

Cuauhtemoc Villamar*

El Galeón de Manila y el comercio de Asia: Encuentro de culturas y sistemas

The Manila Galleon and the Asian Trade: Encounter of Cultures and Systems

<https://doi.org/10.1515/sai-2022-0008>

Publicado en línea abril 20, 2022

Resumen: Para tener una perspectiva más clara sobre la importancia de los intercambios económicos y culturales que se realizaron a través del Océano Pacífico a partir del último cuarto del siglo XVI, es fundamental resaltar las interacciones entre culturas y sistemas de intercambio tanto asiáticos como occidentales. En la literatura sobre el Galeón de Manila se tiene al año 1571, fecha en que se fundó Manila como capital de Filipinas, como el punto de inicio de un mecanismo de comercio que mantuvo en constante contacto a ambas orillas del Océano más grande del planeta por dos siglos y medio. En este breve ensayo no es posible hacer una historia detallada de todos los encuentros que se produjeron entre Asia y América española a lo largo de los siglos. En cambio, el lector podrá obtener información sobre algo más sutil, que es el establecimiento de una relación cultural profunda a partir de los intercambios económicos entre Asia, compleja y variada, y las sociedades en el continente americano bajo dominio de la Monarquía española. Me refiero a la etapa inicial de ese encuentro, que dejó una profunda huella cultural, sobre todo por la influencia asiática en la América bajo el dominio español, que comienza a ser revalorada.

Palabras clave: Redes comerciales, conexiones culturales, productos asiáticos, influencia cultural asiática, Galeón de Manila

Abstract: This article highlights the interactions between Asian and Western cultures and the systems of exchange. The year 1571, when Manila was founded as the capital of the Philippines, is considered the starting point of a trade mechanism

***Corresponding author: Dr. Cuauhtemoc Villamar,** Investigador Independiente, PhD Historia por la Universidad Nacional de Singapur, Licenciado en Economía por la Universidad Nacional Autónoma de México, 1985, Maestro en Políticas Públicas por la Universidad Nacional de Singapur, 1994, Kuala Lumpur, Malaysia, E-mail: cuau21@gmail.com

that kept both shores of the largest ocean on the planet in constant contact for two and a half centuries. In this brief article it is not possible to give a detailed history of all the encounters that took place between Asia and Spanish America over the centuries. Instead, the reader will find information on something more subtle, which is the establishment of a deep cultural relationship based on the economic exchanges between Asia, complex and varied, and the societies in the Americas under the rule of the Spanish Monarchy. I will refer to the initial stage of this encounter, which left a deep cultural imprint, especially because of the Asian influence in the Americas under Spanish rule, which is beginning to be revalued.

Keywords: trading networks, cross-cultural trade, Asian merchandise, Asian cultural influences, Manila Galleon

Se ha dicho que una nueva época surgió en el mundo con el viaje de Vasco da Gama, bordeando las costas del continente africano y el desembarco en la India en 1498. Los portugueses continuaron con su empeño por el Océano Índico hasta ocupar el reino de Melaka en 1511, que era el gran centro comercial de la región y articulaba el comercio con India y China. Este avance tuvo un desarrollo paralelo en el Atlántico con los viajes de Cristóbal Colón, en busca de las islas de las especias y el encuentro *inesperado* del continente americano (1492). La violenta conquista de los vastos, y los densamente poblados Imperios azteca (1521) e inca (1532), en México y Perú, por las fuerzas castellanas, significó también un cambio en la comprensión europea del mundo y las diferencias de las civilizaciones. La religión católica bajo el dominio del Papa de Roma se convirtió en un instrumento fundamental de los ibéricos (portugueses y españoles), para enfrentar esa compleja nueva realidad. El despliegue portugués en Asia, y el español en el Atlántico, pusieron a las monarquías ibéricas temporalmente por delante de otras potencias en Europa.

Propongo una mirada diferente sobre el desarrollo del Pacífico, que permita observar los cambios desde el nivel de los habitantes de Asia y de los virreinos americanos, directamente conectados con el comercio Trans Pacífico. Esta visión intenta separarse de la interpretación eurocéntrica tradicional, pues permite comprender un dinamismo propio de las sociedades asiáticas, que corrió paralelo a la transformación de las sociedades americanas, bajo el régimen de dominación europeo. Dos dinámicas diferentes pero que encontraron varios puntos de encuentro y creatividad.

Ahora es posible ver que la integración de los distintos y amplios segmentos de la humanidad a principios de la Edad Moderna, a partir del siglo XVI, no fue producto únicamente de la voluntad de una élite europea, sino el resultado de

múltiples interconexiones que se forjaron en tiempos lejanos. El comercio, el intenso intercambio cultural y la migración de pueblos de todos los niveles y de lugares apartados, aprovecharon los contactos establecidos por notables navegantes (Da Gama, Magallanes, Elcano, Legazpi), pero se llevó a cabo a nivel capilar por miles de seres humanos anónimos. Múltiples historias conectadas que han sido descubiertas en décadas recientes muestran cierta *polinización* cruzada del mundo durante el período moderno temprano. Todos estos procesos tuvieron lugar en muchas regiones, en múltiples niveles, y con diferentes resultados, desde avances económicos y técnicos, hasta expresiones culturales. Estos procesos hay que verlos en su complejidad con toda la gama de matices, no solo de naturaleza estrictamente económica. En particular, es útil destacar aquí el consejo de Karl Polanyi de visualizar la actividad económica como incrustada en la vida social y no al revés (Polanyi, 2001)

No debemos perder de vista algunas diferencias en el enfoque de los portugueses y de los castellanos respecto a la ocupación de los nuevos espacios “descubiertos”. Para el contexto del sudeste asiático, insistimos en que la captura de Melaka en 1511 por Alfonso de Albuquerque, marcó un momento decisivo que tuvo consecuencias generalizadas en la región, pues el puerto era el emporio en el que confluían las rutas del comercio desde la India hasta las islas de las especias (Meilink-Roelofs, 1962; van Leur, 1967). En tanto, la ocupación de Filipinas en 1571 por parte de los castellanos contaba con la experiencia previa de la destrucción de los imperios americanos, lo cual tuvo efectos sobre la forma en que los castellanos comenzaron a operar en Asia. De inmediato se puede mencionar que la administración de Filipinas recayó sobre el Virreinato de la Nueva España, mientras que la monarquía hispana mantuvo un control lejano de los asuntos de Asia y América por medio del Consejo de Indias (Díaz Trechuelo, 1970).

1 El sistema del Galeón de Manila

El Galeón de Manila puede ser considerado como un *sistema comercial* complejo, que operó formalmente desde 1593, fecha en que se emiten las reglas de su operación, pero que comenzó como ruta de comercio desde que el galeón *San Pedro* zarpó de Cebú y llegó a Acapulco en 1565. La fecha que marca el final de ese sistema es 1815, cuando el buque *Magallanes* salió de Acapulco rumbo a Manila. En aquel momento, el conflicto armado para lograr la independencia de México impidió que llegaran nuevas embarcaciones desde Asia hasta México. Son 250 años de constante intercambio que, obviamente, tuvo muchos cambios en su organización, el tipo de productos, y su dinamismo.

Formalmente, el Galeón de Manila fue un monopolio de la Corona Española, que costaba la producción y mantenimiento de los barcos, el pago de la tripulación, y recaudación de los impuestos de dicho comercio. En la primera etapa de esta interacción el comercio estuvo organizado por redes informales de comerciantes (Villamar, 2021). Me refiero a un sistema de comercio, porque dicho intercambio comercial tenía una reglamentación muy precisa sobre dimensiones de las embarcaciones, tareas de la tripulación, límites de carga, normas de comercio de los abastecedores de mercancías y de los compradores en ambos lados de la línea de comercio. Inicialmente, los barcos tenían una capacidad de 300 toneladas y en el siglo XVII aumentaron a 600 toneladas, pero llegaron a construirse enormes navíos de mil y hasta dos mil toneladas. De manera oficial, la carga de los galeones no debía tener un valor mayor a los 500 mil pesos oro, pero usualmente la carga rebasaba ese límite y se calcula que acarreaba secretamente mercancías por más de un millón de pesos, ya que los comerciantes ocultaban el valor de sus ventas. La Corona cubría los gastos de construcción de barcos, mantenimiento de puertos, administración y defensa de la ruta naviera. Era la recaudadora de los impuestos y asumía una tarea fundamental de defensa, sobre todo ante los ataques de los piratas enemigos del Imperio (Yuste, 2007).

