

## LAS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS PARA FILIPINAS DE LA INDEPENDENCIA DE MÉXICO\*

BENITO LEGARDA FÉRNÁNDEZ

LA INDEPENDENCIA DE MÉXICO no fue sólo un capítulo en el desmoronamiento del imperio español en las Américas, sino que representó un acontecimiento de primera magnitud en la política internacional. Asimismo, sus repercusiones se hicieron sentir en islas tan alejadas del mundo atlántico como las propias Filipinas, en aquel entonces uno de los escenarios de la contienda entre potencias mundiales. Tales repercusiones no son de extrañar teniendo en cuenta que Filipinas fue gobernada a través de México desde que Miguel López de Legazpi desembarcó en nuestras playas, periodo que duró más de dos siglos y medio.

En términos generales, podría haberse supuesto que el golpe económico causado por el desprendimiento de Filipinas por parte de México hubiera recaído con especial fuerza sobre el sector de la hacienda pública, en vista de que durante gran parte de estos doscientos cincuenta años el erario filipino dependía del situado mexicano, subvención fiscal que mantenía a la administración española en Filipinas.

Pero no resultó así, por la previsión del gobernador José Vasco y Vargas, quien en 1781 decretó el estanco del tabaco, medida opresiva pero eficaz, que en efecto logró la autonomía fiscal de Filipinas y redujo la importancia del situado de México.

Es en el ramo del comercio donde se hallan las consecuencias más marcadas. De éstas, voy a señalar cinco a corto plazo —entrelazadas hasta tal punto que podría decirse que son diferentes aspectos del mismo fenómeno— y una a largo plazo de grandes dimensiones.

### DECADENCIA DEL PUERTO DE MANILA

La primera consecuencia de la separación de México fue rematar la pérdida, por parte del puerto de Manila, de su posición predominante en el Extremo Oriente, que había mantenido por más de dos siglos durante el apogeo del comercio de la nao de Acapulco. El profesor W. E. Cheong, de la Universidad de Hong Kong, nos recuerda que Manila era el puerto de mayor salida para las sedas, los tejidos de algodón y otras mercancías de lujo de China, gracias a la experta mediación de

\* Ponencia presentada en la II Jornada Cultural México-Filipinas. El movimiento anticolonial de Filipinas y sus repercusiones, Hotel Camino Real, México, 13 de mayo de 1997.

los manileños, cuya intervención satisfacía los intereses de China, India e Iberoamérica.<sup>1</sup>

No obstante, hacia fines del siglo XVIII entraron en juego ciertas tendencias y políticas que sirvieron para corroer la preeminencia de Manila como puerto de trasbordo. Por lo que a la oferta respecta, habían subido los precios de las mercancías de la India por un término medio del 175%, mientras que las de China se habían encarecido en un 157%.<sup>2</sup> Por el lado de la demanda, el propio virrey Revilla Gigedo concluía que en 1794 que la decadencia del comercio de la nao era algo natural debido al progreso industrial de Europa; a la creciente demanda de tejidos de algodón ingleses y continentales, y a la disminución del precio por sedas y tejidos de algodón de Asia; únicamente las muselinas orientales mantenían parte de su mercado, pero aun en éstas se hacía sentir la competencia de las muselinas catalanas. Revilla Gigedo describió también el desembarco, entre 1790 y 1792, por parte de la Real Compañía de Filipinas de 400 000 pesos de mercancías de las Indias Orientales en Veracruz, arrebatando así parte del mercado mexicano de las naos de Acapulco, lo que tuvo como consecuencia que los últimos galcones no hubieran podido celebrar sus ferias en este puerto.<sup>3</sup> También Joaquín Martínez de Zúñiga opinaba posteriormente, hacia 1800, que el comercio de Acapulco estaba expirando.<sup>4</sup> Y finalmente, el profesor Cheong demuestra, en una lista que comienza en el año 1784, que no hubo galcón en los años 1788, 1790, 1792, 1802, 1803, 1805 y 1812.<sup>5</sup>

Al mismo tiempo, brotaban nuevos flujos de comercio que, si bien no competían directamente con el comercio de los galeones, sí lo hacían de forma indirecta al desviar factores de producción como el capital de ese comercio. Comenzaba por aquel entonces el intercambio de opio de Bengala por té de China, y Cantón, a pesar de las trabas impuestas por el gobierno imperial, aceleró progresivamente su actividad comercial.<sup>6</sup> El intercambio opio-té fue desplazando el comercio tradicional de seda por plata, con lo que Manila fue encontrándose más y más al margen de las principales corrientes mercantiles.

