viviendas, surgidos al calor del comercio con China (Hall, 1985: 244-245).

9. Aunque desde el siglo I a. C. los puertos indios actuaron como escala intermedia del comercio marítimo entre el Imperio Romano y la Dinastía Han (Sen, 2006: 421-422), hasta la adhesión de la conexión americana al conjunto no podemos hablar de una auténtica integración indo-pacífica.

10. Dada la naturaleza netamente plural de las empresas mercantiles entre Coromandel y Manila, se ha juzgado conveniente recurrir a este para referirse a los cambios en la navegación global acaecidos desde 1450 partiendo de una perspectiva no eurocéntrica. Véase Gaynor, 2013.

alejados como Acapulco, Madrás y Cantón en torno a Manila, sobreponiéndose a obstáculos físicos nada desdeñables. La distancia que mediaba entre Madrás y Manila representaba, no obstante, tan solo una fracción del recorrido que suponía tanto para españoles como para británicos alcanzar sus bases novohispanas y europeas respectivamente. El resultado de dicha circunstancia fue el desarrollo del denominado «country trade» inglés — en cuyo marco se ha de considerar el caso que nos ocupa (De Vries, 2010: 724-725). Por su parte, y de manera similar a lo que sucedía con el comercio intra-asiático portugués (Curtin, 1984: 8), los comerciantes españoles también participaron en un tráfico que implicaba menos distancias, riesgos y restricciones que el comercio con América.

Partiendo de la existencia de dichos estímulos, fue posible reacomodar el trayecto secular que unía el Índico con los puertos del sur de China (Chaudhuri, 1985: 127-131); una ruta que había empezado a englobar a Manila desde la unión de las coronas española y portuguesa. Tanto es así que, desde finales del siglo XVII, los documentos del fuerte de St. George empezaron a identificar el «camino de Manila» con la ruta hacia Cantón y China¹¹. Incluso se llegaba a navegar desde Manila hasta China y de vuelta a Madrás, aunque entonces el riesgo aumentaba muy notablemente, junto con los intereses pagados a los prestamistas¹². Algunos barcos, como el *Nuestra Señora del Pilar y San Francisco Xavier*, salían de Madrás hacia Manila en 1739 a cargo de Coja Maroot Joseph¹³, para reaparecer en los registros españoles, recién llegado de la costa de Java y capitaneado por Manuel Sergio¹⁴. Este tipo de recorridos pone de manifiesto la importancia de Manila como centro neurálgico de todo un sistema indo-pacífico.

Contamos con una guía británica de las Indias Orientales de 1791 en la que Will Nichelson reproduce con todo lujo de detalles el trayecto que permitía viajar a las posesiones españolas en Filipinas: puerto de Madrás, canal de Sombrero, Pulo Bouton, Pulo Pera, Pulo Jaura, Pulo Aru, Pulo Parcelar, Pulo Richado, monte Formosa, Pulo Pisang, Pulo Cocob, islas Carimón, cabo Romanía, Pulo Aor, Pulo Timoan, islas Anambas, islas Natunas, Pulo Condore, Pulo Sapata, islas Cabras, isla Mirabelle y puerto de Cavite (Herbert et al., 1791: 392-419)¹⁵. A su vez, Pedro Cubero Sebastián (1645) hace referencia en el relato de su singladura a Manila al paso por *Pulocondor y Pulozapato*, evitando así la costa de Borneo tal y como figura en el referido *Directorio* (1680: 302), de manera que el viaje no tenía que ser muy distinto en el siglo XVII. Por último, en la *Carta hidrográfica* elaborada en 1777

11. DaCB, 1689, 63.

12. DaCB, 1710, 63.

13. DaCB, 1739, 109.

14. AGI, FILIPINAS, 150, N.10, F.48R.

15. Véase Figura 1.

es posible ver cómo la circulación dentro del archipiélago malayo se estructuraba igualmente en un eje Pulo Aor, Pulo Condore, Pulo Sapata, Islas Cabras, Isla Mirabelle y Puerto de Cavite¹⁶.

La documentación inglesa revela que, de las sesenta y seis salidas desde Madrás hacia Manila de las que tenemos constancia entre 1682 y 1743, treinta y cinco (53,03 %) corresponden al mes de julio, dieciocho (27,27 %) a junio, seis (9,09 %) a abril, cuatro (6,06 %) a mayo, dos (3,03 %) a marzo y tan solo una (1,52 %) a febrero¹⁷. De forma global, los datos ofrecidos dan cuenta de un reajuste hacia el mes de julio y del aprovechamiento por parte de los navegantes de Coromandel del monzón de verano que, desde junio, permitía viajar hacia Manila en la dirección que indica el *Directorio*.

En el extremo opuesto, sabemos que la llegada a Manila de embarcaciones de Coromandel era notoria en los meses de septiembre, octubre y diciembre (68,29 %), con una segunda concentración menor en los meses de verano (29,26 %)¹⁸ que ha de corresponder a aquellos bajeles que salían de Madrás durante la primavera. Por lo demás, las autoridades filipinas indicaban que los pataches de Coromandel llegaban con el monzón de septiembre desde siempre¹⁹, lo que a su vez resulta coherente con el *Amihan* o monzón del noroeste, que a partir del mes de octubre impulsaba a los barcos desde Manila en dirección al sudeste asiático. En paralelo, entre octubre y enero el comercio marítimo prácticamente cesaba en los puertos de Coromandel (Subrahmanyam, 1990: 48) a la espera de la llegada de los barcos de Manila, cuya próxima venida obligaba a las autoridades del fuerte de St. George a adoptar medidas de corte monetario desde principios de año²⁰.

De un total de setenta y cuatro arribadas a Madrás registradas desde 1682 hasta 1743, treinta y nueve (52,7 %) se efectuaron en el mes de marzo, dieciocho (24,32 %) en abril, once (14,86 %) en febrero, cuatro (5,4 %) en enero y dos (2,7 %) en mayo²¹. A través del estudio de los casos del *Boa Vista*, el *Perla*, el *San Juan de Canterbury*, el *Jesús, María y José* y el *Santa Cruz*, podemos afirmar que el tiempo de espera en Madrás entre viaje y viaje oscilaba entre los ciento veinte seis y los ciento cuarenta y tres días para la mayoría de las embarcaciones, buscando hacer coincidir la salida con los vientos monzónicos del sudoeste²². En cuanto a la duración de las expediciones a Manila, cubrir el itinerario que unía ambas plazas podía llevar unos ochenta días, tal y como se infiere del estudio de la singladura del *Santo Tomás* a través de

16. AGI, MP-FILIPINAS, 171.

17. Véase Tabla 2.

18. Véase Tabla 3.

19. AGI, FILIPINAS, 179, N.12, F.9V.

20. DaCB, 1715, 9.

21. Véase Tabla 1.

22. Véanse Tablas 1 y 2.

las fuentes británicas y españolas: las autoridades de Madrás registran su salida un 28 de marzo de 1740²³ y el bajel reaparece el 17 de junio de 1740 en Manila²⁴. En lo tocante al tornaviaje, aun ignorando el tiempo que permanecían los bajeles en el puerto hispano, en función de las fechas de retorno se puede deducir que el viaje completo podía durar en torno a los trescientos cuarenta y seis días²⁵; incluyendo posibles paradas en otros puertos antes de arribar a Manila²⁶ y contando con una importante variabilidad interanual. El propio Fausto Cruzat (1690-1701), gobernador del archipiélago, dio en la década de 1690 noticias al rey del carácter fluctuante de estos intercambios, en función de «la calidad y circunstancias del tiempo»²⁷. Todo ello explica que los derechos aduaneros pagados por las embarcaciones de Coromandel sean más homogéneos que aquellos depositados por las embarcaciones chinas²⁸: el mayor recorrido implicaba una inversión más estable y desalentaba los viajes con poca carga.

En suma, el eje Madrás-Manila descansaba sobre un viaje de duración casi anual, organizado en varios periodos bastante concentrados y regulares; todo ello gracias a la cadencia de la circulación monzónica. Sin duda, dicha predictibilidad fue uno de los factores que facilitaron su conformación: la Presidencia y los mercaderes de Madrás podían saber con bastante precisión cuándo llegarían los barcos de Manila y así efectuar a tiempo los preparativos pertinentes, al tiempo que los españoles de Manila recibían a las naves indostánicas justo en los meses posteriores al aluvión de embarcaciones chinas²⁹, de tal manera que ambos tráficos no hacían sino complementarse. En suma, los comerciantes de los siglos XVII y XVIII lograron someter los tiempos y las distancias con vistas a articular un entramado indo-pacífico que ponía en contacto las minas del norte de México con las cortes de los sultanes de la meseta del Decán. La complejidad del tráfico intra-asiático centrado en Manila y

23. DaCB, 1740, 64.

24. AGI, FILIPINAS, 150, N.10, F.51V-53V.

25. El *Annapourna* partía un 4 de abril de 1686 desde Madrás (DaCB, 1686, 30), por lo que podemos asumir que por las mismas fechas que el aludido *Santo Tomás* arribaría a Manila. Su retorno a la plaza indostánica se produjo un 9 de marzo de 1687 (DaCB, 1687, 43). No obstante, un año antes el *Ormuz* realizó el mismo trayecto en doscientos treinta y cuatro días, más de cien días menos, saliendo casi tres meses más tarde y arribando tan solo una semana después (DaCB, 1685, 94 y DaCB, 1686, 27); lo que sugiere que el monzón de invierno en las Filipinas condicionaba en gran medida el tiempo de vuelta de las embarcaciones.

26. En 1697, el *San Caietan* apareció por Madrás, procedente de Manila y Aceh, trayendo consigo una misiva de William Soams (DaCB, 1697, 32), para reaparecer en Manila el 19 de diciembre de 1698 (AGI, FILIPINAS, 163, N.85, F.47R). El 5 de enero de 1700 llegó nuevamente a Madrás procedentes de Manila y Aceh (DaCB, 1700, 2).

27. AGI, FILIPINAS, 24, R.5, N.32, F.3R.

28. AGI, FILIPINAS, 163, N.85.

29. AGI, FILIPINAS, 150, N.10, F.4R-35V.

la importancia de Coromandel dentro del mismo quedan perfectamente reflejadas en el episodio concerniente al macaense Manuel Vincent e Roza hacia mediados del XVIII. Al no haber logrado enviar a tiempo su bajel, el *Santa Ana*, en dirección a Manila, optó por entregar su carga a tres compatriotas, quienes acordaron remitir las mercancías hacia Acapulco. Tras el desacuerdo entre los socios portugueses, el armenio Gregorio Hakob compró en Manila una tercera parte de la mercancía del barco, que acabó por atracar en el puerto de Madrás con productos de diverso género (Bhattacharya, 2008: 82). A través de este tipo de operaciones, es posible percibir la fluidez en el movimiento de productos entre los diferentes circuitos.

A pesar de lo dicho, el tráfico Madrás-Manila no dejaba de ser una actividad peligrosa, al filo de la legalidad y minoritaria frente a los intercambios con China: en los cuatro años que van de 1698 a 1701 arribaron una media de 15 embarcaciones anuales de China, frente a 2,5 venidas de Coromandel³⁰. Aun con todo, los datos que tradicionalmente han sido empleados para dilucidar el volumen del comercio manilense no dejan de presentar toda una serie de problemas metodológicos que demandan una sistemática revisión: las tablas de Chaunu no registran las primeras arribadas en 1674 (1960: 168), que nos son conocidas gracias a otros documentos que fueron recabados de oficiales manilenses por orden de la Audiencia o el gobernador de la plaza³¹. Asimismo, años como 1678, 1681 o 1682 se encuentran estimados por debajo de lo que muestran otros documentos o bien ni siquiera figuran (Chaunu, 1960: 169). En este sentido, queda pendiente una revisión a fondo que recurra a fuentes inglesas y españolas, tanto registros aduaneros como otros documentos aquí señalados³².

En cuanto a los peligros aludidos, ya antes de 1650 tenemos noticias de una embarcación portuguesa venida de Coromandel que se perdió en la contracosta de la isla de Mindoro³³. Igualmente víctima de los temporales fue una de las embarcaciones remitidas por el comerciante de Madrás que trasladó a Manila a Pedro Cubero Sebastián, en esta ocasión durante el paso del estrecho de Malaca (1680: 301). Por su parte, el portorriqueño Alonso Ramírez hubo de sufrir casi por las mismas fechas los efectos de la piratería con bases en Madagascar en el entorno de *Pulicondon* (Sigüenza y Góngora, 2019: 37-55), una de las escalas del eje Madrás-Manila. De hecho, las fuentes británicas aluden a un bajel vinculado a la piratería mascarena que acechaba en los estrechos de Malaca a finales del siglo XVII, a la espera de embarcaciones procedentes de Manila³⁴.