El hecho de que el comercio Trans Pacífico estuviera bajo la protección de la monarquía española, y tuviera una larga duración, ha propiciado algunas generalizaciones que no explican rigurosamente este proceso. Por ejemplo, es un error suponer que la organización del comercio se mantuvo inmutable durante más de dos siglos. Por el contrario, siempre hubo intentos de ajustarla a circunstancias cambiantes, como fluctuaciones en el precio de la plata, el acoso de los enemigos de la monarquía hispana, el declive de las economías en el siglo XVII, la competencia de otras potencias europeas en términos de eficiencia comercial. Sin embargo, el Galeón de Manila fue una empresa imperial con rendimientos suficientes para mantener el espacio imperial en esa mitad del mundo, cubrió aspectos variados para tratar de impulsar la difusión de la religión católica romana y la movilidad de personas de todo tipo, lo que tanto influyó en las sociedades que recibían a esos extranjeros (Álvarez, 2009).

No intento resolver en términos cuantitativos la problemática planteada por algunos economistas historiadores que reduce el sistema económico mundial a la dinámica de la plata y a la convergencia de precios de los metales hace cuatro siglos. En una perspectiva larga, por supuesto que hubo cambios en el valor de la plata, pero el sistema del Galeón de Manila siguió su marcha. En 1785 se creó la Real Compañía de Filipinas, como parte de las reformas implementadas por la dinastía borbónica y en clara adaptación al modelo comercial de otros imperios como el inglés. El ascenso del poderío inglés quedó demostrado con la ocupación británica de Manila entre 1762 y 1764. Al final de esa traumática experiencia, la

Corona procedió a la reforma del sistema, guiada por el informe de Francisco Leandro de Viana en 1765 (Yuste, 2007). En el aspecto social, el sistema que brindó la estabilidad necesaria al comercio en un amplio período histórico, tuvo varios efectos sociales negativos: extrema dependencia de las economías americanas que producían plata, ineficiencia financiera de la corona española, pillaje de los recursos naturales, esclavitud de asiáticos y americanos y, sobre todo, la sumisión y pobreza de los pueblos indígenas.

2 El comercio a través del Pacífico

Manila fue desde un inicio la puerta de Asia para los viajeros del galeón, pero también fue la ruta de los productos asiáticos hacia un mercado muy amplio y hasta cierto punto desconocido en América y Europa. El Océano Pacífico es el más extenso del planeta, con 19.7 millones de kilómetros cuadrados (Armitage, 2014; Padrón, 2009; Prieto, 1972; Spate, 2004). Al colocar la mirada en el continente asiático del siglo XVI, lo primero que encontramos es el *dinamismo* que tenían varias regiones hacia la llegada de los europeos.

Es interesante apreciar que el conocimiento sobre las tendencias de comercio en Asia fue conocido primero por los portugueses desde el ángulo de la India. Este acercamiento les permitió tratar con comerciantes de muy diversos orígenes, indios, malayos, siameses, chinos, entre otros. También aprendieron rápidamente que los aspectos religiosos y culturales tenían efecto sobre las prácticas comerciales, especialmente con el rechazo de la especulación, la usura, y la violencia. Los españoles después aprendieron por su cuenta sobre el trato comercial en la región, pero contaron con la experiencia portuguesa por medio de las redes informales de comerciantes que tenían a Macao como centro de operaciones. A finales del siglo XVI, holandeses e ingleses incursionaron con sus propios métodos de control como el monopolio del comercio, sobre todo de especias.

Aun cuando el objetivo de la monarquía hispana seguía siendo el dominio del comercio de especias en Asia, con la ocupación de Filipinas, sobre todo en la isla de Luzón, la perspectiva cambió y comenzó a centrarse en el comercio con China. En una primera etapa, el motivo fundamental fue la accesibilidad a materias primas para el mantenimiento de la incipiente colonia española en Luzón, desde hierro para el mantenimiento de barcos, y azufre para la producción de pólvora, así como alimentos en un primer momento, hasta otro tipo de productos asiáticos que suministraban los comerciantes chinos que llegaban temporalmente a Filipinas. Más adelante abordaremos el tema de los comerciantes chinos migrantes.

Un acontecimiento singular se produjo en 1580, con la coronación del rey español Felipe II, como monarca de Portugal. Esta Unión de Coronas duró sesenta años y fue un momento clave del dominio Habsburgo sobre Europa, con efectos sobre la administración de las colonias en América y Asia. Es notable la coincidencia temporal que tuvo el dominio ibérico y la Dinastía Ming en su última etapa. La Unión de Coronas llegó a su fin con la independencia de Portugal en 1640, mientras que la Dinastía Ming terminó en 1644. Ambos acontecimientos tuvieron hondo impacto en la memoria de los habitantes de Asia y de América (Busquets, 2014; Villamar, 2015).

La experiencia ibérica en Asia fue un proceso que tomó casi un siglo para alcanzar su máximo despliegue, con enfrentamientos y conflictos, pero también basada en el paulatino conocimiento de la realidad de la región. Ya en el siglo XVII, la emergencia de actores con aspiraciones imperiales, como los holandeses e ingleses, obtuvieron grandes avances en el control de los mercados asiáticos y lograron vulnerar el poder ibérico (Gash-Thomas, 2019; van Veen, 2000).

2.1 La experiencia asiática previa a la llegada de los europeos

Antes de entrar en materia, es importante hacer una reflexión sobre el enfoque que deseamos adoptar. Casi todo análisis sobre estos intercambios se ha visto limitado por la división artificial entre el Este y el Sudeste de Asia, derivado de la corriente de interpretación conocida como *estudios de área* (Kratoska, 2005; McVey, 2005). La forma actual de estudiar el Este de Asia de manera separada al llamado Sudeste de Asia, en compartimentos estancos, impide un tratamiento integral, suficientemente rico en matices, sobre este conjunto de relaciones comerciales marítimas y terrestres. Afortunadamente, en décadas recientes esta corriente ha sido criticada y ha habido un claro interés académico para abordar de manera más amplia la llamada *Era del comercio* que conecta esos puertos desde el norte al sur, y del este al oeste en Asia Pacífico (Reid, 1988 y 1995). Las transformaciones internas en toda la región, iniciadas desde el siglo XIV, se conjuntaron con la presencia europea a partir del siglo XVI. En un período muy largo, que va de 1400 a 1630 aproximadamente, el desarrollo de nuevas formas de transporte marítimo, así como de trato comercial intercultural entre chinos, indios, árabes y los variados pueblos del Sudeste de Asia, hicieron posible la integración de esa región al comercio mundial de la era temprana moderna (Reid, 1992; Subrahmanyam, 1997).

Hemos hablado hasta aquí de *sistemas de comercio* a la manera en que se interpretan en la actualidad. Sin embargo, consideramos que el estudio del intercambio en este período adquiere matices más valiosos cuando observamos la

forma en que las sociedades aprovecharon los encuentros con los demás desde su *perspectiva cultural*. Para acercarnos a este nivel de análisis es necesario retroceder en la historia de Asia, para tomar en cuenta grandes procesos que antecedieron a la llegada de los ibéricos a ese continente, y que dejaron una impronta cultural que se refleja en las formas para establecer contactos interculturales.

Primero, la expansión mongola en el siglo XIII que dejó huellas profundas en las sociedades de Asia, la más relevante por supuesto en China con la fundación de la Dinastía Yuan (1271–1368), que quedó bajo el Gobierno de Khublai Khan, nieto de Chinggis (Genghis) Khan (Brook, 2013 y 2020). El efecto mongol se extendió hacia el amplio abanico de comunidades políticas desde la India hasta Indonesia. Varias características de Asia reflejan el impacto de aquel fenómeno, al hacer conscientes a las élites asiáticas de la enorme extensión del mundo Euroasiático y también sobre los peligros que en ocasiones encierran estos nuevos contactos. Esa percepción hizo avanzar la necesidad de consolidar sus estructuras organizativas en ciudades-estado, varias de ellas en los puertos dedicados a un comercio abierto (Lieberman, 2012).

El segundo proceso que debemos reconocer es de las llamadas *Rutas de la Seda*, redes informales de conexión en el centro de Asia continental que se remontan a miles de años. Esta es una de las metáforas históricas más poderosas de comercio intercultural entre comunidades en enormes espacios. El concepto fue descrito a fines del siglo XIX y reúne una variedad de prácticas de comercio que fueron intermitentes en el tiempo y en la geografía, no fue necesariamente un proceso continuo y coherente. Por cierto, esas relaciones anteceden a la expansión mongola. Sin embargo, en el siglo XVI, en el momento de la primera globalización de la que hemos estado hablando, ya no existían rastros ni memoria de aquellas vinculaciones. Es decir, no hay compatibilidad entre la Ruta de la Seda y el Galeón de Manila. De manera indirecta, el comercio de caravanas que llevaron mercancías consideradas exóticas y muy valiosas dejó su huella en el tipo de productos originarios de Asia conocidos en el resto de Eurasia (Christian, 2000). En el largo tiempo en que se desarrollaron estos vínculos fueron transmitidas algunas de ideas, literatura y pensamientos más importantes de Asia, en particular el Budismo (Sen, 2014).

