



Universitat Autònoma de Barcelona

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquesta tesi queda condicionat a l'acceptació de les condicions d'ús establertes per la següent llicència Creative Commons:  http://cat.creativecommons.org/?page_id=184

ADVERTENCIA. El acceso a los contenidos de esta tesis queda condicionado a la aceptación de las condiciones de uso establecidas por la siguiente licencia Creative Commons:  <http://es.creativecommons.org/blog/licencias/>

WARNING. The access to the contents of this doctoral thesis it is limited to the acceptance of the use conditions set by the following Creative Commons license:  <https://creativecommons.org/licenses/?lang=en>



Universitat Autònoma de Barcelona

**KULANGSU (1684-1903): UN ENCLAVE ENTRE
IMPERIOS**

TESIS DOCTORAL

ZHICANG HUANG

DIRIGIDA POR LOS DRS.

BERNAT HERNÁNDEZ Y CHIAO-IN CHEN

DOCTORADO EN HISTORIA COMPARADA, POLÍTICA Y SOCIAL
DEPARTAMENTO DE HISTORIA MODERNA Y CONTEMPORÁNEA
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA

2022

Kulangsu (1684-1903): un enclave entre imperios

Tesis doctoral presentada por
Zhicang Huang

Dirigida por los Drs.
Bernat Hernández y Chiao-In Chen

Doctorado en Historia Comparada, Política y Social
Departamento de Historia Moderna y Contemporánea
Universidad Autónoma de Barcelona

Barcelona, mayo de 2022

RESUMEN

Esta tesis estudia la isla de Kulangsu, en Xiamen (Fujian, China), desde fines del siglo XVII hasta principios del siglo XX. Existen estudios importantes sobre su etapa como concesión internacional en el siglo XX, pero nosotros ampliamos temas y cronología. A partir de documentación archivística muy plural, con fuentes inéditas civiles o eclesiásticas, en archivos occidentales y chinos, nuestra tesis se estructura en cuatro apartados. La trayectoria histórica de Kulangsu y su territorio para establecer unas condiciones singulares de partida y que se mantuvieron a lo largo del período; un análisis de la evolución social y económica, incidiendo en los intercambios a nivel transimperial entre Asia y el mundo; la sociedad de la isla como encrucijada de culturas y credos durante los siglos XVII a XX; y, finalmente, un estudio sobre la incidencia de las guerras del Opio, las relaciones internacionales y las tensiones de comienzos de la época contemporánea en Kulangsu.

A lo largo de la tesis se observa la formación de una comunidad diversa culturalmente, fruto de un proceso prolongado y complejo de interacciones, con unos rasgos económicos, sociales y religiosos particulares, en comparación con la cercana Xiamen. Por ello, en este trabajo se singulariza la identidad de Kulangsu, exponiendo las claves para comprender cómo la isla atrajo el interés de las nuevas potencias occidentales y de qué manera se convirtió en un espacio comunitario global y a la vez vinculado a las dinámicas chinas. Kulangsu fue un umbral destacado en la comunicación entre China y el resto del planeta. Analizamos el entorno social del sur de Fujian, desde la dinastía Qing, para arrojar luz sobre las fuerzas socioeconómicas que permitieron el auge del comercio y el mantenimiento de una tradición náutica a lo largo de los siglos. Asimismo, revisamos el establecimiento de las redes marítimas de la primera globalización que conectaron Xiamen con los territorios europeos y las colonias asiáticas o americanas. Con ello reevaluamos el papel específico de Kulangsu en un marco tan cambiante e impactante, a la vez que profundizamos en los encuentros culturales y religiosos que se dieron en el área.

Al final del trabajo, como conclusiones de nuestra investigación, mostramos cómo el impacto de las fuerzas continentales chinas y transoceánicas en las transformaciones sociales de la localidad fue un factor de transformación inmediata y de largo alcance. Además de otros temas como el sistema de comercio, el papel de los intermediarios, el problema con los culíes o las actividades religiosas, que ofrecen una perspectiva del movimiento de personas, bienes e ideas en Kulangsu, que nos permiten tomarla como

referencia de fenómenos de integración multicultural global experimentados en enclaves semejantes para futuros estudios de historia local.

Palabras clave: Kulangsu, Xiamen, Fujian, historia, evangelización, política marítima, globalización, redes de comercio, intercambio cultural, colonia, dinastía Qing.

ABSTRACT

This thesis is focused on Kulangsu Island in Xiamen (Fujian, China) from the end of the 17th century to the start of the 20th century. While previous studies were centred on its period as an international concession in the 20th century, we hereby further investigate from an extended magnitude of topics and chronology. Based on a comprehensive range of archival documentation, together with unpublished civil and ecclesiastical sources in Western and Chinese archives, our thesis will be structured in four sections: to follow the historical trajectory of Kulangsu and its territory in order to characterize the unique initiative factors retained throughout the period; to analyse the social and economic development, with an emphasis on the crosstalk among empires from Asia and the world; to consider the island as a melting pot of cultures and religions during the 17th to 20th centuries; lastly, to look into the impacts of the Opium Wars, international relations and the tensions of the early contemporary period on Kulangsu.

Throughout the thesis, we have noticed the formation of a culturally diverse community in Kulangsu, owing to a series of long-term complex interactions, particularly distinct in economic, social and religious features compared to nearby Xiamen. Therefore, this study will highlight Kulangsu, and elaborate the crucial points to understand how the island drew the attention of the new Western powers and how it grew into a global community space meanwhile still connected to Chinese dynamics. Kulangsu represented as a prominent channel for communication between China and the rest of the world. We critically analysed the social environment of southern Fujian, from the Qing dynasty onwards, to shed light on the social and economic driving forces that enabled the rise of trade and the maintenance of a nautical tradition over the centuries. We also review the establishment of the maritime networks of early globalisation that connected Xiamen with European territories and Asian or American colonies. Combining all aspects, we re-evaluate the specific role of Kulangsu in such a changing and influencing framework and delve into emerging encounters of the cultural and religious in the area.

In the last section as conclusions of our research, we demonstrate how the Chinese and transoceanic continental forces have effect on the social transformations of the local community in an immediate and far-reaching way. As for other themes like the trade system, the role of intermediaries, the coolie affair, and religious activities, we present a perspective on the flow of people, goods and ideas in Kulangsu, which could be referred to in future studies of

local history regarding global multicultural integration phenomena experienced in similar historical enclaves.

Key words: Kulangsu, Xiamen, Fujian, history, evangelisation, maritime policy, globalisation, trade networks, cultural exchange, colony, Qing dynasty.

ÍNDICE

Resumen	5
<i>Abstract</i>	7
Abreviaturas	14
Aclaraciones lingüísticas	15
Introducción	16
Capítulo I. La trayectoria histórica de Kulangsu del siglo XVII al XIX	24
1.1. Entre mares: la penetración marítima occidental en Asia oriental	25
1.2. El origen de Xiamen: puerto, isla y poblamiento	29
1.3. La reorientación del puerto central: de Yuegang a Xiamen	38
1.4. Los <i>fulangjis</i> y los frailes	45
1.5. Kulangsu como base militar. La familia de Zheng en Xiamen	52
1.6. La isla de Kulangsu en el siglo XIX	61
Capítulo II. Kulangsu: sociedad y economía en la época de los imperios	74
2.1. La política marítima de las dinastías Ming y Qing	74
2.2. El surgimiento de Xiamen	80
2.2.1. La legitimación como centro marítimo: el establecimiento de aduanas	82
2.2.2. El desarrollo de organizaciones comerciales: <i>yahang</i> , <i>huiguan</i> y los comerciantes	89
2.3. La gestión de la navegación marítima	103
2.4. Xiamen como centro de construcción naval	119
2.5. La circulación de la plata: desde tierras hispánicas hasta el sur de la China	140

Capítulo III. Kulangsu como encrucijada cultural y religiosa	151
3.1. La trayectoria de Victorio Riccio (1621-1685)	152
3.2. Manuel Prat Pujoldevall (1873-1947) y el desarrollo de la cristiandad de Kulangsu	173
3.3. Culturas y credos en la Kulangsu del siglo XIX	187
3.4. Consulados y embajadas. La diplomacia internacional en Kulangsu	213
Capítulo IV. Los orígenes de Kulangsu contemporánea	220
4.1. El puerto internacional de Xiamen	220
4.2. Las redes comerciales y los culíes en Xiamen en el siglo XIX	231
4.2.1. Los orígenes históricos del tráfico de culíes	232
4.2.2. Las complejidades de la explotación de mano de obra: culíes y <i>zhuhua</i>	240
4.2.3. El final del tráfico de personas	254
4.3. Kulangsu como enclave internacional	267
4.3.1. Población, comercio e industria	268
4.3.2. El asentamiento internacional	275
Conclusiones	281
Conclusions	295
Anexo I. Mapas	308
1. Mapa de la costa sureste de China y de la isla de Formosa, 1790	309
2. Plano de la entrada del puerto de Xiamen, sin fecha determinada	310
3. Parte de las Indias Orientales desde la Isla Zeolan hasta Xiamen en China, 1750-1800	311
4. Mapa de los mares e islas orientales, 1794	312
5. Mapa actual de la provincia de Fujian	313
6. El sistema de Manila	314
7. Mapa de los puertos abiertos de China en 1850	315

8. Plano del puerto de Xiamen, 1863	316
Anexo II. Fotografías	317
1. La isla de Kulangsu y el puerto de Xiamen, vista desde la roca en la parte trasera del Consulado de los Estados Unidos, 1870	317
Anexo III. Tablas	318
1. Cantidad de chinos desembarcados por el puerto de La Habana, 1847-1874	318
2. Cónsules de España en Xiamen, 1863-1906	319
3. Misioneros dominicos que evangelizaron en Xiamen, 1590-1948	320
Anexo IV. Cartas	325
1. Carta de Manuel Prat al Provincial, 13 de junio de 1919	325
2. Carta de Manuel Prat al Provincial, 30 de julio de 1919	329
3. Carta de Manuel Prat al Provincial, 29 de agosto de 1919	331
Fuentes y bibliografía	334

ABREVIATURAS

AHN	Archivo Histórico Nacional de España
APSROP	Archivo Histórico de la Provincia del Santo Rosario de la Orden de Predicadores
BNE	Biblioteca Nacional de España
CCCX	Comité de Compilación de Corografías de Xiamen
CSA	El Correo Sino-anamita
PAHC	El Primer Archivo Histórico de China
TNA	The National Archives (United Kingdom)

ACLARACIONES LINGÜÍSTICAS

En la presente tesis se utiliza el sistema de romanización *pinyin* para transcribir los nombres chinos de personas y lugares geográficos. El *Hanyu pinyin* (literalmente, “anotación fonética del chino”) es el sistema oficial de transcripción de los términos de origen chino, el cual fue establecido oficialmente como estándar nacional en 1996.¹

Respecto a los topónimos, cabe señalar que existen variantes históricas en los documentos consultados, pudiendo encontrar los nombres de Xiamen y de Kulangsu transcritos de la siguiente forma, a saber: Amoy, Hia-men, Emoui, Emuy; Gulangyu, Kelung-Shen, Colongsou, Koulangson, Kalangsu, entre otros. En el caso de la ciudad de Xiamen, existen cambios de nombre geográfico en chino según la administración dinástica, a saber: Tansuso, *Zhongzuosuo*, Jiaheyu, *Xiamen Cheng* o Chung Tso So. Todos se refieren a la citada ciudad.

También, en este trabajo se ha seguido el orden de los antropónimos, los cuales se componen por un único apellido y nombre. Para finalizar, se ha optado por el uso del *pinyin* sin tonos para los términos de origen chino.

¹ Helena Casas-Tost, Sara Rovira-Esteva (eds.), *Guía de estilo para el uso de palabras de origen chino*, Adeli Ediciones, Madrid, 2018, p. 17.

INTRODUCCIÓN

La irrupción del imperialismo occidental a mediados del siglo XIX supuso un punto de inflexión en la historia de China, al poner en tela de juicio los fundamentos económicos, políticos, institucionales e ideológicos del imperio Qing. Este imperialismo nunca sometió a China a una colonización total, sino que se manifestó en la imposición de una serie de derechos comerciales, arrendamientos forzosos de territorios, puertos acordados con extraterritorialidad y control de ámbitos de interés en China durante los siglos XIX y XX. Su presencia más evidente y perdurable en China se manifestó en una serie de puertos abiertos al libre comercio en virtud de los llamados “tratados desiguales”, los cuales otorgaron a los negocios europeos y a los residentes extranjeros derechos para regirse basándose en su propia legislación en lugar de la china.² En 1991, el historiador chino Fei Chengkang publicó una obra que puede considerarse un hito en el estudio de la historia de las concesiones chinas. En ella presentó de forma breve el panorama en el que se encontraron todas las concesiones del país y aclaró ciertas cuestiones esenciales relacionadas con ellas. De acuerdo con los resultados de su investigación, desde la firma del Tratado de Nanjing en 1842, nueve países extranjeros establecieron veinticinco concesiones y dos asentamientos internacionales en los diez puertos abiertos a lo largo de China. Sin embargo, el tamaño, la importancia y la estructura de gobierno interno de estos variaron significativamente, pues sólo se habían desarrollado hasta alcanzar a una destacable escala las concesiones de Shanghai, Xiamen, Tianjin y Hankou, impactando gravemente en la política, la economía y la cultura de sus zonas circundantes.³

² Debin Ma, «Financial revolution in Republican China during 1900-1937: a survey and a new interpretation», *Australian Economic History Review*, 2019, vol. 59, núm. 3, p. 6.

³ Chengkang Fei, *Zhongguo Zujie Shi* (Historia de las concesiones en China), Shanghai Shehui

A pesar del limitado tamaño de la ciudad, Xiamen destacó en la historia de las concesiones chinas. En opinión de Fei Chengkang, el motivo por el que pudo ocupar un lugar importante radicó en la fundación del asentamiento internacional de Kulangsu en 1903, en vez de crecer a la sombra de la Concesión Británica instaurada en 1852.⁴ Así Fei divide el desarrollo de las concesiones en cuatro períodos correspondientes a diferentes acontecimientos históricos: las dos guerras del Opio (1839-1842 y 1856-1860), la Primera Guerra Sino-japonesa (1894-1895) y el Levantamiento de los Bóxers (1900-1901). La corte Qing se fue dando cuenta de las graves consecuencias del establecimiento de estas concesiones y no estuvo dispuesta a autorizar más asentamientos para los extranjeros durante el cuarto y último período. De hecho, Kulangsu fue el único lugar cedido voluntariamente a las potencias occidentales por el gobierno Qing ante la inminente amenaza de Japón, con el fin de aprovechar los poderes europeos y estadounidenses para frenar el expansionismo nipón.⁵ En este sentido, la apertura de la isla supuso una estrategia de emergencia, pero no acabó siendo una buena opción, pues no terminó con los problemas a enfrentar. Aunque fue China quien tomó la iniciativa de abrirla, ya que fueron las instancias imperiales Qing las que podrían haber conservado el poder administrativo local, sin embargo, los funcionarios fracasaron en la mesa de negociaciones. De modo que la China presuntamente “anfitriona” sólo conservó una administración extremadamente limitada.

Kulangsu es una pequeña isla situada en la costa del sureste de China, que pertenece a Xiamen, dentro de la provincia de Fujian. La ciudad estuvo bien valorada por el gobierno central debido a su importante posición militar en la dinastía Ming, ya que formaba parte de la defensa costera china. Xiamen está situada en el estuario del río Jiulong, que desemboca en el estrecho de

Kexueyuan Chubanshe, Shanghai, 1991, pp. 267, 391.

⁴ *Ibidem*, p. 51.

⁵ *Ibidem*, p. 52.

Taiwán, y es reconocida como un buen puerto. Sus ventajas naturales fueron aprovechadas por los contrabandistas chinos y extranjeros desde el siglo XVI. En manos de Zheng Chenggong la función de Xiamen cambió fundamentalmente tras establecer en ella su base de operaciones en oposición a la autoridad Qing en 1646. Asimismo, se fue desarrollando una red comercial marítima que conectaba Xiamen con Taiwán, Japón, Filipinas y otros países del sudeste asiático. Tras derrotar a Zheng en 1683, el emperador Kangxi (1662-1722) puso en marcha un sistema militar y civil multicéntrico en Xiamen para evitar cualquier posible crecimiento de fuerzas territoriales que amenazaran el dominio manchú. En 1684, Kangxi tomó una serie de decisiones que fueron de gran importancia para la historia del comercio exterior de China. En este año se anularon las prohibiciones de comercio marítimas y se decretó que Xiamen fuera el único puerto designado en Fujian para realizar transacciones con el ultramar. Desde entonces, la ciudad se convirtió en un centro comercial importante en China. El desarrollo del comercio y las ventajas geográficas de Xiamen también llamaron la atención de los británicos pues tras la Primera Guerra del Opio, estos eligieron Xiamen como uno de los cinco puertos a abrir a lo largo de la costa china. Aunque esta ciudad había sido muy controlada por la influencia política de fuerzas externas, la China semicolonial conservó su soberanía y jurisdicción. Por otra parte, los enfrentamientos entre las potencias extranjeras también condujeron a la imposibilidad de que ninguna nación foránea estableciera una autoridad colonial plena en la China contemporánea.⁶ Las autoridades locales con sus costumbres autóctonas adaptaron, de forma consciente o inconsciente, las ideas occidentales a su manera.

Existen varias descripciones sobre la imagen de Xiamen en las fuentes occidentales. En el memorial de Cecil Arthur Verner Bowra, un británico que se desplazó a Xiamen por motivos laborales en 1891, se describe este lugar

⁶ Paul Cohen, *Discovering History in China. American Historical Writing on the Recent Chinese Past*, Columbia University Press, New York, 1984, p. 144.

como un puerto con condiciones naturales ideales. Los grandes buques oceánicos y los soldados solían atracar en el extremo norte o sur de la isla de Kulangsu, ya que en cualquiera de estos lugares podían hallar un buen fondeadero. En el lado de la Xiamen de entonces se encontraba la Concesión Británica, marcada por el “bund” y respaldada por una fila de firmas extranjeras. Este fue el principal barrio comercial de la ciudad, dedicado al comercio exterior y cerca del cual estuvieron ubicados los establecimientos de los principales comerciantes chinos. Además, señaló que la mayor parte de los residentes extranjeros cruzaban a diario el puerto desde sus hogares en Kulangsu hasta sus oficinas en Xiamen.⁷ También existe otra descripción anterior, aunque más negativa de la ciudad. En el diario de la expedición para traficar con culíes de Joachim Hounau (firmado bajo el pseudónimo de Georges Bell), las descripciones sobre la población local son racistas, a menudo con adjetivos peyorativos, tratando a los chinos de conspiradores y traicioneros. Según este navegante, la necesidad de trabajo hacía que los chinos estuvieran todo el día en pie, como las gentes más ocupadas del mundo, «organizados en largas filas me parecen parte de una gran hormiguero que se mueve sin parar, se desvive para conseguir una mala pitanza».⁸ Esta ha sido la tónica de nuestra tesis, mediante los diferentes puntos de vista obtenidos sobre este territorio lograr una imagen más completa de la figura de Xiamen.

Aprovechando el contexto histórico de la isla de Kulangsu como enclave, la presente tesis propone revisar las interacciones económicas, culturales y sociales que se sucedieron entre Occidente y China en el período de 1684 a 1903. Es decir, la época abarcada desde la aplicación de las nuevas políticas marítimas por la dinastía Qing y el establecimiento de la aduana oficial de Xiamen hasta el inicio del asentamiento internacional de Kulangsu. De forma

⁷ Cecil Arthur Verner Bowra, «Amoy», en Arnold Wright (ed.), *Twentieth Century Impressions of Hongkong, Shanghai, and other Treaty Ports of China*, Lloyds Greater Britain publishing Company, London, 1908, p. 814.

⁸ Georges Bell, *Voyage en Chine du capitaine Monfort avec un appendice historique sur les derniers événements*, Victor Lecou éditeur, Paris, 1854, pp. 164-165.

más concreta, profundizamos en los siguientes objetivos marcados:

- Identificar y examinar las diferentes imágenes de Kulangsu mediante una exploración profunda y una recopilación sistemática de documentos y materiales históricos provenientes de diferentes fuentes.
- Investigar las relaciones entre Kulangsu y las potencias occidentales a nivel de la política, economía y cultura de mediados del siglo XVII hasta principios del siglo XX.
- Obtener una reconstrucción completa del estado del patrimonio histórico surgido en Kulangsu a partir de dichas relaciones y mejorar el conocimiento sobre la herencia cultural de la isla, que será de utilidad para protegerla.
- Analizar el choque producido por la migración y la movilidad de la población, tanto en la génesis del Kulangsu contemporáneo como en los efectos de estas migraciones en los espacios transoceánicos.

Esta tesis se estructura en cuatro capítulos, además de la introducción, las conclusiones y diversos apéndices complementarios. El primer capítulo pretende ofrecer una visión general de la trayectoria histórica de Kulangsu y su territorio para entender las condiciones singulares de partida que se establecieron y mantuvieron a lo largo del período.

El segundo capítulo se centra en la evolución social y económica, incidiendo en los intercambios a nivel transimperial entre Asia y el mundo. En esta parte prestamos atención a la etapa posterior a la implementación de la nueva política marítima del gobierno Qing en 1684, examinando cómo los fujianeses construyeron una cadena transoceánica comercial en la costa china. Asimismo, consideramos sus esfuerzos por expandir su carrera oceánica a partir de la influencia de los cambios sociales que tuvieron lugar a escala local, además del impulso de convertir a Xiamen en un importante

centro de navegación y construcción naval.

El siguiente capítulo está dedicado a la sociedad de la isla como encrucijada de culturas y credos durante los siglos XVII a XX. Nos centramos en el avance del cristianismo en Xiamen, atendiendo a las fuentes españolas e inglesas sobre las prácticas misioneras y analizamos los programas educativos impartidos por los predicadores asentados en la isla de Kulangsu, así como sus adaptaciones a las condiciones locales. Finalizamos con una breve explicación de la situación de las relaciones políticas de Kulangsu previas a su fundación como concesión internacional.

El cuarto capítulo aborda un estudio sobre la incidencia de las guerras del Opio, las relaciones internacionales y las tensiones de comienzos de la época contemporánea en Kulangsu. Nos fijamos en la sociedad y la población de la costa sureste de China y exploramos cómo la región de Xiamen pudo seguir conectada con el exterior en un entorno agitado.

La metodología de esta tesis ha partido de un trabajo esencialmente de localización, búsqueda y análisis de diferentes fuentes en varios idiomas. Hemos podido localizar una parte de los documentos en archivos, entre los cuales se encuentran fundamentalmente: el Archivo Histórico de la Provincia del Santo Rosario de la Orden de Predicadores, en el convento de Santo Tomás de Ávila, el Archivo Histórico Nacional de España, el Primer Archivo Histórico de China y el Archivo Municipal de Xiamen. Además, utilizamos varias corografías locales que generalmente sirven y se organizan como fuentes primarias sobre el ámbito chino. La tesis también aprovecha las fuentes escritas en series, como los volúmenes de las revistas periódicas, libros y memoriales de época moderna y contemporánea. Sin embargo, debido a las restricciones de viaje desencadenadas a raíz de la pandemia por coronavirus no hemos tenido la oportunidad de visitar al Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España para consultar los legajos referidos al ámbito político de consulados y legaciones, ni, de la misma manera, visitar la Academia Sínica para encontrar más documentos más sobre la relación económica y cultural

entre Kulangsu y Taiwán.

Quisiera expresar mi más sincero agradecimiento a mis directores de tesis, el Dr. Bernat Hernández y la Dra. Chen Chiao-In, ante todo, por el hecho de ser personas clave para esta tesis, pues sin ellos no se habría llevado a cabo, ya que fueron ellos quienes me animaron a iniciar mi doctorado en la Universidad Autónoma de Barcelona y me concedieron consejos profesionales y constructivos en cada una de las etapas del proceso; asimismo, por la confianza que han depositado en mí en los últimos años, pues me han dotado de valor para seguir adelante y, finalmente, por la comprensión que me brindaron en mis malos momentos, siempre apoyándome mucho.

También me gustaría dar las gracias al Departamento de Historia Moderna y Contemporánea y en especial al Centro de Estudios de la América Colonial de mi universidad, por haberme proporcionado un excelente entorno académico. Siempre recuerdo mi emoción el día en que visité mi centro de investigación en el verano de 2018. Cada vez que estudiaba en el despacho sentía una especial concentración y tranquilidad.

Les agradezco sinceramente a los profesores que me acogieron durante mi estancia internacional: el Dr. Wang Rigen de la Universidad de Xiamen y la Sra. Zhan Zhaoxia de la Academia de Ciencias Sociales de Xiamen. Gracias por su amabilidad, por ofrecerme su ayuda y por aportar valiosas ideas a mi investigación. Además, tengo que agradecer al Dr. Zhou Minkang por su apoyo en la duración de dicha estancia.

Agradezco a todos los trabajadores de los archivos y las bibliotecas que me han facilitado el acceso a los materiales, y al Sr. Lin Nanzhong por compartir generosamente conmigo las fotos de su colección privada. Gracias a la beca proporcionada por el gobierno chino, la cual me ha permitido

finalizar mi estudio con éxito.

Finalmente, debo agradecerles a mi familia y a todos mis amigos. Dado que la presente tesis ha sido redactada durante la pandemia de COVID-19, les agradezco su compañía y paciencia, y la calidez que me han hecho llegar ante una situación tan complicada.

I.

LA TRAYECTORIA HISTÓRICA DE KULANGSU DEL SIGLO XVII AL XIX

«[...] las dificultades deste trato y comercio tiene es que desta tierra ni despaña, asta lo que agora sentiende, no se les puede llevar nada, que ellos no tengan, porque tienen abundancia de sedas y lençería: dizen asimismo que la tienen; paños, por ser la tierra caliente, no los gastan ni los tienen en nada; açúcar, ay gran abundancia; çera y drogas y algodón en las islas ay gran cantidad, a donde ellos lo uienen a rrescatar. Por manera que se viene a resumir que la contratación desta tierra á de ser con plata, que es lo que ellos más estiman».⁹

El virrey de Nueva España, Martín Enríquez, escribió en diciembre de 1573 una carta al rey Felipe II en la que hablaba del comercio incipiente con los chinos y, además, enfatizaba la importancia del uso de la plata como medio de cambio en las transacciones. Los españoles que llegaron a Filipinas en los primeros tiempos hicieron uso de la oportunidad propicia para ir a visitar el Imperio chino. Es decir, aprovecharon la etapa de levantamiento de las prohibiciones marítimas en 1567, llevado a cabo por el emperador Longqing, lo que permitió el comercio privado de Fujian con ultramar. De esta forma, la llegada de los europeos y los abundantes intercambios mercantiles impulsaron a varios puertos de la costa de Fujian a convertirse en importantes centros comerciales a nivel internacional, desde el más antiguo, Yuegang, ubicado relativamente en el interior, hasta el de Xiamen, que se encuentra en

⁹ AHN, Doc. Ind., Secc. Div., núm. 219, fuente citada en: José Antonio Cervera Jiménez, «El Galeón de Manila: mercancías, personas e ideas viajando a través del Pacífico (1565-1815)», *México y la cuenca del pacífico*, 2020, vol. 9, núm. 26, p. 77.

la desembocadura del mar.

1.1. Entre mares: la penetración marítima occidental en Asia oriental

Los seres humanos yerguen sobre tierra firme, pero nuestra existencia depende en todo momento del agua; de los ríos, los lagos y los océanos. A lo largo de vidas en constante interacción con el mar, nuestros antepasados invirtieron una energía recurrente en la representación artística de las aguas que navegaban y de las embarcaciones que construían. A través de las diversas pinturas, esculturas, petroglifos y fotografías, muchas generaciones han creado imágenes de los aspectos marítimos de la existencia humana. Los humanos explotan y combinan toda la variedad de tierra y mar. En el cúmulo e interacción de los viajes, la vida marítima trae consigo el encuentro, el intercambio, la diplomacia y la confianza, pero también la guerra, la matanza y la dominación.¹⁰

El continente europeo se vio transformado por los cambios tecnológicos e intelectuales a partir del siglo XIII, por lo que al estar rodeado del mar por tres de sus lados, se generaron las numerosas aventuras marítimas impulsadas por las agitadas situaciones políticas. Desde que los árabes musulmanes se expandieron por el norte de África hasta la península ibérica y hacia Persia y Asia Central hasta llegar al núcleo euroasiático, se dividió el Mediterráneo en dos.¹¹ Los cristianos de la mitad norte se lanzaron en sucesivas cruzadas para intentar retomar la ciudad santa de Jerusalén. Sus fracasos hicieron que sus mercaderes se vieran a menudo excluidos del comercio con Asia en tiempos de hostilidades. Más tarde hubo un siglo de alivio cuando el Imperio Mongol permitió que el comercio fluyera y que los europeos conocieran las maravillosas riquezas del otro lado de Eurasia. Eso no sólo inspiró la idea de buscar activamente otras rutas para eludir a los

¹⁰ Patrick Manning, «Global history and maritime history», *International Journal of Maritime History*, vol. XXV, núm. 1, 2013, p. 1.

¹¹ Gungwu Wang, «Global History: Continental and Maritime», *Asian Review of World Histories*, vol. 3, núm. 2, 2015, p. 212.

estados enemigos, sino también para vincularse con aliados no musulmanes o contra los estados que controlaban los monopolios. Tras la caída de Constantinopla en 1453, los reinos europeos de la orilla norte del Mediterráneo pasaron a depender cada vez más de los gobernantes musulmanes, que les habían cortado el acceso directo a las riquezas de la India y China.