30. AGI, FILIPINAS, 163, N.85, F.39V-52V.

31. AGI, FILIPINAS, 24, R.2, N.14.

32. Sobre los problemas de recurrir al almojarifazgo para explicar los cambios en el volumen comercial, véase Pérez-García, 2020.

33. AGI, FILIPINAS, 24, R.2, N.14, F.50V.

34. DaCB, 1699, 95.

Más allá de los fenómenos climáticos y los conflictos seculares del universo comercial indo-pacífico, los vaivenes de la política europea y los procesos históricos desarrollados en el seno de las sociedades asiáticas repercutieron notoriamente sobre el intercambio entre ambos «emporia», cuya dinámica evolutiva a lo largo del siglo que comprende el presente análisis se considera a continuación.

3. UN SIGLO DE INTERCAMBIOS. LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO CON COROMANDEL (1650-1750)

Si el presente estudio concentra su atención en la centuria que media entre 1650 y 1750, la decisión resulta coherente con el propio fenómeno estudiado. Mientras que Picazo Muntaner propone organizar el periodo moderno en el Asia marítima en base a tres siglos sucesivos de predominio luso-español (XVI), cooperación entre protestantes y nativos (XVII) e imposición occidental sobre el comercio asiático (XVIII) (2011a: 39), el estudio del eje Madrás-Manila exige adoptar otra perspectiva de análisis. Así, en función de toda una serie de dinámicas de cambio que se manifiestan simultáneamente a ambos extremos del sistema, el comienzo de la articulación de un verdadero espacio indo-pacífico corresponde a la segunda mitad del siglo XVII, aunque cuenta con toda una serie de significativos precedentes.

Como ya adelantábamos, la adhesión de Portugal a la Monarquía Católica desde 1580 dio pie a los primeros intercambios directos entre el subcontinente y el archipiélago. El comercio con la India portuguesa decae a partir de 1633³⁵, a raíz de la gradual expulsión de los portugueses de muchos de sus enclaves orientales por parte de las compañías comerciales monopolísticas holandesa e inglesa. Dentro de este proceso, en 1639 Francis Day adquirió una serie de terrenos a fin de instalar una factoría de la EIC en el pueblo pesquero de Madraspatnam, en plena costa de Coromandel (Seshan, 2007: 834), de manera que, hacia mediados del siglo, Madrás era una plaza comercial boyante y focalizada en sus intercambios hacia Oriente (Keay, 1993: 143-144 y 215). Tan solo cuatro años después de su fundación se había producido el envío desde las factorías en Surat a Manila del *Seahorse* y el *Supply* en 1644 y 1645 respectivamente, interpretados como expediciones oportunistas, sintomáticas de un creciente interés por el archipiélago filipino (Bassett, 1960: 37).

35. AGI, FILIPINAS, 24, R.2, N.14, F.36V-54V. Según Picazo Muntaner, con los tratados de 1604 y 1630 (renovado en 1660) los puertos de la Monarquía Hispánica se abrieron al comercio inglés (2011b: 1471 y 1474). Sin embargo, tal y como precisa Carmen María Fernández Nadal, la Monarquía Católica nunca pretendió renunciar al monopolio en el intercambio con sus dominios ultramarinos: la fórmula de los tratados resulta ambigua al no lograrse el acuerdo, pero en cualquier caso a ojos de Madrid los ingleses no tenían derecho a comerciar con las Filipinas (2009: 49-50). De cualquier manera, la indefinición animó a las autoridades de Manila a participar en el comercio con los puertos ingleses de la India.

Por su parte, la documentación española alude efectivamente a dos bajeles ingleses llegados en aquellos dos años, junto a un tercer bajel venido desde *Surrate*, a cargo de Eduardo Pearse y Thomas Bretón³⁶, de manera que a las iniciativas oficiales siguieron las de los particulares.

Aun tratándose de episodios anecdóticos, en años de absoluto predominio del comercio chino, constituyen una primera toma de contacto que permite intuir aquello que fue el posterior comercio entre Coromandel y Manila. Cuando en 1646 se planteó la necesidad de aprovisionarse de azufre para la plaza insular, la Audiencia sancionó positivamente su compra en las factorías de la EIC en Surat. En cuanto llegaron a Madrid noticias de tales tratos, la Corona protestó enérgicamente contra una actividad que contravenía los capítulos de las paces con Inglaterra, reiterando la prohibición de manera explícita y rotunda³⁷. En 1667, la renovación de los tratados con Inglaterra introdujo en varios de sus artículos la libertad de comercio entre todos los territorios de los reyes de España y Gran Bretaña, con un apartado específico reservado a la contratación con las Indias Orientales; disposiciones posteriormente rectificadas, volviéndose así inequívoca la prohibición de que los ingleses comerciasen con las Indias españolas (Fernández-Nadal, 2009: 51-54).

Y, sin embargo, a partir de la década de 1670 el eje Madrás-Manila empieza a ganar fuerza, reafirmandose plenamente desde 1678. Resulta dificultoso dar con el nombre del primer bajel involucrado en dicha empresa. Quiason se refirió al *St. Michael* como el primer barco de Manila en recalar en Madrás (1963: 66-67), pero el manejo de la documentación española permite revisar dicha aserción —por lo demás problemática incluso en el contexto de las propias fuentes de la EIC³⁸. De entrada, en enero de 1676 Richard Mohun hizo alusión a grandes cargamentos de calicó recientemente exportados desde Madrás a varios puntos del sudeste asiático, siendo el primero de todos al que se refiere «las Manilas»³⁹; lo que permite establecer un término *antequam* preliminar. Por las mismas fechas, Josseph Cardoso llegó a Manila en 1674 en «un patache que vino de la Yndia» y Sebastián Paez hizo lo propio en «un patache que vino de la costa de la Yndia»⁴⁰. Aunque quizás sean

36. Ibidem, F.69V y F.70V.

37. AGI, FILIPINAS, 65, N.1, F.59R-60V.

38. Quiason afirma que el *St. Michael*, capitaneado por John Domingos, arribó a Madrás en junio de 1678; lo que ya de por sí llama la atención sabiendo los ritmos que imprimía la circulación monzónica. Efectivamente, el *Diario y Libro de Consultas* de 1678-1679 muestra al *St. Michael* no llegando, sino saliendo de Manila en dicho año (DaCB, 1678-1679, 169). A mayores, el *St. Michael* no reaparece en 1679 con Francisco Cornera como capitán, sino que este sigue siendo el armenio Juan Domingos, mientras que Cornera se encuentra a los mandos del *Trevitore* (DaCB, 1679-1680, 76).

39. DaCB, 1672-1678, 143.

40. AGI, FILIPINAS, 24, R.2, N.14, F.90R.

embarcaciones procedentes de factorías portuguesas como Goa, el hecho de que no se hable explícitamente de la plaza para estos dos casos y sí en otros del mismo año y la alusión a la costa permiten plantear la posibilidad de que proviniesen de Coromandel. La hipótesis parece reforzarse cuando, a continuación, se alude por primera vez a «un navío que vino de la costa de Charamandil (sic) a cargo de Juan Ventura Sarra»⁴¹, primera referencia explícita⁴². Al año siguiente se registra «un navío que vino de Madrastapatan», comandado por Alberto de Fonseca⁴³.

A partir de aquí y hasta el cambio de siglo, el volumen de los intercambios con la costa de Coromandel en general y Madrás en particular se convierte en el segundo más importante de la plaza. La documentación inglesa apunta a una media de envíos de una embarcación anual hacia Manila entre 1678 y 1700; registrando las autoridades españolas en el año 1681 hasta once embarcaciones procedentes del sudeste del subcontinente⁴⁴. Dicho súbito auge mercantil en el último cuarto de la centuria ha sido objeto de varias interpretaciones. Desde la perspectiva del Galeón, Bonialian interpreta el periodo que va de 1640 a 1680 como una fase crítica (2017: 87), que Picazo Muntaner atribuye a una crisis de calidades de los productos chinos (2020). En la línea apuntada por Tremml-Werner, el presente trabajo apuesta por una revisión de la noción de «decadencia» del entramado mercantil hispano en Asia tras el final de la unión dinástica con Portugal (2017: 601-603) y por una explicación multicausal del aumento de los intercambios con Coromandel que atienda a varios de los espacios que confluían en Manila.

En lo tocante al comercio chino, la inestabilidad política que supuso el cambio dinástico de los Ming a los Qing tuvo su correlato en materia económica y comercial. La documentación del Archivo General de Indias permite hablar de un auténtico colapso en 1656-1657 y entre 1666 y 1676, precisamente cuando empezamos a documentar bajeles venidos de Madrás⁴⁵. El primer episodio crítico podría corresponderse con el inicio de las actividades desde Taiwán del pirata Zheng Chenggong o «Coseng» y las políticas anti mercantiles consecuentemente impuestas por Beijín (Prieto Lucena, 1984: 119-140), pero lo cierto es que desde la muerte del legitimista Ming en 1662, el comercio chino no hace sino tambalearse de nuevo, tras un lustro de recuperación y relativo dinamismo. De hecho, con el establecimiento del reino de Tungning, lo que se asiste es a una dinámica de competencia entre el comercio

41. AGI, FILIPINAS, 24, R.2, N.14, F.90R-91V.

42. Schurz señaló a Ventura Serra y a Luis de Matienzo como pioneros en los intercambios con el subcontinente (1959: 135). Quiason se hace eco del tal Ventura Sarra como catalán posteriormente afincado en Manila que comercia con la costa de Malabar en el mismo año (1963: 66).

43. AGI, FILIPINAS, 24, R.2, N.14, F.91V.

44. Véase Tabla 3.

45. Véase Figura 2.

chino y el taiwanés, que parece subsistir casi hasta la definitiva rendición de los Zheng en 1683⁴⁶.

Ante la inestabilidad en la China continental, la Manila de la década de 1670 se mostraba receptiva a nuevos mercados, una política comercial opuesta a las indicaciones metropolitanas⁴⁷. Por el contrario, a los ojos de los altos magistrados españoles en el archipiélago, el comercio con los reinos circunvecinos, entre los que se suele incluir a Coromandel, constituía una verdadera necesidad para garantizar la subsistencia de la presencia hispana en Oriente, invocándose a la fe como justificación para no incrementar la presión fiscal sobre los mercaderes extranjeros⁴⁸. En una carta de 1665, el gobernador Diego de Salcedo (1663-1668) proponía impulsar el comercio con los reinos vecinos para aprovisionar los Reales Almacenes, incrementar la recaudación de derechos y sacar más ganancias del envío de géneros a Nueva España⁴⁹. Al año siguiente, Salcedo hacía saber a su majestad que, gracias a sus medidas, los comerciantes de los territorios circundantes «bienen gustosos a la voz del buen trato y passage que les procuro, de que resulta gran beneficio a la Real Hacienda, seguridad y conbeniencia de estas islas»⁵⁰. Por consiguiente, es posible afirmar que las autoridades de Manila eran abiertamente partidarias del tráfico intra-asiático, lo que coincidió con procesos paralelos en el extremo opuesto del sistema: desde 1676, el precio de la plata en la India empezó a dispararse (Chaudhuri, 1968: 480-481 y 488), lo que sin duda tentó como nunca antes a los agentes de Madrás a aventurarse hacia Oriente en busca de los reales de a ocho españoles.

La última circunstancia que contribuyó al establecimiento de un eje Madrás-Manila fue el estallido de la Revuelta de los Tres Feudatarios (1673-1681) en el sur de China (Graff y Higham, 2012: 118-121), hasta el punto de que, durante en los años finales del conflicto, los bajeles de Coromandel llegaron a igualar e incluso superar a los de la China continental⁵¹. Casi en paralelo, desde la década de 1680, las campañas de Aurangzeb (1658-1707) hacia el sur del subcontinente contribuyeron al reasentamiento de comerciantes hindúes en Madrás (Arasaratnam, 1984: 130-134), que experimenta un periodo de bonanza al tiempo que «paz y quietud» presidían el archipiélago filipino según las cartas remitidas a Madrid precisamente a través de la costa de Coromandel por Fausto Cruzat y Góngora (1690-1701)⁵².