El tercer proceso a analizar fueron las intermitentes políticas de apertura comercial de la dinastía Ming a lo largo de sus casi tres siglos de duración (1368–1644). En este conjunto de iniciativas hacia el exterior de China, iniciado durante el reinado del emperador Yongle (reinó de 1402 hasta su muerte en 1424), se destacan las siete expediciones de Zheng He (Chên Ho) entre 1405 y 1433. El objetivo de estas exploraciones era el reconocimiento del extenso territorio y las civilizaciones desde el Este de África, la Península Arábiga, India, Ceilán (Sri Lanka), el Sudeste de Asia, continental y marítima, incluyendo Sumatra e

Indonesia. No podría afirmarse que China ejerció una política colonial sobre las naciones y pueblos en Asia, sino que trató de proyectar la idea de orden confuciano en el amplio espacio de sus exploraciones (Sen, 2005).

Queda el enigma sobre el súbito cierre de los contactos con el mundo marítimo, expresado en la *Prohibición del Mar* (*haijin*) decretada en el año 1433. Se ha especulado acerca de las causas de este cambio: las amenazas de pueblos de las estepas del norte, la consolidación del comercio interno y, a mediano plazo, la reapertura en 1471 del Gran Canal que une Hangzhou con Beijing, lo que facilitó el transporte fluvial, y redujo el transporte costero o en aguas abiertas (Atwell, 2002). Las consecuencias fueron variadas, como el que redes informales de comerciantes chinos ocuparon el espacio dejado por las empresas imperiales. Creció la amenaza de piratas chino-japoneses (*wakō*). Se evacuó a la población civil en las provincias costeras, sobre todo en Fujian. En el plano político las consecuencias de los viajes de Zheng He, consolidaron las relaciones con reinos que aceptaron ser tributarios de China. Aquellos viajes abrieron la puerta a la demanda de productos extranjeros de lujo, pero también generaron el conocimiento de reinos y poblaciones hacia el occidente, las rutas locales, los mercados y los productos, y el conocimiento de “ruta, pueblos y puertos” (Ollé, 2019).

Varios autores han dedicado amplios estudios a la idea de que se forjó un *sistema tributario* que colocaba a China en el centro de toda la región (Faribank, 1968; Gungwu, 1968). El asunto no es menor, pero ha sido utilizado muchas veces de manera simplista y con fines políticos contemporáneos para criticar el avance de la República Popular China, como si fuera una repetición mecánica de la historia. Aquel sistema tributario era un mecanismo regulador del comercio con el exterior y un sistema de trato diplomático, es decir simbólico, con naciones que compartían códigos culturales similares. En la codificación china (pero también coreana y japonesa), el confucianismo enaltece la labor agrícola y el trabajo intelectual, al mismo tiempo que coloca al comercio como una de las actividades con el más bajo nivel en la sociedad (Momoki y Reid, 2013). La relación con los vecinos de China era una mezcla fluctuante de intercambio comercial, regulación del volumen de mercancías y trato diplomático, que tuvo varias etapas (Nakajima, 2018).

Llegamos así al momento del contacto entre los ibéricos y la región del Sudeste de Asia. El Galeón de Manila tuvo contacto casi inmediato con dos espacios asiáticos: el Sudeste de Asia y las costas de China, especialmente los puertos de las provincias de Fujian y de Guangzhou, que mantenían un intercambio continuo, legal o sin registro, con los vecinos del Sudeste de Asia. A partir de la apertura de Macao como una concesión a los portugueses en la desembocadura del Río Perla, alrededor de 1557, y de la fundación de Manila

como un enclave castellano con fecha precisa, junio de 1571, se enlazan corrientes de comercio que ya existían en el Sudeste de Asia, particularmente en los puertos de mayor actividad, como Melaka, Cham, Ayuthaya, las islas de las especias. Los europeos recién llegados fueron paulatinamente comprendiendo, cuáles eran las líneas divisorias entre prácticas del Islam, del Budismo y del Confucianismo en toda la región.

Por un lado, el impulso expansivo ibérico que hemos comentado y, por el otro, el dinamismo existente en Asia, en un momento histórico descrito por Anthony Reid como la *Era del Comercio*, dan pie a la primera edad moderna (Reid, 1990). La plata producida en Nueva España y Perú de las Américas, recibió la atención de China porque su sistema monetario, ya estaba experimentando una profunda transformación al final de la dinastía Ming (1368–1644). La apertura parcial del comercio chino en 1567 y la introducción en 1572 de un nuevo sistema fiscal basado en la plata (el llamado “impuesto de un solo látigo”), estimuló el comercio con extranjeros (Chung, 1970; Glahn, 2016). En ese primer encuentro entre las dos orillas del Pacífico, la parte más dinámica resultaba ser Asia, cuyas economías entraron en sintonía con la demanda y los gustos estéticos de las élites en los virreinos americanos productores de plata, así como con la demanda europea. Aparentemente, las fluctuaciones de la oferta y los precios de la plata podrían ser la causa de la caída de la dinastía Ming y la llegada del dominio de los manchúes que estableció la dinastía Qing en 1644 (Flynn y Giráldez, 1995 y 2002).

En paralelo, el dinamismo que rápidamente adquirió el comercio del Pacífico sostuvo la determinación de la Corona española de mantener separados los dos grandes virreinos de América: Perú y Nueva España: los principales productores de plata del mundo. Estas sociedades se encontraban en tránsito de formación del siglo XVI al XVII. La corona española tenía perfectamente claro que una relación más estrecha de los reinos americanos podría desplazar a la economía atlántica e incluso conducir a la independencia.

En algunos medios académicos sigue habiendo cierta polémica respecto a la *centralidad* de Asia en general y de China en particular en el conjunto de la economía mundial en el siglo XVI. Los famosos textos de la Escuela de California señalan desde una perspectiva económica la importancia demográfica y productiva de Asia comparada con Europa en aquel momento. Sería el vínculo del comercio y el papel de la plata en la economía mundial, lo que dio inicio a la primera globalización (Frank, 1988; Pommeranz, 2000). Sin descartar esa perspectiva, creemos que el efecto más importante del comercio de Manila fue la conexión cultural humana, como veremos más adelante con algunos ejemplos.

2.2 Encuentro de culturas y sistemas

En la etapa final de la dinastía Ming, en la segunda mitad del siglo XVI, se gestaba un cambio fundamental que estaba relacionado con el manejo del comercio internacional y con el orden fiscal interno, pues el Gobierno buscaba regular sus intercambios con el exterior y mantener sus ingresos fiscales. Como hemos visto, el sistema tradicional de comercio tenía un carácter imperial, considerado como intercambio tributario. Por supuesto que los emperadores chinos *no comerciaban*, sino que recibían *tributos* de pueblos y naciones que reconocían la autoridad de China. A cambio, las autoridades generosamente proporcionaban *valiosos regalos* (Faribank, 1968; Gungwu, 1968; Lieberman, 2008; Wills, 2001).

Los comerciantes que provenían del Asia Central eran recibidos en ciudades del norte de China por administradores, que atendían a los *embajadores* (muchos de ellos eran conductores de caravanas de camellos que no tenían representación oficial de sus naciones). En la parte marítima de China este sistema fue conocido como *Shibosi* y consistía en oficinas de comercio marítimo, controlado por supervisores en tres puertos: Ningbo, en la provincia de Zhejiang para el comercio con Japón; Quanzhou, en Fujian, para el comercio con las islas de Taiwan y Ryukyu y Guangzhou, o Cantón, para el resto del sudeste de Asia. En ocasiones, se permitía a los visitantes extranjeros llegar a Beijing, la capital, donde eran atendidos por el Ministerio de Ritos y, ocasionalmente, tenían audiencia multitudinaria con el emperador (Nakajima, 2018).

En la administración de la Dinastía Ming, la transición hacia una economía que utilizaba plata para pagar impuestos, facilitaba por un lado la administración del sistema fiscal y de los equivalentes monetarios. La parte débil de esa política era que China no tenía suficiente producción de plata. Así, al tener que importar plata para circular en su economía interna, se corría el riesgo, como sucedió, de aumentos inflacionarios. En el terreno fiscal, algunos autores han mencionado que la característica del sistema chino fueron las bajas tasas impositivas, pero que sumaban grandes cantidades de ingreso para el Estado y por lo tanto, podía sufragar importantes iniciativas de infraestructura y servicios (Deng, 2012).

El comercio para los extranjeros era ventajoso, pero si las autoridades observaban pérdidas, procuraban equilibrar su balanza comercial, espaciando los plazos de entrada de misiones comerciales extranjeras. Un fenómeno importante fue la creciente dependencia del flujo de plata japonesa. Para evitar esa situación de dependencia se tomaron diversas medidas correctivas. En 1549 se limitó el comercio entre Japón y China.