A pesar de tal decadencia, y a pesar de que, oficialmente, el comercio de la nao finalizó en 1815, el comercio de trasbordo entre Manila y Acapulco continuó en buques particulares, caso éste del que más adelante veremos algunas cifras. No obstante, con la independencia de México se acabó definitivamente la historia de Manila como importante puerto de trasbordo.

## DESCENSO DEL COMERCIO

La segunda consecuencia de la separación de México fue el tremendo descenso registrado en los niveles del comercio exterior, como se observa en el siguiente cuadro.

<sup>1</sup> W. E. Cheong, "The Decline of Manila as the Spanish Entrepot", p.148 y 151.

<sup>2</sup> Lourdes Díaz-Trechuelo, "El comercio de Filipinas durante la segunda mitad del siglo XVIII", p.475-476.

<sup>3</sup> Conde de Revilla-Gigedo, *Instrucción reservada que el Conde de Revilla Gigedo dio a su sucesor*, p.104-105.

<sup>4</sup> Fr. Joaquín Martínez de Zúñiga, *Estadismo de las Islas Filipinas*, p.279.

<sup>5</sup> W. E. Cheong, *op. cit.*, p.153.

<sup>6</sup> H. Abend, *Treaty ports*, p.19-20.

CUADRO 1: COMERCIO EXTERIOR DE FILIPINAS (EN PESOS)

	1810	1818	1825
<i>Comercio global</i>			
Total	10.125.000	4.594.226	2.856.044
Exportación	4.795.000	1.205.650	1.006.012
Importación	5.330.000	3.125.315	1.850.032
<i>Comercio con México</i>			
Total	3.325.000	892.979	55.503
Exportación	1.100.000	536.822	48.151
Importación	2.225.000	356.157	7.352

Fuente: Elaboración propia a partir de José F. del Pan, *Las Islas Filipinas, Progresos en 70 años*; Yldfonso de Aragón, *Islas Filipinas*, y "Estado que manifiesta el número de buques..." (ver Bibliografía).

Estas cifras demuestran que el comercio global de Filipinas en 1818 había bajado a un 45% del nivel de 1810, cifra que se redujo aún más en 1825, momento en el que el volumen comercial suponía tan sólo el 28% de las cifras de 15 años antes. En el caso del comercio exclusivamente con México, la caída fue aún más brusca: en 1818 se alcanzaba sólo un 27% del comercio de 1810, y en 1825 nos encontramos con un mísero 1,7%. De los 48.151 pesos que aportaba la exportación, sólo 30.573 se destinaban a Acapulco, mientras que el resto se dirigían a una provincia exterior de poca importancia y escasa población llamada California.<sup>7</sup>

No debe concluirse a partir de estas cifras que el descenso se produjera de forma lineal entre 1810 y 1825, puesto que ignoramos (o, al menos en mi caso, yo ignoro) las cifras correspondientes a los años intermedios. Por ejemplo, sería posible argüir que la navegación a Acapulco en buques particulares tras la supresión de los galeones en 1815 estaba empezando a alzar el vuelo, opinión fundada en el hecho que la importación en 1818 era mucho mayor que la exportación, de lo que podría suponerse (como veremos más adelante) que se estaban importando más géneros de Asia (sobre todo la India) en espera de tener una buena salida en México.

Los pocos datos que han visto la luz respecto a la navegación particular entre Manila y Acapulco una vez extinguido el comercio de los galeones no nos permiten llegar a conclusiones definitivas sobre este punto. A continuación, muestro algunos datos:

CUADRO 2: NAVEGACIÓN MANILA-ACAPULCO: NOMBRES DE BUQUES, 1815-1820

Año	Según Valdés Lakowsky	Según Cheong
1815	Fragatas <i>Victoria</i> y <i>Carmen</i>	<i>Felicidad</i>
1816	Fragata <i>Santa Rita</i>	<i>Santa Rita</i> y <i>Victoria</i>

<sup>7</sup> "Estado que manifiesta el número de buques..."