La época en torno a 1500- es decir, los años entre 1492 y 1502- está ampliamente aceptada como un gran punto de inflexión en la historia mundial y marítima, y se describe en términos de la expansión comercial e imperial ibérica. En el siglo XV se produjo el último impulso de los gobernantes cristianos para expulsar a los reinos musulmanes de la Península Ibérica. Por otro lado, los portugueses llegaron hasta la costa atlántica de África bajo el mando del príncipe Enrique el Navegante (1394-1460), iniciando la era de los descubrimientos en Portugal. La unión nupcial de Isabel I de Castilla (1451-1504) y Fernando II de Aragón (1452-1516), en 1469 en Valladolid, consolidó el poder en la península mediante la creación de una monarquía compuesta a partir de 1479.¹² El año 1492 supuso el momento clave de la expansión española de Ultramar, ya que tras la conquista del último bastión moro en Granada y la expulsión de los judíos, estos reyes de España, denominados como los Reyes Católicos, vieron vía libre para dirigir sus atenciones hacia el Atlántico. Así le siguieron los históricos viajes de Cristóbal Colón (1451-1506), y nació un nuevo mundo marítimo que hizo del océano Atlántico un segundo Mediterráneo para los reinos ibéricos primero y para otras potencias europeas occidentales después, sobre todo para los holandeses y los ingleses. La fuerza militar convirtió grandes partes de los continentes americanos, incluidos los

¹² La monarquía compuesta incluyó reinos y tierras señoriales. El reino castellano-aragonés en la Península Ibérica; satélites italianos como Nápoles, Sicilia y Milán; el sur de los Países Bajos; los puertos marítimos de Ceuta, Tripoli y las Islas Canarias y después de 1492, las colonias recién descubiertas en el Atlántico y el Pacífico. Para las diferentes estructuras de ejercicio del poder en Castilla y Aragón, véase: Miguel Ángel Ladero Quesada, «Spain, circa 1492: Social values and structures», en Stuart Schwartz (ed.), *Implicit Understandings: Observing, reporting, and reflecting on the encounters between europeans and other peoples in the Early Modern Era*, Cambridge University Press, Cambridge, 1994, p. 123.

imperios de los aztecas y los incas, en territorios coloniales españoles. Después de fundar los virreinos de Nueva España (México en 1521 y Perú en 1542), y de establecer un poder permanente en Asia en 1565, el Imperio de Ultramar alcanzó su cima territorial, lo que a su vez provocó inevitables luchas económicas.¹³ Poco después, los políticos castellanos del siglo XVI se vieron desgarrados entre los intereses coloniales y europeos y tentados a utilizar la plata americana en guerras religiosas y dinásticas. Para llevar a cabo el glorioso plan de convertir a España en una potencia mundial, Felipe II (1527-1598) se apoyó en el legado de sus antepasados, los Reyes Católicos y, Carlos I de España y V del Sacro Imperio Romano Germánico (1500-1558). La unión dinástica con Portugal a partir de 1580 (hasta 1640) supuso un nuevo impulso crucial para la estrategia de Felipe II.¹⁴

Las naves armadas españolas y portuguesas partieron en busca de especias y oro, así como de aliados cristianos y nuevos conversos, cruzando el Atlántico y adentrándose en el océano Índico y, poco después, en el Pacífico. A continuación, siguieron dos siglos de exploraciones con barcos comerciales armados respaldados por el poder naval oficial. El proceso de globalización marítima vinculó todas las economías del mundo, aunque también comenzó la lucha por la supremacía naval. Tras el fallecimiento del rey Felipe II, las graves luchas socioeconómicas complicaron la política imperial de España y debilitaron el poder real.¹⁵ Los holandeses controlaron el comercio a lo largo del siglo XVII, los británicos se convirtieron en los dominadores de las armadas a finales del siglo XVIII y los estadounidenses heredaron esa posición durante el siglo XX. Los historiadores presentan diferentes puntos de vista

¹³ Birgit Tremml-Werner, *Spain, China and Japan in Manila, 1571-1644: Local Comparisons and Global Connections*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2015, cap. 1, p. 45.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ El periodo de expansión política y económica en el siglo XVI corresponde con los reinados de Carlos V y Felipe II, llamados los Austrias Mayores. La información sobre el Imperio español gobernado por la Casa de Habsburgo, puede consultarse: Miguel Ángel Ruiz Ortiz, «La monarquía española de los Austrias en los siglos XVI y XVII», *Revista de Claseshistoria*, núm. 336, 2012, pp. 1-12; Manuel Alejandro Rodríguez de la Peña, «La idea de Monarquía universal y los primeros Habsburgo», en Consuelo Martínez-Sicluna y Sepúlveda (ed.), *Autoridad, Poder y Jurisdicción en la Monarquía Hispánica*, Dykinson, Madrid, 2020, pp. 49-68.

sobre el desarrollo de España durante este período. John Elliott, quien es uno de los académicos que tiene una fuerte influencia en la amplia aceptación de la decadencia de España que comienza tras la muerte de Felipe II, argumenta que mientras el siglo XVI fue el de la unificación, la paz social y la riqueza económica gracias a la entrada de plata americana, el siglo XVII se vio sacudido por las revueltas, la pérdida de poder central y la inflación.¹⁶ En cambio, Carla Rahn Phillips refuta esta opinión de decadencia enfatizando la diversidad regional. Menciona que cada uno de los imperios ibéricos abarcaba un conjunto de territorios y pueblos de todo el mundo, y cada uno de ellos tuvo éxito en términos de longevidad y cohesión cultural. Además, la actuación relativamente estable de los ibéricos en ultramar y la forma en que España desempeñó su papel en el sistema de Manila pueden servir como la contraposición a la caída que sufrieron los Habsburgo debido a un gobierno absolutista, intervencionista y excesivamente burocrático.¹⁷

Sin duda, el Galeón de Manila fue la ruta transpacífica más destacada entre los siglos XVI y XIX (véase el mapa en Anexo I, núm. 6). A pesar de la llegada al nuevo continente americano, los españoles aún aspiraban a conquistar las ricas tierras del mítico Cathay, así como las islas de la Especiería, de donde provenían las especias más preciadas en los mercados europeos. Así, en el siglo XVI, se realizaron varias expediciones castellanas a Asia Oriental. Las dos primeras fueron dirigidas por Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano en 1519 y por García Jofre de Loaisa en 1525. La expedición comandada por Miguel López de Legazpi tuvo como punto de partida el virreinato de la Nueva España en 1564, con el fin de establecer un asentamiento español permanente en el archipiélago filipino, considerado como una especie de “trampolín” hacia un objetivo mejor.¹⁸ De una serie de

¹⁶ John Huxtable Elliott, *Imperial Spain, 1469-1716*, Penguin Books, London, 2002.

¹⁷ Carla Rahn Phillips, «The organization of oceanic empires: the Iberian world in the Habsburg period», in Jerry Harrell Bentley, Renate Bridenthal, and Kären Wigen (eds), *Seascapes: Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, University of Hawaii Press, Honolulu, 2007, pp. 71-86.

¹⁸ José Antonio Cervera Jiménez, «El Galeón de Manila...», *op. cit.*, p. 70.

acontecimientos posteriores se desprende que los españoles desviarán miradas hacia el Imperio chino. En 1567, la autoridad de la dinastía Ming aprobó una política de apertura marítima para Fujian y permitió la libre salida de los barcos chinos. Esta apertura coincidió con la llegada de los primeros europeos a las costas del sur de China. Por eso, los españoles llegaron a Filipinas en un momento especialmente favorable para empezar a comerciar con China. Además, descubrieron que la venta de plata a los chinos podría ser un negocio con enormes beneficios.¹⁹ Este esquema comercial se mantuvo durante los siglos XVI y XVII. Un siglo más tarde, había variado poco. España mandaba hierro y suministros militares a Filipinas por la ruta Cádiz-Manila y, a la vuelta, recibía especias, tejidos de seda, índigo, almizcle y alcanfor. Esta ruta marítima pasaba ahora por el cabo de Buena Esperanza, que funcionó entre 1765 y 1834, y que aunque recibe menos atención académica en comparación con la ruta del Galeón de Manila, también jugó un papel importante en la apertura de las puertas de Asia a España, e impulsó los primeros pasos de la globalización.²⁰

1.2. El origen de Xiamen: puerto, isla y poblamiento

Después del comienzo de la presencia en las Filipinas de los españoles liderados por Miguel López de Legazpi y su establecimiento en estas en 1571, la autoridad española inició las relaciones comerciales con China debido a la ubicación privilegiada que tenía Manila con la costa china. De esta manera se formó la famosa ruta comercial entre China, Filipinas, México y España. Desde mediados del siglo XV la población de la zona del sur de Fujian pasó a ser una sociedad móvil, por lo que aumentaron sus residentes emigrantes, especialmente los provenientes de países del sudeste de Asia. Xiamen, una

¹⁹ José Antonio Cervera Jiménez, «La expansión española en Asia Oriental en el siglo XVI: motivaciones y resultados», *Estudios de Asia y África*, vol.52, núm. 2017, pp. 191-202.

²⁰ Para conocer la investigación sobre la ruta entre Cádiz y Manila puede consultarse: Marina Alfonso Mola, «La ruta directa entre Cádiz y Manila (1765-1834): Tres alternativas al Galeón de Manila», *Andalucía en la historia*, núm. 73, 2021, pp. 24-29.

ciudad litoral del sureste de la provincia, sirvió como puerta y punto de encuentro.²¹ También se convirtió en un centro clave para toda la red de comercio marítimo de Fujian. Existe una obra de este período que causó un gran revuelo al despertar el interés por China de la sociedad europea de la época. La obra titulada *Historia del Gran Reino de la China* se publicó en 1585 y fue escrita por el agustino español Juan González de Mendoza.²² Tardaron pocos años en traducirla a siete idiomas que incluyeron latín, italiano, inglés, francés, alemán, portugués y holandés, con un total de 46 versiones. De hecho, se puede decir que su importancia reside en que este libro es el trabajo del siglo XVI más completo y detallado en cuanto a la descripción del medio natural, la historia, la cultura, las creencias religiosas, la política y la economía de la China de la época. Además, llegó a ser la enciclopedia sobre China más conocida en Europa antes de la publicación de *Sobre la Expedición Cristiana a la China*, escrita por el jesuita Nicolás Trigault. Además, la primera referencia española sobre la descripción de Xiamen apareció en los fragmentos de los diarios de viaje a China de los agustinos Martín de Rada y Jerónimo Marín, con fecha de llegada el 15 de julio de 1575:

«Este Tansuso es un pueblo muy fresco y de 4.000 vecinos, y tiene de guarnición 1.000 soldados y muy buena y fuerte cerca y las puertas con chapas de hierro fortificadas; las casas tienen los cimientos de buena

²¹ El nombre de la ciudad Xiamen aparece como Amoy, Hia-men, Emoui, Emouy, Emuy entre otras variantes similares en los documentos de la época.

²² Una investigación destacada sobre Juan González de Mendoza es *El cronista de China. Juan González de Mendoza, entre la misión, el imperio y la historia* de Diego Sola García, la primera edición fue publicado en el 2018 por la Universidad de Barcelona. Obra en la cual el autor reconstruye la biografía de Juan González de Mendoza y enfatiza su influencia en la literatura española. Otros trabajos sobre su figura: Dolors Folch Fornesa, «La selección de González de Mendoza: lo que ensalzó, retocó o suprimió», en Elena Barlés Bágüena (ed.), *Ex Oriente. Los libros occidentales que iluminaron el conocimiento sobre Asia Oriental en la Edad Moderna*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 2018, pp. 1-11; Dolors Folch Fornesa, «Cómo se escribió un gran libro: Historia de las cosas más notables del reino de la China, de González de Mendoza», en Menene Gras Balaguer (ed.), *Álbum Asia: del siglo XXI al siglo XV*, Casa Asia, Barcelona, pp. 587-592; Anna Busquets Alemany, «Un siglo de noticias españolas sobre China entre González de Mendoza (1585) y Fernández de Navarrete (1676)», en Pedro San Ginés Aguilar (ed.), *Nuevas Perspectivas de Investigación sobre Asia Pacífico*, Editorial Universidad de Granada, Granada, 2008, cap. 15, pp. 275-292; José María Santos Rovira, «Aproximación a la Historia del Gran Reino de la China, de Fray Juan González de Mendoza», *Espéculo. Revista de estudios literarios*, Universidad Complutense de Madrid, 2005, núm. 31.

cantería, y las paredes de tapia encalada, y algunas de ladrillos, con los aposentos muy bien labrados, y buenos y galanos patios, anchas y lindas calles, todas enlosadas». ²³

Tansuso en la cita, o bien transcrito como *Zhongzuosuo*, se refiere a la propia ciudad de Xiamen que fue denominada de esta forma durante la dinastía Ming, entre los años 1368 y 1644. A lo largo de la historia china los nombres de pueblos fueron cambiando para ajustarse a los nuevos sistemas administrativos civiles impuestos por los sucesivos gobernantes o conquistadores. ²⁴ Lo mismo sucedió con Xiamen, que durante las alteraciones dinásticas experimentó una serie de cambios en su denominación. En la dinastía Song, entre los años 960 y 1279, se denominó *Jiaheyu*, que significaba “Isla del grano auspicioso”. ²⁵ La isla estuvo bajo la administración del distrito Tong’an de la prefectura de Quanzhou durante la dinastía Yuan, en este período el gobierno estableció un puesto de guarnición en ella y, posteriormente, entre 1368-1662 Xiamen se convirtió en una guarida de piratas, los cuales hacían incursiones por la costa y asaltaban y robaban a sus pacíficos moradores. No fue hasta la dinastía Ming que Xiamen adquirió importancia militar y, debido a la presencia de extranjeros a lo largo de la costa de China, que fueron principalmente piratas mercantes japoneses, el gobierno redirigió su atención a las islas cercanas a la costa. Es por ello que por razones de seguridad se introdujo un elaborado sistema de guarnición en los primeros tiempos de la dinastía Ming. En Fujian (provincia a la que pertenece Xiamen) había cinco unidades de guarnición, cada una de las cuales comandaba cinco estaciones militares. ²⁶ Originalmente la unidad de

²³ Juan González de Mendoza, *Historia del Gran Reino de la China*, Editorial Miraguano, Madrid, 2008, cap. XIII, pp. 190-191.

²⁴ Para conocer la historia de la sucesión dinástica china se puede consultar: Flora Botton Beja, *China: su historia y cultura hasta 1800*, El Colegio de México, México, 1984.

²⁵ Xiamen empezó a ser llamada “Nueva Ciudad” en el año de 767, durante la dinastía Tang. A principios del siglo VIII se formó la zona residencial. Información proveniente de Jiaping Chen, *Xiamen Dizhi* (Topografía de Xiamen), Lujiang Chubanshe, Xiamen, 1995, cap. I, p. 1.

²⁶ You Liu, *Nan’an Xianzhi* (Corografía de Distrito Nan’an), 1672, vol. 5, pp. 4-5.

guarnición de Yongning²⁷ en Quanzhou comandaba cinco estaciones como era normal, pero debido a que la fundación de Yongning era reciente la Estación Central y la Estación del Área Izquierda fueron trasladadas a Xiamen. Este fue el comienzo del uso de *Zhongzuosuo* como nombre para la isla. Alrededor de la misma época, en el 1387, se construyó un muro para reforzar la defensa costera y fue ahí la primera vez que la ciudad se denominó *Xiamen Cheng* o Amoy en el dialecto local, que significaba “la ciudad amurallada de la puerta de China”. A continuación, hallamos una referencia en un archivo español que nos resume el proceso de sus cambios de nombre:

«En 1276 la isla de Amoy se llamaba Chia Ho su [Jiaheyu], la isla del excelente arroz. Cuando los mongoles invadieron Amoy, se dio a esta isla de nombre de Tsien Ho so, lugar de las mil casas. Luego Lo-Kang [Lujiang], vio [río] del pelicano. En tiempo de la dinastía Ming se llamó Chung Tso So. Koxinga llamó a este distrito de Amoy Sze Ning en memoria de la dinastía Ming. El año vigésimo del primer emperador de la dinastía Ning [Ming], 1388, se hizo una muralla dentro de la ciudad y se puso a la isla el nombre de Hsia Men, puerta de la grande casa, en vulgar Emng, por lo cual algunos extranjeros la llaman Emuy, que es el nombre común que se la da hoy día».²⁸

Antes de formarse un núcleo urbano, Xiamen daba la impresión de ser un destartalado pueblo de pescadores.²⁹ Lo que no es difícil de entender si

²⁷ El puerto de Yongning comandaba las cinco estaciones de Fuquan, Chongwu, Xiamen, Jinmen y Gaopu. Todos ellos son pueblos costeros del sureste de Fujian.

²⁸ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas en Amoy*, obra del siglo XX recogida en este manuscrito inédito conservado en el APSROP, Sección 34 China, Tomo 23, cap. III, núm. 18, p. 39. La referencia sobre Lujiang se basa en las abundantes aves existentes en la isla, sobre las que hay varias narraciones y poesías. Más descripción histórica de la ciudad en el mismo libro, cap. III, núm. 19, pp. 40-41: «en la antigüedad, los naturales de Amoy se conservaron por bastante tiempo independientes. En el siglo XIII, la zona empezó a tomar importancia por el excelente arroz que producía y principalmente porque en 1276 los príncipes de la dinastía Sung [Song] tomaron refugio en esta isla, huyendo de los ejércitos de la dinastía mongola Yuan. En el siglo XIV había 100 familias, donde se halla la actual ciudad de Amoy, estableciéndose también una pequeña guarnición militar».

²⁹ Albino apuntó que Xiamen «tenía fama de ser la ciudad más sucia de China» en *Ibidem*, p.

tenemos en cuenta su ubicación geográfica; por un lado, Xiamen es una isla independiente ubicada en la costa del sureste de China, se encuentra en la desembocadura del río Jiulong y en la parte central del litoral del estrecho de Taiwán.³⁰ Debido a la importancia del estrecho, que es un paso obligado para el tráfico marítimo entre el noreste y el sudeste de Asia, Xiamen se incluye como enlace entre ambos círculos económicos. Por otro lado, debido a la escasez de recursos naturales en la isla, sus habitantes se han visto obligados a desarrollar otros métodos para mantenerse y ganarse la vida.³¹ Xiamen presenta las mismas características geográficas de zona montañosa que presenta toda la provincia. Tradicionalmente se describe a Fujian como “ocho partes de montañas, una parte de agua y una parte de cultivo”.³² Y, a diferencia de otras provincias del sureste de China, el cultivo de arroz en la provincia ocupa menos terreno por la limitación de tierra. Antes de llegar considerarse una ciudad moderna, la población de Xiamen se distinguió por su alta movilidad demográfica y complejidad social. Es decir, hubo pocos residentes asentados de forma permanente en la isla y la mayoría de ellos dependieron de la pesca para su sustento. «La industria más lucrativa de la isla procede de la pesca. Amoy es un centro pesquero»,³³ escribió un misionero que había estado en Xiamen. Debido a este motivo, en el siglo XVII la ciudad prosperó:

«Hallábase pues en ella todas las naciones de los quince reinos de China, que llaman ellos provincias, y consiguientemente todos los vicios y al paso que se oían diversas lenguas, y se veían diferentes costumbres; se

40.

³⁰ Xiamen es una ciudad-subprovincia de la provincia de Fujian con 1.573 km² de superficie y 5.16 millones de habitantes según se cifró a finales del año 2020.

³¹ Con respecto a la situación del terreno en Xiamen, Albino Andrés escribió: «como el terreno cultivable de la isla es relativamente pequeño, la agricultura no influye grandemente en el desarrollo de la industria y comercio de la ciudad. Los montes de la isla están pelados y desprovistos de toda vegetación. La región NE de la isla está cubierta de peñascos y montañas rocosas, y los montes de la parte SO están formados por arcilla estratificada roja y blanca» en *Historia de las misiones dominicanas...*, op. cit, p. 48.

³² En chino: “*Ba shan, yi shui, yi fen tian*”.

³³ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, op. cit, p. 49.

aprecian nuevas maldades, siendo el tráfigo, y bullicio tan notable, y el discurso del gentío tan apiñado, que a veces se me ofreció menearse la tierra, y no los hombres». ³⁴

Otras industrias surgieron con el desarrollo de la sociedad, «la sal es otro producto que proporciona no pequeñas ganancias a la industria». ³⁵ Según registros: «otras industrias importantes son las conservas, los fideos de toda clase, vinos medicinales, sombrillas de papel, factorías de hielo, de curtidos y otras pequeñas industrias que producen varios objetos de uso común». ³⁶ La ubicación de Xiamen facilitó el comercio con la mayor parte de las ciudades y aldeas importantes de la provincia de Fujian entre las que se encontraba la llanura de Quanzhou, que se halla al norte de la desembocadura del río Jiulong, hacia el oeste conduce a la cuenca de Zhangzhou, que está a unas 35 millas al oeste de Xiamen, y entre ellas también se hallan Haicheng y Shima. Por lo tanto, toda la región del sur de Fujian funciona como el interior de Xiamen.

Kulangsu o Gulangyu es una pequeña isla frente a la costa del suroeste de Xiamen. Ésta penetra en el estrecho de Lujiang ocupando unos 600 metros de ancho y tiene una superficie de 1.78 kilómetros cuadrados. La mayor parte de la isla está cubierta de granito, por lo que hay poco terreno para el cultivo. En el pasado, los locales hacían uso del granito de la isla para ganarse la vida

³⁴ Victorio Riccio, *Hechos*, Libro III, cap. VIII, núm. 2.

³⁵ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit.*, p. 49.

³⁶ *Ibidem*. Los misioneros redactaron informes muy detallados sobre Xiamen y transcribieron concienzudamente los datos locales. A día de hoy sabemos que estos documentos son fiables y que nos aportan informaciones de la isla desde el punto de vista histórico de los extranjeros, como el medio ambiente, la ubicación geográfica, la sociedad, la agricultura o las costumbres, entre otros. Por tener un clima subtropical húmedo monzónico, los veranos de Xiamen son largos, cálidos y húmedos, pero moderados en comparación con gran parte del resto de la provincia. Al contrario, sus inviernos son cortos, suaves y secos. Más informaciones véase el capítulo III, pp. 36-40: «[Xiamen] está situada entre los grados 23, 20 y 36,40 de latitud norte y los 121, 30 y 123, 40 de longitud oriental del meridiano de Madrid»; «es semi-tropical. Rarísima vez nieva o se forma hielo en los depósitos de agua. El mercurio pocas veces baja de 40 y en verano no suele pasar de 95 Fahr [entre 4 y 35 °C]»; «la extensión de la isla es de unos noventa kilómetros cuadrados de circunferencia. Tiene unos 15 kms. De largo por unos 11 de ancho. Su forma es parecida a la de dos polígonos irregulares cuya longitud sea aproximadamente doble que su anchura, unidos por un lado que viene a caer cerca del centro de la isla».

con su explotación.³⁷ En *Corografía de Xiamen* se describe: «Kulangsu, de unos tres kilómetros de ancho, se encuentra próxima a Xiamen. La interdependencia hace que las dos islas estén bajo la misma situación de invulnerabilidad y desamparo».³⁸ En cuanto al tiempo climatológico, debido al estrecho vínculo entre las dos islas, Kulangsu disfruta del mismo clima que Xiamen y, a su vez, esta está profundamente influenciada por el desarrollo urbano y el avance económico de Xiamen. «Es como una ciudad flotante que aumenta o disminuye [avanza o retrocede] rápidamente, casi en relación directa al auge o decaimiento del comercio de Amoy».³⁹ Sin embargo, su ubicación específica le confirió a Kulangsu un ambiente relajado, lejos de la escena política, haciendo de este lugar un importante portal para las actividades marítimas de extensa historia.

El nombre de la isla deriva de un fenómeno natural, «la palabra Kolongsu [Kulangsu] significa “Isla de la Ola Tambor”, porque al introducirse y chocar las olas de las mareas entrantes contra las concavidades de una gran roca, sita al N.O. de la Isla, producen un sonido semejante al de un tambor».⁴⁰ En el archivo de la Orden de Predicadores en Ávila el manuscrito inédito del dominico Albino Andrés nos proporciona información valiosa sobre Kulangsu:

«La formación geológica del terreno es a base de granito blanco en estado de desintegración sobre el que se extienden grandes rocas y peñascos. Do forma ovalada la longitud de la Isla de Norte a Sur es de unos tres kilómetros y de Esto a Oeste algo más de un kilómetro. La circunferencia viene a ser de seis kilómetros [...]. La naturaleza se ha mostrado generosa dotando a Kolongsu de paisajes de estupenda belleza. Los más renombrados son “El Peñasco de la Luz Solar”, porque desde la

³⁷ Qiyu Li, *Xiamen Shiliao Kaoju* (Documentos históricos de Xiamen), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2013, cap. I, p. 56.

³⁸ CCCX, *Xiamen Zhi* (Corografía de Xiamen), Lujiang Chubanshe, Xiamen, 1996, p. 92.

³⁹ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit.*, p. 77.

⁴⁰ *Ibidem*.

cumbre del mismo son admirables las vistas que presentan la salida y puesta del sol. También son notables; “La Roca que produce el sonido del Tambor”; “La Roca Gallina”; “El Monte de las Plumas” y “El Monte Semáforo.” A mediados del siglo XVII dos pueblecitos ocupaban parte de Kolongsu y gran territorio de la isla era usado como cementerio por la población de Amoy». ⁴¹

La época del cuándo y el cómo se explotó la isla de Kulangsu crea cierta incertidumbre. Los datos existentes registran que el último emperador de la dinastía Song del sur, el Emperador Bing de Song, estuvo en Jiaheyu el invierno de 1276, aunque no se menciona a Kulangsu. ⁴² No obstante, aunque no hay documentos que verifiquen el tiempo en que se asentaron los pueblos en la isla, siendo una tierra aislada en el mar es inevitable que recibieran visitas casuales de pescadores o piratas. A principios de los años 90 los arqueólogos descubrieron más de 50 tipos de monedas antiguas en un recoveco al suroeste de Kulangsu. ⁴³ En cuanto al primer asentamiento, según los datos más fiable se indica que fue durante la dinastía Yuan. Aun así la primera referencia sobre Kulangsu la hallamos en *Corografía de las Ocho Prefecturas de Fujian*. En ella se escribió:

«Kulangsu está en el distrito 24 de Jiaheyu, en el que coexisten más de 2.000 familias que forman su población. Durante el período de Hongwu [1368-1398], dinastía Ming, hubo un intento de trasladar a los residentes de la isla. El sexto año de Chenghua [1470], también durante la dinastía Ming], la situación continuó igual». ⁴⁴

⁴¹ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit.*, pp. 77-78.

⁴² Información relacionada: CCCX, *Xiamen Zhi ...*, *op. cit.*, p. 526.

⁴³ Dong Zheng, «Gulangyu shouci chutu songjiao cang guqian (Monedas antiguas de la dinastía Song excavadas en Kulangsu)», *Gulangyu Wenshi Ziliao* (Documentos culturales e históricos de Kulangsu), 1995, vol. 1, pp. 190-192.

⁴⁴ Comité de Compilación de Corografías de Fujian, *Bamin Tongzhi* (Corografía de las Ocho Prefecturas de Fujian), Fujian Renmin Chubanshe, Fuzhou, 2006, vol. 1, p. 132.

Como podemos ver, antes del establecimiento de la dinastía Ming ya existieron pueblos en Kulangsu. Fue Huang Qingbo el primer residente del que se tuvo registro escrito en Kulangsu, quien se asentó en la isla con su familia alrededor del año 1298 y fue enterrado en esta tierra en el 1347.⁴⁵ Otra familia, la familia Li, originarios del pueblo de Yuegang, se estableció en Kulangsu como refugio ante los temporales marítimos. Empezaron a cultivar la tierra y, de este modo, fundaron una aldea. Posteriormente, en el 1387 se les obligó a mudarse al continente interior debido a la estricta política de prohibiciones marítimas.⁴⁶ Por la fuerza de esta norma la isla se convirtió en tierra abandonada, acontecimiento que vamos a explicar en el siguiente capítulo. Acerca del número de habitantes que se indica, existe la duda de que la cifra sea de más de dos mil familias. Las razones para ponerlo en duda son: en primer lugar, es difícil que tantos residentes pudieran ser trasladados en tan poco tiempo. El autor tardó unos cuatro años en la redacción del libro de *Corografía de las Ocho Prefecturas de Fujian*, desde 1485 hasta 1489. Pasaron solamente 19 años desde 1470, el año en que se restablecieron los pueblos en Kulangsu.⁴⁷ En segundo lugar, por la limitación de la tierra, es difícil imaginar cómo se mantuvieron con vida tanta gente en esa época. En tercer lugar, en las corografías locales posteriores no se utiliza el término de “más de 2.000 familias”, la cantidad de población de Kulangsu durante la dinastía Ming, por lo tanto, es un tema discutible. El dato más fiable del número de habitantes se presentó en 1842. Esta información proviene del escrito de John Wilson, un inspector británico de los Hospitales Navales y Flotas que estuvo en Kulangsu durante la Primera Guerra del Opio. En su memorial escribió:

«Barren and impracticable for productive purposes, however, as

⁴⁵ Quanzhong Chen, «Huang xing yu Gulangyu de kaifa (La familia de Huang y el desarrollo de Kulangsu)», *Gulangyu Wenshi Ziliao* (Documentos culturales e históricos de Kulangsu), 2002, vol. 8, p. 10.

⁴⁶ Ibidem, p. 13.

⁴⁷ En 1470 la corte imperial permitió que la gente se estableciera en Kulangsu de nuevo. Para más información consultar: Qiyu Li, *Xiamen Shiliao Kaoju...*, op. cit, pp. 55-56.

Kulungsu generally is, it is destitute of interest, and even beauty of a peculiar kind. Previous to its capture and conditional occupation by the English, it was thickly sprinkled with houses and cottages of a superior sort, capable, it is said, of containing 3, 000 persons, and forming a kind of Highgate or Richmond to the opposite city of Amoy, to which the citizens resorted for the purpose of recreation, and that they might breathe a purer air, and look on more pleasing objects than the confined crowded unclean streets of the commercial town afforded». ⁴⁸

Como se señala, la población de Kulangsu antes de 1842 no superaba los tres mil habitantes. De forma general, antes de la apertura de Xiamen, en Kulangsu se habían desarrollado algunas pequeñas zonas residenciales dotadas de las características rurales típicas del sur de Fujian, donde la gente se dedicaba principalmente a la agricultura y a la pesca. El poblamiento se concentraba en las zonas relativamente planas donde fue conveniente explotar los terrenos baldíos circundantes para facilitar la plantación agrícola. Además, la isla vivió una estratificación social preliminar al contar con un pequeño número de residentes ricos. Aunque hubo extranjeros que visitaron Kulangsu durante la era de los descubrimientos, es probable que no se establecieron en la isla porque no hallamos ninguna referencia relacionada con ellos en la versión de 1839 de la *Corografía de Xiamen*. Además, los primeros datos específicos sobre la estancia de extranjeros en la isla aparecieron durante las Guerras del Opio, es decir, en septiembre de 1841, cuando el ejército británico capturó Kulangsu y dejó una guarnición de seis buques y naves con 550 soldados estacionados en la isla. ⁴⁹

1.3. La reorientación del puerto central: de Yuegang a Xiamen

⁴⁸ Herbert Allen Giles, *A Short History of Koolangsu*, A. A. Marcal, Xiamen, 1878, p. 8.

⁴⁹ Centro de Investigación de Corografías de Fujian, *Yapian Zhanzheng Zai Mintai Shiliao Xuanbian* (Compilación de materiales históricos sobre las guerras del Opio en Fujian y Taiwán), Fujian Renmin Chubanshe, Fuzhou, 1982, p. 183.