En 1565 se reinstauró la oficina de supervisión en Guangdong. En 1567 se decidió concentrar el comercio en Yuegang, al sur de Xiamen, en la provincia de Fujian. Todo ello coincide con el establecimiento de los portugueses en Macao (con autorización china) en 1557, y la fundación de Manila bajo control español en 1571.

A partir de entonces, el comercio externo de China tomó un rumbo diferente y alentó la producción manufacturera en cadena, siglos antes que la llamada Revolución Industrial Inglesa. Políticas contra excesos en el consumo adoptadas en las primeras décadas del siglo XVII, son indicativas de las tendencias inflacionarias y de *gentrificación* estimuladas por el ingreso de plata manejada por comerciantes (Brook, 1988).

Es interesante observar que la presencia europea en Asia en la temprana era moderna tuvo una influencia mínima pero sostenida que se sumó a un proceso interno que ya existía en China desde siglos antes. Es decir, el flujo de comercio que llegaba a China desde la India, el Sudeste y el Centro de Asia, aceleró un proceso económico que ya tenía bases en la producción local para satisfacer la demanda interna. Tomó impulso la producción china de seda, porcelana, té y muchas manufacturas para atender mercados en el exterior. Con el comercio proveniente del Sudeste de Asia y del lado del Pacífico, destaca la existencia de un sistema integral enorme que conecta a toda China. La articulación de la producción china en esa época imprime una perspectiva que puede ser muy enriquecedora para entender el fenómeno de la primera globalización.

Tomemos por ejemplo la ciudad de Nanjing, capital de la provincia de Jiangsu, al este de China. Localizada en un nudo económico del río Yangtze, Nanjing ha sido una ciudad muy importante en la historia del comercio de China. Fue una de las cuatro capitales de China, se convirtió en el centro de varias rutas, punto de llegada de viajeros del mundo y de salida de comerciantes chinos. La ciudad conectaba China con los reinos del este de Asia, por medio de comerciantes, así como con el movimiento de misioneros budistas. La naturaleza comercial de Nanjing la convertía en un punto de encuentro entre el comercio interno y el marítimo.

Paralelamente, en el interior de China se desarrolló una intrincada red de canales y rutas fluviales que comunicaban a China de Norte a Sur, el famoso Gran Canal, y de ese centro productivo hacia la costa. A partir del siglo XV muchas ciudades se especializaron y progresaron en el interior del país, proporcionando productos para el comercio mundial (Deng, 2008).

A partir de ese centro se distinguen ciudades fluviales como Yangzhou, también en Jiangsu, o marítimas, que cumplieron un papel fundamental en la relación con el comercio del Sudeste de Asia y la conexión con el Galeón de Manila. Si miramos el mapa de China desde el sur hacia el este, destaca por su importancia Guangzhou, mejor conocida como Cantón, y su antiguo puerto Huangpu o Whampoa, en la desembocadura del río Perla. Fue el emporio del comercio hacia el sur de Asia. En la provincia de Fujian, el puerto de Quanzhou, conocido como Zayton por Marco Polo, fue trascendental por siglos, pero dejó de ser competitiva frente a otros puertos en esa misma provincia. En 2021, la ciudad ha sido inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO. En el sur de Fujian, Zhangzhou,

conocida como *media luna*, por la forma de su bahía, sirvió al comercio con Filipinas. Fuzhou, en la desembocadura del río Minjiang, también en Fujian, se dedicó al comercio con Taiwan. Al norte de la costa encontramos Penglai, en la provincia de Shandong, que era conocida como Dengzhou en la antigua China, frente al mar de Bohai, fue el punto de contacto con la península coreana. Ningbo, ya mencionada, era conocida como Mingzhou, estaba conectada con el Gran Canal, vinculaba el comercio con Japón.

Fue muy estrecha la correspondencia cultural entre aquellos puertos y las ciudades mexicanas en una línea geográfica que conecta de este a oeste, a partir de Manila con el puerto de Acapulco y luego con la Ciudad de México, pasa por la Ciudad de Puebla, Xalapa y concluye en el puerto de Veracruz, puerta hacia el Caribe y el Atlántico. A partir del siglo XVII, las mercancías chinas se distribuían también en el norte de la Nueva España, en ciudades como Guanajuato, Zacatecas, Chihuahua, Santa Fe, en el actual Nuevo México. También en el Pacífico norte, las conexiones del comercio de productos asiáticos abarcaba Jalisco, Colima y llegaba hasta California. Desde México se extendían lazos comerciales hacia Europa, vía La Habana, en Cuba. Hacia el sur de América, por diversos puertos de Centroamérica, se tenía comercio con Guayaquil, en el Ecuador actual, Cartagena, en Colombia, Maracaibo, en Tierra Firme, hoy conocida como Venezuela y finalmente en Lima, la importante Ciudad de los Reyes, capital de Perú.

Esta enorme articulación productiva y comercial verdaderamente mundial a través del Océano Pacífico colocó a la Nueva España como un centro mercantil fundamental del imperio español, o como ha sido denominado una “periferia centralizada”, que ligaba el comercio de China con España y Perú. Ello no disminuye la importancia de Asia y de China en el circuito internacional, pero esta esfera productiva estaba fuera del dominio directo ibérico. El comercio del Pacífico ejercía un equilibrio muy delicado con el comercio del Atlántico y la negociación de este contrapeso se hacía en los círculos de comerciantes en Sevilla y México. El tratamiento de este tema, que escapa de los límites de este ensayo, ha sido abordado cuidadosamente para mostrar diferentes etapas de la comunicación, para así evitar generalizaciones que oscurecen la interpretación de un fenómeno histórico de largo plazo (Bonialian, 2014).

3 Transformaciones regionales

Un enfoque que tiene amplio respaldo académico indica que del siglo XV al XVII, la intensa interacción de Asia desde el norte al sur, así como del este al oeste, propició una enorme movilización de recursos humanos y de materia prima. Eso convirtió a Asia en uno de los polos de la transición capitalista, sumado a lo que

acontecía en América bajo el dominio hispano, y en Europa. Algunos de los factores que se pueden identificar es el aumento del comercio de larga distancia, la introducción de técnicas militares, la consolidación de estructuras políticas modernas y la adopción de prácticas filosófico-religiosas compartidas por sociedades distintas, como es el Islam, el Budismo, el Catolicismo y el pensamiento Confuciano (Reid, 1993). En esta sección abordaremos el tema del intercambio regional, porque el comercio del Galeón de Manila se inserta decididamente en aquella etapa de la historia asiática.

El comercio muestra el grado de comunicación que existía en la región, sobre todo en el Sudeste de Asia. En términos generales, la influencia de comerciantes indios y chinos fue determinante en esta zona de cruces múltiples. La parte insular de Asia ofrecía desde tiempos ancestrales productos agrícolas de alta demanda (*cash crops*) a cambio de manufacturas procedentes de China o India. Por ello era ampliamente extendido el comercio de pimienta, clavo, nuez moscada (nutmeg), azúcar, también piel de venado, maderas aromáticas como el sándalo, zapan (*Caesalpina zapan*), alcanfor y benjuí (Reid, 1995; Shaffer, 1995).

La diferencia climática explica en parte el atractivo de los intercambios entre regiones alejadas, que producían tejidos, porcelanas, sedas, instrumentos de trabajo metálico para labrar la tierra, y medicinas. El intercambio comercial se facilitó con el desarrollo de navíos propios para el tipo de navegación, como el junco, y el conocimiento ancestral de las corrientes marítimas regionales, así como del clima y el uso de la brújula. El desarrollo de ciudades-puerto permitió el intercambio en el que prevalecía la hospitalidad, un grado razonable de seguridad para los comerciantes y un sistema de solución de controversias mercantiles basado en principios relacionados con el Islam (Borschberg, 2015). El desarrollo del comercio consolidó también la organización financiera, con el fortalecimiento de las élites mercantiles estables (*Orangkaya*) en cada puerto, con capacidad para manejar recursos y negociar condiciones ventajosas de productos (Reid, 1993). Las ciudades ofrecían la ventaja de manejar piezas valiosas, como joyas, que facilitaban el comercio. Asimismo, algunos núcleos de las élites de comerciantes podían ofrecer financiamiento a sus socios comerciales más frecuentes. Si bien no había una moneda de uso compartido, el intercambio regional tuvo mecanismos para cuantificar el valor de los productos y facilitar el comercio. Desde el siglo XV, la plata comenzó a ser muy apreciada en el comercio y con la llegada de los europeos, la disponibilidad del metálico aceleró el uso de piezas de plata.

Quizás el impacto más profundo de todos estos cambios en Asia y en América fue la migración humana. En el Sudeste de Asia el movimiento de personas se remonta a varios siglos, pero uno de los efectos de las invasiones mongolas fueron una de mayor interacción entre la diversidad de sociedades. Las comunidades de comerciantes del sur de China se dispersaron en la región del Sudeste de Asia,

siglos antes del período que ahora estudiamos, pero debido a cambios internos en China y a mejores oportunidades en otras latitudes asiáticas, estos comerciantes se asentaron en Siam, Cham, Melaka, Java, primero por temporadas y cada vez más de manera permanente (Gungwu, 1996).