46. Véase Figura 2.

47. La Real Cédula del 13 de junio de 1685 denuncia el comercio de extranjeros con los puertos de Indias, mientras que en la Real Cédula del 25 de noviembre de 1692 se reitera la prohibición a bajeles ingleses de comerciar con los puertos de la mar del Sur, en cuyo caso debían ser tratados como enemigos de guerra (Muro, 1956).

48. AGI, FILIPINAS, 24, R.5, N.32.

49. AGI, FILIPINAS, 9, R.3, N.44, F.10R.

50. AGI, FILIPINAS, 9, R.3, N.49, F.3V.

51. Véase Figura 2.

52. AGI, FILIPINAS, 15, R.1, N.25.

Sin embargo, la muerte de Carlos II (1665-1700) en Madrid y la consecuente reacción anti-borbónica ligada a la entronización de Felipe V (1700-1746) repercutió negativamente sobre los intercambios entre Madrás y Manila. Desde la última, Domingo Zabálburu de Echaverri (1701-1709) tomó medidas en respuesta a los temores de la corte de que ingleses y holandeses ocupasen las Filipinas y proclamasen al archiduque Carlos como monarca⁵³. Aun con todo, el comercio no cesó durante la Guerra de Sucesión Española (1701-1713), puesto que el *Santa Cruz* y el *San Juan de Canterbury*, vinculados al comercio armenio, mantuvieron vivas las conexiones; hasta que, a partir de 1708, se produjo un considerable repunte de los viajes entre ambas plazas⁵⁴. Tal y como puso de manifiesto la Presidencia de Madrás en 1709 ante la gobernación holandesa en Coromandel, «[...] los españoles son nuestros enemigos al igual que los franceses y, sin embargo, sus bajeles navegan con frecuencia desde Manila hacia Batavia y Malaca [...]»⁵⁵; casi lo mismo que estaba sucediendo con las factorías británicas: a mediados de enero de 1711, un barco inglés que volvía de Manila en dirección a Madrás fue interceptado por navíos franceses⁵⁶. En suma, si bien el conflicto dificultaba notoriamente las comunicaciones, no implicó su radical extinción⁵⁷. Lo que sí que se produce a raíz del mismo es una penetración de los franceses radicados en Coromandel (Pondicherry) dentro del mercado manilense (Yuste, 2007: 102), en paralelo a la recuperación del comercio chino. Consecuentemente, aun cuando la EIC salió reforzada de la guerra, tuvo que hacer frente a una mayor competencia en Manila, a lo que se han de sumar los intentos de reforma del organigrama comercial manilense durante el primer tercio de la centuria.

Las denuncias sobre el descuido en el cobro del almojarifazgo y la ocultación de mercancías se remontaban a 1679⁵⁸. Sin embargo, cuando en junio de 1684 Pedro Sebastián de Bolívar y Mena, oidor de Manila, elevó al monarca la propuesta de crear una aduana e imponer el pago de la alcabala a los mercaderes asiáticos, la respuesta negativa de las autoridades y los mercaderes de la plaza fue lapidaria: «estas yslas tienen neçesidad de estas contrataçiones»⁵⁹. Por tanto, el cambio dinástico no introdujo novedades a corto plazo en el régimen de laxitud del comercio intra-asiático⁶⁰; únicamente se estableció, desde 1714, que se debía cobrar el 8 % de

53. AGI, FILIPINAS, 127, N.9 y AGI, FILIPINAS, 127, N.16.

54. Véase Figura 3.

55. DaCB, 1709, 42.

56. LtFStG, 1711, 50.

57. Las tablas de Chaunu permiten aventurar que, al margen de los intercambios con Madrás, durante el conflicto subsistió e incluso se reforzó proporcionalmente el tráfico con otros puertos de Coromandel (1960: 176-177). Un futuro examen documental más amplio podría arrojar luz al respecto.

58. AGI, FILIPINAS, 23, R.18, N.60.

59. AGI, FILIPINAS, 24, R.5, N.32, F.1V.

60. AGI, FILIPINAS, 140, N.32, F.7V-8V.

todas las mercancías introducidas —disposición que, según informaciones posteriores, fue sistemáticamente sorteada. De hecho, apenas se llegaba a obtener el 3 %, pues resultaba habitual la ocultación de hasta la mitad de la carga y el cobro de los derechos por vía de ajuste⁶¹.

La situación empezó a cambiar con la Real Cédula de 27 de octubre de 1720, que prohibía tajantemente el intercambio de paños y sedas chinas con la Nueva España, al tiempo que limitaba la importación de otros bienes de consumo orientales. Cuatro años de enérgicas protestas más tarde, los tratantes de Manila lograron reabrir el lucrativo tráfico de textiles con Acapulco, sujeto a nuevas restricciones a partir de 1734 (Álvarez Maestre, 1992: 36-40). En el marco de estos debates, que indirectamente afectaban a la negociación con Coromandel, en 1722 la ciudad y comercio de Manila trataron de reunir información sobre la llegada de bajeles asiáticos para convencer al monarca de que el tráfico entre el archipiélago y el continente americano no era nocivo para sus intereses⁶². En la década siguiente, el oidor fiscal de la Audiencia, José Ignacio de Arzadun y Rebolledo, recuperó en una carta de 24 de junio de 1731 la propuesta de «fabricar una Casa o Almacén extramuros de aquella ciudad para la manifestación de las mercaderías, y exigiendo un 5 por 100 en lugar del 8 que están practicando» desde 1714⁶³. Tras el anuncio de los cambios acordados por la Junta General de Hacienda del 22 diciembre de 1736⁶⁴, Domingo y Francisco Carvallo, comerciantes involucrados en el tráfico indo-pacífico y bien representados en la documentación inglesa⁶⁵, suplicaron ante la Audiencia para que no se hicieran efectivas las reformas, pues supondría la ruina del trato con Coromandel. En 1737, los propios oidores de Manila asociaron la falta de pataches venidos en aquel año con la «nueva planta de visitas», indicando la posibilidad de aumentar los ingresos «sin mudar aquella regla»⁶⁶.

Eventualmente, Madrid se conformó con exigir un mayor rigor recaudador⁶⁷, pero la creciente preocupación de las autoridades locales no parece concordar con la noción de «indiferencia» con respecto al comercio con la EIC a la que aluden algunos autores (Yuste, 2007: 103). Es más, al otro lado del eje Madrás-Manila

61. AGI, FILIPINAS, 179, N.3, F.1V-10V.

62. AGI, FILIPINAS, 208, N.1, F.308V-338R.

63. AGI, FILIPINAS, 179, N.3, F.231V.

64. Como novedades, (1) se fijó el pago de derechos en un 6 %, (2) se impuso que todas las mercancías figurasen obligatoriamente en el libro de sobordo, (3) se hizo forzoso el desembarco de toda la carga de cara a la visita, y (4) se encomendó la evaluación del conjunto de la carga al fiscal, los oficiales o ministros de la visita y dos vecinos mercaderes nombrados por el gobierno (AGI, FILIPINAS, 179, N.12, F.7V-16V).

65. Véanse Tablas 1 y 2.

66. Ibidem, F.69V-72R y 74V-75V.

67. AGI, FILIPINAS, 179, N.3.

encontramos cambios de política coetáneos que dan cuenta de un deseo compartido de sacar más provecho del intercambio mutuo. Así, en 1724 se prohibió la carga de bienes de Madrás en barcos de extranjeros destinados a las Filipinas⁶⁸. En paralelo, el recrudecimiento de la guerra entre mogoles y marathas, el referido aumento de la competencia francesa y la decadencia de los sistemas de riego tradicionales contribuyeron a una severa crisis productiva del algodón en el entorno de Madrás desde los años 30 (Bosu, 1981: 335-337), que, al menos a partir de 1732, se tradujo en alteraciones en el comercio con Manila⁶⁹, basado en la venta de productos textiles. Por su parte, las fuentes españolas consultadas, aunque fragmentarias, muestran una relativa continuidad⁷⁰, aunque la aparición de nuevos bajeles y capitanes podría ser indicativa de un desplazamiento del fuerte de St. George en favor de otras factorías de Coromandel⁷¹.

Todo este horizonte vino acompañado de transformaciones estructurales que anunciaban un cambio de era en la región. Si a finales de la década de 1730 había comenzado una cierta recuperación en los intercambios con Madrás⁷², el estallido de la Guerra del Asiento (1739-1748) truncó la tendencia de forma casi inmediata. En 1745, el cabildo secular de Manila informa a la corte de la crisis del comercio filipino con Asia y América al menos desde 1742⁷³. Un año antes se habían dictado medidas expresas contra el comercio y el curso inglés en Filipinas⁷⁴. Por su parte, los ingleses reaccionaron de forma similar: en 1742, el *Tygris*, un barco de la Compañía, abordó un bajel salido de Manila y lo llevó a Madrás, pues se sospechaba que llevaba bienes pertenecientes a españoles⁷⁵. Los efectos negativos de esta nueva coyuntura para el trato con Manila son manifiestos incluso para los contemporáneos: al hilo de la armada organizada para apresar al pirata Anson, el propio gobernador Gaspar de la Torre (1739-1745) declaró que «a este comercio le ha sido tan poco favorable la empresa»⁷⁶.

Finalmente, las complicaciones en torno a la toma de Madrás por los franceses (1746) se hicieron sentir en Manila, donde el gobernador interino Fray Juan de Archedera (1745-1750) relacionó lo acontecido con el escaso número de embarcaciones del subcontinente arribadas en los últimos años a Cavite⁷⁷. Tras la Paz de

68. DaCB, 1724, 67.

69. DaCB, 1732, 6.

70. AGI, FILIPINAS, 179, N.12, F.5R-6R y AGI, FILIPINAS, 150, N.10, F.9R-60V.

71. Véase Tabla 3.

72. Véase Figura 3.

73. AGI, FILIPINAS, 189A, N.8, F.1.

74. AGI, FILIPINAS, 255, N.1, F.1V-42V.

75. DaCB, 1742, 75.

76. AGI, FILIPINAS, 384, N.54, F.6V.

77. AGI, FILIPINAS, 153, N.14, F.3V.

Aquisgrán (1748) y la devolución de Madrás, casi todos los autores coinciden en el inicio de una segunda mitad del siglo XVIII en la India revestida de un carácter diferenciado (Chaudhuri, 1985: 221)⁷⁸. A partir de este momento, el eje Madrás-Manila entró asimismo en una nueva fase de desarrollo, marcada por la extensión del poderío británico en el subcontinente y los intentos españoles por reorganizar el comercio intra-asiático a través de la Real Compañía de Filipinas y el Decreto de Libre Comercio de 1778.

De forma global y frente a la idea defendida por Quiason de un «espíritu español de exclusividad y aborrecimiento del comercio extranjero» (1963: 65) o la diferenciación que establece Picazo Muntaner entre un modelo anglo-holandés de compañía comercial ávida de información e integrada en las estructuras político-económicas locales y un modelo español mercantilista a ultranza, cerrado al comercio foráneo (2011b: 1468), este repaso a una centuria de intercambios entre Madrás y Manila lo que pone de manifiesto es la existencia de significativas similitudes por encima de las diferencias: tanto las autoridades españolas como inglesas estuvieron interesadas en impulsar una actividad que entendían como fiscalmente beneficiosa, defendieron férreamente la exclusividad de sus comerciantes, trataron de adaptarse a los cambios que se desarrollaron en su entorno y mantuvieron una línea de actuación propia frente a la metrópolis, con una mezcla de tolerancia del comercio y piratería en tiempos de guerra. Siguiendo esta línea de argumentación, el caso del comercio Madrás-Manila permite volver a considerar, en la línea señalada por Elliott para América (2007), las influencias ibéricas en el modelo de compañía monopolística. En el sentido inverso, el surgimiento por las mismas fechas de propuestas más o menos maduras en torno a la creación de compañías privilegiadas españolas en Oriente (Bonialian, 2012: 120-125) no deja de ser un claro episodio de diálogo e inspiración entre proyectos imperiales, cuya vía de enlace en el Indo-pacífico no era otra que el eje Madrás-Manila.

A su vez, ha quedado de relieve el alto grado de interdependencia entre ambas plazas, fruto de sus regulares tratos: a las ya consideradas preocupaciones de Manila hacia los altibajos de la negociación con Coromandel se les puede añadir la sensible caída de los ingresos aduaneros marítimos de Madrás en 1741, que las autoridades relacionan con la suspensión del comercio con las Filipinas⁷⁹. No obstante, donde más claramente se manifiesta dicha imbricación es en el estudio de la circulación de gentes dentro del sistema, cuyo análisis corresponde al siguiente apartado.