El puerto de Xiamen está dividido en secciones interiores y exteriores. El pasaje entre la isla de Xiamen y Kulangsu forma la parte principal del puerto interior, conocido como Lujiang. En un registro español se escribió: «enfrente de la ciudad de Amoy se halla la bella y pintoresca islita de Kolongsu. El brazo de mar que separa las dos islas es el puerto».⁵⁰ Tiendas y almacenes se extendieron alrededor del puerto y los juncos comerciales se dirigían a ellos para anclar allí. La parte exterior tiene dos vías de navegación, una situada entre la isla Qingyu y Wudan, que conduce a la zona marítima del oeste de Kulangsu. La longitud del canal es de aproximadamente 14 millas y la profundidad de 12-25 metros facilitan el tráfico de los barcos de 50.000 toneladas. La otra vía está en el lado del oeste y sirve para los de menos de 10.000 toneladas.⁵¹ Estas condiciones naturales hacen que llegase a ser un puerto importante en la costa sureste de China. Tales ventajas de transporte marítimo también llamaron la atención a los comerciantes extranjeros:

«The port of Emouy is properly but an anchoring place for ships, enclosed on one side by the island from which takes its name, and on the other by the main land; but it is so extensive, that it can contain several thousands of vessels; and the depth of its water is so great, that the largest ships may lie close to the shore without danger».⁵²

El fragmento apareció en el año 1795 y, posteriormente, se incluyó en el diccionario inglés de 1810, *Encyclopaedia Britannica. Or a Dictionary of Arts, Sciences, and Miscellaneous Literature*.⁵³ Existen varias descripciones inglesas que tratan sobre el entorno del litoral de Fujian y en todas ellas se

⁵⁰ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit.*, p. 77.

⁵¹ Comité de Compilación de Corografías del Puerto de Xiamen, *Xiamen Gangshi* (Historia del Puerto de Xiamen), Renmin Jiaotong Chubanshe, Beijing, 1993, cap.1, p. 3.

⁵² William Winterbotham, *An Historical, Geographical, and Philosophical View of the Chinese Empire: Comprehending a Description of the Fifteen Provinces of China, Chinese Tartary, Tributary States; Natural History of China; Government, Religion, Laws, Manners and Customs, Literature, Arts, Sciences, Manufactures, &c*, J. Ridgway, London, 1795, cap. II, núm. 71, p. 74.

⁵³ James Millar (ed.), *Encyclopaedia Britannica, Or a Dictionary of Arts, Sciences, and Miscellaneous Literature*, Andrew Bell, London, 1810, p. 32.

describe que el puerto de Xiamen tiene una gran capacidad para atracar una importante cantidad de barcos. El siguiente párrafo fue escrito por el francés Jean-Baptiste Du Halde a principios del siglo XVIII, la versión original fue publicada en el 1736:

«This is a famous Sea-Port, call' d *Emouy* from the Name of the Island which forms it, for it is properly a Place for Ships to ride at Anchor, and one of the best Harbors in the World; [...] it can contain many thousands of Vessels, and the Sea there is so deep, that the largest Ships may come up close to the Shore, and ride there in perfect safety».⁵⁴

Antes de levantar el puerto de Xiamen, los comercios se concentraron en el puerto de Yuegang en las cercanías de la prefectura de Zhangzhou. Durante la dinastía Ming, había habido varias discusiones sobre las políticas de prohibiciones marítimas. En 1371 el emperador Hongwu (Zhu Yuanzhang, 1328-1398) dictaminó por primera vez que «los costeros no pudieran salir al mar en privado».⁵⁵ Y se prohibió el comercio exterior con los países extranjeros. Posteriormente, se volvieron a implantar estas restricciones en los años 1381 y 1390.⁵⁶ Pasaron casi 200 años desde entonces y la prohibición marítima siempre fue una estrategia fundamental del gobierno de la dinastía Ming. Aunque bajo el permiso del emperador Yongle (1360-1424), el almirante Zheng He⁵⁷ realizó el gran proyecto de unas siete expediciones marítimas con la Flota de Tesoro de Ming entre 1405 y 1433. Es decir, «una armada imponente con

⁵⁴ Jean-Baptiste Du Halde, *The General History of China*, Printed for J. Watts, London, 1741, vol. 1, p. 169.

⁵⁵ Guangxiao Yao, *Ming Taizu Shilu* (Grabaciones reales del emperador Hongwu), vol. 70.

⁵⁶ *Ibidem*, vols. 139 y 250.

⁵⁷ Para ampliar la información sobre Zheng He véase: José Eugenio Borao Mateo, «Las crónicas de los viajes de Zheng He y de Magallanes-Elcano», *Primus Circumdedisti Me*, Madrid, 2019, pp. 49-63. Tansen Sen, «Zheng He's Military Interventions in South Asia, 1405-1433», *China and Asia*, 2019, vol. 1, núm. 2, pp. 158-191; Jost Alexander, «He Did Not Kiss the Earth Between His Hands': Arabic Sources on the Arrival of the Zheng He Fleet in Aden and Mecca (1419-1432)», en Angela Schottenhammer (ed.), *Early Global Interconnectivity across the Indian Ocean*, Palgrave Macmillan, London, 2019, vol. 1, pp. 79-95; Dolors Folch Fornesa, *Els grans viatges de Zheng He*, Angle Editorial, Barcelona, 2008.

30.000 navegantes chinos embarcados en 300 naves enormes construidas exprofeso para estos viajes, dejaría una huella distintiva en todo el Sudeste asiático y también en la costa india y en la lejana Somalia». ⁵⁸ Sin embargo, esta hazaña no trajo muchos cambios a la vida del pueblo en las provincias costeras. De hecho, los severos castigos de las leyes tampoco detuvieron el desarrollo de los negocios marítimos privados en las zonas litorales.

Yuegang, antiguo nombre del distrito Haicheng, traducido como “Puerto de la Luna”, fue un asentamiento opaco a la orilla del río Jiulong que se convirtió en el lugar más próspero de Fujian durante los siglos XVI y XVII. ⁵⁹ Entre las personas que participaban en el comercio secreto no se encontraba solamente la gente de clase baja, sino también familias ricas y funcionarios locales que se veían tentados por las grandes ganancias que podían recibir. De esta forma, el modo de vida de los residentes locales fue cambiando. Registros del reinado de Jiajing (1522-1566) contaban así lo que se observó: «Toda la gente de Fujian que se dedicaba al comercio marítimo salió de Yuegang en Zhangzhou». ⁶⁰ La aparición de este fenómeno se mostraba inseparable de las condiciones naturales que ofrecía Yuegang, pero al mismo tiempo fue responsable del propio problema al que se enfrentó toda la región sur de Fujian. Podemos resumirlo como una crisis del crecimiento demográfico sumado a la falta de tierras cultivables, unido a su vez a las estrictas prohibiciones marítimas. ⁶¹ Ante la situación de la escasez de terreno, la población sabía que las actividades de comercio exterior podían traerle mayores beneficios. Por lo tanto, entre los residentes cercanos de Yuegang,

⁵⁸ Dolors Folch Fornesa, «Un testimonio infravalorado: la China Ming en las relaciones castellanas del siglo XVI», *Boletín Hispánico-helvético*, núm. 21, 2013, pp. 54-55.

⁵⁹ Zhou Meng es quien más luz ha aportado a la cuestión en su tesis doctoral sobre el proceso de despegue y caída del puerto de Yuegang en Zhangzhou, véase: Meng Zhou, *Cuando el mar se encuentra con la tierra: cultura marítima y comercio exterior de Zhangzhou (1567-1644)*, Universidad de Granada, Granada, 2021.

⁶⁰ Anónimo, *Jiajing Dongnan Pingwo Tonglu* (Memorial del proceso de calamar las invasiones japonesas en el sureste durante el reinado de Jiajing), vol. 1, <https://ctext.org/wiki.pl?if=en&rs=330834&remap=gb>. [Consultado el 5 de mayo de 2021].

⁶¹ Dolors Folch Fornesa, «Piratas y flotas de China según los testimonios castellanos del siglo XVI», en Pedro San Ginés Aguilar (ed.), *La Investigación sobre Asia Pacífico en España*, Universidad Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, cap. 17, p. 268.

los ricos ofrecieron unos fondos iniciales y los pobres proporcionaron su mano de obra. Ambos aportaban lo que podían para realizar las actividades comerciales. Los productos locales fueron enviados a ultramar en barcos, lo que resultó en la obtención de ganancias varias veces superiores a las de las ventas nacionales. Mientras que la gente de Yuegang se dedicaba activamente a todo lo que el mar les proporcionaba, a su vez, también atraieron la llegada de los extranjeros.

Desde mediados de la dinastía Ming, se estableció un puesto de control aduanero en Xiamen para supervisar los barcos que iban y venían del puerto marítimo de Haicheng. Como Xiamen está situada en la frontera con las prefecturas de Zhangzhou y Quanzhou, la cuestión de su administración se convirtió en un motivo de discordia entre los funcionarios de ambas prefecturas. Administrativamente, Xiamen estuvo bajo la jurisdicción de la prefectura de Quanzhou. Sin embargo, debido a su ubicación estratégica en el estuario del río Jiulong, se consideró como una entrada importante para Zhangzhou. Cuando se discutió el establecimiento del nuevo distrito de Haicheng, los funcionarios de Zhangzhou propusieron un plan para anexar la isla a la administración de sus prefecturas. Por supuesto, el gobierno de Quanzhou no les dejó cumplir sus deseos, señalando que Xiamen se sitúa a solo tres *li* (1.5 km) de Tong'an, pero a 40 *li* (20 km) de Haicheng. Por lo tanto, en cuanto a la localización y su justificación, Quanzhou resultó la mejor opción, aunque no se llegó a un acuerdo en esta discrepancia.⁶² Tal explicación pareció razonable, ya que se tenía otro propósito más importante, ya que los funcionarios de Quanzhou habían mostrado la intención de promover Xiamen como un centro independiente de comercio para disfrutar así de las ganancias de los ingresos marítimos de Zhangzhou.

En 1594, aprovecharon la escasez de provisiones militares como motivo y propusieron establecer una demarcación para separar las esferas

⁶² Véase en: CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*

comerciales entre Quanzhou y Zhangzhou. Además, quisieron que se encargaran de los negocios en el Océano Oriental, en el que se incluyeron Luzón, Sulu, Burias y Molucas, hasta Taiwán, Japón y las islas Ryūkyū.⁶³ Y su rival, Zhangzhou, respondiera del Occidental, como Malaca, Siam, Johor, Java y otras regiones del sudeste de Asia.⁶⁴ Si hubiera aceptado la propuesta, Xiamen habría sido la nueva sede de la administración de aduanas, en sustitución de Haicheng, pero los oficiales de Zhangzhou rechazaron este plan con determinación y dijeron que resultaba imposible compartir los ingresos.⁶⁵

Para frustrar la ambición de los burócratas de Quanzhou, un subprefecto con el cargo especial de supervisor aduanero, llamado Wang Qizong, recomendó en 1617 el traslado del puesto de control de Xiamen a Guiyu, una isla situada entre Xiamen y Haicheng. Fue enviado a Haicheng por la corte. Como ejercía de funcionario de la prefectura de Zhangzhou era incómodo para él estar presente en un lugar donde no tuviera jurisdicción para comandar a los oficiales locales de Quanzhou. La situación empeoraba cada vez que los funcionarios civiles y militares de Quanzhou en la isla desafiaban su autoridad. Su presentación de la solicitud fue debido a que, por un lado, Guiyu era el mejor lugar para el puesto de control porque estaba más cerca del centro marítimo de Haicheng y, por otro lado, porque estaba bajo la jurisdicción administrativa de este último. La corte finalmente aprobó su petición. Pero, a pesar de que el puesto de control fue eliminado, los oficiales de Quanzhou a la postre lograron hacerse cargo de la guarnición de Xiamen de 1621 a 1627 y estacionar su propio batallón en ella. Esto no puso fin a la larga competencia, pero el gobierno de Quanzhou finalmente obtuvo la victoria.⁶⁶

⁶³ En relación con el comercio sino-ryukyense pueden consultar: Angela Schottenhammer, «Corredores y "gremios" (huiguan) en el comercio marítimo de china con sus vecinos del este durante las dinastías Ming y Qing», *Estudios de Asia y África*, 2010, vol. XLV, núm. 3, pp. 567-630.

⁶⁴ Xie Zhang, *Dongxi Yangkao* (Relato sobre el Océano Este y Oeste), Zhonghua Shuju, Beijing, 1981, vols. 4 y 5, pp. 66-109.

⁶⁵ *Ibidem*, vol. 7, pp. 133-134.

⁶⁶ Chin-keong Ng, *Trade and Society: the Amoy Network on the China Coast 1683-1735*, PhD dissertation, Australian National University, Acton, 1980.

Durante los siglos XVI y principios de XVII, Xiamen empezó a desempeñar un papel destacado en los negocios marítimos. Fue particularmente popular entre los contrabandistas después del ascenso de Haicheng al estatus administrativo de distrito en 1567. A partir de entonces, los procedimientos de comercio en Haicheng tuvieron que llevarse a cabo con formalidad burocrática. Para facilitar el proceso, los comerciantes prefirieron hacer negocios en las islas que se situaban un poco más lejos, especialmente en el comercio con extranjeros. Además, la presencia de patrullas navales en las zonas periféricas fue una comodidad más que una molestia para los comerciantes. Ya que con el motivo de evitar más conflictos, normalmente los oficiales de la marina les ofrecían ciertas facilidades, protegiendo de algún modo tácitamente las actividades de contrabando.⁶⁷ Durante todo el siglo XVI, los contrabandistas, piratas locales y piratas de Japón, España y Portugal estuvieron activos en las áreas cerca de Xiamen. La cronología en la aparición de los piratas en la zona es la siguiente: en 1547 los barcos de los *fulangjis*⁶⁸ anclaron en Wuyu. Seguidamente, en 1557 aparecieron los japoneses en Tong'an.⁶⁹ Más tarde, vinieron los holandeses a Zhongzuosuo en 1622.⁷⁰ Los invasores utilizaron la fuerza armada para conseguir ventajas en el comercio y conspiraron para establecer sus guaridas de contrabando, facilitando el acceso al interior del continente, en particular a Tong'an y Haicheng. En el otoño de 1623, Kulangsu fue atacado por los holandeses. Para realizar el contraataque la milicia local envió docenas de botes que fingieron ser barcos de pesca encubiertamente armados y navegaron secretamente hasta el costado de los buques holandeses, abriendo fuego en la dirección del viento.⁷¹ El triunfo solo supuso una efímera pausa, pues la costa de Fujian siguió

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ La palabra *fulangji* en los materiales chinos se refiere a los españoles y portugueses, pero aquí indica solamente a los españoles. Para ver el uso de la palabra *fulangji* en referencias occidentales se puede dirigir a: Florin-Stefan Morar, «The Westerner: Matteo Ricci's World Map and the Quandaries of European Identity in the Late Ming Dynasty», *Journal of Jesuit Studies*, 2019, vol. 6, pp. 14-30.

⁶⁹ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 527.

⁷⁰ Ibidem, p. 528.

⁷¹ Ibidem.

sufriendo disturbios en los tiempos posteriores.

Después de que Haicheng quedara bajo control oficial del gobierno en el siglo XVI, su papel como sede para el contrabando del puerto de Xiamen se hizo cada vez más importante, ya que al ser una isla en la desembocadura del río Jiulong, atrajo gradualmente la atención de los comerciantes extranjeros. En cuanto a la corte imperial, Xiamen supuso un puerto para embarcaciones al pie de la costa al sudeste del continente y, al mismo tiempo, una entrada donde evitar a los invasores extranjeros.

1.4. Los *fulangjis* y los frailes

La llegada de los portugueses a China fue más temprana que la de los españoles. Tomé Pires (1468-1540) es considerado como el mejor representante de los portugueses en Asia en el siglo XVI. Llegó a Guangzhou encabezando una embajada enviada por el rey Manuel I al emperador de China, Zhengde (1491-1521).⁷² Este destacó inicialmente como boticario en la corte portuguesa del Rey Juan II y del Príncipe Alfonso. Tras la muerte del joven príncipe en 1491, Tomé fue nombrado médico del rey y continuó su educación en la corte. En 1511, el Rey lo asignó al mando de Alfonso de Albuquerque en la India como agente de especias. En el mismo año la ciudad de Malaca fue conquistada por el gobernador portugués en la India. Debido a las dificultades experimentadas en Asia, Tomé esperaba pasar sus últimos años en un retiro pacífico a su vuelta a Portugal, sin embargo, fue asignado a China en 1516.⁷³

El informe de Tomé a Albuquerque incluyó una aguda crítica al rey de Malaca, vasallo del emperador chino, que llegó a la corte Ming antes que él. Junto a otros errores y equivocaciones culturales, la indignación china acabó

⁷² Armando Cortesão, *The Suma Oriental of Tomé Pires: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1515*, Robert MacLehose and Company, Glasgow, 1944, vol. I, Introduction.

⁷³ Joana Catarina Brites Vaz, *Vida e Obra dos Boticários Portugueses dos Séculos XV e XVI*, Proyecto de Postgrado, Universidade Fernando Pessoa, Porto, 2013.

finalmente con el rechazo del primer intento de Portugal de abrir el comercio. Sin embargo, los detalles de las experiencias de Tomé proporcionan datos valiosos acerca de las regiones del sudeste asiático con las que se encontraron los portugueses por primera vez.

Al colonialismo portugués lo movían dos objetivos principales: el comercio de especias (y otros bienes) y la conversión religiosa de las poblaciones indígenas. Políticas que unieron estrechamente a la Corona Portuguesa y a la Iglesia Católica Romana. Por lo tanto, además de la llegada del ejército, también vinieron misioneros a Asia. El comercio de especias se consideró monopolio de la corona portuguesa y de otros receptores favorecidos, que pronto incluyeron a los reyes españoles que gobernaron ambas naciones ibéricas de 1580 a 1668. A medida que se abrieron más puertos el producto máspreciado fue la pimienta, además de clavo, canela, cilantro, té, madera y esclavos de África y Asia. Hacia finales del siglo XVI la aparición de seda, porcelana, opio y gran cantidad de lingotes de oro y plata del sudeste asiático elevó los niveles del comercio a nuevas alturas.⁷⁴

La primera vez que los portugueses acudieron a la zona de Zhangzhou fue en el año 1518 y, desde entonces, continuaron realizando comercio de forma secreta en aquella área marítima durante 30 años. Además, fundaron una base comercial en la Isleta de Wuyu.⁷⁵ Realmente, al principio los portugueses llegaron al mar de Guangdong por primera vez, pero fueron detenidos por los funcionarios locales. Más tarde encontrarían un lugar mejor: el Yuegang de aquel momento. Así que iniciaron allí sus actividades comerciales secretas con la población local. Los portugueses utilizaron Malaca como punto de partida hacia el mundo oriental y en lo sucesivo, los españoles tomaron las Filipinas como su base en Asia.⁷⁶

⁷⁴ Roy Eric Xavier, «Before Macau: Portuguese Colonialism and Early Transnationalism in Asia», Working Paper, Portuguese and Macanese Studies Project, Institute for the Study of Societal Issues, University of California, Berkeley, 2016.

⁷⁵ Guozhen Yang, «Putaoyaren Chincheo maoyi juliudi tanxun (Explotación de la sede comercial en Chincheo de los portugueses)», *Investigación de la Historia Socioeconómica de China*, Universidad de Xiamen, Xiamen, 2004, vol. 1, pp. 1-8.

⁷⁶ La historia de conquistar las Filipinas de los españoles comenzó con el viaje de Magallanes,

En una referencia inglesa se describió que: «el puerto de Emouy, un gran emporio comercial, recibe frecuentemente a los españoles de Manila».⁷⁷ Según los registros chinos, los españoles llegaron a la zona marítima de Xiamen en 1547. Gradualmente, se estableció el comercio entre los dos lugares. Un cambio clave sucedió en 1567, el año en que el emperador del reinado Longqing (1567-1572), el duodécimo monarca de la dinastía Ming, abrió el puerto de Yuegang y estableció el distrito de Haicheng en esta región. Además, fundó el departamento de Duxiang, un nuevo organismo de comercio exterior para administrar el negocio privado y recaudar impuestos. El comercio no gubernamental de ultramar ganó estatus legal y, así, los pueblos de la costa del sureste de China entraron en una nueva era. Entre 1571 y 1580, hubo un número de 30 o 40 barcos mercantes anuales que se dirigieron a Filipinas desde Xiamen y Haicheng. Entre los productos de exportación se encontraban artículos de primera necesidad, porcelana, hierro, cobre, seda, cerámica, productos agrícolas, material medicinal chino, fruta, azúcar, pólvora, mercurio y otras mercancías. Durante este período se mantuvo una situación mercantil estable entre Xiamen y Manila y, a excepción de la parte para el consumo de los españoles en Filipinas y las poblaciones locales de clase alta, la mayoría de las mercancías enviadas a Manila se trasladaban a México.⁷⁸

El entorno social en la costa sureste de China fue cambiando influido por el desarrollo del comercio marítimo. Primero, aumentó la cantidad de

«fue la primera expedición española que llegó a Asia Oriental. Salieron de Sanlúcar de Barrameda el 21 de septiembre de 1519, con cinco naves y una tripulación de doscientos sesenta y cinco personas. Cruzaron el estrecho de Magallanes (llamado a partir de entonces con el nombre de su descubridor) entre octubre y noviembre de 1520. El 16 de marzo de 1521 llegaron a la isla filipina de Samar [...]. Durante dos décadas, los españoles no volvieron a intentar navegar a Asia Oriental. El proyecto se retomaría ya en tiempos de Felipe II. En 1559, el rey envió una cédula para que el virrey de la Nueva España, Luis de Velasco, organizara una expedición a Asia Oriental, con prohibición expresa de ir a las Molucas». Más información detallada puede consultar en: José Antonio Cervera, *Cartas del Parián. Los chinos de Manila a finales del siglo XVI a través de los ojos de Juan Cobo y Domingo de Salazar*, Palabra de Clío, México, 2015, cap. I, pp.18-22.

⁷⁷ Cita original: «the port of Emouy, a great emporium of trade, frequented by the Spaniards from Manila». Conrad Malte-Brun, *Universal Geography. Or a Description of All the Parts of the World, on a New Plan, According to the Great Natural Divisions of the Globe: Asia* Conrad Malte-Brun, Boston, 1826, vol. II, p. 576.

⁷⁸ Comité de Compilación de Corografías del Puerto de Xiamen, *Xiamen Gangshi...*, op. cit, p. 22.

personas involucradas en el comercio exterior alrededor de Haicheng. A través de la investigación de genealogías locales podemos notar que varias generaciones de algunas familias se dedicaron al comercio en los países del sur de Asia, como la familia de Gao en el distrito de Longxi de Zhangzhou, de la cual varios de sus miembros salieron para hacer negocios al extranjero y murieron en ultramar.⁷⁹ Segundo, apareció una forma embrionaria de intermediación. Los pueblos cerca del río Jiulong en Zhangzhou consiguieron buenos resultados en los negocios. Algunos de ellos se convirtieron en líderes chinos, responsables de la comunicación entre los comerciantes chinos y los gobiernos locales. Un ejemplo destacado es el de Zheng Fangyang de Longxi, quien nació en 1567 y murió en 1617. Este fue el primer Capitán (Kapitan) en Malaca y un líder patriótico chino de ultramar. Es decir, se encargó de gestionar y resolver conflictos civiles entre los chinos en ultramar, incluyendo la función de recaudar impuestos y mantener las relaciones comerciales entre chinos y extranjeros. La función de Capitán puede considerarse como un puente de intercomunicación, que coordina la oferta y la demanda de ambas partes, actuando como un intermediario contemporáneo.

Tercero, debido al activo desarrollo del comercio entre Xiamen y Manila, una gran cantidad de plata mexicana fluyó hacia China continental. El departamento de Duxiang en Haicheng cobró impuestos relativamente bajos, por lo que gran parte de la riqueza permanecía en manos de los comerciantes. Los pueblos que se beneficiaron del comercio donaron dinero para construir instalaciones públicas y proporcionaron apoyo financiero para la construcción de la Sociedad Marina Local.⁸⁰ Por último, la apertura de Haicheng promovió el estatus social de los mercaderes de la dinastía Ming, que obtuvieron más derechos para hacer de portavoces en los diálogos entre el pueblo y el gobierno.

⁷⁹ Más informaciones de estas genealogías locales véase las citaciones en: Huiping Su, *Zhongli Xiangyang: Mingqing Yuegang Shehui Renqun Yu Haiyang Shehui* (Todo hacia el mar: la multitud y la sociedad oceánica de Yuegang en las dinastías Ming y Qing), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2018, cap. III, p. 86.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 89.

El comercio en las zonas costeras del sudeste de China abierto por los *fulangjis* trajo muchos cambios sociales durante la dinastía Ming. Aunque se dieron algunos factores desfavorables en tiempos anteriores, como el riesgo de agresión, no deben ignorarse los efectos positivos y beneficiosos.

El desarrollo de comercio trajo la visita de los misioneros. La evangelización había sido un tema importante durante el proceso de colonización española. Antes de la llegada de Legazpi a Filipinas, la aspiración de «crear una comunidad cristiana utópica en un Nuevo Mundo»⁸¹ se difundió por los colonizadores, pero no fue fácil convertirla en realidad. Hasta el año 1574, en una ocasión en la que el oficial chino de Fujian vino a Manila para mostrar su agradecimiento a los españoles por la ayuda en la lucha contra el pirata Lin Feng.⁸² Propuso llevar una delegación española a China, debido a esta oportunidad pudieron organizar el viaje en 1574, en el año en que Martín de Rada y Jerónimo Marín llegaron a Xiamen. Esta primera expedición española tenía varios objetivos: uno, pedir la libertad de propagación del cristianismo en China. Dos, establecer una relación económica estable con Fujian como lo hicieron los portugueses en Guangdong, y sobre todo, recopilar más información sobre China que les ayudara a plantear estrategias de futuro.⁸³ Aunque finalmente no alcanzaron los propósitos iniciales, consiguieron una comprensión preliminar de la situación en China y obtuvieron más de 100 libros chinos para llevar a Manila.⁸⁴ Y tomando Xiamen como punto de partida, visitaron muchos lugares de Fujian. Xiamen «fue el puerto primero donde desembarcaron cuando llegaron de las Islas a la tierra firme».⁸⁵ Los dos misioneros viajaron a lo largo de la costa en dirección

⁸¹ José Antonio Cervera, *Cartas del Parián...*, *op. cit.*, p. 39.

⁸² Lin Feng conocido como Limahon en castellano, fue un pirata nacido en Longxi de Fujian que provocó disturbios en la costa china y que molestó mucho al gobierno local. En 1574 atacó Manila pero se fracasó y huyó hacia el norte de la isla de Luzón. Trabajo vinculado: Iván Giménez Chueca, «Piratas en los mares del sur», *Historia y vida*, 2019, núm. 616, pp. 68-75.

⁸³ Manel Ollé, *La empresa de China. De la armada invencible al Galeón de Manila*, Acantilado, Barcelona, 2002, p. 58-59.

⁸⁴ Dolors Folch Fornesa, «Biografía de Fray Martín de Rada», *Revista Huarte de San Juan. Geografía e Historia*, Pamplona, 2008, núm. 15, pp. 54.

⁸⁵ Fray Juan González de Mendoza, *Historia del Gran Reino...*, *op. cit.*, p. 234.

norte y llegaron a Quanzhou. Después de una temporada iniciaron otro viaje a la capital de la provincia, Fuzhou. Al terminar sus expediciones regresaron al punto de partida. Desde entonces, el puerto de Xiamen se consideró una puerta de entrada y salida para los frailes.

Durante los primeros años en las Filipinas solo estuvo presente la Orden de San Agustín. Otras órdenes en lo sucesivo, como la Orden de Frailes Menores (franciscanos) y la Orden de Predicaciones (dominicos) también aprovecharon Manila como una base de preparación para ir a China.⁸⁶ Sin embargo, solo la última logró establecer un vínculo estrecho con China, especialmente con Fujian y Taiwán.⁸⁷ Hasta la llegada del primer dominico, durante casi medio siglo el territorio misional chino estuvo evangelizado por los jesuitas.⁸⁸ La Orden dominicana durante cuarenta años no pudo penetrar en China hasta que el día 1 de enero de 1632 finalmente llegó a Fujian el fraile italiano Ángel Cochi, el mismo al que después se le llamó Fr. Ángel de San Antonio en la Provincia de Nuestra Señora del Santísimo Rosario de Filipinas.⁸⁹ Este nació en la ciudad de Florencia en una familia cristiana y al acabar su formación religiosa en el convento de Salamanca, decidió viajar a las islas Filipinas para propagar la fe católica. Cuando Cochi llegó a Filipinas

⁸⁶ Sobre los intentos de entrar a China por los franciscanos puede consultar: Francisco Morales, «De la utopía a la locura. El Asia en la mente de los franciscanos de la Nueva España: del siglo XVI al XIX», en Elisabetta Corsi (ed.), *Órdenes religiosas entre América y Asia: ideas para una historia misionera de los espacios coloniales*, El Colegio de México, México, pp. 57-84.

⁸⁷ Antes de establecerse en China, los religiosos de la Provincia del Santísimo Rosario fracasaron en entrar a China en los años 1587, 1590, 1595, 1604, 1612, 1618 y 1619.

⁸⁸ Alberto Núñez Fernández, «Jesuitas», *Inforsi*, 2010, núm. 106, p. 4. Como menciona el autor: «El primer jesuita en conseguir residencia estable en territorio chino fue el P. Ruggieri, que poco después se haría acompañar de Matteo Ricci (1552-1610), que había llegado en 1582 a Macau».