Cuando los portugueses ocuparon Melaka con inusual fuerza militar, varios comerciantes asentados en la ciudad, chinos, una comunidad de comerciantes de la isla de Luzón y musulmanes, se trasladaron hacia Sumatra y Java (Nakajima, 2018). La ocupación del neurálgico centro comercial de Melaka, irritó a las autoridades chinas y no permitieron que los portugueses comerciaran en China. Los portugueses insistieron por décadas en su intento de comerciar con el gran imperio, hasta que lograron establecer un puerto en la desembocadura del Río Perla en la provincia de Guangzhou alrededor de 1557. Así se estableció un importante centro para la exportación de productos chinos hacia Europa, pero también hacia puertos portugueses en el Sudeste de Asia e India.

Una década más tarde, con la fundación de Manila en 1571, comerciantes de Fujian comenzaron a llegar a Luzón en sus juncos para ofrecer sus productos y sus habilidades como artesanos. Esta migración fue esencial para el mantenimiento del enclave europeo en Filipinas y para el funcionamiento del Galeón, tanto por sus servicios como por los productos traídos desde China (Chin, 2010; Gil, 2011; Guerrero, 1996; Khun, 2008; Pinto, 2013; Pin-Tsun, 2018). Los migrantes *hokkien*, básicamente hombres, procedían de Fujian, en poco tiempo establecieron una corriente de comercio desde los puertos de esa provincia hacia la costa norte de Filipinas. La presencia de esta comunidad en las inmediaciones de la capital de Filipinas, fue una constante en los informes de los administradores coloniales, por considerarlos necesarios y al mismo tiempo una amenaza para la seguridad de la ciudad. En esta fluctuación de opiniones, hubo momentos en que la población china alcanzó unos diez mil habitantes, frente a poco más de mil europeos (mexicanos, castellanos, portugueses). Las autoridades españolas cometieron en diversos momentos masacres contra los chinos, en 1603, 1639, 1662, 1762–1764, 1819, que arrojaron decenas de miles de muertos (Ollé, 2008).

No obstante estos tristes eventos, la migración continuó y se acentuó con la instauración y la dinámica del Galeón de Manila. Las corrientes de migrantes asiáticos hacia América, principalmente hacia la Nueva España y Perú, que es el foco de atención de varios estudiosos en tiempos recientes. En los hechos, migrantes voluntarios o forzados transmitieron parte de sus culturas a las poblaciones en América. Tripulantes filipinos del Galeón frecuentemente desertaban en México y se integraban a las poblaciones indígenas. Comerciantes y artesanos chinos lograron llegar a México y a Perú para continuar sus labores que era muy apreciadas. Hubo también esclavos de la India, de Malasia y de otras partes de Asia que terminaron sus vidas en el continente americano (Mehl, 2016; Oropeza, 2020;

Seijas, 2014; Slack, 2009). La migración de asiáticos a América alimenta la idea de que la globalización del espacio ibérico en esa época tuvo como resultado una interacción cultural a través del Pacífico, que fue tan importante como no prevista por las autoridades coloniales.

Hemos mencionado el tema de la navegación que fue fundamental para el desarrollo del comercio regional. Este sistema de navegación era compartido por una variedad de comerciantes en rutas, por ejemplo, desde la India hasta las Islas de las Especies. La mayoría de los viajes eran en segmentos que comerciaban en los diversos puertos, donde se intercambian las mercancías, aunque, por ejemplo, las especias recorrían largas distancias y en el trayecto aumentaban de precio. Las embarcaciones chinas y malayas más conocidas que los europeos encontraron a su llegada a la región fueron llamadas *jung*, con base en el término malayo de *jong*, ahora conocido como *junco* o *junko* (Manguin, 1993, 2002 y 2010). Este tipo de embarcación ha sido calificado como “híbrido”, pues integra elementos chinos y malayos, perfectamente adaptados al tipo de navegación de las corrientes del Sudeste de Asia. Una de las interacciones más importantes entre dos tradiciones navales tan distintas como la asiática y la europea se dio en Filipinas. Las embarcaciones asiáticas continuaron siendo construidas por siglos, pero en el siglo XVI comenzó la construcción de galeones tipo europeo. Pocos años después de la fundación de Manila, según informa el historiador mexicano Iván Valdez Bulbnov, en los astilleros de Cavite y Otón, fueron construidos dos barcos para servir en el comercio del Pacífico, el *Santísima Trinidad*, en 1579 y el *Santa María de Jesús*, en 1580 (Valéz, 2019).

4 Comercio asiático a través del Pacífico

En años recientes se han realizado avances en la identificación y estudio de las redes de comerciantes activas en ambos lados del Pacífico, que se involucran en el comercio en Manila. Esto ha permitido comprender la organización y dinámica de las conexiones de comerciantes ibéricos entre Macao y Manila, Filipinas y Nueva España, así como Nueva España y Perú. La ventaja de los portugueses en los territorios americanos derivaba de sus contactos al otro lado del Océano, con comerciantes que operaron desde principios del siglo XVI en la ruta de la India. La experiencia portuguesa fue central porque se colocaron en un eje comercial fundamental de Asia, desde la India hacia el este, tanto en el corredor Macao-Nagasaki, como en la ruta de las especias que desde Melaka recorría la costa norte de Java. La apertura del comercio a través del Pacífico en los años 70 del siglo XVI, abrió otra esfera de contactos que incluía a comerciantes castellanos y mexicanos, comerciantes chinos, la tripulación filipina del propio Galeón, así como esclavos

asiáticos y hasta africanos. En la migración rumbo a Asia encontramos a misioneros y comerciantes españoles y mexicanos, soldados y reclutas forzados, así como prisioneros por razones políticas. Toda esta variedad de migrantes, voluntarios o no, forma parte de una fuerza humana que mantuvo vivos los contactos a través del Pacífico y cuyas expresiones culturales todavía se observan en vestigios materiales (Crewe, 2017).

El prometedor comercio de productos asiáticos en Perú tuvo desde un principio titubeantes etapas de apertura y prohibición. En 1582, el rey Felipe II prohibió el comercio entre Filipinas y Perú, por lo que el intercambio comenzó a realizarse necesariamente por medio del Galeón de Manila. El vínculo entre México y Perú estaba cuidadosamente regulado por la monarquía española pues se advertía la posibilidad de que la gran producción de plata del Potosí (hoy Bolivia) podría terminar junto con la plata mexicana en los mercados asiáticos. Finalmente, en 1634 se prohibió terminantemente el comercio y la navegación entre México y Perú. La radical decisión fue incorporada en la Recopilación de Leyes de Indias en 1680. Sin embargo, el comercio de bienes asiáticos continuó en Sudamérica y la puerta de entrada era Perú (Suárez, 2015). A finales del siglo XVII, la capital peruana llegó a ser conocida, aunque de manera informal, como “la Feria de Pekín” por la cantidad de productos asiáticos, que luego se distribuían a ciudades como Buenos Aires y Córdoba (Bonialian, 2014). En los años en que el comercio estuvo abierto se vendían en la capital de Perú: tafetanes, damascos ordinarios y de lujo, rasos de algodón en colores muy variados, terciopelos, pero lo más apreciado era la seda, identificada como Shantún (Shandong), Kansú (Gansu), Pekín (Beijing), seda virgen e hilos de seda. También se vendía almizcle, algalia, ámbar negro y porcelanas (Carcelén, 2009).

El Galeón se abastecía de productos asiáticos provenientes de varias naciones y culturas no únicamente de China. Manila cumplió un papel importante como puerto comercial de distribución (*transshipment*), de una amplia gama de productos que eran transportados hasta el puerto de Acapulco, en la costa occidental de la Nueva España. Gracias a la población china en Manila, los llamados *sangleyes*, la capital de Filipinas también fue un puerto importante en donde los artesanos y comerciantes chinos producían una variedad de mercancías destinadas al consumo en Nueva España, Perú y, por supuesto, Europa. Este hecho es materia de discusión entre especialistas del arte, pues los chinos en Filipinas adaptaban diseños y productos con las habilidades heredadas en sus lugares de origen, sobre todo en el caso de pinturas, textiles, marfiles, y terminados de porcelana. Es importante observar los circuitos culturales y comerciales que impulsaron la producción, por ejemplo, piezas de marfil con motivos religiosos católicos. Desde el marfil africano y asiático, las habilidades de artesanos asiáticos localizados en

varios puertos, manufacturaban las tallas destinadas al mercado de Manila. Eran productos globales que se *trasladaban* al ritmo de las relaciones entre pueblos muy diversos.