1817	-	Magallanes (San Fernando)
1818	Fragatas <i>María y Victoria</i>	No hubo galeón [sic.]
1819	?	Santa Rita, <i>Félix Emprendedor, Carmo, San Ruperto</i>
1820	Fragata <i>Paz</i>	?

Fuentes. Elaboración propia a partir de Vera Valdés Lakowsky, *De las minas al mar*, p.231; W. E. Chcong, *op. cit.*, p.153.

Observamos disparidad en las cifras proporcionadas por los dos autores; en ambos casos basadas en material de archivos: los nacionales de México en el caso de Valdés Lakowsky, y los de Indias en Sevilla —concordados con la colección López Mateos en la Universidad de Filipinas— en el caso de Chcong. Al menos en uno de los casos, el referente al año 1818, las estadísticas mercantiles publicadas oficialmente en Manila dan la razón a la primera, aunque resulta extraño que los archivos consultados por Chcong no consignen el movimiento de buques que aquellas estadísticas nos ofrecen. Con todo, la hipótesis de un creciente comercio particular Manila-Acapulco requeriría de un período más largo para ser confirmado.

#### RUINA DEL COMERCIO DE MANILA

Ello, no obstante, no se ha podido comprobar, ya que en febrero de 1821 Iturbide se apoderó en Chilpancingo de la fragata filipina Santa Rita mientras ésta se dirigía a San Blas. De ello derivó la tercera consecuencia a la que he hecho referencia: la ruina del comercio manileño. Desde Manila se envió en 1822 el bergantín *El Feliz* con el fin de reclamar el dinero capturado, pero de nada sirvió. Durante mucho tiempo se ha considerado la pérdida muy elevada, posiblemente basándose en los escritos del doctor francés Paul Proust de la Gironière, cuya esposa Ana, marquesa de las Salinas, había invertido su fortuna en el embarque de la fragata. Gironière menciona una cantidad que oscila entre los cinco y los seis millones de pesos.<sup>8</sup> El erudito filipino T. H. Pardo de Tavera, por su parte, considera sobre Gironière que, aunque “los hechos que refiere sobre Filipinas y Manila particularmente, que vio y presencié son de la más estricta verdad [...] ha exagerado y fantaseado en lo relativo a su persona”.<sup>9</sup>

En efecto, esto lo confirma la doctora Valdés Lakowsky en su interesantísima obra *De las minas al mar*, en la que cuestiona la cantidad atestiguada por Gironière y la sitúa en los 525.000 pesos, cifra que se corresponde mucho mejor con los niveles de comercio de los cuales tenemos conocimiento. Valdés Lakowsky añade que se hizo provisión, una vez confirmada la independencia de México, para pagar la que bien podríamos considerar primera deuda externa del país. Se duda hoy aún si ja-

<sup>8</sup> Paul Proust de la Gironière, *Vingt années aux Philippines*, p.40-41.

<sup>9</sup> Trinidad Hermenegildo Pardo de Tavera, *Biblioteca filipina*, p.188.

más se logró, porque en 1831 un comerciante de Manila seguía reclamando 100.000 pesos, y no sabemos si había otros en el mismo caso.<sup>10</sup>

### CAMBIO DE DIRECCIÓN DEL COMERCIO

Estos cambios considerables en las cantidades en las que se movía el comercio exterior filipino condujeron a la cuarta consecuencia económica de la independencia de México para Filipinas: el cambio en la dirección, en términos geográficos, de aquel comercio.

Ya he hecho referencia al gran descenso en el comercio con México, que de suponer el 32,8% del total en 1810 se redujo al 20,6% en 1818 y al 1,9% en 1825. Más que de descenso deberíamos hablar casi de aniquilación. Al ser éste un comercio de trasbordo, éste debía de disminuir en el comercio con los países que suministraban las mercancías, que eran China e India. En efecto, se comprueba el gran descenso en la importación desde China, que pasó de 1,15 millones de pesos en 1810 a 714.700 en 1818 y a 624.800 en 1825. En el caso de la India, las cifras pasaron de 1,15 millones de pesos en 1810 a 1,422 millones en 1818 (nótese el aumento) y a 179.500 en 1825.

Con estos datos se comprueba que mientras disminuía la importación desde China aumentaba la procedente de la India entre 1810 y 1818, tendencia observada por la Real Compañía de Filipinas en 1813<sup>11</sup> y que da cierto respaldo a la hipótesis antes mencionada de un creciente comercio particular entre Manila y Acapulco en el período 1815-1821. No obstante, se observa también la vertiginosa caída de la importación de la India al tiempo que la de China experimentaba una reducción mucho menor, con lo que demostraba estar mejor fundada en las necesidades del país y no sólo en el comercio de trasbordo.