⁸⁹ Sobre la fecha de la llegada del padre Ángel Cochi a las costas chinas existen varias opiniones: 1631 o 1632. El dominico Albino Andrés señaló en su libro inédito, *Historia de las misiones dominicanas en Amoy*, cap. II, núm. 8, p. 16: «El 30 de diciembre de 1630 dos celosos e intrépidos misioneros dominicos los PP. Ángel Cochi y Tomás Sierra embarcaban en el puerto formosano de Tamsui [Dan shui] e iban como embajadores del gobernador de Formosa ante el Virrey de Fokien. En la madrugada del 31 la tripulación china se sublevó y dio muerte al P. Tomás Sierra, y el P. Cochi salvó milagrosamente su vida y pudo pisar tierra firme en Fokien el 1 de enero de 1631». Asimismo, Victorio Riccio también registró en *Hechos de la orden de Predicadores en el imperio de China*, Libro I, cap. VI, núm. 1, p. 15: «En el célebre día de la circuncisión de Cristo, primero del año de 1631, puso los pies en este imperio el santo varón Fr. Ángel, para erigir nuevos trofeos a Cristo, y sujetar nuevo mundo al yugo de la fe inmaculada de dios». Sin embargo, José María González afirma que: «La primera tierra china que pisó el P. Cochi fue en la isla en donde se desembarcó el día 1 de enero... Parece quedar suficientemente demostrado que la entrada del P. Cochi en China fue en 1632, y no en 1631», en *Historia de las misiones dominicanas de China 1632-1700*, t. I, pp. 49, 71-79.

en 1622, se le mandó aprender las diferentes lenguas utilizadas por los *sangleys* que vivían en Manila.⁹⁰ Desde entonces adoptó un nombre chino: Gaoqi, cuya pronunciación suena similar a su nombre original. En 1630, el gobernador de Filipinas Don Juan Niño de Tavora envió una vajilla de plata al gobernador militar de Taiwán y le ordenó esperar una oportunidad para enviar una embajada al virrey de la provincia de Fujian para, de este modo, consolidar la relación comercial entre el sudeste de China y el Imperio ibérico en Asia y Oceanía. Así, Cochi y sus compañeros partieron desde Taiwán el 30 de diciembre de 1631. Sin embargo, a causa de un ataque pirata durante el viaje, Cochi fue el único misionero que logró salir con vida y llegar a la costa china.⁹¹

Al poco tiempo de establecerse en Fujian, Ángel Cochi fundó el primer distrito de misión en Fu'an y construyó la primera iglesia de la Orden. No hay duda de que los primeros pasos que realizó Cochi fueron fundamentales para la obra de los dominicos en el sureste de China, permitiendo al padre Juan Bautista Morales y a otros misioneros continuar los trabajos religiosos en la provincia después de su muerte. Asimismo, debido a los trabajos que realizaron los misioneros con éxito y a la ayuda que obtuvieron de los nuevos conversos chinos, la propagación de la fe religiosa se extendió de una manera estable por toda la comunidad china. Según la descripción hecha por el padre Albino Andrés en su libro, en 1649 los dominicos bautizaron a más de 5.400

⁹⁰ *Sangley* fue un término arcaico utilizado en el comienzo del periodo colonial español en las Filipinas, para describir y clasificar a una persona de descendencia mixta chino-filipina. También se refirió a los viajeros de negocios entre China y las islas Filipinas, incluidos los empresarios chinos de Fujian, Guangdong y Taiwán, así como los propietarios de barcos de Japón, Cochinchina (Vietnam) y otras partes sudestes asiático. Véase, otra explicación: «Los chinos de Filipinas fueron bien pronto designados en las fuentes españolas como “sangleys” o “sangleyes”. La interpretación del término parece dirigirse a la expresión china de *shanglai*, “los venidos a comerciar” o bien al término *sengli*, que significa comercio en el dialecto fujianés *minnanhua*. También se ha apuntado la posibilidad de que la etimología del término derive de la expresión china *changlai*, es decir “los que vienen con frecuencia”» en Manel Ollé, «La formación del Parián de Manila: la construcción de un equilibrio inestable», en Pedro San Ginés Aguilar (ed.), *La Investigación sobre Asia Pacífico en España*, Universidad de Granada, Granada, 2006, p. 42.

⁹¹ Anna Busquets Alemany, «Primeros pasos de los dominicos en China: Llegada e implantación», *Cauriensia*, 2013, vol. VIII, pp. 206-206.

personas.⁹² La propagación del evangelio en Xiamen se inició al final de la dinastía Ming, en el año 1655, cuando se asentó el dominico Victorio Riccio en la isla. Como la mayoría de los otros compañeros, Riccio recibió formación en lengua china en Manila antes del viaje. Particularmente manejó el dialecto de Xiamen. Fue el primer misionero que permaneció en esta ciudad portuaria por años y llegó a ser el fundador de la misión de Xiamen. Para difundir el evangelio de forma eficiente, Riccio construyó iglesias y celebró misas para atraer la atención del pueblo. Además de los medios tradicionales, adoptó a niños abandonados, lo que fue considerado como la primera acción del establecimiento de la Santa Infancia religiosa. Durante su estancia, amplió la propagación hasta las zonas periféricas a Xiamen. Debido a sus contribuciones la evangelización católica pudo avanzar en esta región.

1.5. Kulangsu como base militar. La familia de Zheng en Xiamen

La transición de la dinastía Ming a Qing fue un período de rápido desarrollo para el antiguo puerto de Xiamen. En ese momento, la situación nacional era de confusión, los levantamientos campesinos a gran escala en el último período de Ming hicieron que el ejército en seguida se dirigiera al sur para hacerse con el dominio del poder, lo que desencadenó los movimientos contra los nobles manchúes en varias partes del sur. Entre ellos, destacó la lucha de Zheng Chenggong, un líder militar de la dinastía Ming, conocido como Koxinga en la literatura occidental.⁹³ En el ámbito económico, Xiamen no fue más un rival para Haicheng, siendo simplemente un refugio para los contrabandistas. El crecimiento de la ciudad como núcleo comercial fue inseparable del imperio comercial marítimo de Zheng Chenggong.

Zheng Chenggong era el hijo mayor de Zheng Zhilong. Fue un nativo del distrito de Nan'an en Fujian, aunque nacido en Japón regresó a China en su

⁹² Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit.*, p. 17.

⁹³ Anna Busquets Alemany, «Los frailes de Koxinga», en Pedro San Ginés Aguilar (ed.), *La Investigación sobre Asia Pacífico en España*, Universidad de Granada, Granada, 2006, pp. 393-394.

adolescencia.⁹⁴ La gran fortuna de la familia Zheng comenzó en la época de su padre. Zheng Zhilong fue un aventurero marítimo, en la segunda década del siglo XVII ya se había convertido en el dueño indiscutible de la costa de Fujian con su enorme flota.⁹⁵ En 1621, fue a Macao a la edad de 18 años y participó en actividades de comercio exterior dirigidas por su tío materno Huang Cheng.⁹⁶ A causa de la influencia de los portugueses, recibió el bautismo católico. Más tarde fue a Japón para unirse al grupo del magnate comerciante Li Dan y después del fallecimiento de Li Dan en 1625, Zheng Zhilong heredó su base comercial en Taiwán. De este modo, se gestó el principio de la gran obra de la familia Zheng.⁹⁷ En la primavera de 1626 y el verano de 1627, Zheng Zhilong invadió Xiamen, derrotando a las tropas del gobierno y tomando posesión de ellas.⁹⁸ La isla se convirtió en la base de comercio y de reclutamiento de Zheng Zhilong. En el ámbito administrativo, comenzó a imponer para los negociantes un sistema de licencias de comercio exterior similar al de Haicheng. Tanto los hombres que se dedicaban al comercio nacional como al comercio con extranjeros se vieron obligados a utilizar la bandera de Zheng, que fue considerada como un símbolo de consentimiento para el transporte marítimo.⁹⁹ Los contrabandistas del continente interior transportaron a Xiamen mercancías como seda y telas de algodón de Suzhou y Hangzhou, e incluso preciados artículos de Nanjing y de

⁹⁴ Manel Ollé, «Zheng Zhilong (Nicolao Iquan) y Zheng Chenggong (Koxinga) en la “Historia tartaro-sinica nova” de François de Rougemont (1624-1676)», en Alexandre Coello de la Rosa, Javier Burrieza Sánchez, Doris Moreno (eds.), *Jesuitas e Imperios de Ultramar. Siglos XVI-XX*, Sílex, Madrid, 2012. p. 63-78.

⁹⁵ Una investigación sobre la vida de Zheng Zhilong: Jourda Emmanuel, «Zheng Zhilong: The “in-between” man who would be king. From a remark and two comparisons to a hypothesis», *International conference on Yquen studies - Sea power of Yquen*, Tamkang University, Taiwán, 2019, pp. 1-9.

⁹⁶ Sobre la edad de Zheng Zhilong, existe otra opinión diciendo que nació en el año de 1595. Véase: Comité Académico del Simposio de Investigación de Zheng Chenggong, *Taiwan Zheng Chenggong Yanjiu Lunwenxuan* (Documentos de investigación seleccionados de Zheng Chenggong en Taiwán), Fujian Renmin Chubanshe, Fuzhou, 1982, p. 263.

⁹⁷ Jianzhu Xu, «Zheng Zhilong, Yan Siqi, Li Dan de guanxi ji qi kaifa Taiwan kao (La relación entre Zheng Zhilong, Yan Siqi y Li Dan y el desarrollo de Taiwán)», *Colección de Estudios de la Historia de Ming*, Jiangsu Guji Chubanshe, Nanjing, 1985, vol.3, pp. 286-301.

⁹⁸ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 529.

⁹⁹ Sunyi Peng, *Jinghai Zhi* (Historia de las cuatro generaciones de Zheng), vol. 1, núm. 34, <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=975356&remap=gb>. [Consultado el 20 de mayo de 2021].

la corte de Beijing a cambio de productos de Japón y del sudeste de Asia.¹⁰⁰

En 1628, Zheng Zhilong decidió colaborar con el gobierno de Ming, ayudando a la corte a apaciguar a otros grupos de piratas. Fue nombrado con el rango de mayor y más tarde fue ascendido al puesto de gobernador militar provincial. El poder naval, la riqueza comercial y su posición oficial hicieron que Zheng Zhilong y su familia dominaran virtualmente la provincia de Fujian.¹⁰¹ En 1630, después de la ocupación de la ciudad de Xiamen y Jinmen, Zheng Zhilong construyó una ciudad amurallada en Anhai, que pronto se convirtió en un puerto marítimo no menos próspero que el de la ciudad de Quanzhou.¹⁰² En el mismo año, Fujian sufrió una hambruna causada por una severa sequía que hizo que los ciudadanos se quedaran sin trabajo agrícola. Zheng Zhilong sugirió al gobernador de Fujian que reclutara a personas hambrientas para enviarlas a Taiwán a explotar el terreno. La propuesta fue aceptada, por lo que Zheng Zhilong organizó el envío de mano de obra desde decenas de miles de pueblos damnificados a la isla cercana. Esta fue la primera vez que la corte Qing permitió la emigración a Taiwán de forma planificada. Zheng Zhilong no sólo fue un cacique de alta mar, sino que también actuó como patrón de la población marítima de Fujian. Debido a su poder, con más de mil barcos y una marina privada bajo su control, ofreció protección a los mercaderes.¹⁰³ Como consecuencia de esto, se abrió en Xiamen una nueva etapa significativa, pues llegó a convertirse en una importante base política y centro de comercio.

Al ser Fujian invadida por los manchúes, Zheng Zhilong planteó rendirse a la nueva autoridad de Qing. Esta decisión fue rechazada por los que le rodeaban, Zheng Chenggong fue uno de los opositores y en 1647 el joven

¹⁰⁰ Chin-keong Ng, *Trade and Society...*, *op. cit.*

¹⁰¹ Ralph C. Croizier, *Koxinga and Chinese Nationalism: History, Myth, and the Hero*, Harvard University Press, Cambridge, 1977, p. 12.

¹⁰² Anhai está a 60 *li* (30 km) de la ciudad de Quanzhou, fue llamado como "Anping" en la época de Zheng. La fuente original de la descripción véase: Lin Xia, *Haiji Jiyao* (Historia de Zheng en Taiwán), dinastía Qing, vol. 1, <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=107450&remap=gb>. [Consultado el 25 de mayo de 2022].

¹⁰³ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 529.

empezó su movimiento de resistencia contra ellos. Llevó a más de 300 seguidores de Anhai a Kulangsu, seguidamente reconquistó Xiamen mano a mano con Zheng Cai y Zheng Lian, dos subordinados que originalmente estaban a disposición de Zheng Zhilong.¹⁰⁴ Unificó los ejércitos de ambos y heredó los grandes activos marítimos de su padre, incluyendo las gigantescas flotas mercantes que regresaron de Japón y del sudeste asiático que aún no habían sido capturadas por los manchúes. Para expresar su deseo de restaurar el poder de la dinastía Ming cambió el nombre de Xiamen de *Zhongzuosuo* a *Simingzhou*, el cual expresaba su fidelidad al poder de los Ming.¹⁰⁵

Zheng Chenggong fue una gran amenaza para la corte Qing. Con el fin de controlar su poder, en 1655 y 1656 el gobierno Qing emitió políticas muy estrictas de prohibición marítima y en 1661 requirió que los ciudadanos de la costa se trasladaran a las zonas del continente interior. Pero estas medidas no funcionaron, Zheng tomó las contramedidas que, por un lado, fortalecieron la construcción de un puerto militar y las divisiones navales para satisfacer las necesidades durante la lucha y, por otro lado, desarrolló exhaustivamente el tráfico marítimo y el comercio de ultramar para acabar con el bloqueo económico de la corte.¹⁰⁶ Kulangsu fue utilizado para la formación de reclutas y Xiamen sirvió como almacén para Zheng. Allí se depositaron tanto los beneficios del negocio marítimo como los impuestos que se recaudaban desde las áreas controladas en la costa del sudeste de China.¹⁰⁷ Bajo la administración de Zheng, Xiamen fue aún más próspera que antes.

Los puertos nacionales de Zheng Chenggong fueron principalmente los de las provincias de Zhejiang, Fujian, Guangdong y Taiwán, y la mayoría de los negocios exteriores se realizaron en el Mar del Sur. Sus flotas mercantes

¹⁰⁴ Comité de Compilación de Corografías del Puerto de Xiamen, *Xiamen Gangshi...*, *op. cit.*, p. 24.

¹⁰⁵ *Ibidem*, p. 30.

¹⁰⁶ *Ibidem*, pp. 25-26.

¹⁰⁷ Xing Yan, «Zheng Chenggong de caijing zhengce (Estrategia financiera de Zheng Chenggong)», *Wenshi Huikan*, Tainan, 1959, vol. 1, p. 40.

viajaron por Indonesia, Vietnam, Tailandia, las Filipinas, Camboya y Japón. Hubo líneas directas de Xiamen a Japón y de Xiamen a los países del sudeste asiático. Además, las rutas del triángulo estuvieron compuestas por Xiamen-varias regiones del Mar del Sur-Japón-Xiamen, que consistieron en transportar mercancías chinas hacia el sur para sus ventas, intercambiarlas por especias y luego enviarlas a Japón a cambio de oro y plata o suministros militares japoneses, para finalmente regresar a Xiamen.¹⁰⁸ La seda cruda de China y sus productos manufacturados fueron los más populares entre los países con los que comerciaban. En particular, los japoneses importaron gran cantidad de las telas de seda china, e incluso los británicos y holandeses también participaron en la venta de seda a Japón. En aquel momento, la seda se producía mayormente en Suzhou y Hangzhou, que estaban bajo el control de la dinastía Qing. Por eso era necesario comprarla en secreto y llevarla a Xiamen, para al final exportar la seda por este puerto.¹⁰⁹ Del mismo modo, Xiamen llegó a ser un puerto de tránsito para el transporte fluvial nacional. Hubo más de 100 tipos de mercancías que se repartieron desde Xiamen al continente interior, entre las que se incluyeron diversas telas, azúcar moreno, gutagamba, nidos de golondrina, plomo, estaño, holoturias¹¹⁰, brasilete de la India ¹¹¹, etc. Las importaciones fueron enviadas a varios lugares por contrabandistas.¹¹²

En los años restantes de las campañas militares de Zheng Chenggong, Xiamen continuó siendo la capital fortificada de la fuerza rebelde. En busca de una base de retaguardia segura, en abril de 1661 lideró sus fuerzas para dominar el Fuerte Zeelandia en la isla de Taiwán bajo el control de los holandeses. Tras nueve meses de lucha, estableció finalmente su nueva

¹⁰⁸ Comité de Compilación de Corografías del Puerto de Xiamen, *Xiamen Gangshi...*, *op. cit.*, p. 30.

¹⁰⁹ *Ibidem*, pp. 30-31.

¹¹⁰ Las holoturias se utilizaron como adaptógenos.

¹¹¹ El brasilete de la India también conocido como *Caesalpinia sappan*, es una especie de árbol originada de Asia Sudoriental, de uso medicinal y como tinte.

¹¹² Comité de Compilación de Corografías del Puerto de Xiamen, *Xiamen Gangshi...*, *op. cit.*, pp. 33.

capital allí y después dirigió sus visitas a Filipinas, donde estuvo bajo la dirección de los españoles. En ese momento había un gran número de chinos en la isla, ya que el lugar mantenía una estrecha relación comercial con China. Si se pudiese incluir como base de ultramar, sería sin duda más favorable para el desarrollo del comercio internacional. Con la victoria de la conquista de Taiwán sobre los holandeses, Zheng quiso hacer que el gobierno de Manila se rindiera sin usar la fuerza armada. Con este propósito, eligió al misionero de la Orden dominicana Victorio Riccio como embajador en Manila para convencer al gobierno local que le pagara tributos.¹¹³ Sin embargo, este plan no salió como esperaba, ya que Zheng Chenggong falleció en el año 1662 sin cumplir su deseo de conquistar Manila, ni su ambición de restaurar la dinastía Ming.¹¹⁴

El hijo de Zheng Chenggong, Zheng Jing, le sucedió en las responsabilidades de la familia Zheng. Se quedó en Xiamen y mandó construir las calles de la ciudad, pero pronto fue expulsado por el ejército de Qing. Después de que Zheng Jing tuviera que retirarse a Taiwán, Xiamen se convirtió en el refugio de algunas bandas de piratas. En 1674, Zheng Jing volvió a establecer su base comercial en la isla abandonada de Xiamen. El mismo año en que Wu Sangui dirigió la famosa rebelión contra el gobierno central de Qing, conocida como la Rebelión de los Tres Feudatarios.¹¹⁵ La revuelta sirvió como una buena oportunidad para que Zheng Jing reviviera su

¹¹³ Anna Busquets Alemany, «El imperio marítimo de la familia Zheng en el contexto del Japón Tokugawa y la China en transición Ming-Qing. Una aproximación a partir de los *Hechos* (1667) de Victorio Riccio», en María del Pilar Garcés García, Lourdes Terrón Barbosa (eds.), *Itinerarios, viajes y contactos Japón-Europa*, Peter Lang, New York, 2012, pp. 197-220; Anna Busquets Alemany, «Por Dios, por el rey y por Koxinga: las negociaciones de Vittorio Riccio», en Javier Martín Ríos (ed.), *Estudios Lingüísticos y Culturales sobre China*, Editorial Comares, Granada, 2019, pp. 169-183.

¹¹⁴ Más información sobre Zheng Chenggong en: Domingo Abella, «Koxinga nearly ended Spanish rule in the Philippines in 1662», *Philippine Historical Review*, Manila, 1969, vol. II, pp. 295-334; Donald Keene, *The Battles of Coxinga: Chikamatsu's Puppet Play. Its Background and Importance*, Cambridge University Press, London, 1951; Charles Ralph Boxer, «The rise and fall of Nicholas Iquan», *T'ien-Hsia Monthly*, 1974, vol. XI, pp. 401-439; Jonathan Clements, *Pirate King: Coxinga and the Fall of the Ming Dynasty*, The History Press, Cheltenham, 2004.

¹¹⁵ La fecha precisa del origen de la Rebelión de los Tres Feudatarios fue el 28 de diciembre de 1673. Esta lucha duró de 1673 a 1681 en la dinastía Qing durante el primer reinado del emperador Kangxi. Fue dirigido por Wu Sangui, Shang Kexi, Geng Jingzhong de los feudos en las provincias de Yunnan, Guangdong y Fujian.

fortuna en la costa de Fujian. Aprovechando la colaboración con la lucha, restableció la comunicación con el continente. Zheng Jing reocupó Xiamen y desde allí sus fuerzas tomaron posesión de ocho de las prefecturas costeras de Fujian y Guangdong.¹¹⁶ El combate entre la corte Qing y Zheng continuó durante los años siguientes antes de que este último se viera obligado una vez más a defender su posición en la isla de Xiamen y retirarse nuevamente a Taiwán. En 1680, el ejército de Qing desembarcó y recapturó la isla de Xiamen por tercera vez, por lo que todas las fuerzas de Zheng se retiraron a Taiwán. El año siguiente Zheng Jing murió en la isla y su hijo Zheng Keshuang heredó su posición. En 1683, el virrey Yao Qisheng se acantonó en Xiamen y, en junio, el almirante Shi Lang, que antes fue subordinado de Zheng Zhilong, dirigió una invasión y conquistó Taiwán con éxito.¹¹⁷ La rendición de Zheng Keshuang puso fin a la empresa marítima de cuatro generaciones de la familia Zheng, que vio surgir a Xiamen como eje comercial.¹¹⁸

Las guerras y revueltas en el período del final de Ming y el inicio de Qing hicieron que los materiales de memoria histórica de Xiamen y Kulangsu estuvieran dispersos y fueran escasos. Pero, debido a la presencia de los extranjeros aparecieron documentos con registros de la época en otros idiomas como el japonés, el español y el holandés. Antes de la llegada al poder de Zheng en Taiwán en 1662, la isla estuvo dominada por los holandeses, que establecieron su sede comercial allí en 1624. En sólo 38 años, a excepción de Tainan, que fue utilizado como estación de transferencia comercial, los agresores explotaron casi todas las áreas de la isla. Llegaron a Yilan y Tamsui del norte y en el sur, a Taitung y al Islote Lamay. Existen también registros de más de 300 pueblos aborígenes. Debido a las dificultades de comunicación y de transporte, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales exigió que los

¹¹⁶ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 532.

¹¹⁷ *Ibidem*, p. 533.

¹¹⁸ Un análisis de las estrategias empleadas por el imperio Qing para inducir a los Han en Taiwán a aceptar su dominio tras la conquista de la isla en 1683: Ryan Holroyd, «Schools, temples, and tombs across the Sea. The re-civilization of post-Zheng Taiwan, 1683–1722», *Frontiers of History in China*, 2015, vol. 10, núm. 4, pp. 571-593.

gobernadores de cada sede hicieran un registro sobre lo que sucedía en la colonia. Estos papeles fueron enviados a Batavia en ese momento y luego a su país de origen.¹¹⁹ En los Archivos Nacionales de los Países Bajos se conservan los documentos que tratan sobre las actividades comerciales en Taiwán y, al mismo tiempo, en ellos se menciona la situación de Xiamen y el modo de comerciar que imperaba en aquel momento. Según el registro, el comercio entre los holandeses y los comerciantes de la costa se realizaba principalmente a través de transacciones de barco a barco en el mar cerca de Xiamen, en el que se detallaba así:

«Año 1629 (el segundo año del reinado de Chongzhen)

El día 12 de diciembre llegaron al río de Zhangzhou; el día 19 anclaron sus barcos en la parte sur de Wuyu; el día 20 enviaron a un hombre de negocios a buscar a Li Kuiqi, “le pedimos que enviaran a alguien a revisar la mercancía del barco y que preparara algunos ladrillos rojos para enviarlos a nuestro barco”.

Año 1630 (el tercer año del reinado de Chongzhen)

El 4 de enero un chino trajo 600 rollos de tela de *cangan* al barco; los días 5, 6 y 7 de enero algunos comerciantes trajeron varios rollos de tela de *cangan* de baja calidad al barco; [...] Goycko vino a la nave dos o tres veces trayendo de 10 a 15 *dan* de seda cruda. [...] Por la tarde, Li Kuiqi envió 500 rollos de tela de *cangan* al navío.

El 1 y 2 de marzo varios mercaderes trajeron porcelana, alumbre y otras mercancías al barco; del 11 al 14 estuvieron ocupados en la venta de pimienta, marfil, sándalo y otros productos a varios comerciantes y comprando otros productos que se entregaron al barco».¹²⁰

¹¹⁹ Batavia fue la capital de las Indias Orientales Neerlandesas. El área corresponde a Yakarta de Indonesia en la actualidad.

¹²⁰ Shusheng Jiang, *De Dagregisters van het Kasteel Zeelandia*, Tainanshi Zhengfu, Tainan, 1999, vol. 1, pp. 7-21. Esta serie de libros tiene un total de 4 volúmenes en versión de chino.

Adicionalmente, este método de comercio también quedó reflejado en un contrato firmado por Zhong Bin, el subordinado de Zheng Zhilong, con los holandeses durante su estancia en la isla de Xiamen. El contenido principal de este fue el siguiente:

- 1) «Con la condición de que los holandeses puedan comerciar libremente con los juncos chinos, los barcos holandeses no pueden llegar a la costa de China sin el permiso de Sohgia [Zhong Bin].
- 2) Los holandeses no pueden desembarcar en China sin el permiso de Sohgia.
- 3) Los comerciantes chinos tienen el poder de comerciar sin restricción con los holandeses en el barco de junco en la bahía de Xiamen.
- 4) Los negociantes chinos disfrutaban del derecho de navegar a sus anchas a Batavia y Formosa.
- 5) Los holandeses pueden transportar mercancías libremente a la bahía de Xiamen en los juncos [...].¹²¹

A través de registros como este podemos saber que todos los intercambios en ese momento pudieron realizarse solamente en barcos no atracados, que se encontraran en el mar y que los holandeses no tenían permitido desembarcar en los puertos sin autoridad. En lo que en el tratado se refiere como a la bahía de Xiamen, quiere decir a las zonas cercanas a la isla de Wuyu, la isla de Dadan, la desembocadura del río Jiulong y la parte sur de Kulangsu. Se muestra que existían condiciones estrictas en el tipo de barco utilizado para el comercio, en el que se obligaba a utilizar el junco chino. Este requisito se debía a que en el período de las restricciones marítimas de la dinastía Ming era difícil que los barcos holandeses entraran en las zonas costeras, por lo que el uso de los barcos de junco chino evitaba llamar la

¹²¹ *Ibidem*, p. 37.

atención de los oficiales. El modo de comerciar de barco a barco es diferente del comercio portuario contemporáneo. En otras palabras, en esa etapa la bahía de Xiamen aún no se había convertido en un puerto comercial moderno.¹²² Sin embargo, Xiamen se transformó en eje comercial a través de la administración de la familia Zheng, que destacó su papel de puerto.

La incorporación al sistema de defensa marítimo de Ming fue un punto clave para el ascenso de Zheng Zhilong. Aprovechando la debilidad del gobierno, Zheng Zhilong desarrolló su poder militar privado, mientras monopolizaba el circuito comercial entre el sudeste asiático y Japón.¹²³ Así prosperó la familia Zheng en la costa de Fujian. En cuanto a la influencia que dejaron en Xiamen, en la cuestión política la corte Ming se vio obligada a aplicar una serie de cambios en las restricciones marítimas bajo la amenaza del poder de Zheng que, en cierta medida, influyó a la población local. Sin embargo, en lo referente al impulso militar y comercial, al ser Xiamen la sede de la defensa y el almacén de mercancías de Zheng, surgió como un núcleo comercial viéndose favorecida ante tal oportunidad de crecimiento y desarrollo.

1.6. La isla de Kulangsu en el siglo XIX

Después de la pacificación de Taiwán, el gobierno Qing aprobó un permiso judicial para rescindir las prohibiciones marítimas. Entre 1684 y 1685 se establecieron sucesivamente cuatro aduanas en las provincias de Fujian, Guangdong, Jiangsu y Zhejiang. La Aduana del puerto de Xiamen fue fundada bajo la administración de Fujian en 1684 y se abrió al público en mayo del año siguiente.¹²⁴ En el mismo año se abrió un punto de inspección en la isla de Kulangsu. Tras la reanudación del comercio de ultramar, Xiamen se convirtió en el único puerto designado para hacer negocios con los países

¹²² Qiyu Li, *Xiamen Shiliao Kaoju...*, *op. cit.*, p. 65.

¹²³ Cheng-heng Lu, «Between Bureaucrats and Bandits: The Rise of Zheng Zhilong and His Organization, the Zheng Ministry (Zheng Bu)», en Tonio Andrade, Xing Hang (eds.), *Sea Rovers, Silver, and Samurai: Maritime East Asia in Global History, 1550–1700*, University of Hawai'i Press, Honolulu, 2016, pp. 132–155.

¹²⁴ Aduana de Xiamen de la República Popular China, *Xiamen Haiguan Zhi (1684-1989)* (Corografía de Xiamen, 1684-1989), Kexue Chubanshe, Beijing, 1994, cap. I, p. 15.

del sudeste asiático. Estas políticas legitimaron el estatus de Xiamen como centro marítimo de Fujian y el aumento de exportaciones e importaciones fue el principal factor que contribuyó a la creciente prosperidad de la ciudad. Antes del 1716, las autoridades locales pudieron informar de un auge comercial que superó al del pasado.¹²⁵ Las políticas de prohibiciones marítimas de la Dinastía Qing se repitieron cuando en 1717 el Emperador Kangxi (1654-1722) puso en funcionamiento nuevas restricciones en el mar. Aunque esta vez fue diferente al pasado, ya que se limitó solamente a determinadas áreas y no se perturbó el comercio interno en general. La medida administrativa más importante tras esta apertura, aplicada por el Emperador Yongzheng (1678-1735), condujo a que Xiamen se declarara puerto central de la provincia en 1728. En virtud de la nueva ley, todos los juncos marinos de Fujian que se dirigían al exterior tuvieron que tomar Xiamen como puerto de embarque, así como de reingreso.¹²⁶ La corte imperial de ese momento se había dado cuenta de la importancia de Xiamen por ser el núcleo del comercio marítimo de la provincia de Fujian.

Durante los primeros años del reinado de Qianlong (1736-1796) entre 1736 y 1757, el comercio de Xiamen alcanzó un mayor desarrollo. Posteriormente, el decreto de Qianlong de 1757 centró todo el comercio exterior en Guangzhou y sólo se permitió a los barcos españoles comerciar en Xiamen. La tumba bien conservada de un comerciante español del siglo XVIII en Kulangsu es un testimonio bastante convincente de estos contactos. Aun así, tal comercio sin duda se desarrolló de manera intermitente y clandestina. Los principales artículos de importación desde Filipinas fueron nido de golondrinas, brasilete de la India y plata mexicana. El arroz de aquel momento provino mayormente de Tailandia. En el período de Kangxi ya apareció un

¹²⁵ Museo Nacional del Palacio (ed.), *Gongzhongdang Kangxichao Zouzhe* (Los memoriales secretos del palacio del reinado de Kangxi), Museo Nacional del Palacio, Taipéi, 1976, vol. 6, p. 590.