Para concluir este ensayo de una manera más ilustrativa haremos referencia a estas influencias culturales asiáticas difundidas por medio del Galeón de Manila y que ahora forman parte de acervos, museos y colecciones privadas que hablan de una historia material y simbólica. Las formas son muy variadas y sin intentar hacer un recorrido por todas las expresiones trabajadas por los historiadores del arte, es muy útil referirse a ejemplos concretos en cuanto a textiles, biombos, porcelanas, y marfiles. Es necesario singularizar en objetos dispersos a través del tiempo, pues sería imposible hacer un catálogo comprensible y mucho menos una estadística de la cultura material asiática en el ámbito americano.

Un enfoque para observar la influencia asiática en la cultura de Nueva España y Perú, subraya el cambio que se estaba operando en el mundo, como lo hemos visto a lo largo de este ensayo, y también en las sociedades americanas bajo el dominio ibérico. Razones económicas, como fue la disponibilidad de plata para comerciar, la relativa facilidad para acceder al comercio con Asia por medio del Galeón de Manila, y el atractivo, o incluso la *idealización* de la estética asiática entre las élites americanas, permitieron incorporar objetos culturales asiáticos y asimilarlos a una nueva narrativa estética criolla americana. Las casas de las élites utilizaban objetos y muebles orientales como recursos para mostrar una imagen de prestigio y poder. Esta perspectiva ha sido desarrollada por el académico mexicano Gustavo Curiel a lo largo de años de investigación en archivos y en el estudio estético formal, la iconografía, de las piezas existentes en la actualidad (Curiel, 2007, 2016).

La adopción por parte de las élites coloniales de patrones estéticos con *el estilo de China*, terminó por extenderse al resto de la sociedad. Un factor concreto para la absorción popular de elementos culturales asiáticos, como lo hemos visto, fue la migración de asiáticos y su incorporación en las sociedades desde México hasta el sur de América. En México existen múltiples ejemplos de su influencia, incluyendo el cultivo y el consumo de arroz en partes del litoral del Pacífico mexicano, del vino de coco, los tejidos populares, la adaptación de diseños imitando lo asiático en la porcelana local (Machuca, 2012).

Entre los ejemplos más notables del comercio asiático en la Nueva España se encuentran las porcelanas chinas. Se debe señalar que el tradicional comercio asiático se remonta a muchos siglos antes de la apertura de la ruta por el Pacífico, de tal forma que objetos similares pueden ser localizados en la India, en el Sudeste de Asia, en América o en Europa (Guy, 2019). En la actualidad, la clasificación y el

análisis estilístico de porcelana asiática que existe en la Nueva España corresponde a los estándares establecidos por los grandes museos europeos (Bonta de la Pezuela, 2008; Guanyu, 2019; Pinzón & Junco, 2019; Priyadarshini, 2018). A lo largo de los dos siglos y medio de contacto comercial a través del Pacífico, es evidente que en los acervos en México y en Sudamérica se encuentran magníficos ejemplos de las variedades de porcelana tanto de la época Ming como de la Qing. Desde hace pocas décadas, el rescate arqueológico subacuático en Asia y en Latinoamérica ha resuelto varias incógnitas sobre los cargamentos de los galeones, sobre todo confirma la consistente demanda de estos productos (Orillaneda, 2016).

Los *biombos* son muebles que permitían decorar espacios en las casas de personas adineradas, a manera de escenario en combinación con muebles europeos o asiáticos. Son cancelas removibles que permiten delimitar y reorganizar los salones de recibimiento. La decoración de los biombos tenía motivos florales y aves. El origen de la palabra es japonés, *byo bu*, transformado en biombo. Sobreviven aún varias decenas de ejemplos de alta calidad. Debido a su popularidad, en el siglo XVII comenzaron a ser producidos en la Nueva España, con motivos propios como imágenes de la Conquista de Tenochtitlán de 1521, vistas panorámicas de ciudades mexicanas y otros elementos que denotan la naciente mentalidad criolla y el orgullo de vivir en la Nueva España (Baena, 2015; Carr et al., 2015; Sanabris, 2006; Vallen, 2014).

Desde un inicio de la colonia española en Filipinas, los misioneros católicos observaron las habilidades de los sangleyes para el tallado de piezas en madera y en marfil. Sobre la base de esa experiencia, tanto como de la relativa disponibilidad de marfil africano y asiático de venta en Manila, los clérigos comisionaron tallas de santos, vírgenes y ángeles al estilo barroco europeo, que tuvieron un éxito relevante en los mercados de Europa y América. Un hecho destacable es que los artistas chinos realizaban su trabajo mostrando su sensibilidad y maestría artísticas, en un contexto cultural impuesto. Es probable que muchos de los artesanos mantuvieran sus creencias religiosas y, sin embargo, contribuían a un ideal estético religioso extranjero. Se ha estudiado que las tallas de marfil parecen haberse basado en ejemplos físicos y en grabados provenientes de Flandes (Bélgica) con el ideal hispano de la época (Hay, 2010).

La demanda de artículos religiosos de marfil en América correspondía a la ingente construcción de iglesias y a la intensa propagación de la religión católica, la llamada *Conquista Espiritual*, por lo que la adquisición de bellas piezas importadas de Oriente era un motivo de prestigio de las comunidades, aún las más humildes. Esto explica en parte la existencia de gran cantidad de piezas dispersas por todo el territorio americano (Bailey, 2006; Kuwayama, 1997; McQuade, 2005).

5 A manera de conclusión

Hemos delineado características que nos parecen fundamentales acerca de la interacción de base en el desarrollo histórico del intercambio a través del Pacífico. Separados de la narrativa tradicional que explica las grandes políticas adoptadas por la Corona de España, hemos intentado ofrecer la idea de que el Galeón de Manila es la expresión de un momento de gran dinamismo económico y cultural, donde hubo miles de intercambios particulares entre individuos provenientes de múltiples espacios del Pacífico y más allá. Las interacciones entre individuos y sociedades generaron efectos acumulados que contribuyeron a la formación de nuevas sociedades. Un ejemplo de ello, es la imagen de prestigio y lujo de Asia en los espacios virreinales de Nueva España y Perú.

Hemos recurrido a una breve descripción de procesos de muy largo alcance, que se remontan varios siglos antes de la llegada de los europeos a Asia, y así explicar condiciones que influyeron en el trato comercial de la región, pero sobre todo en el intercambio cultural. La experiencia de la expansión mongola o de las redes comerciales de las llamadas rutas de la seda habían desaparecido hacia el siglo XVI, pero dejaban huella en los patrones de interacción entre sociedades diversas.

Una visión más dinámica debe abrir el ángulo de visión para observar interacciones dentro de Asia, que abarcan el Este del continente y sus relaciones con el Sur y Sudeste del continente, algo que no puede ser visto desde la actual especialización de los estudios de área. Esto significa poner atención al ámbito marítimo, sus estilos de vida y las tecnologías que fueron desarrolladas para interactuar entre sociedades diversas. En paralelo, la relación entre sociedades que hasta ahora no han sido consideradas importantes desde la perspectiva eurocéntrica, es decir, fuera de la toma de decisiones imperiales, resultan ser de gran importancia en diversas épocas y su estudio es necesario para comprender la dinámica de todo el sistema global, con focos dispersos de influencia y decisión. Es el caso de las capitales virreinales en América; en Asia, las ciudades-puerto se distinguían por una dinámica especial del auge comercial propio de la primera globalización, pues ofrecían una amplia gama de productos a los que se iban adaptando los consumidores de ultramar.

La historia imperial estudiada y repetida muchas veces describe las acciones tomadas por los altos estamentos administrativos, desde la Corona de España hasta las administraciones portuarias, pasando por las autoridades virreinales y eclesiásticas. Los instrumentos económicos tradicionales testifican con estadísticas las fluctuaciones del comercio, el ascenso en la producción de plata, por ejemplo, y del consumo suntuario de productos asiáticos en América. Deberíamos

comenzar a escribir una historia diferente en la que se contabilice el costo social de todo esto, los bosques que fueron destruidos para la construcción de los galeones, las comunidades que fueron desplazadas para el mantenimiento de los galeones, los seres humanos que fueron enviados al otro extremo del Océano Pacífico para servir a nuevos amos y comenzar nuevas vidas.

Research funding: None declared.

Author contributions: All authors have accepted responsibility for the entire content of this manuscript and approved its submission.

Competing interests: Authors state no conflict of interest.

Informed consent: Informed consent was obtained from all individuals included in this study.

Ethical approval: The local Institutional Review Board deemed the study exempt from review.