### AUMENTO DE LAS EXPORTACIONES DEL PAÍS

Esto nos lleva a la quinta y última consecuencia económica a corto plazo de la independencia mexicana: el aumento progresivo de las exportaciones filipinas aun cuando el comercio global se encontraba en decadencia a raíz de la disminución y desaparición del comercio de trasbordo. Se observa un crecimiento en estas exportaciones, que pasaron de los 478.000 pesos en 1810 a 529.723 pesos en 1817 y a 723.531 en 1818 (incluyendo 54.706 pesos en tejidos del país).<sup>12</sup> Existe la bien fundada suposición que después de 1821 las cifras de exportación representan (restando el movimiento de numerario) efectos del país casi en su totalidad.

Empezaba entonces a tomar vuelo la exportación de efectos del país, algo que había comenzado ya a finales del siglo anterior pero que ahora podía desarrollarse libre de la sombra del comercio de trasbordo. Según Manuel Azcárraga y Palmero,

<sup>10</sup> Ver: Vito Alessio Robles, *Acapulco en la historia y en la leyenda*, p.99; José Felipe del Pan, *op. cit.*, p.244, y Vera Valdés Lakowsky, *De las minas al mar*, p.289-292 y 301.

<sup>11</sup> *Exposición de la Compañía de Filipinas relativa a su establecimiento...*, p.75.

<sup>12</sup> Ver: José Felipe del Pan, *op. cit.*; John White, *History of a Voyage to the China Sea*, e Yldefonso de Aragón, *op. cit.*

funcionario e historiador hispanofilipino, "quedó en libertad [el] comercio [de Manila] de aprovechar todos los elementos de riqueza que el país poseía, y así entró en esta nueva época [...] en donde comienza la verdadera prosperidad de las Islas Filipinas."<sup>13</sup> En 1878 podía escribir José Felipe del Pan: "La situación creada de 1825 a 1830 [...] es la misma actual, salvo las grandes diferencias de valores por los progresos realizados en los 50 años últimos."<sup>14</sup>

### SITUACIÓN ECONÓMICA DESPUÉS DE 1821

Entramos ahora en la transición al efecto a largo plazo que tuvo la independencia de México en Filipinas, la cual nos lleva hasta la época de nuestra revolución.

Recordemos lo que tenemos ante nosotros: el país había logrado la autonomía fiscal en virtud del estanco del tabaco. Comercialmente, había perdido México, su mayor mercado, y se habían atenuado sus lazos con el país que, en los últimos tiempos, más contribuía al comercio de trasbordo, la India. No obstante, su comercio con China continuaba con bastante vigor, y aumentaban las exportaciones del país a nuevos mercados en occidente con los que jamás se había comerciado anteriormente.

Las corrientes comerciales con España eran exiguas, empobrecida como estaba la metrópoli por la pérdida de las colonias continentales en América y afectada por las turbulencias civiles. Según Vicens Vives, "La intolerancia y el dogmatismo, el orgullo y el espíritu de secta, provocaron una continua atmósfera de guerra civil que desde 1808 a 1876 devoró el país en su totalidad y paralizó su desarrollo económico".<sup>15</sup>

Filipinas, antes colonia de una colonia, estaba entrando en lo que Pierre Chaunu ha denominado la gran época 1820-1898, que "constituye en la historia de las Filipinas, hasta hoy día, el único momento de verdadera cuasi-independencia."<sup>16</sup>

### PROPIEDADES PEQUEÑAS

Otras características merecen atención. El país estaba subpoblado, con muchas tierras incultas, y era exportador de arroz a China (y más tarde a Cuba y a California). Como consecuencia del comercio de la nao, por lo general no había propiedades grandes, ya que los españoles encontraban aquel más rentable que dedicarse a la agricultura. Martínez de Zúñiga observaba esta particularidad con cierto desdén:

Los manilenses [...] se dedicaron al comercio de Acapulco, que les producía mucho dinero, sin cuidar de las producciones de la tierra, tanto naturales como industriales, que hacen la verdadera riqueza de un país.<sup>17</sup>

<sup>13</sup> Manuel Azcárraga y Palmero, *La libertad de comercio en las Islas Filipinas*, p.151.