78. La mayoría de los estudiosos de la Manila setecentista prefieren considerar la toma de la plaza por los ingleses en 1762 como el gran parteaguas de la centuria, en función de los proyectos reformistas implementados a partir de entonces y los cambios en sus dinámicas comerciales intra-asiáticas (Flannery y Ruiz-Stovel, 2020: 192-194).

79. DaCB, 1742, 17.

4. DE CATÓLICOS, PROTESTANTES, HINDÚES Y CISMÁTICOS. AGENTES DEL COMERCIO GLOBAL ENTRE MADRÁS Y MANILA

4.1. *¿Meros encubridores o activos participantes en el negocio indo-pacífico? Los límites del modelo monopolístico europeo*

Si hasta aquí se ha argumentado a favor del surgimiento de un sistema indo-pacífico en torno a las Filipinas y Coromandel desde el último cuarto del siglo XVII, naturalmente un entramado de intercambios bidireccionales de semejante recorrido hubo de tener un correlato humano; observatorio privilegiado para la Historia transnacional. Para Philip Curtin, el comerciante no es más que un «cruizador de fronteras profesional» (1984: 157), de manera que a los aludidos riesgos que entrañaba la navegación entre el Índico y el Pacífico se han de sumar las barreras impuestas por las diferencias idiomáticas, socioculturales y religiosas.

Los datos que aportan las fuentes británicas en lo relativo a la identidad religioso-cultural de los capitanes y/o propietarios de bajeles que salen hacia Manila ponen de manifiesto el predominio de portugueses y armenios y la escasa representación de los británicos⁸⁰, por lo que la mayoría de los autores que han abordado la cuestión se ha decantado por la hipótesis de que ambos grupos funcionaron como hombres de paja de la EIC a la hora de introducir mercancías en el mercado manilense, sorteando así las prohibiciones en torno al comercio protestante⁸¹. Aunque la idea no resulta del todo desacertada, oculta una enorme complejidad de flujos e intereses contrapuestos y no deja de contener una rémora de eurocentrismo que invita a la revisión crítica⁸².

Es evidente que las autoridades españolas sospechaban que tras los barcos de Coromandel había intereses ingleses: en el siglo XVIII, varios documentos ponen de manifiesto que se sabía que los europeos de Coromandel comerciaban con Filipinas a través de barcos armenios, pero también se alude a estos últimos como agentes al servicio de los comerciantes gentiles⁸³. Si se echa mano de la documentación inglesa, no cabe duda de que la EIC y sus comerciantes asociados sacaban réditos de los tratos con Manila. Francis Hastings, presidente saliente de Madrás, había invertido a inicios del siglo XVIII ocho mil quinientas pagodas en el *Triplicane*,

80. Véase Figura 4.

81. La idea aparece por primera vez en Schurz, 1959: 135-136, es recuperada en Quiason, 1963: 64-66 y 73 y se repite en autores posteriores, quienes han trabajado esencialmente con la documentación española. Véanse Baena y Lamikiz, 2014; Reyes, 2017; Tremml-Werner, 2017 y Flannery y Ruiz-Stovel, 2020.

82. Lo inexacto de dicha concepción ya fue señalado por Arasaratnam hace varias décadas en 1984: 128-129.

83. AGI, FILIPINAS, 334, L.15, F.169V-171V.

dirigido hacia Manila⁸⁴. Asimismo, contamos con al menos un ejemplo explícito de ocultación de bienes de la Compañía en bajeles armenios. En 1734, los oficiales de Madrás consultaron a Coja Petrus sobre cuál sería la mejor forma de evitar sospechas en torno al envío de cincuenta fardos de tela azul de la Compañía hacia Manila. Eventualmente, los oficiales del Almacén de Exportación decidieron remitirlos en el *San Juan*, junto con otras mercancías de armenios⁸⁵. En todo caso, este episodio se ha de considerar el contexto de un comercio manilense languideciente, unido a la necesidad urgente de remitir toda la plata posible para Bengala, lo que precisamente se acordó al poco tiempo⁸⁶.

Por otro lado, las afirmaciones de los españoles en torno a la importancia del capital hindú en los viajes desde Madrás se encuentran reflejadas en las fuentes de la EIC: los papeles solicitados en agosto de 1712 por el Consejo de Madrás a Tonnapa en torno a sus operaciones mercantiles en ultramar muestran que, de un total aproximado de dieciocho mil novecientas diez pagodas, trece mil novecientas diez estaban invertidas en bajeles que comerciaban con Manila⁸⁷. Otro ejemplo ilustrativo es el de Narrain, notable hindú y padre de una de las esposas de Timapa, el *chief merchant* de la Compañía en Madrás. Tras la súbita desaparición de su yerno en abril de 1696 se decidió restringirle la libertad de movimientos. En junio logró una licencia para pasar a Manila⁸⁸, lo que no solo revela la importancia para ciertos mercaderes hindúes de la plaza, sino también el elevado rango de algunos de los nativos involucrados en este tráfico. Consecuentemente, las autoridades filipinas tenían razón cuando reconocían la existencia de caudales ingleses ocultos en los envíos a Manila, pero también al matizar su importancia relativa frente a los asiáticos. Incluso, sabemos que, al menos en una ocasión, el gobernador de Manila empleó a finales del XVII un europeo como intermediario en sus tratos con un potentado hindú de Madrás⁸⁹; la situación inversa a aquella que planteaba Quiason. Un episodio aún más ilustrativo sobre la ocultación inversa es el de Mr. Duggood, quien fue considerado en 1736 como un agente encubierto de los españoles⁹⁰ que se disponía a adquirir bienes en Porto Novo para remitirlos a las Filipinas, contrariando

84. DaCB, 1721, 150.

85. DaCB, 1734, 75 y 81. A los dos años se produjo un nuevo intento de enviar otros cincuenta fardos de tela azul de Inglaterra hacia Manila, en esta ocasión a través del Trivetore y su propietario hindú, Tomby Chitty. Una vez más, Thomas Egan aparece a cargo del bajel como representante de la Compañía. DaCB, 1736, 96.

86. Ibidem, 89.

87. DaCB, 1712, 164.

88. DaCB, 1696, 56-57 y 78.

89. DaCB, 1681, 56-57.

90. Es probable que las afirmaciones de las autoridades de Madrás no fuesen demasiado desencaminadas, pues un tal Juan Dugud aparece como uno de los extranjeros asociados a la red de Thomé Gaspar de León, al servicio de la Corona española, en Flannery y Ruiz-Stovel,

así los intereses de la Compañía⁹¹. Al año siguiente, el *Sankara Panik*, capitaneado por Luis Prakasam, introdujo telas azules de Porto Novo en Manila (Stephen, 1990: 520), donde efectivamente pagó aquel mismo año el almojarifazgo bajo el nombre de Luis Pregason⁹².

En general, la documentación apunta a un control relativo por parte de la EIC sobre el tráfico entre Coromandel y Manila hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Desde fechas tan tempranas como 1681, el Consejo del fuerte de St. George indicaba a William Jearsey que no volviese a enviar embarcaciones a Manila desde Santo Tomás, pues ello suponía contribuir «[...] a la ruina de este [puerto]»⁹³. En idéntico sentido, a Ignatius Marco, tratante armenio, se le prohibió en 1697 la publicación de una *Bill* escrita en armenio, portugués y malabar, pues su tenor podría favorecer el tráfico entre Santo Tomás y Manila en perjuicio de Madrás⁹⁴. Estas y otras evidencias permiten atisbar una intensa relación con diversas plazas de Coromandel, más allá de Madrás: una anotación en la documentación española da cuenta de cómo el 28 de julio de 1678 se pagaron en la Real Caja mil trescientos noventa y tres pesos por las mercaderías inventariadas de un navío naufragado, propiedad de Cayr Virina, factor mayor del rey de Golconda⁹⁵. Otra importante competencia para los mercaderes de Madrás eran los tratantes musulmanes de Guyarat⁹⁶; blanco de ataques piráticos orquestados desde el propio fuerte de St. George⁹⁷. No obstante, cuando la Compañía trataba de ejercer sus prerrogativas monopolísticas frente al comercio asiático independiente⁹⁸, las más de las veces se vio forzada a claudicar: en 1742 se autorizó a varios armenios a comerciar con Manila a través de un barco francés de Pondicherry, pues la alternativa era perder el mercado manilense de aquel año⁹⁹.

Por consiguiente, el comercio Madrás-Manila constituía un negocio en el que los ingleses invertían sus capitales, participaban como pilotos¹⁰⁰ e involucraban a algunos de sus barcos¹⁰¹, pero en buena medida quedó en manos de mercaderes

2020: 208. A su vez, Juan Dugud fue notificado en Rosario en 1737, tras volver de Bengala, de los cambios en la forma de conducción de las visitas (AGI, FILIPINAS, 179, N.12, F.76V).

91. DaCB, 1736, 54.

92. AGI, FILIPINAS, 179, N.12, F.6V.

93. DaCB, 1681, 21.

94. DaCB, 1697, 18 y 17.

95. AGI, FILIPINAS, 32, N.68, F.85R.

96. AGI, FILIPINAS, 163, N.85, F.47V-48V.

97. DaCB, 1687, 8, 12, 19, 27 y 34.

98. DaCB, 1732, 92.

99. DaCB, 1742, 59 y 62.

100. Incluso tenemos noticias de pilotos ingleses a bordo de bajeles españoles como el *Jesús Nazareno*, comandado por William Nagle en la década de 1680 (Quiason, 1963: 66).

101. El 4 de julio de 1690, el *Jaggernot* alias *Trevitore*, propiedad del presidente de Madrás, salió hacia Manila con Thomas Speres como piloto (DaCB, 1690, 53-54). El 28 de marzo de 1739, el *Sarah Galley*, capitaneado por William Carleen, arribó desde Manila (DaCB, 1739, 108).

asiáticos, cuya actividad indirectamente beneficiaba a la Compañía. La principal de estas minorías eran los armenios, con quienes se firmó un tratado en 1688, cuya cuarta cláusula recogía explícitamente su derecho a comerciar «[...] desde cualquiera de las guarniciones de la Compañía a cualquier otro puerto o lugar en India, los mares del sur de China o *las Manilas* [...]» (Baladouni (ed.) y Makepeace (ed.), 1998: 112). No obstante, en ocasiones los propios comerciantes ingleses actuaban en contra de las minorías privilegiadas, contraviniendo así la política oficial de la Compañía. En 1706, algunas embarcaciones inglesas, como el *Albemarle*, llevaron a cabo actos de piratería contra «Armenios, Moros y Gentiles» asentados en Madrás y dedicados al comercio con Manila¹⁰². Gracias a este episodio, queda patente cómo, en el marco del complejo juego de intereses contrapuestos que rodeaba al comercio indo-pacífico, los agentes de la EIC se vieron puntualmente forzados a fallar en contra de sus propios compatriotas.

4.2. *Los armenios: protagonistas indiscutibles de los intercambios*

La triada de armenios, musulmanes y gentiles a la que se refieren las fuentes inglesas aparece representada, al otro lado del sistema, en la *Carta hydrographica* de Pedro Murillo Velarde y Bravo: un armenio, un «mogol» y un malabar gesticulan y discuten entre sí, mientras que el primero, sentado sobre una silla más digna, consume tabaco de una *shisha*.

Si el jesuita, sin par conocedor de la realidad filipina (Morales (Coord.), 2003: 186), optó por representar este singular convite entre cinco escenas que muestran a otros grupos étnicos presentes en el archipiélago, no puede caber duda de la vitalidad de estas comunidades de origen indostánico, que trajeron consigo no solo mercancías, sino también hábitos de consumo como el «chupa[r] tabaco». A su vez, con una sola imagen queda patente la posición de preeminencia de los armenios; realidad refrendada por la documentación: cuando el oidor Pedro Sebastián de Bolívar y Mena elevó al monarca en junio 1684 la propuesta de crear una aduana e imponer el pago de la alcabala a los mercaderes asiáticos, la segunda nación a la que aludía, seguida de los sangleyes, eran los armenios¹⁰³. En paralelo a la conducción de sus propios negocios, los armenios fueron utilizados puntualmente por capitalistas hindúes como agentes¹⁰⁴, al tiempo que, en función de su amplia experiencia en los tratos con Coromandel, cada vez que la Audiencia de Manila necesitaba información relativa a estos acudía a ellos¹⁰⁵. Más allá de las consultas, cuando en 1694 se hizo

102. DaCB, 1710, 7.

103. AGI, FILIPINAS, 24, R.5, N.32.

104. DaCB, 1712, 164.

105. AGI, FILIPINAS, 208, N.1, F.308V-313R y 319V-332R.

necesario mandar una expedición a Coromandel en busca de azufre, entre los tratantes interpelados figuraba Marcos David, armenio afincado en Rosario (Tondo)¹⁰⁶.