Bibliografía

- Alvarez, L. A. (2009). *El Costo Del Imperio Asiático. La Formación Colonial De Las Islas Filipinas Bajo El Dominio Español, 1565–1800*. México: Instituto Mora.
- Armitage, D., & Bashford, A. (Eds.) (2014). *Pacific histories, ocean, land, people*. London: Palgrave Mcmillan.
- Atwell, W. S. (2002). Time, money, and the weather: Ming China and the ‘great depression’ of the mid-fifteenth century. *The Journal of Asian Studies*, 61(1), 83–113.
- Baena Zapatero, A. (2015). Apuntes sobre la elaboración de biombos en la Nueva España. *Archivo Español de Arte*, 88(350), 173–188.
- Bailey, G. A. B. (2006). Asia in the arts of Colonial Latin America. In *The arts in Latin America* (pp. 1492–1820). Philadelphia: Philadelphia Museum of Art.
- Bonialian, M. A. (2014). *China En La América Colonial, Bienes, Mercados, Comercio y Cultura Del Consumo Desde México Hasta Buenos Aires, Prólogo: Josep Fontana, Instituto Mora, Conacyt, Editorial Biblos, México, 2014*. México: Instituto Mora: ver 27–85 y 119–184.
- Bonta de la Pezuela, M. (2008). *Porcelana China De Exportación Para El Mercado Novohispano: La Colección Del Museo Nacional Del Virreinato*. México: UNAM Instituto de Investigaciones Estéticas.
- Borschberg, P. (2015). *Another look at law and business during the late Malacca Sultanate, c.1450–1511* (pp. 485–527). Taiwan: Le Jin Books. Ponencia en el coloquio *East Asia Maritime Regional Networks and Port City Societies*.
- Brook, T. (1988). *The confusion of pleasure. Commerce and culture in Ming China* (pp. 204–218). Berkeley: University of California Press.
- Brook, T. (2013). *The troubled empire: China in the Yuan and Ming dynasties* (Reprint ed.). Cambridge, Mass.: Belknap Press.
- Brook, T. (2020). *Great state: China and the world*. Great Britain: Harper.

- Busquets I Alemany, A. (n.d.). 'Un Siglo De Noticias Españolas Sobre China: Entre González de Mendoza (1585) y Fernández de Navarrete (1676)'. *Colección Española De Investigación Sobre Asia Pacífico*, 2, 275–279.
- Carcelén Reluz, C. G. (2009). *Espionaje, guerra y competencia mercantil en el siglo XVII. El judío portugués Pedro de León Portocarrero, autor de la Descripción del Virreinato del Perú*. Lima, Perú: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Carr, D., Bailey, G., Brook, T., Coddling, M., Corrigan, K., & Pierce, D. (2015). *Made in the Americas: The new world discovers Asia*. Boston: New York: MFA Publications, Museum of Fine Arts, Boston.
- Chin, J. (2010). Junk trade, business networks and sojourning communities: Hokkien merchants in Early Maritime Asia. *Journal of Chinese Overseas*, 6, 157–215.
- Christian, D. (2000). Silk roads or steppe roads? The silk roads in world history. *Journal of World History*, 11(1), 1–26.
- Chung, L. F. (1970). *The single-whip method of taxation in China*. Glahn: East Asian Research Center.
- Crewe, R. D. (2017). Connecting the Indies: The Hispano-Asian Pacific world in early modern global history. *Estudos Históricos (Rio de Janeiro)*, 30, 17–34.
- Curiel, G. (2007). *Orientes-Occidentales. El arte y la Mirada del Otro* (pp. 229–317). México: Instituto de Investigaciones Estéticas UNAM. http://www.esteticas.unam.mx/xxvii_coloquio_internacional_de_historia_del_arte.
- Curiel, G. (2016). "De Cajones, Fardos y Fardillos. Reflexiones En Torno A Las Cargazones de Mercaderías Que Arribaron Desde El Oriente A La Nueva España," en Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos (coordinadoras), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La Presencia Novohispana en el Mar del Sur* (pp. 191–216). México: UNAM.
- Deng, K. G. (2008). Miracle or mirage? Foreign silver, China's economy and globalization from the sixteenth to the nineteenth centuries. *Pacific Economic Review*, 13(3), 320–357.
- Deng, K. G. (2012). The continuation and efficiency of the Chinese fiscal state, 700 BC–AD 1911. en B. Yun Casalilla, P. O'Brien & F. C. Comín (Eds.), *The rise of fiscal states: A global history, 1500–1914* (pp. 335–350). Cambridge: Cambridge University Press.
- Díaz Trechuelo, L. (1970). *El Consejo de Indias y Filipinas en el siglo XVI. En El Consejo de Indias en el siglo XVI* (pp. 125–137). Valladolid: Universidad de Valladolid.
- Fairbank, J. K. (1968). *The Chinese world order. Traditional China's foreign relations*. Cambridge, MSS: Harvard University Press. Ver en particular Fairbank A "Preliminary Framework": 1–19.
- Flynn, D. O., y Giráldez, A. (1995). Born with a "silver spoon": The origin of the world trade in 1571. *Journal of World History* 6(2), 201–221.
- Flynn, D. O., y Giráldez, A. (2002). Cycles of silver, global economic unity through the mid eighteenth century. *The Journal of World History* 13(2), 391–427.
- Frank, A. G. (1988). *ReORIENT, global economy in the Asian age*. Berkeley, Calif.: University of California Press.
- Gasch-Thomás, J. L. (2019). *The Atlantic world and the Manila Galleons: Circulation, market, and consumption of Asian goods in the Spanish empire*. Leiden: Brill.
- Gil, J. (2011). *Los Chinos En Manila. Siglos XVI y XVII*. Lisboa: Centro Científico E Cultural De Macau.
- Glahn, R. V. (2016). *The economic history of China* (Reprint ed.). Cambridge, United Kingdom: Cambridge University Press.
- Guanyu, W. (2019). *Chinese Porcelain in the Manila Galleon Trade*. Singapore: Springer Singapore.
- Guerrero, M. C. (1966). The Chinese in the Philippines, 1570–1770. en A. Felix Jr (Ed.), *The Chinese in the Philippines* (p. 15). Manila: Solidaridad.

- Gungwu, W. (1968). Early Ming relations with Southeast Asia: A background essay. En Fairbank (Ed.), *The Chinese world order* (pp. 34–62). Traditional China's Foreign Relations.
- Gunwu, W. (1996). Sojourning: The Chinese experience in Southeast Asia. En Anthony Reid con la asistencia de Kristine Alilunas Rodgers (Ed.), *Sojourners and settlers. Histories of Southeast Asia and the Chinese*. Hawaii: University of Hawaii Press.
- Guy, J. (2019). China in India: Porcelain trade and attitudes to collecting in Early Islamic India. In *China and Southeast Asia* (pp. 44–84). London and New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Hay, J. (2010). *Sensuous faces: The decorative object in Early Modern China* (pp. 46–47). Honolulu: University of Hawaii Press.
- Kratoska, P., Raben, R., & Nordholt, H. S. (2005). Locating Southeast Asia: Geographies of knowledge and politics of space (1st ed.). Singapore: Athens: Ohio University Press. Ver en particular el ensayo de Ruth T. McVey, "Afterword: In Prise of the Coelacanth's Cousin": 308–319.
- Kuhn, P. A. (2008). *Chinese among others: Emigration in modern times*. Lanham, MD: Rowman and Littlefield, 4, 43.
- Kuwayama, G. (1997). *Chinese ceramics in Colonial Mexico*. Los Angeles: Los Angeles County Museum of Art.
- Lieberman, V. (2008). The Qing dynasty and its neighbors: Early Modern China in world history. *Social Science History*, 32(2), 281–304.
- Lieberman, V. (2012). Southeast Asia and Eurasia during a thousand years. In G. Wade & L. Tana (Eds.), *Anthony Reid and the study of the Southeast Asian past* (pp. 47–68). Singapore: ISEAS Publishing.
- Machuca, Paulina. (2012). De Porcelanas Chinas y Otros Menesteres: Cultura Material de Origen Asiático en Colima, Siglos XVI-XVII. *Relaciones (Zamora)*, 33(131), 77–134.
- Manguin, P.-Y. (1993). Trading ships of the South China Sea: Shipbuilding techniques and their role in the history of the development of Asian trade networks. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 36, 253–280.
- Manguin, P.-Y. (2002). The amorphous nature of coastal polities in insular Southeast Asia: Restricted centres, extended peripheries. *Moussons. Recherche En Sciences Humaines Sur l'Asie Du Sud-Est*, 5, 73–99.
- Manguin, P.-Y. (2010). Asian ship-building traditions in the Indian Ocean at the dawn of European expansion. In Prakash, O. (Ed.), *Trading world of the Indian ocean, 150-1800* (pp. 597–629). Delhi, Chennai, Chandigarh: Pearson.
- McQuade, M. (2005). *Loza Poblana: The emergence of a Mexican ceramic tradition* [PhD dissertation]. City University of New York, City of New York.
- McVey, R. T. (2005). Afterword: In prise of the Coelacanth's cousin. en P. Kratoska, R. Raben & H. S. Nordholt (Eds.), *Locating Southeast Asia: Geographies of knowledge and politics of space* (pp. 308–319, 1st ed.). Singapore: Athens: Ohio University Press.
- Mehl, E. M. (2016). *Forced migration in the Spanish Pacific world. From Mexico to the Philippines* (pp. 1765–1811). Cambridge: Cambridge University Press.
- Meilink-Roelofs, M. A. P. (1962). *Asian trade and European influence: In the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. Springer Science & Business Media.
- Meilink-Roelofs, M. A. P. (1964). European Influence in Southeast Asia 1500-1630: A Reply. *Journal of Southeast Asian History*, 5(2) (September 1, 1964), Department of History, National University of Singapore: 184–197.