<sup>14</sup> *op. cit.*, p.245.

<sup>15</sup> Jaume Vicens Vives, *Historia económica de España*, p.552.

<sup>16</sup> *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques*, p.21.

<sup>17</sup> Fr. Joaquín Martínez de Zúñiga, *op. cit.*, p.275

Medio siglo antes, en 1753, José Calvo, procurador de los jesuitas en Filipinas, notó que a pesar del transcurso de 188 años desde la conquista y la entrada de millones de pesos de México en las islas, no se había establecido en Filipinas ni una sola hacienda hereditaria.<sup>18</sup>

Años más tarde, en 1794, Antonio Tuason levantó testamento para asegurar la permanencia de su caudal y evitar su desaparición tal como habían experimentado las grandes fortunas en las islas por no estar vinculadas. Así, se estableció el célebre mayorazgo Tuason, que perduró hasta acabar en un pleito en el año 1926.<sup>19</sup> Interesante figura fue este don Antonio Tuason. Mestizo chino, organizó a los de su raza en el Regimiento del Real Príncipe durante la ocupación inglesa, en 1762-64. Por sus servicios, le fue concedida Real Carta de Hidalguía en 1783 y, según el célebre filipinólogo W. E. Retana, fue "el primer filipino que no siendo de origen español mereció tal distinción".<sup>20</sup> Aunque generalmente se ha presumido que el derecho de embarque en las naos se limitaba a peninsulares y criollos, en la nómina que presenta la doctora Carmen Yuste en su obra sobre el comercio de Filipinas con Nueva España se encuentra el nombre de Antonio Tuason.<sup>21</sup> ¿A qué respondía esta inclusión?

La particularidad de las propiedades pequeñas fue percibida por negociantes y viajeros que visitaban el país a lo largo de los años. Por ejemplo, el científico Feodor Jagor, a raíz de su visita en 1859-60, escribió: "La falta de grandes propietarios ligados al país por sus fincas rústicas aumenta este malestar. En los últimos tiempos parece que el hacerse más considerable la demanda de productos filipinos motiva mayor desarrollo en este sentido".<sup>22</sup>

El profesor Norman Owen, en su estudio de la región de Bicol que prosperó con el cultivo del abacá, relata que finales del siglo XIX, los principales en la provincia de Albay, quienes eran dueños de la mitad del área cultivada y contaban con la tercera parte de las familias, por lo general tenían cada uno menos de 20 hectáreas de terreno y una casa de nipa, más unos pocos búfalos, vacunos y caballos. Los terrenos frecuentemente estaban esparcidos. Los no principales, que tenían la otra mitad del área cultivada, promediaban la sexta parte de lo que individualmente tenían los principales, aunque algunos poseían terrenos de tamaño comparable.<sup>23</sup>

Por último, vuelvo a citar a Manuel Azcárraga, quien escribió en 1871:

Esas grandes plantaciones [...] que visita el viajero [...] en las posesiones inglesas [...] no se conocen en Filipinas. Existen algunas haciendas de labranza, generalmente de arroz, que pertenecen a las cuatro grandes comunidades religiosas y a algún establecimiento de enseñanza; pero los particulares españoles apenas tienen

<sup>18</sup> Ver: "Philippine Economic Development Plans", p.208.

<sup>19</sup> Barreto vs. Tuason, p.902.

<sup>20</sup> *Íd.*, p.901; Wenceslao E. Retana, *Índice de personas nobles y otras de calidad...*, p.75.

<sup>21</sup> Carmen Yuste López, *El comercio de la Nueva España con Filipinas*, p.87.

<sup>22</sup> Feodor Jagor, *Viajes por Filipinas*, p.21.