4.3. *Los indoportugueses: mediadores privilegiados con una larga tradición*

A pesar de lo dicho sobre el predominio armenio, la tónica general fue la implicación simultánea de sujetos adscritos a distintos grupos culturales en las operaciones indo-pacíficas: oficiales españoles de sobra experimentados en el cobro de derechos en Manila indican que las naves del subcontinente indio «traen bandera Malabar y sus capitanes [son] armenios o meztisos (sic)»¹⁰⁷. Más allá de su significación cuantitativa como capitanes¹⁰⁸, los portugueses y mestizos lusoparlantes aparecen en numerosas ocasiones como intermediarios de los potentados hindúes. Francisco Cardoza o Cardozo, veterano en el tráfico Madrás-Manila¹⁰⁹, introdujo en el año 1699 un cargamento de oro procedente de Manila destinado a un tal Gruapa, pero como Mr. Bridger y Mr. Lovell habían enviado bienes a Manila en nombre del segundo, se optó por confiscarlo¹¹⁰. Este incidente recogido en el *Diario y Libro de Consultas* del fuerte de St. George permite atisbar la complejidad que presidía los intercambios comerciales entre Coromandel y las Filipinas a finales del siglo XVII: portugueses, ingleses e hindúes participan en una misma operación comercial, cada uno de ellos con funciones concretas e intereses no siempre coincidentes, de manera que el acuerdo podía fácilmente romperse siguiendo líneas nacionales (Manning, 1996: 117). Por último, los luso-mestizos aparecen muy frecuentemente entre los mandos de las tripulaciones de los navíos llegados de Coromandel e incluso fueron empleados como agentes de la Corona española para la conducción del tráfico intraasiático desde Manila (Flannery y Ruiz-Stovel, 2020: 196).

Las causas fundamentales que explican su preeminencia en el comercio Coromandel-Manila residían en su catolicismo formal, su organización a modo de empresa familiar¹¹¹ y sus dotes casi naturales en calidad de mediadores culturales: los mestizos

106. AGI, FILIPINAS, 126, N.4, F.6V.

107. AGI, FILIPINAS, 150, N.10, F.61V.

108. Véase Figura 4.

109. AGI, FILIPINAS, 163, N.85.

110. DaCB, 1699, 51.

111. El ejemplo más ilustrativo lo encontramos en el caso de los Carvalho. John, Francisco y Alexander Carvalho participaron entre 1724 y 1742 en el comercio con Manila a través del *Brampore*, el *Triplicane* y el *Samsunderset* (véanse Tablas 1 y 2). Es más, las fuentes españolas apuntan a un cuarto Carvalho, Domingo, que apeló junto a su hermano Francisco en 1737 ante la Audiencia de Manila por las razones previamente aducidas (AGI, FILIPINAS, 179, N.12, F.75V). Por añadidura, los Carvalho se relacionaban, al menos desde el punto de vista mercantil, con Lewis Madera, portugués ligado a la Compañía como hombre libre e involucrado en los tratos con Manila a través del *Brampore* (DaCB, 1713, 62).

poseían una adscripción religiosa grata para las autoridades manilenses y un bagaje cultural que les permitía conectar con facilidad con las realidades indostánicas¹¹². Asimismo, la capacidad de estos capitanes de reunir en su derredor a los distintos grupos se deduce del estudio de la tripulación del *Hazarechau*, capitaneado por el citado Luis Prakasam o Pregason, quien traía consigo a Santiago di Boa como piloto mayor, Thasidon como segundo piloto, Piognon como tercero, Herigoien como escribano¹¹³, tres pasajeros armenios, un malabar y setenta y un marineros —veintiuno de ellos cristianos y el resto musulmanes¹¹⁴. Cabe destacar que la presencia de marineros mahometanos en las embarcaciones llegadas de Coromandel se repite en otras tripulaciones detalladas en los registros españoles¹¹⁵. De hecho, indios musulmanes llegaron a pilotar las embarcaciones que llevaban los textiles indostánicos a Acapulco (Reyes, 2017: 695), dando una absoluta coherencia a un sistema indo-pacífico que ligaba la costa de Coromandel con la fachada marítima occidental americana. Esto fue así hasta el punto de que John Saint Hillaire, mestizo indoportugués oriundo de Santo Tomás, había estado en Manila a finales de la década de 1710, donde contrajo deudas varias al perder todo su dinero con el naufragio del galeón destinado a la Nueva España. Ahora los armenios le exigían un ajuste de cuentas y suplicó al Consejo de Madrás para que intercediese a su favor¹¹⁶, en lo que constituye un testimonio sin par de la mezcla de grupos humanos y circuitos comerciales que articulaban el espacio indo-pacífico.

4.4. *Los españoles: un sector subestimado aún por conocer*

Si bien los españoles no contaban, a diferencia de armenios y portugueses, con una comunidad difundida a ambos lados del Índico y organizada en familias de mercaderes¹¹⁷ —a lo que se ha de sumar la hostilidad manifiesta de la Presidencia durante algunos periodos—, la existencia de instituciones legales de cuño europeo en Madrás y Manila parece haber sido un asidero parcial sobre el que desarrollar su actividad. El 16 de julio de 1724, Agustín Basilio elevó una petición al Consejo de la Presidencia, apelando una sentencia desfavorable dictada por la justicia de la

112. Los agentes de las compañías monopolísticas europeas se hicieron eco de las extraordinarias dotes de los mestizos a la hora de tratar con los nativos de la región (Maloni, 2012: 316).

113. Otro escriba mestizo en un barco de Manila, Martín Lopes, habitante de Santo Tomás, aparece recogido en los documentos de la EIC (DaCB, 1729, 35).

114. AGI, FILIPINAS, 150, N.10, F.29V-31R.

115. Ibidem, F.33R-37R y 42R-44V.

116. DaCB, 1720, 131.

117. Cabe señalar que esta afirmación solo es válida para el contexto del tráfico Madrás-Manila, pues la participación de familiares en las redes de comercio españolas a larga distancia ha sido constatada por Yuste para el Galeón de Manila (2011: 247).

plaza en relación con un litigio iniciado por Vencatty Plaintiff¹¹⁸, quien le había acusado de no entregarle todo el dinero que debería haber producido la venta en Manila de los bienes de su hermano difunto, a cargo de Agustín en calidad de capitán del barco en que viajaban¹¹⁹. Al año siguiente, se ordenaba al español que aportase toda la documentación relativa al caso — documentos notariales de Cavite y Manila traducidos del castellano —, siendo eventualmente exonerado de forma unánime¹²⁰.

Con este ejemplo se pone de relieve la existencia de una infraestructura legal mutuamente reconocida que ofrecía a los comerciantes hispanos una serie de garantías que permitían sustituir parcialmente aquella confianza que blindaba las operaciones de armenios y portugueses/mestizos. En todo caso, el papel de los españoles en el comercio indo-pacífico sigue siendo un terreno por explorar, con no pocas alusiones tanto en la documentación inglesa como en la española¹²¹.

Uno de los casos más significativos es sin duda el de Tomás de Hendaya, quien además de viajar a Coromandel¹²² también comerciaba con Bengala¹²³, ocupó numerosos cargos en la administración insular y llegó a configurar una red de influencias comerciales que alcanzaba la orilla opuesta del Pacífico (Alva, 2013: 8-10), por lo que su trayectoria vital ilustra a la perfección la dimensión indo-pacífica de los negocios filipinos. Asimismo, aventureros y traficantes como Alonso Ramírez o Pedro Cubero Sebastián nos han dejado alusiones a su paso por *Madrastapatán* (2019: 33 y 1680: 10). Quizás un estudio más detallado del eje Madrás-Manila pueda ayudar a repensar en el futuro la noción del océano Índico como espacio «tradicionalmente vedado a los españoles» (Elizalde, 2020: 164).

118. DaCB, 1724, 94.

119. Ibidem, 93.

120. DaCB, 1725, 109-111.

121. Aunque los españoles no estén excesivamente presentes en los registros ingleses, aparecen alusiones, especialmente durante las primeras décadas de contactos con Manila (véanse Tablas 1 y 2). Por su parte, la documentación española nos ofrece nombres propios, tales como Francisco Milán, Tomás Núñez de Loarcha, Juan de León y Meneses, Fernando de Torres, Domingo de Lizarralde (AGI, FILIPINAS, 32, N.68, F.76V, 88R y 89V), Domingo Antonio de Otero Bermúdez (AGI, FILIPINAS, 179, N.3, F.41V), Esteban Bermúdez (AGI, FILIPINAS, 150, N.10, F.64V), Miguel Gaspar Francisco, Domingo Pinto, Juan Antonio Francisco (AGI, FILIPINAS, 163, N.85, F.49R, 52V y 53R), Ricardo de Villarague, Matathias de Aguirre (AGI, FILIPINAS, 179, N.12), Tomás de Hendaya (AGI, FILIPINAS, 86, N.72), Domingo Acosta o Juan de Garaycoechea, caballero de la Orden de Santiago y vecino de Manila (AGI, FILIPINAS, 163, N.85, F.47V).

122. AGI, FILIPINAS, 86, N.72.

123. AGI, FILIPINAS, 127, N.17, F.1V.

5. CONCLUSIONES

A la luz de todo lo expuesto, no queda sino reafirmar el papel del eje Madrás-Manila como engranaje crucial a la hora de entender el funcionamiento integrado del sistema mundo a lo largo del periodo moderno, así como las posibilidades que su análisis ofrece a la hora de explicar la evolución paralela de los proyectos imperiales anglo-españoles en Asia, a su vez en diálogo continuo con las realidades sociopolíticas autóctonas. En este sentido, ambas plazas establecieron entre sí notorios vínculos de dependencia e interconectividad en el plano monetario y mercantil, pero también jurídico y social, dando cuerpo a un sistema indo-pacífico en el que los procesos desarrollados en uno de los extremos se hacían eco al otro lado de la inmensidad oceánica: la política colonial de ambas potencias, la coyuntura internacional, los fenómenos de corte regional e incluso circunstancias de naturaleza climática condicionaron los enlaces transnacionales que hicieron posible esta interrelación de largo alcance, cuya rentabilidad —tanto para agentes privados como oficiales— propició su mantenimiento y profundización a lo largo de todo un siglo, en función de los vaivenes que se han tratado de poner de manifiesto.

El resultado es un acomodo más o menos exitoso de individuos y colectivos de orígenes, creencias e intereses a primera vista irreconciliables; capaces, no obstante, de colaborar entre sí dentro del eje Madrás-Manila, por lo demás no exento de conflictos en los que las distintas partes implicadas apelaron a los poderes coloniales establecidos en la zona. A su vez, se desarrollaron dinámicas de enfrentamiento y colaboración entre las autoridades locales y los propios comerciantes debido a las pretensiones monopolísticas de las primeras, tanto en el ámbito británico como en el español, a lo que se suman las tensiones con las autoridades metropolitanas y los distintos proyectos de reforma comercial que se documentan en ambos contextos —trasunto de un significativo interés hacia los intercambios.

Por otro lado, el estudio del eje Madrás-Manila posibilita un mejor conocimiento de las funciones mercantiles desempeñadas por las comunidades de tratantes considerados «locales» pero implantados en Asia durante el periodo moderno, como armenios e indoportugueses; al tiempo que permite explorar los cambios en sus relaciones con la esfera europea, justamente en la antesala de lo que se ha venido a conocer como la «Gran Divergencia». Dentro de una narrativa dominada por las grandes compañías monopolísticas europeas (Curtin, 1984: 176-177), los datos procedentes del estudio de Manila en su relación con una de ellas permiten lanzar nuevas propuestas dentro del debate general sobre la importancia del comercio europeo en Asia y en la promoción de Europa al grado de *caput mundi* a lo largo de las siguientes centurias: frente a la visión de los comerciantes europeos en Asia hasta la segunda mitad del siglo XVIII como «parásitos» que se beneficiaban de una red anterior e independiente de

intercambios intra-asiáticos, el comercio entre Manila y Madrás carece de precedentes significativos previamente a la llegada de los europeos, lo que obliga a reevaluar el impacto de las distintas presencias coloniales en el comercio asiático durante la Edad Moderna, introduciendo a las Filipinas en una problemática de la que hasta ahora han estado en buena medida ausentes. Al mismo tiempo, la intervención activa y autónoma de agentes no-europeos en una realidad creada por la presencia europea —frente a la noción de estos grupos como mera tapadera— constituye otro contrapunto interesante que da cuenta de complejidad que preside el fenómeno a tratar. De idéntica naturaleza intrincada participa la superposición de circuitos y redes comerciales que caracterizó a los intercambios entre ambas plazas ultramarinas, siendo Manila un espacio privilegiado en el que convergían los sistemas imperiales de los españoles en Américas, los mogoles en India y los Míng y los Qing después en China (Chaudhuri, 1985: 192).