¹²⁶ Museo Nacional del Palacio (ed.), *Gongzhongdang Yongzhengchao Zouzhe* (Los memoriales secretos del palacio del reinado de Yongzheng), Museo Nacional del Palacio, Taipéi, 1977, vol. 9, p. 566.

grupo de comerciantes que monopolizó el comercio exterior, que en realidad fue el predecesor de la casa comercial de Xiamen, asumiendo el papel de intermediario en los negocios marítimos.¹²⁷ La prosperidad y el declive de casas comerciales en Xiamen estuvo relacionado con los españoles. Es decir, la apertura de Xiamen por la corte Qing fue originalmente para que se convirtiera en la sede de los intercambios con los españoles. Sin embargo, los productos importados que señalamos anteriormente eran objetos de consumo diario, algo muy diferente de otros países capitalistas cuyo propósito era el vender sus productos industriales, como los británicos en Guangzhou. En cambio, las importaciones españolas se basaban en artículos de uso diario. Esta fue una condición importante que condujo al desarrollo limitado de las casas comerciales de Xiamen.¹²⁸

A principios del siglo XIX el tráfico de opio recibió un impulso repentino que favoreció su crecimiento. El estado del comercio exterior en China llegó a un punto crítico en la llamada Guerra del Opio de 1841, en la que Xiamen pronto figuró como escenario de varias hostilidades que sucederían. Según el Tratado de Nanjing, China se obligó a abrir cinco puertos: los de Xiamen, Fuzhou, Ningbo, Shanghai y Guangzhou. De esta manera, Xiamen entró oficialmente en el sistema capitalista mundial, y su objetivo del comercio se expandió de Asia a Occidente.

En su libro de memorias, publicado en 1854 con el pseudónimo de Georges Bell, Joachim Hounau aporta información muy interesante sobre Fujian, Xiamen y Kulangsu a mediados del siglo XIX. El capitán visitó Xiamen en 1846, tras escalas en Guangzhou y Macao. Sus descripciones sobre la población local son racistas, a menudo con adjetivos peyorativos, tratando a los chinos de conspiradores y traicioneros.¹²⁹ No comprendió el lenguaje de un piloto guía para entrar en el puerto y mostró nuevamente desconfianza.

¹²⁷ Yiling Fu, *Fujian Duiwai Maoyishi Yanjiu* (La investigación sobre la historia del comercio exterior de Fujian), Fujiansheng Yanjiuyuan Shehui Kexue Yanjiusuo, Fuzhou, 1948, p. 44.

¹²⁸ *Ibidem*, p. 54.

¹²⁹ Georges Bell, *Voyage en Chine du...*, *op. cit.*, p. 156.

En general, afirmó que la gente fue «emboscadura, en medio de una nación débil, tímida [...] el cerebro de los chinos, hasta los últimos rangos de la población, está siempre lleno de trampas, que siempre son buenas cuando se trata de luchar contra los enemigos». ¹³⁰ Curiosamente, explicó con detenimiento todas las dificultades marítimas para alcanzar el puerto de Xiamen, pasando la isla de Kulangsu, porque «hasta el día de hoy, pocos navíos europeos han entrado en el puerto de Emoy. Yo mismo no tenía para guiarme más que mi experiencia personal y un deficiente mapa inglés con el que me hice en Macao, y que vi que contenía muchas inexactitudes». ¹³¹ Además, ofreció otra opinión respecto de característica de los habitantes de la región:

«La manía de emigración que poseen, en mayor o menor grado, todos los fujianeses. Ninguna provincia del imperio Celeste envía al extranjero tantos hijos como Fujian. Los trabajadores chinos que comienzan a encontrarse en tan gran número en América y en todas las colonias europeas, en las que reemplazan ventajosamente a los esclavos negros, son de la región de Fujian. También lo son todos los industriales, artesanos que abundan en las islas de Malasia y hasta en todas las posesiones inglesas de las Indias». ¹³²

El comercio de culíes en Xiamen se inició en 1845. Es bien conocido que Inglaterra, país que desempeñó un importante papel en el comercio de esclavos, ya que acompañó al desarrollo del movimiento de emancipación de los esclavos negros que se inició a finales del siglo XVIII, prohibiendo la trata de esclavos en 1807 y emitiendo la Ley de Abolición de la Esclavitud en 1833. La mayoría de los demás países europeos siguieron su paso. Debido a varios

¹³⁰ *Ibidem*, pp. 157-158.

¹³¹ *Ibidem*, p. 159.

¹³² *Ibidem*, p. 160.

sucesos ocurridos en las plantaciones que producían cultivos comerciales en América Central y del Sur y otros lugares, la demanda de mano de obra en el extranjero aumentó drásticamente, por lo que los comerciantes se lanzaron su vista a los trabajadores asiáticos.¹³³ Desde 1845 hasta finales de agosto de 1852, hubo 6.217 trabajadores chinos que salieron desde Xiamen para América.¹³⁴ Este aspecto lo tratamos más detenidamente en un capítulo posterior de la tesis, pero consideramos necesario introducir alguna información relevante.

De hecho, al inicio del siglo XVIII, se dio una nueva ola de transporte ilegal de emigrantes en Xiamen. Algunos juncos oceánicos que partieron hacia el sur de Asia solo transportaban capital y mercancías limitadas, pero llevaban a su vez a muchas personas a ultramar. En el puerto de Kulangsu, los comerciantes extranjeros construyeron estaciones de recepción para alojar a los hombres trabajadores recogidos por los corredores y sus subalternos. En el contexto de la guerra, el orden paradójicamente tan caótico en las zonas costeras tras la apertura del puerto, la recesión económica y la debilidad en el sistema administrativo de migraciones pudieron ser los principales motivos del aumento del comercio de culíes en Xiamen. Lo que tuvo en común el negocio del opio y del culí fue que innumerables personas de la costa se reunieron bajo los beneficios de los extranjeros a través de los hablantes que dominaban lenguas extranjeras.¹³⁵ Fue habitual que las casas comerciales proyectaran sus propias experiencias en el comercio del opio al comercio de culíes. La estructura del mercado en Xiamen comenzó con la demanda de

¹³³ Más información sobre este tema, puede consultarse en: José Eugenio Borao Mateo, *Las miradas entre España y China. Un siglo de relaciones entre los dos países (1864-1973)*, Miraguano Ediciones, Madrid, 2017, cap. 1, pp. 41-48; William M. Mathew, *La Firma Inglesa Gibbs y el Monopolio del Guano en el Perú*, Banco Central de Reserva del Perú, Lima, 2009; Mario Ceroni Galloso, «Perú, el país de las oportunidades perdidas en ciencia: el caso de los fertilizantes», *Revista de la Sociedad Química del Perú*, Lima, 2012, vol. 78, núm. 2, pp. 144-152.

¹³⁴ Aduana de Xiamen de la República Popular China, *Xiamen Haiguan Zhi...*, *op. cit.*, p. 103.

¹³⁵ Ei Murakami, *Haiyangshi shang de Jindai Zhongguo: Fujianren de Huodong yu Yinggu*, *Qingchao de Yinying* (La China moderna en el mar. Actividades del pueblo de Fujian y la relación con la dinastía Qing y Inglaterra), traducido por Shilun Wang, versión en chino, Shehui Kexue Wenxian Chubanshe, Beijing, 2016, cap. VI, p. 337.

comerciantes extranjeros que reclutaban culíes a través de intermediarios, pero en la mayoría de los casos se trataron principalmente de secuestros o engaños. Así que se generaron varios problemas como el maltrato a los culíes, el duro ambiente en los barcos de transporte, la alta mortalidad y las largas horas de trabajo, etc. Vale la pena notar que en este tipo de negocio surgieron diferentes papeles relacionados con los intereses y beneficios, especialmente en el rol de los distintos tipos de intermediarios.

Después del decenio de 1820, las casas comerciales comenzaron a disminuir, la estructura de importación y exportación de los productos se cambió debido al estallido de la guerra. El corazón comercial de China estuvo centrado en Guangzhou y, además, en esta época, los juncos utilizados entre Manila y Xiamen fueron reemplazados por los barcos españoles y británicos que viajaban entre Manila, Guangzhou y Macao. El 5 de septiembre de 1841, gran parte del ejército de Inglaterra se retiró de Xiamen y avanzó hacia Ningbo y otros lugares de China, mientras que el resto de los soldados permanecieron en Kulangsu. Durante este período también llegaron los misioneros de diferentes misiones.

Originalmente, el proceso de intercambio cultural incentivado por la llegada de los inmigrantes fue lento y tranquilo. Kulangsu siguió siendo un asentamiento tradicional bajo la influencia de la cultura del sur de Fujian. Los alojamientos chinos de Neicuo´ao, Yanzaijiao y Lu´erjiao estaban formados por las típicas casas de patio de ladrillo rojo, rodeadas por una gran superficie de tierras de cultivo. Sin embargo, después de las Guerras del Opio, China se convirtió gradualmente en un país con una sociedad semicolonial y semifeudal. Frente a las altas compensaciones exigidas por los tratados de paz, el gobierno Qing tomó la decisión de explotar la propiedad del pueblo. Campesinos y artesanos del sur de Fujian cayeron en bancarrota. Se vieron obligados a separarse de los familiares para ir a ultramar para ganarse la vida, fueron vendidos como culíes, u organizaron asociaciones secretas para llevar a cabo

diversas luchas.¹³⁶ Finalmente, en 1853 estalló el levantamiento de la Sociedad de Espadas Pequeñas en el sur de Fujian.¹³⁷ Kulangsu estuvo bajo la protección de cañoneras británicas y se ofrecía como un refugio seguro para los extranjeros en Xiamen durante los disturbios. Desde luego, atrajo mayor atención de los pueblos cercanos por sus agradables condiciones. En un documento de aquel momento se describió así:

«This, a small rocky island quite close to Amoy, affords excellent situations for building. These have been carefully selected by the residents, and houses in every way suitable to the climate built upon them. In the summer they have the full benefit of the strong sea breezes blowing during the greater part of the day, and of the land winds at night. The cold of winter is never so intense as to make their exposed situations uncomfortable».¹³⁸

La llegada de los extranjeros a Kulangsu ayudó al avance industrial de la isla, un ejemplo de ello es la Gran Compañía Telegráfica del Norte (*Great Northern Telegraph Company*) fundada en Kulangsu en 1871, que introdujo por primera vez el servicio de telégrafos en el sur de Fujian, convirtiéndola en una de las primeras zonas chinas en introducir este sistema, además de realizar telecomunicaciones con Nagasaki y Hong Kong. Con el aumento de los residentes y las casas comerciales, varios países enviaron a cónsules a Kulangsu para establecer oficinas diplomáticas. Un total de 13 países establecieron sus consulados, residencias consulares o dependencias del personal en la isla. Los tres primeros fueron de Inglaterra, España y los Estados Unidos, seguidos de Francia, Alemania, Japón, Países Bajos, etc. Japón expandió su influencia después de la Primera Guerra Sino-japonesa

¹³⁶ Bingzhong He, *Gulangyu Gonggong Zujie* (Asentamiento internacional de Kulangsu), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2015, cap. III, p. 15.

¹³⁷ La Sociedad de Espadas Pequeñas se estableció en Xiamen el año 1849. Fue una variante de la Sociedad del Cielo y la Tierra (Tiandihui) y el Loto Blanco (Bailianjiao).

¹³⁸ George Hughes, *Amoy and the Surrounding Districts. Compiled from Chinese and Other Records*, De Souza & Company, Hongkong, 1872, p. 54.

(1894-1895), lo que provocó el surgimiento de conflicto con otros países en la división de los derechos de administración del terreno en Kulangsu.¹³⁹ Tras el Levantamiento de los Bóxers (1900-1901) el cónsul estadounidense aprovechó la oportunidad para proponer que Kulangsu fuese designada como concesión pública con el propósito de evitar la ambición monopolística de Japón. El gobierno Qing discutió largamente con los países extranjeros sobre este tema y, finalmente, se estableció el Consejo Municipal en esta tierra en enero de 1903. Como resultado, Kulangsu comenzó su proceso del asentamiento internacional.

Después de haber sido identificada como una concesión internacional, se fundó un sistema de gestión de autogobierno en Kulangsu que incluyeron el sistema administrativo, las instituciones judiciales, el Consejo Municipal y el Tribunal Mixto. A juzgar por el cambio de las organizaciones de administración y de los grupos dirigentes, se dieron tres estadios en las transformaciones de su desarrollo: primero, se creó el Comité del Fondo del Camino y el Cementerio de Kulangsu,¹⁴⁰ fundado en 1886 sin permiso del gobierno Qing y que estaba formado por residentes extranjeros occidentales; segundo, el Consejo Municipal dirigido por el Comité de Contribuyentes Extranjeros; por último, el Consejo Municipal gobernado conjuntamente por consejeros chinos y contribuyentes extranjeros. En la segunda década del siglo XX, los chinos locales y los residentes occidentales convivieron en armonía, lo que sentó las bases para la reforma social, la prosperidad económica y la libertad cultural de Kulangsu. Un gran número de chinos

¹³⁹ La primera guerra sino-japonesa se conoce como la Guerra de Jiawu en chino. Se inició del 25 de julio de 1894 y se finalizó en el 17 de abril de 1895, resultado en la derrota del gobierno Qing y la firma del Tratado de Shimonoseki. Los contenidos principales de este tratado fueron que: China reconoció la independencia y la autonomía de Corea; cedió a Japón la plena soberanía de Diaoyudao (las islas de pescadores), Taiwán y la parte oriental de la bahía de la península de Liaodong en nordeste de China; pagó a Japón la indemnización de guerra; y abrió los puertos de Shashi, Chongqing, Suzhou, Hangzhou a Japón para el comercio exterior.

¹⁴⁰ Este comité se fundó antes de 1876 sin el reconocimiento de las autoridades locales para mantener el interés de los extranjeros en Kulangsu y funcionó como un instituto autónomo, el cual era elegido anualmente por los residentes extranjeros que pagaban una tasa anual de cinco dólares. Véase: Yu Chen, *Urban transformation in semi-colonial China: Gulangyu International Settlement, 1903-1937*, Ph.D. dissertation, National University of Singapore, Singapore, 2005, pp. 124-125.

patriotas de ultramar encontraron Kulangsu seguro y relajado, con un ambiente idóneo para vivir y lo veían como un lugar ideal para perseguir los sueños personales. La Compañía de Suministro de Agua y la de Teléfonos de Kulangsu establecidas por estos compatriotas de ultramar, contaron con el equipo mecánico y eléctrico más avanzado del mundo en aquel momento.

A principios del siglo XX, el número de chinos que vivían en Kulangsu fue mucho mayor que el de residentes extranjeros. Según indica las *Corografías de Xiamen*, la población de la isla en 1911 llegó a unos 12 miles, entre las cuales había 300 personas extranjeras.¹⁴¹ El entorno político específico de la época, no sólo atrajo a los empresarios chinos de ultramar con extraordinarias riquezas para regresar a Kulangsu, como Lin Erjia, Huang Xiulang, Huang Yizhu y otros, sino que también generó muchos eruditos versados tanto en chino como en lenguas occidentales, cuyas obras y logros hicieron importantes contribuciones que aspiraban a la apertura y el progreso cultural de China. Con el objetivo de mejorar la condición social, los chinos pusieron sus mayores esfuerzos en promover y mejorar las instalaciones públicas, el desarrollo inmobiliario y los asuntos culturales y educativos en lugar de su vida personal. Esto fue un impulso clave para el desarrollo urbano de Kulangsu.

En términos de cultura, Kulangsu fue el lugar de nacimiento del modelo primario de *Pinyin*. Lu Zhuangzhang, conocido como la primera persona en desarrollar el sistema de este nuevo alfabeto fonético para la romanización del chino, vivió y trabajó como profesor por muchos años en la isla. Otro ejemplo es Lin Yutang, el famoso erudito de la China moderna que nació en una familia católica de Kulangsu y cuya antigua residencia aun se mantiene intacta allí. Con respecto a la educación física, debemos mencionar a Ma Yuehan, el pionero de la formación deportiva y el estudio de su teoría en China, quien también vivió en Kulangsu sus primeros años. Este hizo grandes esfuerzos

¹⁴¹ CCCX, *Jindai Xiamen Shehui Jingji Gaikuang* (Visión general de la sociedad y la economía modernas de Xiamen), Lujiang Chubanshe, Xiamen, 1990, p. 356.

por introducir las teorías occidentales de entrenamiento físico en la educación superior china y, más tarde, en la esfera pública, lo que supuso una gran contribución creativa en la teoría y enseñanza del ejercicio e impartición de la educación deportiva del país. Ellos pertenecían a la clase alta de la isla, formada por miembros de consulados extranjeros, personal médico, gerentes de bancos, etc. Además, hubo otros dos tipos de personas en la isla: uno, eran los ciudadanos con trabajos autónomos como los pequeños y medianos empresarios, los profesores, estudiantes y los empleados de servicios públicos; el otro, lo formaban los campesinos y pescadores, de donde provinieron los culíes, vendedores ambulantes, limpiadores, sirvientes y otros similares.¹⁴² De la misma forma, Kulangsu estuvo influida por las civilizaciones de los países occidentales, el sudeste asiático y los chinos de ultramar durante el proceso de desarrollo. Existen pocos casos como esta isla que goza de abundante riqueza para las humanidades en el ámbito de cultura, política, arquitectura, deporte y música.¹⁴³ La isla se convirtió en una importante intersección de las tradiciones locales del sur de Fujian y de las culturas extranjeras.

Los estrechos vínculos de Kulangsu con el comercio marítimo internacional durante este período quedaron reflejados en muchos edificios y lugares utilizados para las aduanas y los negocios, que todavía permanecen en la isla. Entre ellos, todavía existen las antiguas residencias del Comisionado Adjunto de Aduanas de Xiamen, la Oficina de Asuntos Marítimos, el Apartamento de Oficiales de Impuestos de Aduanas, el terreno del antiguo almacén de Boyd & Company, el edificio de oficinas de la British Asiatic Petroleum Company, la antigua residencia del Banco HSBC y la sede de la

¹⁴² Hezhi Niu, «Gulangyu: siqu haishi huozhe (Kulangsu: está vivo o muerto)», *Minnan Wenhua Yanjiu*, 2008, vol. 14, p. 1.

¹⁴³ Para conocer más informaciones en estos ámbitos de estudios se puede consultar: James Alexander Cook, *Bridges to Modernity: Xiamen Overseas Chinese and Southeast Coastal Modernization, 1843-1937*, Ph.D. dissertation, University of California, San Diego, 1998; Yang Yu, *Remaking Xiamen: Overseas Chinese and Regional Transformation in Architecture and Urbanism in the Early 20th Century*, Ph.D. dissertation, University of Hong Kong, Hong Kong, 2007; Jie Gong, *Dao Gulangyu Kan Lao Bieshu (Villas antiguas en Kulangsu)*, Hubei Meishu Chubanshe, Wuhan, 2002.

Oficina de la Great Northern Telegraph Company. Dinamarca ofreció servicios de telecomunicaciones multinacionales y tomó una serie de iniciativas para construir la red de calles, infraestructuras y residencias para mejorar las condiciones sanitarias y la calidad ambiente en Kulangsu. Además, estas mejoras marcaron el comienzo de su transformación de una comunidad tradicional a una moderna, sin duda impulsada por los residentes internacionales.

Adicionalmente, las ordenes extranjeras influyeron profundamente en Kulangsu. El primer misionero de la Orden dominicana que evangelizó en Kulangsu fue Francisco Zea en 1842, «siendo Capellán del Regimiento 18 de Irlandeses».¹⁴⁴ Después de él, vinieron seguidamente los dominicos a la isla para desarrollar la propagación católica. Desde 1844 hasta 1885, el primer Vicario Apostólico del Vicariato de Xiamen fijó su residencia en Kulangsu.¹⁴⁵ Un total de seis vicarios apostólicos se encargaron de la Misión de Xiamen hasta el 1947 (véase el capítulo III). Entre ellos, el último fue Manuel Prat Pujoldevall, quien pasó 38 años en Kulangsu y edificó una iglesia católica en la isla. La mayoría de sus manuscritos y cartas fueron enviados desde este lugar. Por lo demás, desde 1842 la ciudad de Xiamen y sus alrededores fueron atendidas por tres congregaciones angloamericanas que llegaron en rápida sucesión: la Iglesia Reformada en los Estados Unidos de América, la Sociedad Misionera de Londres y la Misión Presbiteriana Inglesa.¹⁴⁶ La sede de estas misiones se situó inicialmente en Xiamen y posteriormente se trasladó a la isla de Kulangsu. En la actualidad, aún permanece intacta en Kulangsu la iglesia construida por Manuel Prat en 1922, al lado del edificio está el oratorio que fue fundado en 1863 bajo el esfuerzo conjunto de la Sociedad Misionera de Londres y la Misión Presbiteriana. Estos dos edificios de distinto estilo arquitectónico reflejan la atmósfera armoniosa entre los diferentes grupos

¹⁴⁴ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit.*, p. 80.

¹⁴⁵ *Ibidem*, p. 84.

¹⁴⁶ Donald Bruggink, Kim Baker, *By Grace Alone: Stories of the Reformed Church in America*, Wm. B. Eerdmans Publishing, 2004, p. 91.

religiosos de la isla. Además, Kulangsu fue uno de los lugares del sur de Fujian donde se introdujo por primera vez la práctica de la medicina occidental: la primera clínica occidental de Xiamen fue el Hospital de Esperanza, establecido por la Iglesia Reformada en 1883, que se amplió en escala y adquirió gran reputación en la zona cuando se trasladó a Kulangsu en 1898. Se construyó una Sala Conmemorativa en el norte del hospital en memoria del fundador, el sacerdote John Otte, que era enormemente respetado por la comunidad local.

Al mismo tiempo, se establecieron varias escuelas religiosas, siendo uno de los métodos principales de evangelización, pero también educaron a los ciudadanos en cursos que alcanzaban desde preescolar hasta secundaria. Durante el período como concesión internacional la educación se desarrolló mucho debido a la concentración de instituciones educativas, acompañado con el avance en el ámbito cultural y la artístico.¹⁴⁷ El sitio de la Escuela de la Ilustración, la de Niñas que fue fundada por la Iglesia Reformada, el Salón Anxian y otras reliquias son prominentes testigos del sistema educativo: el lugar de la primera escuela fue la casa de Wu Tianding, que fue cedida a la iglesia en 1908 para la educación infantil; la segunda academia fue establecida en 1847, con el objetivo de impartir educación primaria y secundaria a las niñas, fue un ejemplo representativo de la el primer servicio educativo dirigido a mujeres por la iglesia en el sur de Fujian; el Salón Anxian sirvió como edificio de la Escuela Primaria Sino-Americana establecida por la Iglesia Adventista del Séptimo Día; además, la Escuela de Enfermería fue construida en 1926 por la Iglesia Reformada después del Hospital de Esperanza para impartir la formación profesional en enfermería. Este desarrollo educativo fue un fenómeno inusual bajo el entorno general de China en la época, especialmente en una isla tan pequeña, que presentaba una situación bastante avanzada e internacional.

En el 15 de agosto de 1945, la Segunda Guerra Mundial en Asia terminó

¹⁴⁷ Bingzhong He, *Gulangyu Gonggong Zujie...*, *op. cit.*, p. 112.

con la rendición incondicional de Japón. El 24 de noviembre, el Ministerio de Asuntos Exteriores del Gobierno Nacionalista anunció oficialmente nuevas políticas en las concesiones internacionales, basadas en el nuevo acuerdo de igualdad entre China y Reino Unido, los Estados Unidos, Noruega, Canadá, Suecia, los Países Bajos y otros países.¹⁴⁸ Tras la publicación del anuncio, el gobierno municipal de Xiamen recibió inmediatamente Kulangsu de forma oficial y fue incorporada a la jurisdicción de Xiamen, poniendo fin a los 42 años de historia como concesión internacional de esta isla.¹⁴⁹ El proceso de desarrollo de Kulangsu no sólo demuestra claramente la propagación de culturas extranjeras, además de las singularidades de la modernización temprana de los ciudadanos del sur de Fujian que regresaban de sus aventuras en el extranjero enriquecidos por sus experiencias. Durante las primeras olas de la globalización la trayectoria de Kulangsu, desde mediados del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX, es un epítome de los pasos de la modernización china en la época contemporánea y una prueba destacada de la cultura migratoria pionera e integradora del sur de Fujian. Kulangsu se gestionó de forma similar a una autonomía en la que expatriados multinacionales y chinos trabajaron juntos reflejando la influencia, la fusión multicultural y la innovación a través de la cooperación mutua. Las avanzadas instalaciones públicas y las novedosas ideas en los campos de las humanidades, la integridad del ambiente construido, la expresión de las diversas culturas y tradiciones locales reflejados en un estilo arquitectónico variado, todo demuestra la singularidad de Kulangsu en su proceso de desarrollo como una ciudad moderna china, sobre todo queda retratado en su expresión como asentamiento moderno testigo de la conexión entre culturas multinacionales en China.

¹⁴⁸ Qiying He, *Zujie Shiqi de Gulangyu zhi Yanjiu* (Estudio sobre la isla de Kulangsu en el periodo del asentamiento internacional), Tesis doctoral, Universidad de Xiamen, Xiamen, 2003.

¹⁴⁹ Bingzhong He, *Gulangyu Gonggong Zujie...*, *op. cit.*, pp. 135-136.

II.

KULANGSU: SOCIEDAD Y ECONOMÍA EN LA ÉPOCA DE LOS IMPERIOS

En el anterior capítulo hemos repasado el desarrollo histórico a nivel global de Xiamen y, en particular de la isla de Kulangsu, tanto en el marco de su economía como de su política, religión y cultura. Por eso, en este capítulo comienza por señalar que a lo largo de la historia la economía de la costa de Fujian dependió en gran medida del comercio marítimo. Los puertos litorales más dinámicos sirvieron de centro de la red mercantil de la provincia e, incluso, de la mayor parte de regiones internas del imperio. Después de mediados del siglo XVII, el surgimiento de Xiamen como nuevo centro marítimo inauguró una nueva etapa en la trayectoria de las conexiones oceánicas de Fujian. En este capítulo, prestamos atención a la etapa posterior a la implementación de la nueva política marítima del gobierno Qing en 1684, examinando cómo los fujianeses construyeron una cadena transoceánica comercial en la costa china. Asimismo, consideramos sus esfuerzos por expandir su carrera oceánica a partir de la influencia de los cambios sociales que tuvieron lugar a escala local, además del impulso de convertir a Xiamen en un importante centro de navegación y construcción naval.

2.1. La política marítima de las dinastías Ming y Qing

Al hablar de la política marítima de China durante los imperios, podemos encontrar varios comentarios sobre la implantación de las normas haijin. Estas fueron consideradas una serie de políticas relacionadas con el aislamiento que restringieron el comercio marítimo privado y los asentamientos litorales durante la mayor parte del período de Ming (1368-

1644) y a principios de Qing (1644-1912).¹⁵⁰ El primer emperador de la dinastía Ming, Zhu Yuanzhang (emperador Hongwu o Ming Taizu), impuso restricciones a la navegación de carácter privado a partir de 1371.¹⁵¹ Estas prohibiciones fueron una respuesta a la depredación por parte de los piratas japoneses, los cuales llevaban varios siglos acosando las regiones costeras chinas y de los reinos vecinos a lo largo de las rutas marítimas que se extendían desde Corea hasta Vietnam. En 1393 fueron codificadas en una ley formal,¹⁵² pero una serie de ordenanzas imperiales trastornaron aún más la exportación de cerámica, al mismo tiempo que limitaron el acceso a productos importados deseados por el emperador, como el incienso.¹⁵³ En consecuencia, la normativa elaborada fue revisada repetidas veces. Como hemos mencionado en el capítulo anterior, la nueva apertura marítima implementada en 1567 abrió la posibilidad de comerciar entre los chinos y los occidentales, relajando en cierta forma las medidas impuestas al comercio privado de la costa china.

La restricción del comercio de la dinastía Qing se debió inicialmente a la conquista de China por parte de los manchúes en 1644. Esto condujo a un intenso período de agitación que derivó en duras represalias por parte de los chinos Han, momento en el cual los barcos mercantes armados que antes se consideraban “piratas” pasaron a ser una vanguardia contra las fuerzas manchurianas. Para defenderse de las fuerzas de la resistencia Ming, en el 6 de agosto de 1656 se formalizó la prohibición marítima, hecho que podemos confirmar en el siguiente informe:

¹⁵⁰ Zhou Meng ha traducido en su tesis doctoral una parte de la literatura china sobre las prohibiciones marítimas en la dinastía Ming, a la que se puede hacer referencia: Meng Zhou, *Cuando el mar se encuentra con la tierra: cultura marítima y comercio exterior de Zhangzhou (1567-1644)*, Universidad de Granada, Granada, 2021, pp. 115-125.

¹⁵¹ Guangxiao Yao (ed.), *Ming Taizu Shilu* (Registros veraces del emperador Taizu de la dinastía Ming), Academia Sínica Instituto de Historia y Filología, Taipéi, 1964, vol. 3, p. 1300.

¹⁵² «[Esas leyes] redactadas en el año 26 del reinado de Hongwu [1393]: Contrabando de sal, evasión del impuesto sobre el grano, actuación como agente en privado, hacerse a la mar sin permiso [...]», véase el texto original en: Shixing Shen, *Daming Huidian* (Reglamentos recopilados de la Gran Ming), versión en *Xuxiu Siku Quanshu* (Serie de continuación de la colección completa de la Biblioteca Imperial), Shanghai Guji, Shanghai, 1995, vol. 792, p. 129.

¹⁵³ Yew Seng Tai, et al., «The impact of Ming and Qing dynasty maritime bans on trade ceramics recovered from coastal settlements in northern Sumatra, Indonesia», *Archaeological Research in Asia*, 2020, vol. 21, p. 3.

«No permitan que comerciantes o civiles naveguen por el mar. Cualquiera que sea sorprendido suministrando comida y bienes a los piratas [...] será ejecutado [...]. Cada Gobernador, Gran Coordinador y Gran Defensor debe establecer defensas en las zonas costeras donde los piratas puedan atracar [...]. No permitas que una sola vela entre [en la bahía], o que un solo pirata desembarque». ¹⁵⁴

En 1661, el líder de la resistencia Zheng Chenggong expulsó a los holandeses de Taiwán y la convirtió en su base, dedicándose al comercio Japón-Manila. Fang Chenchen ha investigado los registros de las aduanas en Manila y ha analizado la relación entre esta ciudad y Taiwán en la segunda mitad del siglo XVII. Este señala que hubo 51 barcos que navegaron de Taiwán a Manila entre 1664 y 1684. ¹⁵⁵ En este período el emperador manchuriano impuso la orden del *haijin* más estricta de la historia de China:

«En el año 18 [del reinado de Shunzhi], Zheng Chenggong atacó Taiwán, expulsó a los holandeses y ocupó sus tierras. [El Emperador] ordenó: reubicar a los residentes de la costa, hacer cumplir las prohibiciones marítimas». ¹⁵⁶

Las políticas obligaron a todos los residentes que vivían en las zonas costeras de China a trasladarse aproximadamente 25 km hacia el interior para evitar cualquier forma de actividad marítima o interacción con las fuerzas de la resistencia en Taiwán. Tras la subida al trono del emperador Kangxi en

¹⁵⁴ Ba Tai (ed.), *Qing Shizu Shilu* (Registros veraces del emperador Shunzhi de la dinastía Qing), Zhonghua Shuju, Beijing, 1985, vol. 3, p. 789.