<sup>23</sup> Norman Owen, *Prosperity without Progress*, p.83 y 214.

alguna que otra propiedad rústica en la provincia de la Pampanga y en la de la Laguna. Fuera de esto, las tierras muy subdivididas y en su mayor parte no deslindadas ni bien definida su propiedad se hallan en manos de los indígenas [...] y obsérvese hace ya largo tiempo que [...] van pasando las tierras por medio de contratos de retroventa, muy generales entre los labradores, a manos de los mestizos chinos, raza inteligente e industriosa [...] que parece ser llamada a emprender esas grandes especulaciones.<sup>24</sup>

De este examen histórico económico resulta: que las exportaciones del país provenían de fincas pequeñas de indígenas y mestizos chinos; que las plantaciones no eran precondition del comercio, sino consecuencia de ello; que con la apertura de Manila al comercio mundial y al juego de la libre oferta y demanda en un sistema de precios flexibles y cultivo particular (salvo el estanco del tabaco), los beneficios de los precios conseguidos en el mercado mundial llegaban a los productores, y que, con la ruina del comercio de Manila por el incidente de Iturbide de 1821, los capitales que avivaban el comercio provenían a la fuerza de extranjeros, en su mayoría norteamericanos e ingleses.

#### LA CLASE MEDIA FILIPINA

Y con esto topamos directamente con la consecuencia a largo plazo de la separación de México: el nacimiento de la clase media filipina gracias a los frutos del nuevo negocio de exportación, cuya génesis señaló en 1912 el doctor Pardo de Tavera.<sup>25</sup>

Según él, la gente influyente llamaba a los nuevos ricos "brutos cargados de oro". Esta nueva clase demostró su inteligencia y aspiraciones enviando a sus hijos a estudiar a Manila y adquiriendo muebles y otros artículos de lujo para sus hogares y su uso personal. Posteriormente, se pusieron en contacto con el mundo civilizado más allá de las fronteras.

Los ricos de provincias llegaban a Manila dispuestos a comprar y a conocer a los grandes negociantes, quienes les recibían deseosos de hacerles participar en el comercio. Visitaban al gobernador general —quien los recibía según la posición conferida por su riqueza— y llegaban a conocer a los oidores de la Real Audiencia y a los provinciales de las órdenes religiosas. Después de su contacto con la gente de la capital, volvían a sus pueblos llevando dentro de sí el germen de lo que se consideraban ideas subversivas y, más tarde, filibusterismo.

La apertura del Canal de Suez acercó Filipinas a Europa, y a las corrientes mercantiles les siguieron ideas y principios de carácter político que no podían menos de causar una revolución en las ideas de un país que había permanecido tan aislado del mundo moderno. Los "brutos cargados de oro" osaban discutir con los curas, se quejaban de los alcaldes y defendían sus hogares de los atropellos de la guardia civil. Se estaban emancipando paulatinamente como consecuencia de su

<sup>24</sup> *Op. cit.*, p.26.

<sup>25</sup> T. H. Pardo de Tavera, "Results of the Economic Development of the Philippines".



independencia económica, que les permitió defenderse con eficacia primero en cuestiones pecuniarias y luego en las de índole moral. Según los que les dominaban, se estaban volviendo insolentes. La verdad es que estaban aprendiendo a defender sus derechos.

### REPRESIÓN DE LA CLASE MEDIA

La clase media fue siendo cada vez más visible, hasta el punto que, en tiempos de desasosiego, recaían sobre ella las sospechas de las autoridades, que no titubeaban en imponer penas duras. Esto se comprueba al observar que, entre los desterrados en 1872, tras la muerte a garrote vil de los tres presbíteros filipinos Gomes, Burgos y Zamora, una alta proporción de profesionales y negociantes.

Asimismo, entre los mártires de 1896-1897, se constata un alto porcentaje de miembros de la clase media, entre ellos presbíteros, abogados, negociantes, propietarios, funcionarios civiles, industriales, médicos y hasta oficiales militares.

El primer mártir de la revolución fue el industrial Sancho Valenzuela, propietario de una fábrica de mecate con 100 empleados, quien fue preso tras la primera batalla de la revolución en San Juan del Monte, el 30 de agosto de 1896, y fue fusilado el 4 de septiembre del mismo año.<sup>26</sup>

Un testigo inglés comentó que este fusilamiento fue el espectáculo más impresionante que había presenciado en años. Pero la clase económica y social que produjo un Sancho Valenzuela y, pocos meses más tarde, un José Rizal, haría algo más impresionante aún en menos de tres años: proclamar en Malolos, el 23 de enero de 1899, la primera constitución democrática en Asia.

### BIBLIOGRAFÍA

ABEND, Hallet. *Treaty ports*. Garden City, N.Y.: Doubleday, 1944.

ALESSIO ROBLES, Vito. *Acapulco en la historia y en la leyenda*. 2ª ed. México: Ediciones Botas, 1948.