Si el Pacífico fue para Chaunu, según Bonialian, «[...] la pieza faltante de[...] gran rompecabezas del mundo económico hispano [...]» (2017: 78), su vinculación con el Índico sigue siendo una dimensión insuficientemente explorada de dicha macroestructura política y mercantil, además de un excelente ámbito desde el que hacerse preguntas sobre la proyección a largo plazo de las economías interconectadas del sudeste asiático y la naturaleza transnacional de las relaciones entre individuos y entidades políticas en el periodo moderno. A la hora de obtener respuestas más completas acerca de estas problemáticas, creemos haber abierto una línea de trabajo de gran interés, en la que el manejo simultáneo de fuentes inglesas y españolas, combinado con una panorámica más amplia de la que aquí se ha ofrecido, permitirá revisar algunas de las concepciones inexactas que persisten en la historiografía y poder contemplar el eje Madrás-Manila en el marco general de las negociaciones entre la India y las Filipinas en el periodo moderno —tanto en lo alusivo a las posiciones inglesas como a otros espacios.

Por consiguiente, queda abierta la puerta a estudios posteriores que aborden de manera holística y más sistemática el conjunto de las interacciones mercantiles entre las susodichas regiones, recurriendo a fuentes más variadas y dilatadas en el tiempo a la hora de explicar los contrastes que existen entre la imagen que nos ofrece la documentación española y la británica, aquejada en ambos casos de vacíos significativos que, como se ha tratado de poner de manifiesto, pueden soslayarse mediante un acercamiento comparativo y aún más extensivo, en particular en lo que a la documentación española se refiere. Solo un tratamiento global de estas características hará posible completar el puzle del temprano tejido imperial europeo en Asia.

INTERCAMBIOS TRANSNACIONALES ENTRE MADRÁS Y MANILA:
EL SISTEMA INDO-PACÍFICO ANGLOESPAÑOL DESDE SUS ORÍGENES HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVIII
DIEGO HERRERO GARCÍA

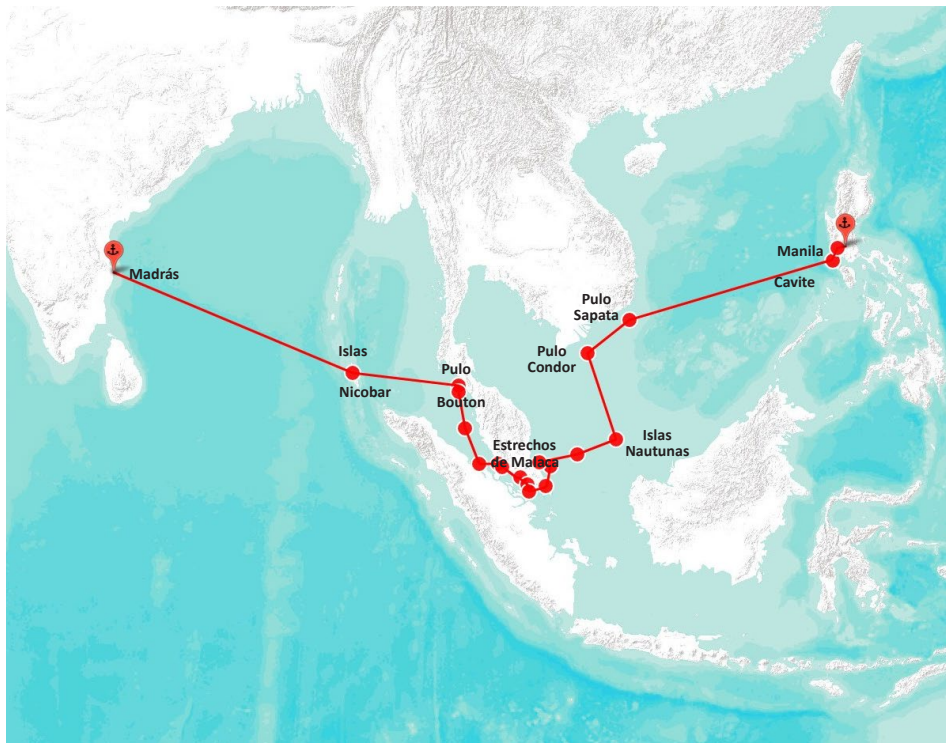


Figura 1. Mapa del trayecto Marqués-Manila.
Figura de elaboración propia a partir de Herbert et al., 1791.

Tabla 1. Arribadas a Madrás desde Manila hasta 1743.
Tabla de elaboración propia a partir de los *Diary and Consultation books*
de la Presidencia de Madrás.

Fecha	Nombre	Capitán	Origen
12/03/1682	<i>Santa Rosa</i>		Manila
12/03/1682	Barco español		Manila
16/03/1682	<i>Annapourna</i>		Manila
16/03/1682	<i>Trevitore</i>	Francisco Carneiro	Manila
27/03/1682		Jearsey	Manila
02/04/1684	<i>Adventure</i>		Manila
18/03/1685	<i>Trevicane</i>		Manila
24/02/1686	<i>Ihs (Jesús) Nazareno</i>	William Nagle	Manila
16/03/1686	<i>Ormus</i>		Manila
04/03/1687	<i>Trevitore</i>		Manila
09/03/1687	<i>Annapourna</i>		Manila
08/03/1690	<i>Saint Thoma</i>		Manila
20/02/1691	<i>Boa Vista</i>	Don Theodorod	Manila
12/02/1692	<i>Boa Vista</i>	Don Theodorod	Manila
19/03/1693	<i>St. David</i>	Brooks	Manila
13/04/1694	<i>Conimere</i>	Ferdinando Manuell	Manila
29/02/1696	<i>Nuestra Señora de Boa Vista</i>	Don Theodoro	Manila
17/03/1696	<i>San Jude</i>	Cojee Stephen Mark	Manila
01/04/1697	<i>Boa Vista</i>	Francis Holt	Manila
12/04/1697	<i>St. Caietan</i>	Los armenios	Manila
09/04/1698	Barco portugués		Manila
24/02/1699	<i>Perla</i>	Francisco Cardoza	Manila
05/01/1700	<i>San Caietan</i>	John de Mark	Manila
20/03/1700	<i>Conjevaron</i>	John Carroon	Manila
06/05/1702	<i>Santa Cruz</i>	David Marcus	Manila
08/03/1704	<i>Santa Cruz</i>	Senh. Ignatius	Manila
09/02/1706	<i>San Juan de Canterbury</i>	Los armenios	Manila
05/03/1708	<i>Chindadree</i>	Pell	Manila
28/03/1708	<i>San Juan de Canterbury</i>	Coja Ignatius	Manila
04/03/1710	<i>San Juan</i>		Manila

INTERCAMBIOS TRANSNACIONALES ENTRE MADRÁS Y MANILA:
EL SISTEMA INDO-PACÍFICO ANGLIOESPAÑOL DESDE SUS ORÍGENES HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVIII
DIEGO HERRERO GARCÍA

Fecha	Nombre	Capitán	Origen
08/03/1710	<i>Trivitore</i>	Lewis Madera	Manila
10/03/1710	<i>Santa Cruz</i>	Navaroo Saudoo	Manila
19/03/1712	<i>San Juan</i>	Ignatius	Manila
03/04/1712	<i>Santa Cruz</i>		Manila
28/03/1713	<i>Tagarya</i>	Victor Sheemaster	Manila
22/02/1715	<i>Santa Anna de Bôa Esperanza</i>		Manila
31/03/1715	<i>Edward & Francis</i>	Anthony Barneval	Manila
29/04/1715	<i>Lowon</i>	Gallea Musseat	Manila
21/03/1716	<i>Nos Senhor de Carman (sic)</i>	Donzee Zeraad	Manila
26/02/1717	<i>Colloway Chittee</i>		Manila
16/03/1717	<i>Nos Senhor D'Armateson</i>		Manila
20/03/1718	<i>Bramapore</i>	Lewis Madera	Manila
09/01/1720	<i>Jesús, María y José</i>	Augustín Bassilio	Manila
13/03/1720	<i>Trevatore</i>	Corvore	Manila
27/02/1721	<i>Trepopilore</i>	Matthew Perera	Manila
06/04/1722	<i>Bramapore</i>	Anthony Banivall (sic)	Manila
06/03/1722	<i>Triplicane</i>		Manila
17/01/1723	<i>Jesús, María y José</i>	Augustín Basilio	Manila
20/02/1723	<i>Triplicane</i>	Isaac Hanson	Manila
13/03/1724	<i>Triplicane</i>	John Carvalho	Manila
16/03/1724	<i>Bramapore</i>	Anthony Barneval	Manila
21/03/1726	<i>Triplicane</i>	Coja Satur	Manila
22/03/1726	<i>Bramapore</i>	Jean Carvalho	Manila
24/04/1727	<i>Trevitore</i>	Joan Carvalho	Manila
17/04/1728	<i>Bramapore</i>	Jono Camalho (sic)	Manila
03/03/1729	<i>Arcot</i>		Manila
18/03/1729	<i>Triplicane</i>	Francisco Carualho	Manila
31/03/1730	<i>Santa Cruz</i>	Coja Petrus	Manila
21/04/1730	<i>Bramapore</i>	Joao Carualho	Manila
13/04/1732	<i>Trevelecane (sic)</i>	Joao Carvalho	Manila
02/02/1732	<i>Santa Cruz</i>	Jerónimo D'Hitas	Manila
16/03/1732	<i>Bramapore</i>	Alexander Carvalho	Manila

INTERCAMBIOS TRANSNACIONALES ENTRE MADRÁS Y MANILA:
EL SISTEMA INDO-PACÍFICO ANGIOESPAÑOL DESDE SUS ORÍGENES HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVIII
DIEGO HERRERO GARCÍA

Fecha	Nombre	Capitán	Origen
28/03/1733	<i>Sans Fernanda</i>	Coja Surat	Manila
11/04/1735	<i>San Juan</i>	Thomas Egan	Manila
29/03/1736	<i>Samsunderset</i>	Alexander Carvalho	Manila
08/04/1737	<i>Trivetore</i>	Thomas Egan	Manila
08/01/1738	<i>Princess Emelia</i>	J. Berne	Manila
18/04/1738	<i>Samsunderset</i>	Alexander Carvalho	Manila
14/03/1739	<i>Fame</i>	Eugene D'Agar	Manila
28/03/1739	<i>Sarah Galley</i>	William Carleen	Manila
01/04/1739	<i>Domingo</i>	Coja Maroot Joseph	Manila
27/04/1739	<i>Ballogopall</i>	John Doggood	Manila
11/05/1742	<i>Samsunderset</i>	Alexander Carvalho	Manila
10/04/1743	<i>Fatarabemaanee</i>	Francisco Xavier	Manila

Tabla 2. Salidas de Madrás a Manila hasta 1743. Tabla de elaboración propia a partir de los *Diary and Consultation books* de la Presidencia de Madrás.