- Momoki, S., & Reid, A. (2013). Maritime interactions, in Eastern Asia. In F. Kayoko, M. Shiro & A. Reid (Eds.), *Offshore Asia, maritime interactions in Eastern Asia before steamships* (pp. 1–15). Singapore: ISEAS.
- Nakajima, G. (2018). The structure and transformation of the Ming tribute trade system. In M. P. Garcia & L. de Sousa (Eds.), *Global history and new polycentric approaches. Europe, Asia and the Americas in a world network system* (pp. 137–162). Singapore: Palgrave Macmillan.
- Ollé, M. (2008). Interacción y conflicto en el Parián de Manila. *Illes i imperis*, 10/11, 61–90.
- Ollé, M. (2019). *Juncos, Sampanes y Galeones en los Mares del Sur. Islas e Imperios de Seda y Plata* (pp. 30–38). Barcelona: Acanalado.
- Orillaneda, B. C. (2016). Maritime trade in the Philippines during the 15th century CE. *Moussons. Recherche En Sciences Humaines Sur l'Asie Du Sud-Est*, 27, 83–100.
- Oropeza, D. (2020). *La migración asiática en el Virreinato de la Nueva España: un proceso de globalización (1565–1700)*. Mexico: El Colegio de Mexico AC.
- Padrón, R. (2009). A sea of Denial: The Early Modern Spanish inventions of the Pacific Rim. *Hispanic Review*, 77(1), 1–27.
- Pin-Tsun, C. (2018). The rise of Chinese mercantile power in maritime. In G. Wade & J. K. Chin (Eds.), *China and Southeast Asia: Historical interactions* (1st ed.) (pp. 221–239). London; New York, NY: Routledge.
- Pinto, P. J. (2013). Chinchéus and Sangleys – Ten Remarks on the Chinese Presence in Melaka and Manila (16th–17th Centuries). *Review of Culture (International Edition)*, 43, 59–69.
- Pinzón, R., & Junco, R. (2019). The Chinese Porcelain from the Port of San Blas, Mexico. In *Archaeology of manila galleon seaports and early maritime globalization* (pp. 239–251). Singapore: Springer. https://www.academia.edu/41494375/The_Chinese_Porcelain_from_the_Port_of_San_Blas_Mexico.
- Polanyi, K. (2001). *The great transformation, the political and economic origins of our time*. Boston: Beacon Press.
- Pomeranz, K. (2000). *The great divergence China, Europe, and the making of the modern world economy*. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Prieto, C. (1972). *El Océano Pacífico, Navegantes Españoles del siglo XVI*. México: Alianza Editorial.
- Priyadarshini, M. (2018). *Chinese Porcelain in Colonial Mexico: The material worlds of an early modern trade*. Basingtoke, UK: Palgrave Macmillan.
- Reid, A. (1988). *Southeast Asia in the age of commerce, 1450–1680: Volume One: The lands below the winds*. New Haven: Yale University Press, y el volumen 2, *Expansion and Crisis*. Reprint edition. New Haven: Yale University Press, 1995.
- Reid, A. (1992). Economic and social change, c. 1400–1800. In *The Cambridge history of Southeast Asia, 1:460–507. Southeast Asia* (pp. 460–507). Cambridge: Cambridge University Press.
- Reid, A. (1993). *Southeast Asia in the early modern era: Trade, power, and belief*. Ithaca, New York: Cornell University Press.
- Reid, A. (1990). An 'age of commerce' in Southeast Asian history. *Modern Asian Studies* 24(1), 1–30.
- Sanabrais, S. (2006). The biombo or folding screen in Colonial Mexico. In D. Pierce & R. Otsuke (Eds.), *Asia & Spanish America. Trans-Pacific artistic & cultural exchange, 1500–1859* (pp. 69–106). Denver: Denver Art Museum.
- Seijas, T. (2014). *Asian slaves in Colonial Mexico: From Chinos to Indians*. New York: Cambridge University Press.

- Sen, T. T. (2005). Did Zheng he set out to Colonize Southeast Asia? In L. Suryadinata (Ed.), *Admiral Zheng He and Southeast Asia* (pp. 42–57). ISEAS–Yusof Ishak Institute: 42–75.
- Sen, T. (2014). Buddhism and the maritime crossings. en D. C. Wong & G. Heldt (Eds.), *China and beyond in the medieval period: Cultural crossings and inter-regional connections* (pp. 39–62). Amherst and Delhi: Cambria Press and Manohar.
- Shaffer, L. (1995). *Maritime Southeast Asia to 1500*. Londres: M.E. Sharpe.
- Slack, E. R., Jr. (2009). Sinifying New Spain: Cathay's influence on Colonial Mexico via the Nao de China » Brill Online. *Journal of Chinese Overseas*, 5(1), 5–27.
- Spate, O. H. K. (2004). *The Spanish lake*. Canberra: The Australian National University.
- Suárez, M. (2015). Sedas, Rasos y Damascos: Lima y El Cierre Del Comercio Triangular Con México y Manila En La Primera Mitad Del Siglo XVII. *América Latina En La Historia Económica*, 22(2), 101.
- Subrahmanyam, S. (1997). Connected histories: Notes towards a reconfiguration of Early Modern Eurasia. *Modern Asian Studies*, 31(3), 735–762.
- Valdéz-Bubnov, I. (2019). Las Islas Filipinas y la Etapa Formativa de la Construcción Naval Española en Asia (1519–1657). *Obradorio de Historia Moderna*, 28, 29–54.
- Vallen, N. (2014). Buscando El Orden Oriental. Agencias Novohispanas Y La Invención Discursiva De Un Mundo Conectado. In *Intercambios, Actores, Enfoques. Pasajes De La Historia Latinoamericana En Una Perspectiva Global*. Aarón Grageda Bustamante, Coordinador., (Vol. 101–116). Universidad de Sonora: Hermosillo.
- van Leur, J. C. (1967). *Indonesian trade and society: Essays in Asian social and economic history*. The Hague: W. van Hoeve Publishers.
- Veen, E. (2000). *Decay or defeat? An inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580–1645*. *Studies in overseas history 1*. Leiden: Research School of Asian, African and Amerindian Studies, Universiteit Leiden.
- Villamar, C. (2015). Juan de Palafox y China. *Estudios de Historia Novohispana*, 52, 44–60.
- Villamar, C. (2021). *Portuguese merchants in the Manila Galleon system, 1565–1600*, London & New York: Routledge.
- Wills John, E., Jr. (2001). Great Qing and its southern neighbors, 1760–1820: Secular trends and recovery from crisis. In *The history cooperative, conference proceedings, interactions: Regional studies, global processes, and historical analysis*. http://webdoc.sub.gwdg.de/ebook/p/2005/history_cooperative/www.historycooperative.org/proceedings/interactions/wills.html.
- Yuste, C. (2007). *Emporios transpacíficos: comerciantes mexicanos en Manila, 1710–1815*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Capítulos 1, pp. 21–44 y 2, pp. 45–74.

Bionote

Cuauhtemoc Villamar

Investigador Independiente, PhD Historia por la Universidad Nacional de Singapur, Licenciado en Economía por la Universidad Nacional Autónoma de México, 1985, Maestro en Políticas Públicas por la Universidad Nacional de Singapur, 1994, Kuala Lumpur, Malaysia
 cuau21@gmail.com

Dr. Cuauhtemoc Villamar, A lo largo de 35 años en la carrera diplomática Dr. Villamar ha tenido oportunidad de especializarse en temas de Asia. La principales adscripciones fueron en China (1989–1993, 2012–2015) en la segunda ocasión como Jefe de Cancillería; Singapur (1994–1997) como primer representante de México en APEC; Tailandia (1997–2000); Canadá (2002–2006). En la Secretaría de Relaciones Exteriores en México fue Director del Servicio Exterior y Director de Vinculación Internacional de la escuela diplomática. De 2016 a 2020 realizó el doctorado en historia en la Universidad Nacional de Singapur. Desde 2009 escribe el blog “La Nao Va” sobre las relaciones culturales entre Filipinas y la Nueva España (<http://lanaova.blogspot.com>).