¹⁵⁵ Chenchen Fang, «Mingzheng shidai Taiwan yu Feilübin de maoyi guanxi: yi Manila haiguan jilu wei zhongxin (Estudio sobre las relaciones comerciales entre Taiwán y Filipinas en la época de Zheng Chenggong de la dinastía Ming, basado en los registros de la aduana de Manila)», *Taiwan Wenxian*, Taipéi, vol. 54, núm. 3, p. 82.

¹⁵⁶ Erxun Zhao, *Qing Shi Gao* (Borrador de la Historia Qing), Zhonghua Shuju, Beijing, 1976, vol. 16, p. 4650.

1661, hubo distintas discusiones sobre las medidas de administración que debían implementarse en las regiones del sureste de China. La corte se dio cuenta de que las provincias de Fujian y Zhejiang suponían “zonas costeras de gran importancia”, “áreas fronterizas transcendentales” y “puntos claves de las relaciones exteriores”.¹⁵⁷

Ante tal circunstancia, el emperador Kangxi insistió en reubicar a los residentes de las zonas costeras de Fujian en las zonas de interior. Esta medida se basó en su propia opinión de que, como en el continente la población obtenía menos beneficios que en el mar, algunas personas arriesgaban sus vidas para cruzar la frontera y dedicarse al contrabando. Por lo tanto, con el fin de acabar con estas prácticas y erradicar a los piratas, debía eliminar primero a los vendedores ilegales y poner fin al comercio exterior para estabilizar las zonas fronterizas.¹⁵⁸ El gobierno Qing emitió las leyes pertinentes en 1662, 1663, 1672 y 1679 respectivamente.¹⁵⁹ A pesar de causar una serie de efectos negativos, como el abandono de grandes extensiones de tierra, la paralización de negocios y la reducción de los ingresos fiscales, el traslado hacia las zonas interiores siguió considerándose como el cometido principal.

La transición clave apareció en 1681. El año en el que falleció el líder de la resistencia Zheng Jing (1642-1681), hijo de Zheng Chenggong, las fuerzas de Zheng dejaron de representar una amenaza real. Asimismo, el deterioro de las finanzas de Qing obligó a Kangxi a buscar nuevas formas de generar ingresos. Por lo tanto, comenzó a reconsiderar la posición de la administración sobre el comercio marítimo y analizó con sus funcionarios de la corte la necesidad de abolir las restricciones del *haijin*.

La primera sugerencia provino del funcionario Wendai, quien propuso en

¹⁵⁷ PAHC (ed.), *Kangxi Qiju Zhu* (Diarios de actividad y descanso del emperador Kangxi), Zhonghua Shuju, Beijing, 1984, vol. 1, p. 112.

¹⁵⁸ *Ibidem*, p. 418.

¹⁵⁹ El contenido de las leyes véase: Qi Ma, *Daqing Shengzuren Huangdi Shilu* (Registros veraces del emperador Kangxi de la dinastía Qing), Hualian Chubanshe, Taipéi, 1964, vols. 9 y 72.

1680 acabar con las prohibiciones marítimas después de la patrulla de su destacamento por Fujian.¹⁶⁰ Cuando el emperador discutió la propuesta con otros funcionarios, Mingzhu (1635-1708),¹⁶¹ un erudito cercano a Kangxi, expresó su objeción, señalando el coste potencial de proteger los barcos mercantes de los asaltos de las fuerzas de Zheng.¹⁶² La opinión de Mingzhu influyó decisivamente en la toma de decisiones del emperador, por lo que rechazó la propuesta de Wendai. Posteriormente, en 1681, el gobierno Qing rechazó la petición de los holandeses para mantener un contacto comercial con Fujian.¹⁶³ Según los registros de este período, aunque algunos funcionarios de la corte estaban de acuerdo en que la apertura era beneficiosa para el pueblo, debido al enfrentamiento entre los ejércitos de Qing y Zheng en las zonas costeras, los asuntos referentes al comercio internacional todavía se mantenían a la espera de ser tratados. A su vez, cuando se comenzó a valorar la situación en la que se encontraban estos temas, podemos entender que potencias como Países Bajos y Japón ya habían sido reconsiderado dentro del plan de gobierno Qing, el cual empezó a evaluar la viabilidad de establecer comercio con ellos.

En 1683 Shi Lang (1621-1696), a quien se le concedió el exclusivo cometido de conquistar Taiwán, condujo las tropas para reunificar la isla y puso fin a la guerra que llevaba tanto tiempo asolando las zonas costeras del sudeste del territorio. Después de estos hechos Taiwán no quedó abandonada, sino que se transformó en un lugar importante para Fujian desde el que se suministraban alimentos. La restauración de los negocios entre Taiwán y el territorio continental se convirtió en un punto clave del gobierno para

¹⁶⁰ PAHC (ed.), *Kangxi Qiju Zhu...*, *op. cit.*, p. 581.

¹⁶¹ Mingzhu o Mingju, del clan Manchú Nara, fue un funcionario eminente y poderoso de la dinastía Qing durante el reinado del emperador Kangxi. En 1677, fue nombrado Gran Secretario y se involucró en una larga lucha por el poder con Songgotu durante los años intermedios del reinado de Kangxi. Fue enviado a prisión por corrupción en sus últimos años. Su opinión sobre el tema de las prohibiciones marítimas se basó en su experiencia en Fujian y se enteró de la situación local.

¹⁶² Gang Zhao, *The Qing Opening to the Ocean: Chinese Maritime Policies, 1684-1757*, University of Hawaii Press, Hawaii, 2013, cap. 4, p. 90.

¹⁶³ PAHC (ed.), *Kangxi Qiju Zhu...*, *op. cit.*, p. 666.

mantener la estabilidad política. De esta manera, la cuestión de las prohibiciones marítimas fue expuesta de nuevo en la corte, ante lo que el emperador Kangxi teniendo en consideración a los ciudadanos más humildes, creyó que no era necesario regular por ley el tipo de los barcos que salían al mar.¹⁶⁴ En cuanto a las medidas concretas relativas a la apertura marítima en Fujian y Guangdong, propuso:

«Si se puede abrir el comercio marítimo, será beneficioso para la sustentación de la gente de las zonas litorales de Fujian y Guangdong. Ambas provincias al contar con suficiente sustento y circulación de mercancías, verán beneficiadas cada una de sus regiones provinciales. Además, el comercio marítimo no es una actividad que puedan realizar los pobres. Los comerciantes adinerados compran y venden los productos, intercambian lo que se necesita. Se cobran impuestos reducidos para evitar la sobrecarga de la gente. Estos ingresos pueden ser utilizados como pago de los soldados de Fujian y Guangdong para que no sea necesaria la asistencia de otras provincias del continente interior. Pues finalmente, la estabilidad reside en que la gente ordinaria pueda vivir en paz [...]».¹⁶⁵

De esta información se deduce que el emperador Kangxi fue persuadido por las sugerencias de la corte. Entendió las ventajas de restaurar el comercio marítimo y, sobre todo, comprendió la función de los impuestos. Un evento fundamental acaecido en el mismo año, Kangxi ordenó a Du Zhen (1633-1703) que dirigiera a sus subordinados a las cuatro provincias de Fujian, Guangdong, Jiangsu y Zhejiang para inspeccionar las fronteras costeras, explotar los terrenos baldíos y dejar que el pueblo volviera a utilizar la tierra para la agricultura. También mandó que prestaran especial atención a la

¹⁶⁴ *Ibidem*, p. 592.

¹⁶⁵ Qi Ma, *Daqing Shengzuren Huangdi Shilu...*, *op. cit.*, vol. 116.

viabilidad comercial en la prefectura de Zhangzhou.¹⁶⁶

Del contenido anterior se desprende que en materia de política marítima, el emperador Kangxi dependió a menudo del consejo de los funcionarios de las zonas costeras del sureste sobre cuestiones relacionadas. De este modo, habiendo heredado las normas de la dinastía Ming, desarrolló y formó gradualmente sus ideas sobre la gestión del océano en el sureste chino y las puso en práctica. A medida que la economía china se entrelazaba con los mercados extranjeros, las élites instaron a la corte imperial a reformar la institución mercantil. Sus opiniones contribuyeron directamente a los ajustes del sistema de comercio tributario y, posteriormente, a la política de puertas abiertas de 1684.

En 1684 se tomaron una serie de decisiones que resultaron trascendentales en la historia del comercio exterior chino. En primer lugar, se levantó la prohibición del comercio marítimo y se permitió a los comerciantes privados chinos mercadear con el extranjero. En segundo lugar, se autorizó la entrada de todos los mercaderes a los puertos costeros, tanto de los países tributarios como de los restantes. En tercer lugar, una clara distinción entre comercio y tributo posibilitó que los países que no tuvieran relaciones tributarias con China participaran en el comercio privado. En cuarto lugar, se estableció un sistema de aduanas marítimas para gestionar su comercio y recaudar los aranceles. Estas políticas se mantuvieron en vigor durante largo tiempo, a la vez que se iban ajustando y revisando a medida que surgían nuevos retos políticos, étnicos y diplomáticos desde dentro y desde fuera.

2.2. El surgimiento de Xiamen

Tras el fallecimiento de Zheng Jing en Taiwán el 17 de marzo de 1681, los funcionarios plantearon propuestas para relajar las políticas costeras. En 1683, Zheng Keshuang (1670-1707) se rindió a la dinastía Qing, poniendo fin

¹⁶⁶ Yan Chen, «Taiwan Tongji (Corografía general de Taiwán)», *Taiwan Wenxian Congkan*, Taiwan Yinhang Jingji Yanjiushi, Taipéi, 1984, vol. 1, p. 106.

a la necesidad de su prohibición.¹⁶⁷ El 6 de diciembre de ese año, Wu Xingzuo, gobernador general de las provincias de Guangdong y Guangxi, fue mandado a reconstruir y repoblar pueblos de la costa china. Con la subordinación de las fuerzas de la resistencia, la prohibición marítima de la dinastía Qing se levantó en 1684 y se publicó:

«Desde entonces [1684], se levanta la prohibición marítima en Jiangsu, Zhejiang, Fujian y Guangdong. Se crean cuatro puestos aduaneros en Yunshan, Ningbo, Zhangzhou y Macao. En cada uno de ellos se nombran superintendentes han y manchurianos, que rotan cada año: [...]. Se exime de la tasa de misión tributaria y se reduce en un 30% el impuesto a los barcos extranjeros [calculado por la longitud de la viga transversal]». ¹⁶⁸

La nueva política de Kangxi dio prioridad a las fuerzas del mercado desvinculando el comercio de tributos, a diferencia del sistema de las comisiones marítimas establecido en dinastía anteriores, lo que supuso un cambio histórico y revolucionario.¹⁶⁹ El sistema de aduanas produjo una cadena de gestión que abarcaba un mayor número y diferentes escalas de puertos y, por tanto, abrió el camino al crecimiento del comercio privado. Durante el período comprendido entre 1684 y 1717 (cuando se reimpuso la prohibición), los fujianeses centraron su atención en el comercio marítimo realizado a través de la red de ultramar. Xiamen se convirtió en un centro marítimo para la distribución tanto de productos locales chinos como de

¹⁶⁷ En cuanto a la historia de la familia Zheng, véase: Ralph C. Croizier, *Koxinga and Chinese Nationalism: History, Myth, and the Hero*, Harvard University Press, Cambridge, 1977. Sobre la piratería de las dinastías Yuan y Ming, véase: James Kai-sing Kung and Chicheng Ma, «Autarky and the rise and fall of piracy in Ming China», *The Journal of Economic History*, 2014, vol. 74, núm. 2, pp. 509–534; Guang Ma, «Re-evaluating the wokou problem in East Asia during the 1220s and 1390s from the perspective of environmental history», *Journal of Asian History*, 2020, vol. 54, núm. 2, pp. 261-280; Guang Ma, *Rupture, Evolution, and Continuity: The Shandong Peninsula in East Asian Maritime History during the Yuan-Ming Transition*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, 2021.

¹⁶⁸ Erxun Zhao, *Qing Shi Gao...*, *op. cit.*, 1976, vol. 13, pp. 3675-3676.

¹⁶⁹ Zhao Gang ha analizado la evolución de los sistemas de comisiones comerciales marítimas en las dinastías Song, Yuan y Ming en su libro, véase: *The Qing Opening...*, *op. cit.*, pp. 117-118.

mercancías extranjeras.

En 1684 se establecieron los controles de las aduanas marítimas (*haiguan*) en Fujian y Guangdong, y también en las provincias de Zhejiang y Jiangnan (Shanghai) en el año siguiente. Desde entonces, Xiamen estuvo bajo la administración del poder central. Durante el siglo siguiente, el sistema de aduanas concedió más espacio al comercio privado. Esto impulsó una acelerada integración de la vibrante costa sudoriental en la emergente economía global, permitiendo que el comercio privado chino mantuviera su papel central en Asia oriental.

Las siguientes partes se centran en la formación de la red comercial de Xiamen y sus alrededores. Se aborda, en primer lugar, el establecimiento y funcionamiento de la aduana de Xiamen; en segundo lugar, la aparición de organizaciones comerciales y las actividades marítimas realizadas por los grupos mercantiles de Xiamen y, por último, la gestión de los barcos y la reacción de los ciudadanos ante los cambios socioeconómicos.

2.2.1. La legitimación como centro marítimo: el establecimiento de aduanas

Existen diferentes versiones en cuanto a la sede de la administración aduanera en Fujian. Una de las contribuciones determinantes para resolver este asunto vino por parte de Jiang Chenying, un historiador y editor de la Academia Hanlin que tenía libre acceso a los archivos imperiales. Según Jiang, la superintendencia de aduanas fue establecida en la prefectura de Zhangzhou.¹⁷⁰ Otra fuente importante, la *Corografía de Xiamen*, indicó que la aduana fue fundada en Xiamen en 1684.¹⁷¹ En cuanto a los investigadores modernos, Sarasin Viraphol escribió que fue situada en Zhangzhou y luego se trasladó a Xiamen. Jennifer Cushman argumentó que la oficina se alojó en

¹⁷⁰ Chenying Jiang (dinastía Qing), «Haifang Zonglun (Un estudio completo sobre la defensa marítima)», en Rong Cao (ed.), *Xuehai Leibian*, Shanghai Hanfen Lou, Shanghai, 1920, vol. 46, pp. 2b-3a.

¹⁷¹ CCCX, *Xiamen Zhi* (Corografía de Xiamen), Lujiang Chubanshe, Xiamen, 1996, p. 153.

Zhangzhou.¹⁷² Ng Chin-keong resumió que existieron dos oficinas de aduanas, una en Fuzhou y otra en Xiamen.¹⁷³ Este argumento fue aprobado en la obra de Huang Guosheng, quien basándose en el registro de la *Corografía General de Fujian*, en la que se describe que la corte nombró a dos superintendentes de aduanas marítimas en 1684, uno manchú y el otro chino, ambos fueron enviados a Fujian, probablemente teniendo sus oficinas correspondientes uno en Fuzhou y el otro en Xiamen.¹⁷⁴ Este criterio resulta más creíble, indicando que la aduana de Fujian se estableció originalmente en Xiamen y Fuzhou, en vez de en un puerto específico.¹⁷⁵

A diferencia del sistema oficial del comercio exterior marítimo (*shibosi*¹⁷⁶) de la dinastía Ming o de la administración tributaria (*huguan* o *gongguan*) establecida a principios de la dinastía Qing, la aduana presentaba dos características preponderantes: la primera fue que se dividió teniendo la provincia como frontera, componiéndose el sistema de múltiples puertos dentro de la misma provincia; la otra fue que el propósito de establecer la aduana no se basaba simplemente en intereses financieros, sino también en consideraciones de seguridad política y militar.¹⁷⁷ El nombre de Aduana de Fujian que hallamos en las fuentes suelen referirse a todo el sistema o a la

¹⁷² Jennifer Wayne Cushman, *Fields from the Sea: Chinese Junk Trade with Siam during the Late Eighteenth and Early Nineteenth Century*, Cornell University Press, New York, 1993, pp. 15-42.

¹⁷³ Chin-keong Ng, *Trade and Society: the Amoy Network on the China Coast 1683-1735*, PhD dissertation, Australian National University, Acton, 1980, pp. 88-89.

¹⁷⁴ Guosheng Huang, *Yapian Zhanzheng Qian De Dongnan Sisheng Haiguan* (Las aduanas marítimas de las cuatro provincias del sureste chino antes de la Guerra del Opio), Fujian Renmin Chubanshe, Fuzhou, 2000, cap. I, p. 25.

¹⁷⁵ Los investigadores posteriores siguieron tomando este criterio. Por ejemplo, Xu Yiming, el investigador de la actual Aduana Marítima de Xiamen, también sostiene la misma opinión. Puede consultarse en: Yiming Xu, «Min haiguan (Fujian Changguan) lishi yange chutan (Estudio preliminar sobre la evolución histórica de la Aduana Marítima de Fujian)», *Haijiaoshi Yanjiu*, Quanzhou, 1992, vol. 21, p. 58. Véase la tesis relacionada: Yide Guo, *Qingdai Minhai Changguan Zuzhi Yu Zhineng Zhi Yanjiu* (Estudio sobre el sistema y la función de las aduanas marítimas de Fujian durante la dinastía Qing), Tesis de máster, National Cheng Kung University, Taiwán, 2010.

¹⁷⁶ En 1405 se estableció el *shibo* en Quanzhou, considerado como el sistema de tributación y comercio, su mayor cargo trató de recibir los tributos del Reino de Ryūkyū. A diferencia del *shibo*, el prototipo del sistema de aduana marítima de Fujian se formó a mediados del siglo XVI y se ocupó de la navegación privada. Véase: Comité de Compilación de Corografías de Fujian, *Fujian Shengzhi. Haiguan Zhi* (Corografía provincial de Fujian: parte de la Aduana Marítima), Fangzhi Chubanshe, Fuzhou, 1995, cap. I, pp. 8-9.

¹⁷⁷ Yiming Xu, «Min haiguan...», *op. cit.*, p. 58.

administración más que a una estación aduanera en particular. Las cuatro aduanas formaron sus propias redes de sistema que consistía en tres partes: una o dos *daguan* centrales donde residía el superintendente o el director general; y muchas otras estaciones (*shuikou*), divididas en grandes (*dakou*) y pequeñas oficinas (*xiaokou*), donde se recaudaban los impuestos de los barcos que entraban y salían. El tercer y último elemento de las aduanas provinciales fueron las estaciones de inspección (*jicha kouan*) situadas a lo largo de la costa, cuya función era la de suprimir el contrabando y mantener el orden en las actividades mercantiles.¹⁷⁸ La ubicación del *daguan* también se convirtió en el centro del comercio exterior de la provincia. En general, las dos partes podían encontrarse en un mismo lugar, pero también podían haberse encontrado en dos lugares separados. Como parte representante del país designada para gestionar las actividades de comercio exterior, el emplazamiento del establecimiento de las oficinas de aduanas debía de ser elegido entre los puertos principales que tuvieran el potencial para poder convertirse en la sede central del comercio de la provincia.

El propósito de la formación de la Aduana Marítima de Fujian y de separar las dos oficinas fue por un lado, garantizar una gestión equilibrada de la provincia. Como Fuzhou era la capital de la provincia concentraba el mayor estatus de la esfera política, la economía y era además, el centro militar. Xiamen se convirtió en el puerto central de comercio exterior de la provincia y desempeñó un papel importante en la gestión tributaria. Por todo esto, es imposible ignorar la importancia de ambos lugares. Por otro lado, debido a que en un período anterior Xiamen estuvo controlada por la familia Zheng durante mucho tiempo y a que sirvió como base de la residencia del gobierno Qing, la autoridad se mantuvo vigilante en este lugar. Al mismo tiempo, por la destacada posición militar de la isla de Xiamen, la corte Qing se vio obligada a reconsiderar su despliegue estratégico tras la apertura marítima, reforzar la

¹⁷⁸ Guosheng Huang, *Yapian Zhanzheng Qian...*, *op. cit.*, pp. 125-159.

defensa costera y controlar al gobierno taiwanés que se encontraba aislado del continente. Para lograr la coordinación entre el control militar y la fiscalización, la solución fue crear una dependencia oficial que pudiera garantizar esta armonización de las dos partes y que fueran controladas directamente por la corte. Por lo tanto, la Aduana de Fujian se instauró bajo el control del General de Fuzhou. Pero la separación de oficinas sólo duró unos pocos años. A partir de 1690 solamente se continuó con el cargo del superintendente manchú, cuya oficina seguramente estuviera situada en Fuzhou.¹⁷⁹ Si bien Xiamen fue la estación aduanera marítima más importante, a partir de ese año la sede de la administración ya no se encontraba en Xiamen.

Bajo el sistema de Qing, se establecieron puntos de recaudación de impuestos en las vías fluviales clave y en los centros de distribución de mercancías, también se impusieron impuestos del consumo y sobre los productos que cargaban los barcos. Xiamen funcionó como el puerto central de entrada bajo la administración aduanera marítima de Fujian, ocupando la posición más importante y con mayor ingreso de impuestos. Esta situación se mantuvo hasta la segunda década del siglo XX. Los ingresos fiscales anuales de Xiamen fueron de 105.000 taels,¹⁸⁰ los que suponían más de la mitad de la toda la aduana provincial.¹⁸¹ Globalmente desde 1727 (el quinto año del reinado de Yongzheng), los ingresos de los impuestos aduaneros de Fujian aumentaron de forma gradual y alcanzaron su cumbre en 1752 (el decimoséptimo año del reinado de Qianlong). En la siguiente tabla podemos ver los datos de los ingresos fiscales de la Aduana de Fujian:¹⁸²

¹⁷⁹ Erzhu Sun, *Chongzuan Fujian Tongzhi* (Recopilación de la historia general de Fujian), versión del 1868-1871, vol. 107, p. 21. Fuente citada en: Yiming Xu, «Min haiguan...», *op. cit.*, p. 59.

¹⁸⁰ *Liang*. Unidad monetaria vigente en la dinastía Ming. Equivale a 1/16 *jin* de plata, es decir, 37.3 gramos de plata. Véase: Manel Ollé, *La empresa de China. De la armada invencible al Galeón de Manila*, Acantilado, Barcelona, 2002, pp. 22-23.

¹⁸¹ Xiyu Chen, «Qingdai qianqi de Xiamen haiguan yu haiwai maoyi (La Aduana de Xiamen y el comercio de ultramar a principios de la dinastía Qing)», *Xiamen Daxue Xuebao*, Xiamen, 1991, vol. 3, p. 113.

¹⁸² Los datos provienen de: Museo Nacional del Palacio (ed.), *Gongzhongdang Qianlongchao Zouzhe* (Los memoriales secretos del palacio del reinado de Qianlong), Museo Nacional del Palacio, Taipéi, 1982.

1727	135.440	taels	1758	358.641	taels
1736	203.336	taels	1764	356.822	taels
1741	277.821	taels	1768	343.231	taels
1744	291.677	taels	1777	352.861	taels
1751	338.515	taels	1812	232.440	taels
1752	364.211	taels	1821	192.688	taels

La tendencia de los impuestos que se refleja arriba estuvo estrechamente relacionada con el auge y la caída del comercio exterior. Respecto a Xiamen, en términos de política, el rendimiento de la aduana se consideró uno de los tres ejes principales de gobierno, así como la administración del transporte marítimo y el tráfico entre el continente y Taiwán. Podemos ver que la explicación del crecimiento de cifras mostradas en el cuadro está relacionada con sus elevados ingresos de impuestos. Al principio, en 1727 tras la apertura del mar, los barcos mercantes de Fujian salían desde Xiamen. La cifra en el mismo año pasó de 25 barcos a 30 barcos en un período de seis años, cada navío con un valor de carga de entre 60.000 y 100.000 taels.¹⁸³

Seguidamente, en torno a 1741 a fin de resolver el problema de la escasez de alimentos en la zona costera del sureste, se tomaron medidas para fomentar la importación de arroz, por lo que el puerto de Xiamen asumió la significativa tarea de gestionar el problema alimentario desatado en la zona interior. Para ello, se adoptaron medidas favorecedoras para la población, como la exención del impuesto sobre el arroz o la de premiar a los comerciantes meritorios con cargos oficiales. Como resultado, el número de barcos mercantes en ultramar aumentó mucho, lo que hizo que Xiamen gozara de una prosperidad sin precedentes.¹⁸⁴ Al mismo tiempo, el comercio exterior del puerto de Guangzhou estuvo dominado por los comerciantes extranjeros, mientras que el puerto de Xiamen fue conocido por los comerciantes locales. Sin embargo, a principios del siglo XIX el gobierno Qing

¹⁸³ Xiyu Chen, «Qingdai qianqi...», *op. cit.*, p. 113.

¹⁸⁴ Museo Nacional del Palacio (ed.), *Gongzhongdang Qianlong...*, *op. cit.*, p. 816.

restringió la exportación de seda y té, redujo el número de barcos mercantes que se dirigieron al mar, por lo que los ingresos arancelarios se vieron afectados. Es evidente que la recaudación de impuestos aduaneros guardó una estrecha relación con el comercio de ultramar. También cabe señalar que cuando los funcionarios aduaneros no asumieron la responsabilidad que les correspondió, la corrupción afectó directamente al comercio exterior de Xiamen.

El tema de la corrupción en la Aduana de Xiamen se ha discutido en los estudios de Ng Chin-keong, Chen Xiyu y de otros investigadores. Los documentos citados en la obra de Ng Chin-keong pueden utilizarse como referencias representativas. Como éste señala, según el memorial de Huang Shijian de 1764, comandante naval de Fujian, a cada barco comercial que visitaba Xiamen se le cobró un “extra” que varió de unos pocos a 1.500 en plata de cordoncillo *huabianyin*; es decir, reales españoles. El dinero corrupto (*guiyin*) ascendía a más de cien mil yuanes anuales. La suma se dividió en las siguientes partes: al gobernador general (*zongdu*) se le asignaron 10.000 yuanes, al gobernador (*xunfu*) 8.000, al general de Fuzhou 6.000, al intendente de circuito de *Xingquan Yongdao* 10.000 más un extra de 7.000, al subprefecto marítimo 33.000 más un extra de 6.000, a la administración de aduana 17.000, al prefecto de Quanzhou 2.000, al magistrado de Tong’an 3.600, al magistrado de Nan’an 1.000 y al comandante naval 21.500. En cuanto a la asignación de la marina, el comandante naval tenía una cuota de 9.500. Hay que tener en cuenta que estas cifras sólo representan las contribuciones “legalmente” aprobadas de los barcos mercantes, en el sentido de que el emperador fue notificado de ellas.¹⁸⁵ Por lo tanto, que el sistema aduanero pudiera funcionar eficazmente y que estuviera en consonancia con el propósito de Kangxi de favorecer a los comerciantes y enriquecer a la sociedad, dependería de la integridad de los funcionarios aduaneros.

¹⁸⁵ Chin-keong Ng, *Trade and Society...*, op. cit, p. 101.

Las aduanas marítimas desempeñaron tres funciones distintas.¹⁸⁶ Algunas se encargaron de medir el tamaño de los barcos y de calcular el valor de la carga. Después de la revisión emitían un papel (*qingdan*) con el importe del impuesto. Los barcos pagaban los impuestos en la aduana marítima de Xiamen. Estos puertos fueron llamados *qingdankou* en chino. Algunas estaciones estaban autorizadas para recaudar los derechos de aduana, denominándose *qianliangkou*. Mientras que otras se encargaban únicamente de la inspección rutinaria de los barcos que entraban y salían para evitar que llevaran mercancías de contrabando o que eludieran los derechos aduaneros, conocidos como *jichakou*. La isla de Kulangsu, así como el puerto de Xiamen y el Paitoumen¹⁸⁷ sirvieron como los tres *qingdankou* de la Aduana Marítima de Xiamen. La estación de Kulangsu se situó en Neicuoao, en el noroeste de la isla, al otro lado del agua donde se encontraba el puerto del continente interior llamado Songyu. Ésta contaba con un barco de remo y con una oficina que se hacía cargo de la inspección de las mercancías que pasaban por Shima, Haicheng y de los pequeños barcos pertenecientes a Zhangzhou.¹⁸⁸ Como acabamos de ver, de esta forma las responsabilidades y la división del trabajo en cada estación estuvieron bien definidas.

El sistema de empleo y la gestión administrativa de la aduana no se relacionaba solamente con la construcción de la propia institución aduanera, sino que también afectaba directamente al desarrollo del comercio exterior. El personal de la Aduana Marítima de Xiamen se dividió a grandes rasgos en dos grupos.¹⁸⁹ En un primer grupo se incluyen a los superintendentes, los secretarios administrativos y otros funcionarios ordinarios de la aduana. El superintendente estaba autorizado para gestionar las aduanas en nombre del gobierno, la Casa Imperial, así como la Junta Federal de Ingresos Fiscales.

¹⁸⁶ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, pp. 153-154.

¹⁸⁷ El Paitoumen se encontraba en el noroeste de la isla de Xiamen y se encargaba de inspeccionar las mercancías que pasaron por Tong'an, Nei'an, Aotou y Dingwei.

¹⁸⁸ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 156.

¹⁸⁹ Xiyu Chen, «Qingdai qianqi...», *op. cit.*, p. 114.

Por otro lado, en el otro grupo se incluía a aquellos responsables mercantiles que gestionaban las actividades de los comerciantes marítimos para la aduana, los cuales normalmente contaban con un cierto apoyo político.

Por lo general el sistema oficial de la Aduana de Xiamen fue reformado varias veces, reflejando el control que la autoridad de Qing ejercía sobre ella. Sin embargo, en muchas ocasiones se careció de la correcta supervisión, dado que los seguidores del superintendente aduanero y sus familias supervisaban a efectos reales los puertos locales. Este fenómeno se convirtió en un factor que favoreció la aparición de la corrupción aduanera. Además, la aduana empleó a dirigentes comerciales con total poder para gestionar los movimientos de los mercaderes marítimos, lo que también constituyó un factor de riesgo. Fueron las numerosas deficiencias de este sistema de empleo y gestión administrativa las que provocaron un entorno aduanero insatisfactorio, el cual a su vez afectó al comercio de ultramar. Asimismo, los grupos de comerciantes de Xiamen desarrollaron sus negocios de forma gradual bajo este contexto.