Fecha	Nombre	Capitán	Destino
06/1677	<i>Trevitore</i>		Manila
13/06/1678	<i>St. Michael</i>	John Domingos (armenio)	Manila
08/06/1678	<i>Cundore</i>	Domingo Mendis de Rosairo	Manila
20/05/1679	<i>St. Michael</i>	John Domingos (armenio)	Manila
04/06/1679	<i>Trevitore</i>	Francisco Cornera	Manila
12/06/1679	<i>Tandore</i>	Thomas Pérez	
08/06/1680	<i>Trivitore</i>		Manila
08/06/1680	<i>Condore</i>		Manila
21/06/1682		Marco Reposo	Manila
17/04/1683	<i>Chindadre</i>	Bernardo Mende	Manila
12/06/1683	Barco español		Manila
26/06/1683	<i>Trevicane</i>	Mercaderes de la Compañía	Manila
17/06/1684	<i>Annapourna</i>		Manila
21/06/1685		Marco Reposo	Manila

INTERCAMBIOS TRANSNACIONALES ENTRE MADRÁS Y MANILA:
EL SISTEMA INDO-PACÍFICO ANGIOESPAÑOL DESDE SUS ORÍGENES HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVIII
DIEGO HERRERO GARCÍA

Fecha	Nombre	Capitán	Destino
26/07/1685	<i>Ormus</i>		Manila
12/06/1686	<i>Ibs (Jesús) Nazareno (español)</i>		Manila
04/04/1686	<i>Annapourna</i>		Manila
11/06/1686	<i>Trevitore</i>		Manila
07/05/1687	<i>Boa Vista</i>	Don Theodoro de San Lucas	Manila
28/07/1688	<i>Boa Vista</i>	Don Theodoro de San Lucas	Manila
01/07/1689	<i>Thoma</i>		Manila
04/07/1690	<i>Jaggernot/Trevitore</i>	Thomas Speres (piloto)	Manila
05/07/1691	<i>Boa Vista</i>	Don Theodor	Manila
1693	<i>St. David</i>		Manila
26/04/1694	<i>San José</i>	Don Teraleo (español)	Manila
27/06/1699	<i>Perla</i>	Francisco Cardoza	Manila
05/07/1700	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Antonio Norangy	Manila
19/07/1702	<i>Santa Cruz</i>	Senh. Marcus	Manila
01/07/1704	<i>San Juan de Canterbury</i>	Los armenios	Manila
01/07/1706	<i>San Juan de Canterbury</i>	Ignatius Marcus	Manila
14/06/1708	<i>Trivettore</i>	Lewis Madera	Manila
08/07/1708	<i>San Juan de Canterbury</i>	Coja Ignatius	Manila
11/07/1708	<i>Bane Voageo</i>		Manila
03/07/1710	<i>Santa Cruz</i>		Manila
07/07/1710	<i>San Juan</i>		Manila
13/07/1710	<i>Masha Laumenee</i>	Cornapa Chitty (propietario)	Manila
07/07/1711	<i>Chindadre</i>	Colloway Chitty (propietario)	Manila
24/03/1712	<i>Chinnapatam</i>	Calacto	Manila
25/07/1713	<i>Santa Cruz</i>		Manila
30/07/1713	<i>Brampore</i>	Lewis Madera	Manila
03/07/1714	<i>Chundadry</i>	John Madeira	Manila
06/07/1715	<i>Chindadry</i>	Edward La Cloche	Manila
15/05/1716	<i>Black Boy</i>		Manila
04/07/1717	<i>Brampore</i>	Lewis Madera	Manila

INTERCAMBIOS TRANSNACIONALES ENTRE MADRÁS Y MANILA:
EL SISTEMA INDO-PACÍFICO ANGLIOESPAÑOL DESDE SUS ORÍGENES HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVIII
DIEGO HERRERO GARCÍA

Fecha	Nombre	Capitán	Destino
04/07/1718	<i>Sunca Rama</i>	Bongre	Manila
10/04/1720	<i>Jesús, María y José</i>	Augustín Bazilia (sic)	Manila
30/06/1721	<i>Jesús, María y José</i>	Bassilio	Manila
16/07/1721	<i>Triplicane</i>	Isaac Hanson	Manila
17/04/1723	<i>Jesús, María y José</i>	Augustín Bassilio	Manila
09/07/1723	<i>Triplicane</i>	John Carvallo	Manila
18/07/1723	<i>Santa María</i>	Isaac Hanson	Manila
18/07/1724	<i>Arcot</i>	Sebastián Texeira	Manila
23/07/1724	<i>Jesús, María y José</i>	Augustino Bassilio	Manila
19/07/1726	<i>Trivitore</i>	Coja Satur	Manila
15/07/1728	<i>Arcot</i>	Coja Marat Joseph	Manila
11/07/1729	<i>Santa Cruz</i>	Coja Petrose	Manila
22/07/1730	<i>Santa Cruz</i>	Jerónimo D'Hitas	Manila
03/07/1732	<i>Sea Horse</i>	Villebague	Manila
09/07/1732	<i>Fernando</i>	Parcedon	Manila
12/07/1736	<i>Trivitore</i>	Tomby Chitty	Manila
20/07/1737	<i>Santo Domingo</i>	James Maule	Manila
24/02/1738	<i>Santo Domingo</i>	Coja Maroot Joseph	Manila
18/06/1739	<i>Nuestra Señora del Pilar y San Francisco Xavier</i>	Coja Maroot Joseph	Manila
28/03/1740	<i>Santo Tomás</i>	Paulo de Cotcheek	Manila
14/04/1740	<i>Samsunderset</i>	Francisco Carvalho	Manila
06/07/1742	<i>Patarahemane</i>	Coja Maroot	Manila
12/05/1743	<i>St. Carlos</i>	Carlos John Gossard	Manila

Tabla 3. Arribadas a Manila desde Coromandel entre 1674 y 1740.
Tabla de elaboración propia a partir de AGI, FILIPINAS, 24, R.2, N.14; AGI, FILIPINAS, 179, N.12; AGI, FILIPINAS, 163, N.85; AGI, FILIPINAS, 150, N.10; AGI, FILIPINAS, 179, N.12 y AGI, FILIPINAS, 32, N.68;
con importantes discontinuidades en los Vid. infra.

Fecha	Nombre	Capitán	Origen
1674		Josseph Cardoso	¿Coromandel?
1674		Sebastián Paez	¿Coromandel?
1674		Juan Ventura Sarra	Charamandila

INTERCAMBIOS TRANSNACIONALES ENTRE MADRÁS Y MANILA:
EL SISTEMA INDO-PACÍFICO ANGIOESPAÑOL DESDE SUS ORÍGENES HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVIII
DIEGO HERRERO GARCÍA

Fecha	Nombre	Capitán	Origen
1675		Alberto de Fonçeca	Madrastapatan
1676		Simón Núñez	Madrasta
1676		Alberto de Fonseca	Madrasta
1678		Marcos Raposo	Coromandel
1678		Luis de Matienzo	Coromandel
16/09/1678		Domingo Mendes	Madrasta
17/09/1678		Juan Domínguez (armenio)	Coromandel
23/06/1679		Marcos Raposo	Coromandel
09/09/1679		Francisco Carneiro	Coromandel
09/09/1679		Thomas Pérez	Coromandel
03/09/1680		Juan Domínguez (armenio)	Madrasta
06/09/1680		Francisco Carneyro	Madrasta
01/06/1681		Tomás Núñez de Loarcha	Coromandel
11/06/1681		Manuel Madera	Coromandel
11/06/1681		Juan Paes y Manuel Viüero	Madrasta
25/06/1681		Marcos Raposo	Coromandel
27/06/1681		Francisco Milán	Portonobo
05/09/1681	<i>San Joseph</i>	Batharan Pablo (armenio)	Madrás
05/09/1681	<i>Arderoso</i>	Comora Soami (gentil)	Portonobo
13/09/1681		Un moro	Tranganbar (Traquebar)
10/09/1681	<i>Mago Madier</i>	Francisco Brito Correa	Madrás
20/09/1681		Bal Pablo	Madrasta
24/09/1681		Estéfano Mascara (Armenio)	Portonobo
15/06/1682		Juan Domínguez (armenio)	Portonobo
03/07/1682	<i>Tribitur</i>	Francisco Carnero o Carneydo	Madrasta
15/09/1682	<i>Nuestra Señora de los Milagros</i>	Juan de León y Meneses	Portonovo

INTERCAMBIOS TRANSNACIONALES ENTRE MADRÁS Y MANILA:
EL SISTEMA INDO-PACÍFICO ANGLIOESPAÑOL DESDE SUS ORÍGENES HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVIII
DIEGO HERRERO GARCÍA

Fecha	Nombre	Capitán	Origen
17/09/1682	<i>Santa Rosa</i>	Fernando de Torres	Madrasta
17/09/1682	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Manuel Madera	Madrasta
17/09/1682		Manuel Viuero y Juan Paes	Madrasta
25/09/1682	<i>Santa Cruz</i>	Domingo de Lizarralde	Madrasta
29/10/1698		Francisco Cardoso de Mezada	Coromandel
31/10/1698	<i>San Pablo</i>	Antonio Basconcelos (Orden de Cristo)	Coromandel
09/12/1698		Domingo de Acosta	Coromandel
19/12/1698	<i>San Cayetano</i>	Ignacio Marco (armenio)	Coromandel
26/08/1699		Miguel Gaspar Francisco	Coromandel
01/12/1699		Francisco Cardoso	Coromandel
17/12/1699		De Coto	Madrasta
1700	<i>Nuestra Señora del Pilar y Santiago</i>		Coromandel
20/11/1700	<i>Antonio de Figuera</i>		Coromandel
16/03/1701	<i>Nuestra Señora del Pilar y Santiago</i>	Domingo Pinto	Coromandel
20/12/1701	<i>Nuestra Señora de los Remedios</i>	Juan Antonio Francisco	Coromandel
22/12/1701	<i>San Cayetano</i>	Santiago Marcos Antonio	Coromandel
22/12/1701	<i>Santa Cruz</i>	Ignacio Marcos (armenio)	Coromandel
14/12/1735	<i>Nuestra Señora de las Caldas alias Caballo Marino</i>	Mariano Gregorio	Madrasta
09/1736	<i>Nuestra Señora de las Caldas</i>	Mariano Gregorio	Coromandel
06/1737	<i>Buagtum daset</i>	Francisco Bonunbila	Coromandel
06/1737	<i>Santo Calvario</i>	Luis Pregason	Coromandel
06/1737	<i>Ancate</i>	Diego Berne	Coromandel
17/06/1739	<i>Sem Sandreset</i>	Francisco Carvallo	Coromandel
29/07/1739	<i>Vazarechau</i>	Luis Pregason	Coromandel

Fecha	Nombre	Capitán	Origen
14/10/1739	<i>Nuestra Señora del Pilar</i>	Manuel Maroto José	Santo Tomás (Chenai)
17/06/1740	<i>Mardecha</i>	Agustín Moreno	Coromandel
30/06/1740	<i>Santo Thome</i>	Pablo de la Cruz (¿armenio?)	Madrasta

Figura 2. Arribadas a Manila desde otros territorios asiáticos entre 1650 y 1680.
Figura de elaboración propia a partir de AGI, FILIPINAS, 24, R.2, N.14.

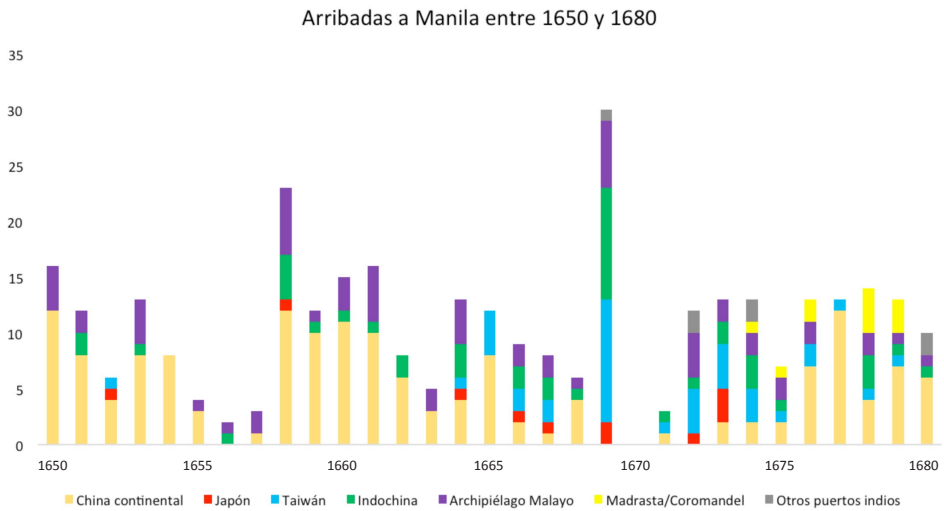


Figura 3. Evolución de las arribadas y salidas Madrás-Manila entre 1682 y 1744 por cada lustro. Figura de elaboración propia a partir de los *Diary and Consultation books* de la Presidencia de Madrás.