ARAGÓN, Yldefonso de. *Yslas Filipinas. Manila Año de MDCCCXVIII. Estado que manifiestan la importación y exportación de esta ciudad, en todo el presente año: en el que se hacen ver la contribución, productos líquidos de rentas, y reales derechos; como igualmente los frutos y efectos del país exportados y sus valores en plaza y venta*. Manila: Ymprenta de D. Manuel Memije, 1820.

AZCÁRRAGA Y PALMERO, Manuel. *La libertad de comercio en las Islas Filipinas*. Madrid: J. Noguera, 1871.

"Barreto vs. Tuason". 50 Phil. Rcp. 888

CHAUNU, Pierre. *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)*. París: SEVPEN.

<sup>26</sup> Gregorio F. Zaide, *The Philippine Revolution*, p.120-122 y 131-133.

- CHEONG, W. E. "The Decline of Manila as the Spanish Entrepot in the Far East, 1785-1826. Its impact on the Pattern of Southeast Asian Trade". *Journal of Southeast Asian Studies*. Septiembre 1971, p.142-158.
- DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. "El comercio de Filipinas durante la segunda mitad del siglo XVIII". *Revista de Indias*, 93-94 (julio-diciembre 1963), p.463-485.
- "Philippine Economic Development Plans, 1746-1779". *Philippine Studies*. T.12, 2 (abril 1964), p.203-231.
- "Estado que manifiesta el número de buques nacionales y extranjeros que han concurrido a este puerto en todo el año de 1825, con expresión de los valores de importación y de exportación de cada uno de ellos así en frutos y efectos como en numerario sacado de los registros de esta real aduana." [Manila, ¿1825?] Fotocopia. Peabody Essex Museum, Salem, Ma.
- Exposición de la Compañía de Filipinas relativa a su establecimiento y a su importancia político-mercantil: a los medios que ha empleado para su utilidad general del estado, dirigida por su junta a las Cortes generales y extraordinarias de la nación*. Cádiz: Imprenta de D. Manuel Ximénez Castaño, 1813.
- GIRONIÈRE, Paul Proust de la. *Vingt années aux Philippines. Souvenirs de Jala-Jala*. París: Comptoir des Imprimeurs Unis, 1853.
- JAGOR, Feodor. *Viajes por Filipinas*. Traducción de Sebastián Vidal y Soler. Madrid: Aribau, 1875.
- MARTÍNEZ DE ZÚÑIGA, Fr. Joaquín. *Estadismo de las Islas Filipinas o mis viajes por este país*. Tomo I. Madrid: W. E. Retana Ed., diciembre 1893.
- OWEN, Norman. *Prosperity without Progress. Manila Hemp and Material Life in the Colonial Philippines*. Berkeley: University of California Press, 1984.
- PAN, José Felipe del. *Las Islas Filipinas. Progresos en 70 años. Estado a principios de este siglo, según Don Tomás de Comyn, y en 1878, según el editor de la Revista de Filipinas*. Manila: La Occanía Española, 1878.
- PARDO DE TAVERA, Trinidad Hermenegildo. *Biblioteca filipina*. Washington: Government Printing Office, 1903.
- "Results of the Economic Development of the Philippines. Lecture delivered by T. H. Pardo de Tavera before the Philippine Columbian Association, 1912". *Revista Económica*. Manila (1912).
- RETANA, Wenceslao E. *Índice de personas nobles y otras de calidad que han estado en Filipinas desde 1521 hasta 1898*. Madrid: Victoriano Suárez, 1921.
- REVILLA GIGEDO, Juan Vicente Güémez Pacheco de Padilla Horcasitas y Aguayo, Conde de. *Instrucción reservada que el Conde de Revilla Gigedo dio a su sucesor en el mando, Marqués de Branciforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su virey*. México: Imprenta de la calle de las escalerillas, 1831.
- VALDÉS LAKOWSKY, Vera. *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*. México: Fondo de Cultura Económica, 1987.
- VICENS VIVES, Jaume. *Historia Económica de España*. 7ª edición. Barcelona: Vicens Vives, 1969.

- WHITE, John. *History of a Voyage to the China Sea*. Boston: Wells and Lily, 1823.
- YUSTE LÓPEZ, Carmen. *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984.
- ZAUDE, Gregorio F. *The Philippine Revolution*. Manila: The Modern Book Company, 1954.