2.2.2. El desarrollo de organizaciones comerciales: *yahang*, *huiguan* y los comerciantes

Desde el comienzo de la dinastía Qing hasta el convulso período conocido como las Guerras del Opio entre los años 1840 y 1860, el comercio exterior estuvo controlado por las aduanas y dirigido principalmente por las organizaciones que formaban parte del sistema comercial. En cuanto a la situación de los puertos internacionales como Xiamen y Guangzhou durante el reinado de Kangxi podemos decir que destacó la aparición de una especie de grupo de comerciantes llamada *hangshang*, que significa literalmente “mercaderes de *hang*”. La palabra *hang* fue utilizada para designar a la organización en su conjunto y estaba relacionada con el término de *yahang* (casa de corretaje). El gobierno expedía una licencia oficial (*yatie*) a los corredores y esperaba que éstos controlaran el comercio en nombre de la

autoridad.¹⁹⁰ Mientras que en el caso de los asuntos marítimos de Fujian, el término *hangshang* hacía referencia a un comerciante autorizado.

En tiempos anteriores ya habían existido formaciones de grupos económicos con gran influencia en Xiamen. La primera época se remonta a la dinastía Ming, en la que los intermediarios comerciales existieron, pero de otra forma. Según Fu Yiling, quien destacó por sus estudios enfocados a las actividades comerciales de las dinastías Ming y Qing, algunos de los comerciantes marítimos de Fujian de la época de Ming actuaron como *yashang* (corredores autorizados), quienes eran nombrados por el gobierno para gestionar el comercio exterior.¹⁹¹ La función del *yashang* en ese momento era más parecida a la de los mayoristas que a la de los intermediarios. En la práctica consistía en lo siguiente: cuando los mercaderes regresaban de sus viajes a ultramar, los funcionarios de las aduanas no les permitían descargar sus mercancías hasta que los *yashang* pagaran los correspondientes impuestos a la aduana.¹⁹² Bajo el funcionamiento de los *yatie*, el corredor debía encargarse de registrar los datos de los clientes y el importe de las mercancías en las transacciones. Esta serie de acciones tenían un carácter oficial por lo que, en general, los *yashang* solían mantener una buena relación con la autoridad gubernativa. En la época de Qing, el gobierno heredó el sistema por el que se regían las instituciones de Ming en Fujian.¹⁹³ Como comerciantes autorizados, los *yashang* se colocaron en la primera línea de los negocios marítimos.

Originalmente, los *ya* y los *shang* fueron discutidos y tratados como dos conjuntos diferentes. Los primeros designaban a los intermediarios resultantes de la necesidad de un intercambio de productos básicos que había sido impuesta debido al desarrollo social y económico, y que cumplían con los

¹⁹⁰ Angela Schottenhammer, «Corredores y “gremios” (huiguan) en el comercio marítimo de China con sus vecinos del este durante las dinastías Ming y Qing», *Estudios de Asia y África*, 2010, vol. XLV, núm. 3, p. 569.

¹⁹¹ Fu Yiling, *Mingqing Shidai Shangren Ji Shangye Ziben* (Los comerciantes y el capital mercantil en los tiempos de Ming y Qing), Renmin Chubanshe, Beijing, 1956, pp. 132-133.

¹⁹² *Ibidem*, p. 133.

¹⁹³ *Ibidem*, p. 201.

requisitos de coordinación de compra-venta y de las organizaciones comerciales. En cuanto a los *shang*, éstos fueron relacionados directamente con los comerciantes.¹⁹⁴ Cuando los primeros *ya* hicieron su aparición en el mundo de los negocios no contaban con ningún sello que ejerciera como licencia oficial, por lo que el método del que hicieron uso para poder ganarse la confianza de la gente no fue otro que el de mostrar su propia honestidad y sentido de la justicia. Generalmente, las relaciones entre el Estado y la sociedad en la China imperial tardía se conceptualizaron en términos diferentes pero interrelacionados: el estatal (*guan*), el privado (*si*) y un entorno público distintivo (*gong*).¹⁹⁵ Así se diferenciaron también los *ya* en *guanya* (intermediarios oficiales), que consiguieron certificados emitidos por el gobierno y *siya* (intermediarios privados), de ser al contrario.¹⁹⁶

Entre ellos destacó un tipo de cargo especial llamado *yapo*, el cual se refería solamente a las mujeres que actuaban como intermediarias y cuya labor principal era la de difundir las existentes ofertas de puestos vacantes entre los vecinos y que, por lo general, estuvieron involucradas en el tráfico de personas. Esta posición también contó como cargo oficial y privado. En la práctica desde la dinastía Song (960-1279), la mayoría de las actividades que fueron llevadas a cabo por las *yapo* fueron ilegales e infringieron la reglamentación, incluso a pesar de que durante la dinastía Ming se legalizó la trata de personas (aunque se limitó a la denominada “gente de abajo”, los más pobres y humildes).¹⁹⁷ El surgimiento de las *yapo* fue el resultado de las

¹⁹⁴ En este sentido los *yashang* se refieren a los grupos de intermediarios con características comerciales.

¹⁹⁵ Sobre algunos estudios de caso, véase por ejemplo Robert J. Anthony y Jane Kate Leonard, *Dragons, Tigers, and Dogs. Qing Crisis Management and the Boundaries of State Power in Late Imperial China*, Ithaca, Nueva York, East Asia Program, Cornell University, 2002. Fuente citada en: Angela Schottenhammer, «Corredores y “gremios”...», *op. cit.*, p. 570.

¹⁹⁶ En comparación a las regulaciones del mercado de dinastías anteriores, el gobierno de la dinastía Ming reforzó las restricciones sobre el ejercicio de las acciones de los *guanya*. Para la comparación de las distintas leyes y regulaciones entre las diferentes dinastías puede consultarse: Pengsheng Chiu, «Youshichan lvli yanbian kan mingqing zhengfu dui shichang de falv guifan (The evolution of market regulations in Mingqing Code)», en National Taiwan University (ed.), *Heritage and Change in History*, National Taiwan University, Taipéi, 1998, pp. 291-334.

¹⁹⁷ En cuanto a las regulaciones específicas sobre la trata de personas durante la dinastía Ming puede consultarse: Zhangjian Huang, *Mingdai Lvli Huibian* (Compilación de los Reglamentos de

necesidades generadas por el continuo desarrollo de los negocios en combinación con la ética que regía la sociedad tradicional. Adicionalmente se dedicaron a la venta de joyas y perlas, e incluso, ejercieron como celestinas tratando de formar matrimonios. Las *yapo* eran habitualmente mujeres mayores que no contaban con una fuente de ingresos estable. Su sexo les facilitó establecer contactos con las mujeres que permanecían aisladas de la vida pública en los harenes, en especial las de familias notorias. En la obra de Feng Menglong hay un fragmento muy ilustrativo:

«Li *yapo* sacó la orden del gobierno y la miró, allí estaba escrito: *yangniang* [nombramiento de sierva en chino] tiene dieciséis años, vale treinta *liang* [o tael, unidad monetaria antigua]. Yuexiang tiene diez años, vale cincuenta *liang*. Pero, ¿por qué? Aunque Yuexiang es joven y tiene una apariencia hermosa y encantadora [...]. Li *yapo* entregó las dos sumas al oficial». ¹⁹⁸

Según esta información podemos saber que la *yapo* Li fue responsable de la venta de *Yuexiang* y la *sierva*. Ésta se basó en la apariencia e identidad de ambas para variar los precios y lo recibido debía ser entregado al gobierno. Este total fue registrado formalmente y reconocido por la autoridad. Obviamente, esta *yapo* Li representa a una intermediaria oficial. ¹⁹⁹

Con el crecimiento del grupo de *yashang*, su organización *yahang* (de la cual su componente *hang* hace referencia a lugares y organizaciones) comenzó

la dinastía Ming), Zhongyang Yanjiuyuan Lishi Yuyan Yanjiusuo, Taipéi, 1994, vol. 18, pp. 784-787.

¹⁹⁸ Puede encontrar el fragmento en: Menglong Feng, *Xingshi Hengyan* (Historias eternas para despertar al mundo), Zhejiang Guji Chubanshe, Hangzhou, 2010, p. 3.

¹⁹⁹ Para más información sobre las *yapo* puede consultarse: Sha Wang, *Mingdai Yaren Qunti Yanjiu* (La investigación sobre el grupo de *yaren* en la dinastía Ming), Tesis de máster, Southwest University, Chongqing, 2018. En la tercera parte del trabajo el autor da una breve introducción sobre las condiciones básicas de vida y las actividades económicas de las *yapo*, y discute en profundidad las razones de su existencia. A través de los comentarios de la población de la dinastía Ming se revela una imagen negativa de las *yapo* debido a su relación con la trata de personas. Además, se analizan los motivos de la “estigmatización” de este tipo de intermediarios.

a tomar forma. Desde el punto de vista de los sectores, el ejercicio de sus funciones se expandió a diferentes organizaciones de otros sectores.²⁰⁰ Se puede decir que estos mediadores mantuvieron una estrecha relación con la vida cotidiana de las personas. Al principio, en la dinastía Ming, los *yashang* se ocuparon principalmente del ganado, el producto agrícola y la artesanía, como la seda; también ejercieron el papel de *butou*, intermediarios que alquilaban barcos para el transporte acuático. A través de sus privilegios pudieron expandir los límites que abarcaban sus labores, desde su intervención como compradores y vendedores, hasta la compra y venta de bienes en nombre de otros agentes, asimismo también crearon almacenes de mercancías y se hicieron cargo de la recaudación de impuestos comerciales en representación del gobierno. Así consiguieron una posición dominante en las transacciones urbanas, ya que llegados a cierto punto la mayoría de las negociaciones debían de pasar por las manos de los *yashang*. Durante la dinastía Qing sus funciones ampliaron a los servicios alimenticios y de hostelería, incluyendo el cobro de cuentas, el transporte de mercancías, la descarga y la declaración en las aduanas. Además, existieron pocos *yashang* que ofrecieran préstamo y pre-compras a los agricultores y artesanos. Sus ingresos se basaban en los beneficios comerciales, los intereses de los préstamos y la remuneración de los servicios. En realidad, los *butou* y *yahang* desempeñaron papeles diferentes en la circulación de mercancías y también, por lo que había diferencias en la forma en la que el país gestionó ambos oficios. Sobre esta cuestión, en la última publicación de Qian Sheng se examina las funciones de *butou* y *yahang* en el transporte de la vía fluvial. En el artículo se compara las medidas adoptadas por el gobierno en la gestión de las organizaciones y se reexamina sus profesiones.²⁰¹

²⁰⁰ Como por ejemplo, el sector alimentario incluyó a los *mihang* para vender arroz, *shucaihang* para verduras y *shuiguohang* para frutas. Las organizaciones textiles incluyeron a los *mianhuahang* del algodón, *sichouhang* de la seda y *buhang* de la tela. En cuanto a los materiales de construcción, hubo *yahang* de ladrillo: *zhuanwahang* y de madera: *muhang*. Véase: Qunhua Zhou, «Lun wo guo lishi shang de jingjiren ji hangye zuzhi (Sobre los intermediarios y las organizaciones comerciales en la historia de China)», *Tianfu Xinlun*, 1995, vol. 6, pp. 79-85.

²⁰¹ Véase: Sheng Qian, «Mingqing shiqi jiangnan butou y yahang (*Butou* y *yahang* de Jiangnan

Durante el final de la dinastía Ming y el inicio de la Qing, con el fin de evitar la participación de intermediarios y agentes en la venta de productos y evadir las comisiones de los *yahang*, aparecieron gran cantidad de *huiguan* en las regiones de mayor desarrollo económico en China, como la zona de Jiangnan.²⁰² A juzgar por los datos históricos existentes las actuales ciudades de Suzhou y Shanghai (parte de la antigua Jiangnan) fueron las dos ciudades donde hubo mayor número de *huiguan* y de grupos de comerciantes de este territorio durante la dinastía Qing. En la ciudad de Suzhou y en los alrededores de su prefectura aparecieron al menos 64 *huiguan* y 218 edificios de *gongsuo*²⁰³ con diferentes nombres, la mayoría de ellos abiertos gracias al apoyo de los comerciantes.²⁰⁴ Aunque la práctica de los comerciantes de donar dinero para establecer salas y oficinas gremiales no se limitó a Suzhou, el número de *huiguan* construidos por negociantes en Suzhou pudo ser el más elevado. Las funciones económicas que desempeñaron estas organizaciones variaron según la naturaleza de sus respectivas industrias y pueden dividirse en cuatro situaciones: En la primera, los comerciantes dedicados a la industria mayorista llevaron a cabo una negociación colectiva, suscribiendo

en las dinastías Ming y Qing)», *History Research and Teaching*, Shanghai, 2020, vol. 5, pp. 34-41.

²⁰² En general, *huiguan* se traduce como “gremio”. Para más información sobre este tema véase, por ejemplo, Kwang-Ching Liu, «Chinese merchant guilds: a historical review», *Pacific Historical Review*, University of California Press, 1988, vol. 57, núm. 1, pp. 1-23; Museo Provincial de Jiangsu (ed.), *Jiangsusheng Mingqing Yilai Beike Ziliao Xuanji* (Colecciones seleccionadas de inscripciones lapidarias desde las dinastías Ming y Qing en la provincia de Jiangsu), Beijing Sanlian Shuju, Beijing, 1959; o sobre la región de Shanghai por ejemplo, Museo de Shanghai (ed.), *Shanghai Beike Ziliao Xuanji* (Colecciones seleccionadas de inscripciones lapidarias en Shanghai), Shanghai Renmin Chubanshe, Shanghai, 1984. Fuente citada en: Angela Schottenhammer, «Corredores y “gremios”...», *op. cit.*, p. 567.

²⁰³ El término de *gongsuo* también se refiere al grupo económico, pero es diferente de *huiguan*. Una referencia relacionada: «Con un mayor desarrollo del intercambio y el comercio, sobre todo en las regiones costeras del sureste, cada vez más vendedores se organizaban de acuerdo con sus áreas y campos de negocio, y los criterios de admisión o exclusión se volvieron más estrictos. Además, otros grupos económicos, como los artesanos, también instauraron *huiguan*, aunque en este contexto aparecieron con nombres diferentes, especialmente con el término *gongsuo*, en Suzhou (en contraste con los *huiguan* de los mercaderes o comerciantes), que utilizaban sobre todo los artesanos y las personas que, de alguna manera, participaban en el proceso de producción de bienes de consumo. Por otro lado, en Shanghai, al parecer, los *huiguan* eran organizaciones de personas que compartían el mismo origen geográfico, mientras que las *gongsuo* eran cuerpos de comercio común», véase: Angela Schottenhammer, «Corredores y “gremios”...», *op. cit.*, p. 570.

²⁰⁴ Jinmin Fan, *Mingqing Jiangnan Shangye De Fazhan* (El desarrollo del comercio de Jiangnan en las dinastías Ming y Qing), Nanjing Daxue Chubanshe, Nanjing, 1998, pp. 242-249.

los contratos o cobrando los pagos atrasados contra los *yahang*; en segundo lugar, los *yahang* prohibieron de forma colectiva que los comerciantes sin permiso oficial invadieran los negocios de intermediación y transporte; en tercer lugar, los mercaderes de la industria textil de algodón y seda y los propietarios de los talleres de tintorerías y papel lucharon de forma conjunta contra las huelgas colectivas que llevaron a cabo los trabajadores; por último, gestionaban el precio y la duración de la contratación de los obreros para algunos comerciantes en industrias de menor escala.²⁰⁵ En su conjunto, los *huiguan* cambiaron el sistema de funcionamiento del mercado local en Suzhou. Debido a ellos se intensificaron por un lado las diversas competencias comerciales entre distintos grupos y por otro lado, aumentaron los tipos de servicios de transacción disponibles para los comerciantes no sólo en variedad, sino también en escala.²⁰⁶

Por todo ello, no es sorprendente la aparición de los *huiguan* en Fujian. Desde finales de la dinastía Ming, la producción de Jiangnan entró en una nueva etapa de gran desarrollo. La circulación de productos básicos entre Jiangnan y otras regiones del país había seguido expandiéndose, por lo que los comerciantes de todo el país iniciaron una intensa competición con Jiangnan, debido a que era un lugar importante para las actividades comerciales. Entre los diversos mercaderes regionales, los de Fujian tuvieron una presencia especialmente destacada. Durante este período, los transportes acuáticos y terrestres, así como los marítimos de Jiangnan a Fujian estuvieron especialmente concurridos. Después de que las mercancías de Fujian llegaban a Jiangnan a través de los canales, se intercambiaban con mercancías de Jiangnan e incluso del norte de China. Jiangnan se convirtió pues, en una

²⁰⁵ Pengsheng Chiu, *Shiba Shijiu Shiji Suzhoucheng De Xinxing Gongshangye Tuanti* (El surgimiento de grupos industriales y comerciales en Suzhou en los siglos XVIII y XIX), Guoli Taiwan Daxue Chuban Weiyuanhui, Taipéi, 1990, pp. 143-179.

²⁰⁶ Pengsheng Chiu, «Shichang falv yu renqing: ming qing Suzhou shangren tuanti tigong “jiaoyi fuwu” de zhidu yu bianqian (Mercado, ley y relaciones humanas: el sistema y los cambios de los “servicios de transacción” prestados por los grupos de comerciantes de Suzhou en las dinastías Ming y Qing)», en Zhongguo Shi Xuehui (ed.), *Chū kuni no 歴史 Sekai — tōgō no shisutemu to tagenteki hatten*, Tokyo Metropolitan University Press, Tokyo, 2002, pp. 571-592.

zona de transferencia para el intercambio de productos entre el norte y el sur. Los mercaderes de Fujian se dedicaron al comercio en la zona de Jiangnan, principalmente con productos como el algodón, el arroz, el azúcar y la madera. En Suzhou los comerciantes de Zhangzhou ocuparon el primer lugar, mientras que los de Zhangzhou y Quanzhou (incluyó Xiamen) representaron los más activos en Shanghai. Asimismo, los fujianeses establecieron los *huiguan* en Jiangnan, los que probablemente fueron los que se establecieron de forma más temprana de entre todas las agrupaciones empresariales de varias regiones y también los más numerosos.²⁰⁷ Así, con el desarrollo del comercio el sistema de *huiguan* en Fujian se perfeccionó de forma gradual. No obstante, el apoyo económico detrás de estos *huiguan* no se limitó al de los mercaderes locales, es decir, a los fujianeses, sino a los de todo el imperio quienes hubieran fijado sus intereses en los puertos importantes de Fujian.²⁰⁸ Además, las relaciones comerciales de los fujianeses se extendieron a las comunidades de ultramar. James Chin indica en su artículo que el pueblo de Fujian generó redes a múltiples niveles por medio de diversas conexiones, incluyendo las relaciones de sangre y las uniones de hermandad.²⁰⁹

Durante la dinastía Qing, en Taiwán, Xiamen y otros lugares del sur de Fujian, así como ciertas zonas del sudeste asiático donde habían emigrado habitantes fujianeses, se tuvo la costumbre popular de llamar *jiao* (que en el dialecto de Xiamen significa “hacer negocios”) a los grupos de comerciantes. De esta forma, al igual que en varias ciudades portuarias y pueblos de Taiwán,

²⁰⁷ El artículo de Fan Jinmin enumera información específica de veintidós *huiguan* establecidas por los comerciantes de Fujian en Jiangnan, puede consultarse en: Jinmin Fan, «Mingqing shiqi Fujian shangbang zai Jiangnan de huodong (Las actividades de los comerciantes de Fujian en Jiangnan durante las dinastías Ming y Qing)», *Mintai Wenhua Yanjiu*, Zhangzhou, 2014, vol. 4, pp. 5-18.

²⁰⁸ Una obra recomendada sobre la investigación de *huiguan*: Rigen Wang, *Zhongguo Huiguan Shi* (Historia de *huiguan* en China), Dongfang Chuban Zhongxin, Shanghai, 2018.

²⁰⁹ Véase: James K. Chin, «The junk trade and Hokkien merchant networks in maritime Asia, 1570-1760», en Tamara Bentley (ed.), *Picturing Commerce in and from the East Asian Maritime Circuits, 1550-1800*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2019, pp. 83-112. Además, el artículo de Manel Ollé también puede servir de referencia para investigar las actividades de los fujianeses en Manila. Este puede consultarse aquí: Manel Ollé, «La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del paríán y el comercio de la Nao de China», en Salvador Bernabéu Albert, Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, 2013, pp. 155-178.

en Xiamen también aparecieron varios tipos de *jiao* antes del siglo XIX, como los *chajiao* del té, los *zhijiao* de la papelería, los *yaojiao* de la farmacia, etc.²¹⁰ También existió un término común, el *xiajiao*, el cual generalmente hacía referencia a las comunidades mercantiles pertenecientes a Xiamen. Se puede decir que el *jiao*, como forma especial de designar a un conjunto de mercaderes, sólo existía esencialmente para designar aquellos oficios relacionados con los barcos mercantiles de la época.²¹¹ Aunque no contamos con datos históricos precisos que verifiquen la fecha de aparición del termino *jiao* en Xiamen, según los documentos locales localizados ya existió y fue usado en la zona antes de 1803, en concreto en la denominación de las organizaciones *lujiao* y *guangjiao*. En aquella época, los mercaderes de los *jiao* hicieron donaciones para la recaudación de fondos dirigidos a financiar proyectos militares de carácter local.²¹² Desde entonces, fueron varias las veces en las que apareció cierta información en las inscripciones monumentales de Xiamen sobre este grupo de mercaderes.²¹³ Y a pesar de que no existen más documentos que describan en detalle su desarrollo en Xiamen, según el estudio de Fu Yiling, la diversidad de la existencia de *xiajiao* demuestra en cierta medida que esta organización económica fue bastante influyente en el desarrollo social de la época.²¹⁴

Fue a partir del siglo XIX, cuando los negociantes mediante su especialización ejercieron un control más profundo del comercio marítimo, acompañando al auge de los negocios en la costa y en el sudeste asiático. En un principio las firmas comerciales autorizadas para mercadear con productos extranjeros se denominaban *yanghuohang* o *yanghang*. Eran tanto

²¹⁰ Yiling Fu, *Mingqing Shidai...*, *op. cit.*, p. 198-214.

²¹¹ Pengsheng Chiu, «Huiguan gongsuo yu jiao zhi bijiao: you shangren gongchan jianshi qingdai zhongguo shichang zhidu de duoyangxing (Comparación de *huiguan* y *gongsuo* con las comunidades mercantiles de *jiao*: diversidad institucional del mercado en la China del siglo XIX)», en Lin Yuru (ed.), *Bijiao Shiyexia de Taiwan Shangye Chuantong*, Academia Sinica, Taipéi, 2012, p. 289.

²¹² Bingzhong He, *Xiamen Beizhi Huibian* (Recopilación de inscripciones monumentales en Xiamen), Zhongguo Guangbo Dianshi Chubanshe, Beijing, 2004, p. 116.

²¹³ Para informaciones más concretas, véase: *Ibidem*, pp. 222, 236, 245-248 y 255.

²¹⁴ Yiling Fu, *Mingqing Shidai...*, *op. cit.*, p. 211.

exportadores de productos autóctonos al sudeste de Asia como importadores de mercancías extranjeras para el comercio interior. Es decir, controlaban tanto el comercio costero como el de ultramar.²¹⁵ Desde el punto de vista de la política, los comerciantes de las *yanghang* fueron los responsables directos de la recaudación de los impuestos de las mercancías, en vez de ser las aduanas quienes se encargaran. Además de esto, también cooperaban con las aduanas para desempeñar diversos roles dentro de la gestión del comercio marítimo.

En la dinastía Qing hubo dos tipos de *yanghang*. El primero se ocupaba principalmente de recibir a los mercaderes extranjeros, como las factorías de Cantón (Guangzhou).²¹⁶ La otra se responsabilizó de la administración de los comerciantes nacionales y extranjeros. Los *yanghang* de Xiamen pueden considerarse un ejemplo de esta última categoría. Parte de los desempeños de los *yanghang* de Xiamen fueron los mismos que las de los *yahang* de la dinastía Ming. Como por ejemplo, inspeccionar las mercancías entre compradores y vendedores y evaluar los precios; recaudar impuestos; vender las mercancías importadas y ayudar a comprar los productos requeridos por los comerciantes para exportarlos, etc. En la dinastía Qing, los *yanghang* de Xiamen y los *puhu* (*yahang* en Haicheng) no sólo, tenían nombres comunes, sino que ambos podían operar en el comercio exterior. Sin embargo, los *yanghang*, en primer lugar, podían ofrecer la autorización a los comerciantes para ir al ultramar, quienes tenían primero que obtener el permiso de la autoridad del condado donde estaban registrados originalmente, es decir, donde se encontrase su registro local, lo que resultaba altamente inconveniente para los comerciantes que querían aprovechar las buenas condiciones del mar, pues era un proceso burocrático que requería de algo de

²¹⁵ *Ibidem*, p. 205.

²¹⁶ Para acceder a las investigaciones sobre las factorías de Guangzhou, puede consultarse: Paul Van Dyke and Maria Kar-wing Mok, *Images of the Canton Factories 1760–1822*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2015; Jiabin Liang, *Guangdong Shisanhang Kao* (Estudio de las Factorías de Guangzhou), Guangdong Renmin Chubanshe, Guangzhou, 1999; Wenqin Zhang, *Guangdong Shisanhang Yu Zaoqi Zhongxi Guanxi* (Las Factorías de Guangzhou y las primeras relaciones sino-occidentales), Guangdong Jingji Chubanshe, Guangzhou, 2009.

tiempo. En segundo lugar, se encargaban de los trámites para la entrada y salida de los comerciantes. Desde los documentos necesarios para entrar y salir, la inspección de las licencias requeridas, la declaración de impuestos y hasta el pago de impuestos. Por último, los comerciantes de *yanghang* invertían dinero directamente en la construcción naval.²¹⁷

En las primeras décadas de la dinastía Qing, las firmas comerciales de Haicheng y Shima ya se dedicaban al negocio de la garantía de los barcos. Después de 1683, todo este negocio se trasladó a Xiamen.²¹⁸ El garante era considerado el responsable de cualquier incumplimiento de las leyes por parte de su cliente. En la investigación de Ng Chin-keong se mencionan tres acontecimientos relacionados. En 1733, el mercader de *hang* de Xiamen, Zheng Rui se enteró de que su cliente Cai Zu estaba ayudando a propagar el catolicismo en los pueblos de Zhangzhou y Quanzhou, por lo que informó inmediatamente del caso a la oficina del subprefecto para evitar la sanción correspondiente.²¹⁹ Los otros dos casos no resultaron tan sencillos. En 1731, el comerciante Chen Rouyuan se encontró con problemas cuando su cliente Shi Xiangrui, un operador propietario, fue capturado por la autoridad antes de que pudiera conseguir llevar de contrabando desde Xiamen productos y emigrantes ilegales a Luzón. El último caso que exponemos ocurrió en 1736, cuando un comerciante con garantía de Xiamen, Wu Nanzhen, se hizo garante de un barco de Hui'an que era propiedad de Chen Wusheng. El barco de Chen fue asignado para transportar un cargamento gubernamental a Taiwán. En el viaje de vuelta, el barco transportaba un cargamento de arroz del gobierno, estando el barco garantizado por otro comerciante de Taiwán, Guo Wanying. A causa de una tormenta el barco tuvo que desviarse hacia Luzón y el capitán del barco vendió allí el arroz del gobierno. Cuando se hizo el juicio cuatro años

²¹⁷ Xiyu Chen, «Qingdai qianqi...», *op. cit.*, pp. 115-117.

²¹⁸ Yiling Fu, *Mingqing Shidai...*, *op. cit.*, p. 201.

²¹⁹ Respecto a la prohibición de la propagación del catolicismo en la dinastía Qing y el caso de Cai Zu, puede consultarse en: Boya Wu, «Guanyu Yongzheng jinjiao de jige wenti: yesu huishi shujian yu qingdai dangan de bidu (Varias cuestiones sobre la prohibición religiosa en el periodo de Yongzheng: una comparación entre las cartas de los jesuitas y el archivo de la dinastía Qing)», *Qingshi Luncong*, Beijing, 2003-2004, pp. 160-182.

después, los dos mercaderes garantes de la nave fueron castigados con latigazos por no haber enviado el arroz al destinatario correcto, aunque la sentencia se redujo posteriormente.²²⁰

Según el informe imperial de 1726, de entre todas las firmas autorizadas las pertenecientes a los *yahang* eran las más numerosas en Xiamen.²²¹ En el año siguiente, una nueva norma estipuló que todo el comercio de ultramar debía quedar bajo la gestión del *hang* oceánico (o sea de los *yanghang*) y el comercio costero bajo la gestión del *hang* mercantil.²²² De esta forma, cada vez que llegaba a Xiamen un barco extranjero para comerciar,²²³ las autoridades designaban a un comerciante o hacían una elección de entre los *hang* ya existentes con el fin de establecer un grupo concretamente dirigido a tratar con los mercantes foráneos. De hecho, contamos con numerosos ejemplos de esta práctica. Por ejemplo, en 1684 cuando el barco inglés “Delight” llegó a comerciar en Xiamen, el gobierno nombró a un comerciante llamado Limia para que gestionara las transacciones.²²⁴ La situación se

²²⁰ Chuan Han-sheng and Richard A. Kraus, *Mid-Ch'ing Rice Markets and Trade: An Essay in Price History*, Harvard University Press, Cambridge, 1975, p. 79. Fuente citada en: Chin-keong Ng, *Trade and Society...*, *op. cit.*, pp. 231-232.

²²¹ Museo Nacional del Palacio (ed.), *Gongzhongdang Yongzhengchao Zouzhe* (Los memoriales secretos del palacio del reinado de Yongzheng), Museo Nacional del Palacio, Taipéi, 1978, vol. 5, p. 689.

²²² Yiling Fu, *Mingqing Shidai ...*, *op. cit.*, p. 205.

²²³ Los barcos extranjeros que llegaron a Xiamen para comerciar a veces atracaron en la isla de Kulangsu. Por ejemplo, en 1685 el barco Loyal Adventure se encontró con una tormenta y parte de la carga fue enviada a Kulangsu para que se secase. Véase: Hosea Ballou Morse, *The Chronicles of the East India Company Trading to China 1635-1834*, Clarendon Press, Oxford, 1926, vol. I, cap. V, pp. 59-60.