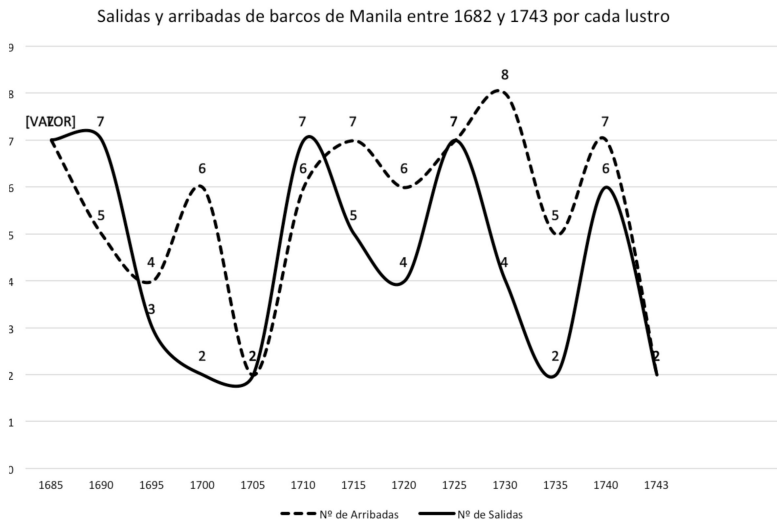
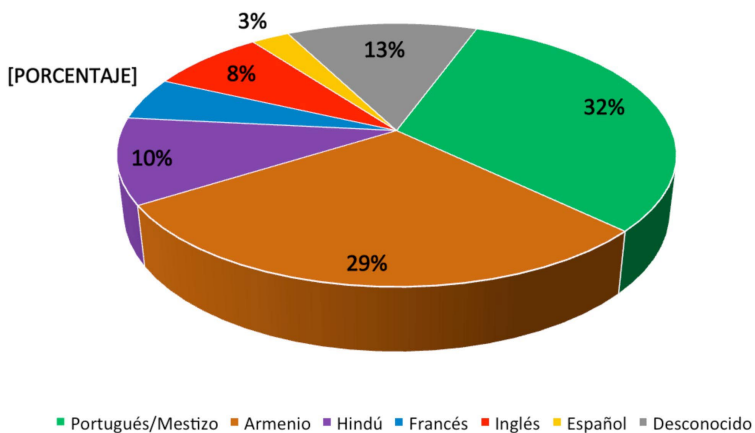


Figura 4. Adscripción cultural de los capitanes que salieron de Madrás hacia Manila entre 1677 y 1743. Figura de elaboración propia a partir de los *Diary and Consultation books* de la Presidencia de Madrás.

Ascendencia de los capitanes que salieron de Madrás hacia Manila entre 1677 y 1743



BIBLIOGRAFÍA

- Alonso Álvarez, L. (2009). *El costo del imperio asiático: la formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. La Coruña: Instituto Mora.
- Alva, I. (2013). Redes familiares y relaciones familiares en Manila: Francisco Atienza Ibáñez y Tomás de Endaya. En B. Cava (ed.), *América en la memoria: conmemoraciones y reencuentros* (pp. 235-244). Bilbao: Asociación Española de Americanistas.
- Álvarez Maestre, M. (1992). Política Comercial para las Islas Filipinas en la primera mitad del siglo XVIII. *Revista de Indias*, 52(194), 35-59.
- Arasaratnam, S. (1984). The Coromandel-Southeast Asia Trade 1650-1740: Challenges and Responses of a Commercial System. *Journal of Asian History*, 18(2), 113-135.
- Baena Zapatero, A. y Lamikiz, X. (2014). Presencia de una diáspora global: comerciantes armenios y comercio intercultural en Manila, c. 1660-1800. *Revista de Indias*, 74(262), 693-722.
- Baladouni, V. y Makepeace, M. (eds.). (1988). Armenian Merchants of the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries: English East India Company Sources. *Transactions of the American Philosophical Society*, 88(5), 1-325.
- Bassett, D. K. (1960). The Trade of the English East India Company in the Far East, 1623-84: Part I: 1623-65. *The Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, 1/2, 32-47.
- Beaujard, P. y Fee, S. (2005). The Indian Ocean in Eurasian and African World-Systems before the Sixteenth Century. *Journal of World History*, 16(4), 411-465.
- Bhattacharya, B. (2008). The «Book of Will» of Petrus Woskan (1680-1751): Some Insights into the Global Commercial Network of the Armenians in the Indian Ocean. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 51(1), 67-98.
- Bonialian, M. A. (2012). *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio en el imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal*. Ciudad de México: El Colegio de México.
- Bonialian, M. A. (2017). La historia económica del Pacífico en su larga duración. Una revisión a Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos de Pierre Chaunu. *Illes i imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, 19, 77-99.
- Bosu, B. (1981). Trading World of the Southern Coromandel and the Crisis of the 1730s. *Proceedings of the Indian History Congress*, 42, 333-339.
- Chaudhuri, K. N. (1968). Treasure and Trade Balances: The East India Company's Export Trade, 1660-1720. *The Economic History Review*, 21(3), 480-502.
- Chaudhuri, K. N. (1985). *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge University.
- Chaunu, P. (1960). *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles): introduction méthodologique et indices d'activité*. París: SEVPEN.
- Costa, H. de la (1967). Philippine-British Trade: 1644-1765. *Philippine Studies*, 15(3), 532-534.
- Cubero Sebastián, P. (1680). *Breue relacion de la peregrinacion que ha hecho de la mayor parte del mundo don Pedro Cubero Sebastian*. Madrid: Juan García Infançón.

- Curtin, P. D. (1984). *Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge: Cambridge University Press.
- De Vries, J. (2010). The limits of globalization in the early modern world. *The Economic History Review*, 63(3), 710-733.
- Elizalde, M. D. (2020). El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX. *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 20, 163-187.
- Elliott, J. H. (2007). *Empires of the Atlantic World: Britain and Spain in America 1492-1830*. New Haven: Yale University Press.
- Fernández-Nadal, C. M. (2009). Las negociaciones diplomáticas por las Indias. Tratados e intereses comerciales entre España e Inglaterra (siglo XVII). *Anuario del Centro de Estudios Históricos «Prof. Carlos S. A. Segreti»*, 9(1), 49-67.
- Flannery, K. P. y Ruiz-Stovel, G. (2020). The Loyal Foreign Merchant Captain: Thomé Gaspar de León and the Making of Manila's Intra-Asian Connections. *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 20, 189-215.
- Frank, A. G. (1996). India in the World Economy, 1400-1750. *Economic and Political Weekly*, 31(30), 50-64.
- Gaynor, J. L. (2013). Ages of Sail, Ocean Basins, and Southeast Asia. *Journal of World History*, 24(2), 309-333.
- Graff, D. A. y Higham, R. (2012). *A Military History of China*. Lexington: University Press of Kentucky.
- Gruzinski, S. (2010). *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Hall, K. R. (1985). *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: Hawai'i University Press.
- Herbert, W., Dunn, S. y Nichelson, W. (1791). *A new directory for the East-Indies*. Londres: Gilbert and Wright.
- Keay, J. (1993). *The Honourable Company: A History of the English East India Company*. Londres: HarperCollins.
- Li, H. (2021). The «Indo-Pacific»: Intellectual Origins and International Visions in Global Contexts. *Modern Intellectual History*, 19(3), 1-27.
- Maloni, R. (2012). Portuguese Private Traders on the Coromandel Coast (16th and 17th Centuries). *Proceedings of the Indian History Congress*, 73, 311-317.
- Manning, C. (1996). *Fortunes à faire. The French in Asian Trade, 1719-48*. Londres: Routledge.
- Martínez Shaw, C. y Alfonso Mola, M. (2014). The Philippine Islands: a vital crossroads during the first globalization period. *Culture & History Digital Journal*, 3(1), 1-16.
- Martínez Shaw, C. (2015). La plata española, catalizador de la primera globalización. En J. J. Iglesias Rodríguez, R. M. Pérez García y M. F. Fernández Chaves (coords.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna: Actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna* (pp. 21-46). Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Morales, A. J. (coord.). (2003). *Filipinas, puerta de Oriente. De Legazpi a Malaespina*. Barcelona: SEACEX/Lunwerg.

- Murillo Velarde, P. (1749). *Historia de la Prouincia de Philipinas de la Compañía de Iesus: segunda parte, que comprehende los progresos de esta Prouincia desde el año 1616 hasta el de 1716*. Manila: Imprenta de Don Nicolas de la Cruz Bagay.
- Muro Orejón, A. (ed.) (1956). *Cedulario americano del siglo XVIII: colección de disposiciones legales indianas desde 1680 a 1800, contenidos en los Cedularios del Archivo General de Indias. Cédulas de Carlos II, (1679-1700)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Pérez-García, M. (2020). Creating global demand: polycentric approaches, crossroads of silk and silver in China and Iberian empires during the early modern era. *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 3, 405-419.
- Picazo Muntaner, A. (2011a). Ports and commercial networks in the Indian and Pacific Ocean Models and Flows of Capitalism. En R. Mukherjee (ed.), *Networks in the First Global Age, 1400-1800* (pp. 35-53). Nueva Delhi: Primus Books.
- Picazo Muntaner, A. (2011b). Economía y estrategia de los Austrias. Intentos de cooperación anglo-hispánica en el Indopacífico en el siglo XVII. En J. Martínez Millán y R. González Cuerva (coords.), *La Dinastía de los Austrias: Las Relaciones entre la Monarquía Católica y el Imperio. Actas del Congreso Internacional* (pp. 1463-1487). Madrid: Polifemo.
- Picazo Muntaner, A. (2020). El comercio de Filipinas en el tránsito al siglo XVIII: la política comercial china. *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 20, 253-272.
- Prieto Lucena, A. M. (1984). *Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara (1653-1663)*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Quiason, S. D. (1963). The English «country trade» with Manila prior to 1708. *Asian Studies*, 1, 64-83.
- Quiason, S. D. (1966). *English «Country Trade» with the Philippines, 1644-1765*. Quezon City: University of the Philippines Press.
- Reyes, R. A. G. (2017). Flaunting It. How the Galleon Trade Made Manila, circa 1571-1800. *Early American Studies*, 15(4), 683-71.
- Schurz, W. L. (1959). *The Manila Galleon*. Nueva York: E. P. Dutton & Co.
- Sen, T. (2006). The Formation of Chinese Maritime Networks to Southern Asia, 1200-1450. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 49(4), 421-453.
- Seshan, R. (2001). Trade and Politics. 17th Century Coromandel. *Proceedings of the Indian History Congress*, 62, 289-295.
- Seshan, R. (2007). The development of trade contacts between the Coromandel coast and the Philippines: 17th and early 18th centuries. *Proceedings of the Indian History Congress*, 67, 834-838.
- Seshan, R. (2017). Coastal Connections of Fort St. George (Madras/Chennai) in the 17th Century. *Proceedings of the Indian History Congress*, 78, 372-379.
- Shngreiyo, A. S. (2017). *The English East India Company and Trade in Coromandel, 1640-1740*. Nueva Delhi: Isara Solutions.
- Sigüenza y Góngora, C. de (2019). *Infortunios de Alonso Ramírez*. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.

- Stephen, S. J. (1990). Port Administration and Maritime Trade of Porto Novo on the Coromandel Coast of India (Cir. 1733-1767). *Proceedings of the Indian History Congress*, 51, 517-523.
- Subrahmanyam, S. (1990). *The Political Economy of Commerce: Southern India 1500-1650*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Thomas, A. M. (2011). Networks of Production and Circulation in South Asia, 1500-1700: An Indian Ocean Perspective. En R. Mukherjee (ed.), *Networks in the First Global Age, 1400-1800* (pp. 313-329). Nueva Delhi: Primus Books.
- Tremml-Werner, B. (2017). Marginal Players and Intra-network Connections: New Perspectives on the Manila Trade, c. 1640-1780. *Journal of Social Sciences and Philosophy*, 29(4), 599-626.
- Yun Casalilla, B. (2019). *Historia global, historia transnacional e historia de los imperios: El Atlántico, América y Europa (siglos XVI a XVIII)*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico.
- Yuste, C. (2007). *Emporios transpacíficos: comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Yuste, C. (2011). Allende el mar. Los intangibles confines de la negociación mexicana en Manila durante el siglo XVIII. En M. M. Manchado López y M. L. Talaván (coords.), *Fronteras del mundo hispánico. Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispánicas* (pp. 241-254). Córdoba: Universidad de Córdoba.