²²⁴ Como se discutió en el capítulo anterior, la familia de Zheng poseía la hegemonía del comercio marítimo en la costa sureste de China, especialmente en las provincias de Fujian, Guangdong y Taiwán. Los ingresos del negocio fueron sin duda una fuente importante para Zheng Chenggong a la hora de mantener los gastos militares. Con la expansión del mercado, un gran número de productos circularon hacia el territorio interior de China, así como hacia los países extranjeros que estuvieron extremadamente interesados en las mercancías chinas. Así pues, cuando Gran Bretaña estuvo buscando la oportunidad de hacer negocios con China, se fijó en la isla de Taiwán. La organización británica más representativa y que expandió el comercio oriental, la Compañía Inglesa de las Indias Orientales quiso aprovechar Taiwán como centro de distribución para el comercio con el continente chino de forma indirecta. Por lo tanto, estableció lazos comerciales con Zheng Chenggong. Como se menciona en la referencia: ‘If they failed to obtain a trade at Canton, they might try at Foochow; failing that, they might venture to Amoy or Taiwan [...]. The Manchu officials declared that ‘the Portuguese had sent up to Canton yt [that] we were a Dutch ship, and how they desired they would send some war boats to force us away’; and they too accepted the supercargoes explanation that they were English, but they said that the Emperor was ‘much enraged against ye [the] English & Hollanders, for yt they doe yearly assist ye King of Tywan [Taiwán] with ammunition & powder to fight against him’ [...]. Véase: Hosea Ballou Morse, *The Chronicles of the East...*, *op. cit.*, pp. 50-51. Para saber más sobre el tema de la frontera marítima de Fujian y sobre la historia de la familia de Zheng

describe como la siguiente:

«The Chinese traders came promptly and made bids for their goods; but it was evident that ‘they designed a monopoly, as they all offered the same prices’; and when the supercargoes complained to Chunkung, he ‘ordered us to go to a person named Limia, who was afterwards ascertained to be the head of an association of merchants who had farmed the trade with the English’». ²²⁵

Asimismo, el comerciante autorizado sobre los años cercanos a 1702 fue una persona llamada Anqua. Dos años más tarde, Anqua se trasladó a Guangzhou y su puesto fue sustituido por Kimco y Shabang, quienes desempeñaron la función de los principales mercaderes de Xiamen a cargo del trato con los extranjeros. Además, también se contó con un tercer negociante, Chanqua, quien funcionó como lengua (traductor) en los comercios con los forasteros. ²²⁶ Estos comerciantes fueron los primeros miembros de los *hang* que aparecen en las referencias de Xiamen.

De acuerdo con la *Corografía de Xiamen*, en el año de 1796 el número de *hang* oceánicos en Xiamen se redujo a ocho y el de *hang* mercantil suponían más de treinta. ²²⁷ Aunque, es probable que el número de *hang* mercantiles aumentara hacia finales de siglo debido a la expansión del comercio costero. Por otra parte, la fuente también da a entender que el número original de *yanghang* era mucho mayor al antes mencionado y, aunque los datos disponibles son limitados, se puede afirmar la existencia durante el período de Yongzheng de un *yanghang* llamado Hong Zhong en 1729. Y que, durante el período de Qianlong, existieron seis *yanghang*, entre los que se encontraban

Chenggong, véase: Dahpon David Ho, *Sealords Live in Vain: Fujian and the Making of a Maritime Frontier in Seventeenth-Century China*, Tesis doctoral, University of California, 2011.

²²⁵ Hosea Ballou Morse, *The Chronicles of the East...*, *op. cit.*, p. 56.

²²⁶ *Ibidem*, p. 131.

²²⁷ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 141.

nombrados Qiu Shiguan en 1746, Zheng Changxing en 1747, Xin Hua en 1764 y Li Jin, junto a otros cinco en 1761.²²⁸ En el período posterior, de forma distintiva los *hang* oceánicos de Xiamen fueron disminuyendo continuamente, quedando en Xiamen de 1813 solo uno. He He Cheng, quien solicitó el permiso para ser garante de todos los juncos mercantes que transportaban cargas desde Xiamen a Guangzhou con la finalidad de ser exportados al ultramar. Su autorización le fue concedida en un momento inicial pero, no obstante, la decisión oficial provocó una fuerte reacción de protesta por parte de los comerciantes de los *hang* mercantiles de Xiamen. Cuatro años después, en 1817, el gobernador general suspendió su privilegio como garante para evitar lo que llamó “monopolización”.²²⁹ De esta forma, hasta el año 1821 todos los *hang* oceánicos permanecieron cerrados y las autoridades de Xiamen nombraron a 14 *hang* mercantiles para que desempeñaran conjuntamente las funciones de los *hang* oceánicos, ya que el último mercader del *yanghang* acababa de presentar su dimisión a causa de su avanzada edad y de la decadencia de su fortuna. Se había previsto nombrar a un comerciante supervisor de entre los catorce, pero el General de Fuzhou lo desestimó por temor a que se convirtiera en una oportunidad de monopolio.²³⁰ En cuanto a la situación de los *hang* mercantiles, durante el período de Daoguang, en los años 1832 y 1833 sólo dispusieron de cinco o seis de ellos en Xiamen y además, de escasa rentabilidad.²³¹

Podemos determinar que el establecimiento de grupos de comerciantes puede basarse en razones como la religión, la política, la economía, la cultura, etc. Sin embargo, con la expansión y el aumento de las transacciones del mercado en una zona, los comportamientos asociativos de los grupos empresariales locales afectan al sistema mercantil. Las organizaciones

²²⁸ La información procede de la tabla en el estudio de Chen Xiyu, puede consultarse en: «Qingdai qianqi...», *op. cit.*, p. 116.

²²⁹ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 141.

²³⁰ *Ibidem.*

²³¹ *Ibidem.*

económicas creadas durante la época del desarrollo comercial de Xiamen sirvieron, en cierta medida, para cumplir ciertas funciones de la aduana oficial y para conectar el comercio con la sociedad local. Los *hangshang* se erigieron como las figuras centrales de la comunidad comercial de Xiamen, mientras que los *yanghang* surgieron con una relación más directa con los comerciantes extranjeros, influyendo ambos profundamente en el desarrollo del mecanismo comercial de Xiamen.

2.3. La gestión de la navegación marítima

Xiamen fue considerada como la sucesora y representante del puerto medieval de Quanzhou.²³² En el período más próspero de Yuegang (nombre sustituido por el de Haicheng después de 1567), Xiamen todavía era una ordinaria isla marina de la costa sureste de Fujian,²³³ la cual estaba escasamente poblada y fue tomada como refugio del piratas nativos y exploradores marítimos japoneses. En cierta manera, se puede decir que su eclosión como lugar de relevancia comercial coincidió con tres factores

²³² Arnold Wright, *Twentieth Century Impressions of Hong-kong, Shanghai, and Other Treaty Ports of China: Their History, People, Commerce, Industries, and Resources*, Lloyd's Greater Britain Publishing Company, London, 1908, p. 816. Quanzhou fue denominado como Zaitun o Zayton en las fuentes históricas británicas y americanas. «Zayton, Zaitun, Zeithum, Cayton, the great port of Chinese trade with the west in the middle ages; that from which Polo sailed on his memorable voyage; that at which Ibn Batuta landed, and from which Marignolli sailed for India, is mentioned by nearly all the authors who speak of China up to the fourteenth century inclusive. A veil falls between China and Europe on the expulsion of the Mongols, and when it rises in the sixteenth century, Zayton has disappeared. Martini had hinted, and De Guignes had conjectured, that Polo's Zeithum was the port of Thsiuancheufu, in the province of Fokien. It remained for Klaproth to show from the Imperial Geography that the port in question was originally called *Tseu-thung*, the corruption of which to Zeithum and Zayton would be easy». Fuente citada en: Henry Yule, *Cathay and the Way Thither: Being a Collection of Medieval Notices of China*, Hakluyt Society, London, 1866, p. 108. Introducción sobre Zayton en español: «Ciudad costera de la Provincia de Fujian situada al noreste de la bahía de Xiamen. Se corresponde con la ciudad de Zayton descrita por Marco Polo. En algunas fuentes ibéricas del siglo XVI es posible identificarla con el topónimo de Chicheo», véase: Manel Ollé, *Estrategias Filipinas respecto a China: Alonso Sánchez y Domingo de Salazar en la empresa de China (1581-1593)*, Tesis doctoral, Universidad Pompeu Fabra, Barcelona, 1999.

²³³ Yuegang se transcribió como *Geh-kong* en el artículo de George Phillips, describió un aspecto próspero de este puerto: «The port of situated at the entrance of the Changchow river, which port had been founded towards the end of the eleventh century, had become a flourishing mart for the imports and exports of that district; silk and porcelain were its chief exports, while spices and drugs were its chief imports, ships from foreign countries visited it in great numbers. With regard to its export of silk, it should be known that at this time this article was the great manufacturing industry of Changchow, which industry has survived even to our day. At one time these silks were said to be superior to those made in Soochow and Hangchow», en George Phillips, «Two mediaeval Fuh-kien trading ports, Chüan-chow and Chang-chow», en Vincent Goossaert, Martin Kern, James Robson (eds.), *T'oung Pao*, Brill, Boston, 1895, vol. 6, núm. 5, p. 451.

principales: primero, la llegada de los barcos extranjeros a principios del siglo XVII; segundo, el establecimiento de los centros comerciales holandeses en Taiwán; y por último, la consolidación del poder de Zheng Chenggong. Entre toda la agitación en la que se encontró el continente durante los años de la caída de la dinastía Ming, el comercio exterior encontró que se podía llevar a cabo de forma óptima en el puerto gobernado por el poder de la familia Zheng Chenggong.

El comercio exterior de Fujian fue impulsado bajo las nuevas condiciones por los portugueses, los que aparecieron en aquella área poco después de su primera llegada a la costa de Guangzhou en 1514.²³⁴ Dado que el gobierno se mostraba en esa época extremadamente vigilante ante los extranjeros, se tomaron medidas para impedir las transacciones comerciales exteriores que recién comenzaban a brotar en el puerto de Xiamen. Después de los portugueses llegaron los españoles, los cuales en 1575 enviaron una misión de Manila a Fuzhou con el propósito de conseguir el permiso del gobierno local para comerciar. Si bien este plan no se llevó a cabo con éxito, se puso en marcha el comercio informal entre los dos países. Los mercaderes de Haicheng estuvieron en primera línea, enviando sus juncos a Manila. No se puede subestimar la importancia de este acontecimiento, ya que abrió prácticamente los puertos de los virreinos americanos para los productos y manufacturas chinas, que se convirtieron en una fuente de inmensos beneficios e ingresos para China.²³⁵ Según los registros de la década de 1630, hubo entre 30 y 40 juncos chinos que corrían constantemente entre Xiamen y Manila. En ese período existieron más de 14.000 españoles en México que se sirvieron de la seda de China para tejer las confecciones de moda. Así, los barcos españoles

²³⁴ Los portugueses consiguieron permiso para residir temporalmente en Macao y comerciar en Guangzhou mediante el acuerdo Luso-chino de 1554. Sobre los primeros contactos entre Portugal y China, véase: Tien-Tsé Chang, *Sino-Portuguese Trade from 1514 to 1644. A Synthesis of Portuguese and Chinese Sources*, Brill, Leiden, 1934; Ming Wan, *Zhong Pu Zaoqi Guanxi Shi* (Historia de las primeras relaciones sino-portuguesas), Shehui Kexue Wenxian Chubanshe, Beijing, 2001; Ana Carolina Hosne, «Confrontar al “bárbaro”: la mirada china sobre los europeos entre los siglos XVI y XVII», *Prismas*, 2020, vol. 24, núm. 1, pp. 9-28.

²³⁵ George Phillips, «Two Mediaeval...», *op. cit.*, p. 457.

llevaron estas mercancías de Manila a México y se estableció el contacto con los chinos de forma tan extensa que miles de ellos fueron a establecerse en Manila.²³⁶

Por otro lado, las leyes imperiales sobre la emigración de chinos y la inmigración de extranjeros fueron rigurosas. Un ejemplo significativo es el de los holandeses, que en 1604 fueron la tercera nación extranjera en llegar a Xiamen y que se encontraron con grandes dificultades. Por ello, dirigieron su atención hacia Japón, donde obtuvieron permiso para comerciar en 1611, cesando en sus intenciones de establecer relaciones con China hasta el año 1622. En ese año un grupo de 14 barcos salió de Batavia y tomó posesión de las islas Pescadores, desde donde se enviaron expediciones de intenciones coercitivas a Xiamen para forzar el contacto comercial con los chinos. El resultado fue que los chinos recurrieron a todos los medios posibles para deshacerse de los extranjeros no bienvenidos y, finalmente los holandeses se trasladaron a Taiwán en 1624, donde establecieron una sede y una posición ideal comercial. Desde entonces, aunque teóricamente se prohibió el comercio, los mercaderes aprovecharon la cercanía de las islas de Xiamen para hacer cargas de seda y azúcar, gran parte de las cuales llegaron a Japón y Batavia. Taiwán desempeñó el papel de estación de tránsito de los holandeses con el fin de que pudieran valerse de esta posición geográfica para obtener un máximo de ganancias financieras en el menor tiempo posible. Desde 1601 (hasta 1635), el gobierno japonés aplicó el sistema de *shuinsen*, con el que se concedían licencias con un sello rojo a los barcos mercantes de ultramar para que comerciaran con Taiwán y todo el sudeste asiático. Los puertos extranjeros en los que recalaban los *shuinsen* fueron amplios, según el estudio de Iwao Seiichi, más de 350 *shuinsen* zarparon hacia estos puertos durante 1604 y 1635.²³⁷ Los barcos *shuinsen* transportaron manufacturas europeas, especias, algodón y diversos productos indios, asimismo completaron sus

²³⁶ Arnold Wright, *Twentieth Century Impressions...*, *op. cit.*, p. 816.

²³⁷ Seiichi Iwao, *Shuinsen to Nihonmachi*, Shibundo, Tokyo, 1966, pp. 35-43.

cargas con arroz, azúcar y seda para los barcos que volvían a Japón.²³⁸

Los holandeses no sólo negociaron con los chinos y los japoneses en Taiwán, sino que también enviaron sus propios barcos a China y Japón para comerciar directamente. La plata fue enviada desde Taiwán a la ciudad continental de Xiamen mediante juncos. Los destinatarios fueron los agentes que residían en Xiamen o los comerciantes que proporcionaban las mercancías para los mercados de Japón, India y Europa. Esta forma de negocio fue controlada por el gobernador de Fujian, sin embargo, también se trató de una situación provechosa para los holandeses, ya que pudieron obtener mayores beneficios que en las entregas en Taiwán con los vendedores chinos. Las principales exportaciones a Japón fueron de seda y azúcar, la última llegando a la cantidad de 80.000 piculs²³⁹ en un año.²⁴⁰ Los productos como seda, porcelana y oro se mandaban a Batavia mientras que el papel, las especias, el ámbar, el estaño, el plomo y el algodón se importaban a Taiwán y, a su vez, otros productos complementarios como el arroz, el azúcar, las pieles de ciervo y ciertas medicinas se exportaron a China desde la isla. Dichas ventajas despertaron en 1626 la atención de los españoles, quienes eventualmente fundaron una colonia en la costa norte de Keelung.²⁴¹ La jurisdicción de los holandeses se extendió solamente a sólo unas pocas millas de Taiwán, lo que les permitió a los españoles ocupar el norte con paz y tranquilidad en ese momento, hasta que en 1642 los dos bandos tuvieron un enfrentamiento directo. Antes de esto, la autoridad holandesa en Batavia no se dio cuenta de la amenaza de los españoles, y el comercio holandés con

²³⁸ Para una visión general de los cambios en las configuraciones del comercio marítimo de Asia Oriental desde el siglo XIII hasta aproximadamente 1700 y el impacto de los portugueses y holandeses en la navegación de Asia Oriental, véase: Richard von Glahn, «The maritime trading world of East Asia from the thirteenth to the seventeenth centuries», en Tamara Bentley (ed.), *Picturing Commerce in and from the East Asian Maritime Circuits, 1550-1800*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2019, pp. 55-82.

²³⁹ *Dan*. Unidad de medida histórica china de masa. Equivale a 100 *jin*, lo cual es aproximadamente 50 kilogramos.

²⁴⁰ Arnold Wright, *Twentieth Century Impressions...*, *op. cit.*, p. 817.

²⁴¹ James Wheeler Davidson, *The island of Formosa, past and present. History, people, resources, and commercial prospects. Tea, camphor, sugar, gold, coal, sulphur, economical plants, and other productions*, Macmillan & co., London and New York, 1903, p. 15.

Xiamen fue por supuesto interrumpido, por su expulsión de Taiwán a manos de Zheng Chenggong en 1662.²⁴²

De esta forma, los dos países coloniales estuvieron presentes simultáneamente en la isla de Taiwán, Países Bajos de 1624 a 1662 y España de 1626 a 1642. Para los españoles este enclave fue una ampliación nunca consolidada de Filipinas. Mientras que para los holandeses representó la colonia con mayor territorio interior que poseyeron en todo el sudeste asiático. Los holandeses tuvieron una historia colonial muy distinta y tardía a la de España, la que ya contaba con un siglo de trayectoria en América y medio siglo de ocupación en Filipinas cuando los Países Bajos iniciaron su etapa colonial. Este último llevó a cabo la conquista con una mentalidad claramente capitalista, la evidencia era tal que la autoridad suprema para la toma de las decisiones comerciales, políticas y religiosas coloniales en Asia oriental fue la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Esto tuvo su impacto en la toma de todo tipo de decisiones, ya que se sopesaron claramente bajo su consideración de rentabilidad comercial.²⁴³

En la primera mitad del siglo XVII los conflictos entre la Compañía de las Indias Orientales y los españoles y portugueses en el comercio de las especias en Asia fueron constantes y feroces. En este contexto, la estrategia para debilitar la presencia comercial del Imperio español fue la de interrumpir la

²⁴² Antes de 1642, Peter Nuits había informado del daño que los españoles estaban haciendo al comercio holandés y la necesidad de enviar una expedición para expulsarlos. Sin embargo, la opinión fue ignorada por la autoridad en Batavia. Por ello durante doce años, los españoles pudieron disfrutar calmamente de la zona de Taiwán. No fue hasta 1641 cuando los españoles rompieron sus lazos con los portugueses por lo que los holandeses decidieron eliminar a su peligroso vecino. En consecuencia, un grupo de tres barcos fue enviado al norte de Taiwán para dar un ultimátum al comandante español, acompañado con una carta que expresó la intención forzada: «[...] In accordance with the usages of Christian nations to make known their intentions before commencing hostilities, I now summon your Excellency to surrender. If your Excellency is disposed to lend an ear to the terms of capitulation which we offer and to make delivery to me of the fortress of Santissima Trinidad and other citadels, year Excellency and your troops will be treated in good faith according to the usages and customs of war, but if your Excellency feigns to be deaf to this command there will be no other remedy than recourse to arms [...]». Por cierto, la parte española rechazó la exigencia de rendición en la contestación, por lo que hubo un conflicto armado. Este acontecimiento acabó con el ataque de una flota holandesa que conquistó la *Santísima Trinidad* (una bahía en la costa noreste de Taiwán en Keelung) y expulsó a los españoles de Taiwán. Para más detalles sobre las dos cartas, puede consultarse: James Wheeler Davidson, *The island of Formosa...*, *op. cit.*, p. 21.

²⁴³ José Eugenio Borao, «Familias holandesas y españolas en Taiwan (siglo XVII)», en Joan Bestard Comas (ed.), *Familia, valores y representaciones*, 2010, pp. 181-200.

comunicación entre Manila y la costa de Fujian, la cual los buques holandeses invadieron dieciséis veces (junto a la zona marítima de las Filipinas), así como el saqueo de barcos comerciales españoles entre 1600 y 1625.²⁴⁴ A su vez, el establecimiento holandés en Formosa en 1624 significó una posición ventajosa para los neerlandeses en la ruta comercial entre Nagasaki y Macao, dominada por los portugueses, ya que mediante la piratería se obstaculizó la navegación portuguesa entre Japón y China. El cambio del dominio holandés en Asia Oriental se produjo en el año 1639, cuando monopolizó el comercio con la autoridad de Tokugawa, así como con la definitiva expulsión de los portugueses de Nagasaki ante la prohibición de la religión católica. Esta competencia de ultramar determinó la expulsión de los españoles de Formosa en 1642, siendo un punto de inflexión en el decreciente poder de los imperios ibéricos en Asia Oriental. Este cambio de tornas representaba una extensión de los conflictos de la Guerra de los Treinta Años (1618-1648) de los campos de batalla europeos a las colonias de ultramar, tanto en Asia como en América. Sin embargo, el escenario chino se complicó después de la invasión de la China de Ming por parte de los manchúes en 1644, cuando las autoridades holandesas se aliaron con las fuerzas militares lideradas por Zheng Chenggong, las cuales como fuerza rebelde marítima reivindicaban la legitimidad de Ming en la provincia de Fujian. El objetivo de esta alianza era el de asegurar los intereses comerciales de los holandeses en la costa del sureste de China, donde la Compañía de las Indias Orientales holandesa, a su vez, mantenía una fluida actividad comercial con India, Siam, Sumatra, y Malaca.²⁴⁵

²⁴⁴ Tsung-jen Chen, *Jilongshan Yu Danshuiyang. Dongya Haiyu Yu Taiwan Zaoqi Lishi Yanjiu (1400-1700)* (Cabo de Chilung y bahía de Tansui. Estudio sobre la historia temprana de Taiwán, 1400-1700), Lien-ching, Taipéi, 2005, pp. 188-190.

²⁴⁵ Más información sobre las actividades de la Compañía de las Indias Oriental holandesa véase: Femme Gaastra, «The Dutch East India Company and Its Intra-Asiatic Trade in Precious Metals», en Wolfram Fischer, R. Marvin McInnis y Jurgen Schneider (eds.), *The Emergence of a World Economy 1500-1914*, Steiner-Verlag, Stuttgart, 1986, pp.97-112; Johannes Huber, «Chinese settlers against the Dutch East India Company: the rebellion led by Kuo Huai-I on Taiwan in 1652», en Eduard B. Vermeer (ed.), *Development and Decline of Fukien Province in the 17th and 18th Centuries*, Brill, Leiden, 1990, pp. 265-296; Weichung Cheng, *War, Trade and Piracy in the China Seas (1622-1683)*, Brill, 2013.

El gobierno central de Qing se mostró altamente preocupado por el control de la costa debido a la incertidumbre de la situación marítima en esa época. Desde que el ejército de Qing entró en Fujian en 1646, Zheng Chenggong mantuvo ocupadas las islas de Xiamen y Jinmen, y mantuvo un continuo enfrentamiento militar contra la autoridad. Debido a sus propias consideraciones estratégicas comerciales, el gobierno Qing introdujo en 1656 una serie de medidas restrictivas dirigidas específicamente a la población de la costa, estos mandatos estaban dirigidos a la venta privada de alimentos y de otros artículos a los rebeldes.²⁴⁶ Al mismo tiempo, también se llevaron a cabo regulaciones estrictas en ciertas cuestiones relacionadas con los barcos que se dirigían al mar. Independientemente de que se tratara de un barco mercante o de un barco de pesca, su tamaño se limitó a un máximo de 3.3 metros de longitud de la viga transversal y solo eran permitidas las embarcaciones de un solo mástil.²⁴⁷ A cada una se le permitía emplear menos de 20 tripulantes. En cuanto a la pesca, se restringió dentro de la frontera de la provincia en la que se encontrase, siempre que se contara con las licencias adecuadas y se exigía pagar los correspondientes tributos. La ley advirtió con claridad que el comercio marítimo quedó prohibido, aunque en la práctica real dichas regulaciones no produjeron los efectos deseados.²⁴⁸

Cuando se reanudaron las actividades navieras tras el levantamiento de las restricciones marítimas en 1684, no había suficientes barcos privados disponibles para el comercio marítimo. La solución inicial se basó en aprovechar los recursos del ejército de Zheng.²⁴⁹ Tras la ruina de la familia de

²⁴⁶ Shujuan Gao y Bin Feng, *Zhongri Duiwai Jingji Zhengce Bijiao Shigang: yi fengjian moqi maoyi zhengce wei zhongxin* (Compendio de la Historia Comparativa de las Políticas Económicas Exteriores de China y Japón centrada en la política comercial al final del periodo feudal), Qinghua Daxue Chubanshe, Beijing, 2003, p. 61.

²⁴⁷ El tamaño de los barcos se midió por la longitud de viga transversal, en chino se le llamó *liangtou*.

²⁴⁸ Yao Xiangao citó y explicó el contenido original de la ley en su artículo, véase: Xiangao Yao, *Zhongguo Jindai Duiwai Maoyishi Ziliao* (Materiales sobre la Historia del Comercio Exterior en la China Moderna y Contemporánea), Zhonghua Shuju, Beijing, 1962, vol. 1, p. 3.

²⁴⁹ Esta solución fue propuesta por Ji Qiguang, magistrado del distrito de Zhuluo de Taiwán. Véase: Erzhu Sun, *Chongzuan Fujian...*, *op. cit.*, vol. 270, p. 9b. Fuente citada en: Chin-keong Ng, *Trade and Society...*, *op. cit.*

Zheng sus barcos mercantes fueron confiscados por el gobierno Qing y atracados en el puerto de Xiamen. La apropiación de estas naves con fines comerciales remedió durante un tiempo la escasez de embarcaciones mercantiles. Sin embargo, cuando se produjo la hambruna del año 1710 en Fujian, la autoridad no pudo contratar suficientes barcos privados para enviar arroz de emergencia que ayudara a calmar la hambruna desde las provincias de Zhejiang y Jiangsu. En consecuencia, el gobierno posó su vista en los buques de guerra para coadyuvar al transporte del voluminoso cargamento. De hecho, a causa del estrecho cuerpo de los buques, diseñados para alcanzar mayor velocidad en lugar de para soportar carga pesada, no resultaron tan apropiados como los barcos mercantes con sus amplios espacios de almacenamiento.²⁵⁰ Pero frente a la urgente situación de hambruna en Fujian, el gobierno decidió utilizar este método para trasladar el grano desde otras zonas, por lo que los buques de guerra fueron convocados para dicha actividad.

Los alimentos para aliviar la hambruna en las prefecturas de Zhangzhou y Quanzhou en Fujian se transportaron principalmente por vía marítima al puerto de Xiamen, situación que destacó la función de los barcos. De acuerdo con los registros, la autoridades de la dinastía Qing concedieron en varias ocasiones asistencia alimentaria a Fujian.²⁵¹ Ya que debido al carácter montañoso de su geografía Fujian sufría de una grave escasez de tierras de

²⁵⁰ *Ibidem*.

²⁵¹ Revisando los archivos sobre la ayuda alimentaria de las provincias de Jiangsu y Zhejiang en Fujian encontramos un total de siete años registrados desde la época de Kangxi hasta Daoguang (1820-1850). Estos datos mostraron que, en lo que respecta al tiempo, aparecieron a gran escala del transporte de granos durante los periodos de Kangxi y Qianlong. Desde el punto de vista espacial, toda la provincia de Fujian, especialmente las prefecturas de Zhangzhou y Quanzhou recibieron muchas veces ayuda alimentaria. Los siete años mencionados fueron: 1710, 1728, 1729, 1738, 1743, 1748, 1833. Puede consultarse respectivamente los contenidos en Erxun Zhao, *Qing Shi Gao...*, *op. cit.*, 1984, vol. 8; Yun Ji (ed.), «Shizongxian huangdi zhupi yuzhi (Decretos del Emperador Yongzheng con comentarios escritos en rojo con pincel)», *Siku Quanshu*, Shanghai Guji Chubanshe, Shanghai, 2011, vol. 176; Yun Ji (ed.), «Shizongxian huangdi shangyu neige (Edictos del Emperador Yongzheng a Gran Secretaría)», *Siku Quanshu*, Shanghai Guji Chubanshe, Shanghai, 2011, vol. 75; Editorial de Libros Antiguos de Zhejiang (ed.), *Qingchao Tongzhi* (Historia General de la dinastía Qing), Zhejiang Guji Chubanshe, Hangzhou, 2000, vol. 123; Compañía editorial Zhonghua (ed.), *Qing Gaozong Shilu* (Registros veraces del emperador Qianlong), Zhonghua Shuju, Beijing, 1985, vol. 82; *Qing Gaozong Shilu...*, *op. cit.*, vol. 327; Compañía editorial Zhonghua (ed.), *Qing Xuanzong Shilu* (Registros veraces del emperador Daoguang), Zhonghua Shuju, Beijing, 1986, vol. 231.

cultivo, especialmente en los cinco distritos de Longxi, Haicheng, Zhangpu, Pinghe y Zhao'an en la prefectura de Zhangzhou y en los cuatro de Jinjiang: Nan'an, Hui'an y Tong'an de la prefectura de Quanzhou, el terreno era estéril y la superficie en la que se podía cultivar arroz se trataba de menos de la mitad. El resto consistía mayoritariamente en tierra árida, que sólo sirvió para cultivar mijo. Incluso cuando llegó el buen tiempo y se obtuvo una cosecha satisfactoria, ésta no alcanzó para cubrir las necesidades de la población local en un tiempo de medio año.²⁵² A mediados y finales de la dinastía Ming y a principios de la dinastía Qing, los repentinos e inesperados desastres naturales tuvieron lugar principalmente a lo largo de la costa de Fujian. En especial después del año 1711, las sequías se produjeron año tras año.²⁵³ A raíz de esto existieron dos fuentes principales de auxilio alimentario para Zhangzhou y Quanzhou. Una fue la de Wenzhou y Taizhou, situadas a lo largo de la costa sur de la provincia de Zhejiang, de una escala más reducida; la otra fue de Suzhou, en la provincia de Jiangsu, la cual constituyó el mercado nacional de arroz de la época. Esta última ruta transportaba la mercancía a través de ríos y canales hacia el este desde Suzhou a Shanghai, dirigiéndola luego hacia el mar desde Wusongkou²⁵⁴, y, al final, hasta llegar a Xiamen. O bien, otra ruta alternativa procedía desde Suzhou, a través del Gran Canal²⁵⁵, hacia el sur hasta Jiaxing²⁵⁶, siguiendo la vía fluvial por el puerto de Zhapu²⁵⁷, y finalmente dirigiéndose al mar hasta Fujian.²⁵⁸ A causa de la barrera

²⁵² Erzhu Sun, *Daoguang Chongzuan Fujian Tongzhi* (Recopilación de la historia general de Fujian en la época de Daoguang), Guangling Shushe, Yangzhou, 2018, vol. 52.

²⁵³ Wenji Tang, *Fujian Gudai Jingjishi* (Historia de la economía antigua de Fujian), Fujian Jiaoyu Chubanshe, Fuzhou, 1995, p. 531.

²⁵⁴ Wusongkou es el puerto más antiguo de Shanghai, se encuentra en la desembocadura del río Huangpu y el Yangtsé.

²⁵⁵ El Gran Canal fue «la gran arteria acuática artificial que desde el siglo VII recorre China de norte a sur, surgió de la confluencia de varios factores que se fueron acumulando durante más de un milenio [...]. Fue la conjunción de la capacidad técnica de sus ingenieros con la persistente voluntad centralizadora de sucesivas dinastías, la que originó la aparición de un insólito medio de transporte, artificial y sostenible, que abaratará los costes de las grandes movilizaciones de bienes y tropas que sostenían el imperio». Véase: Dolors Folch Fornesa, «El Gran Canal», *National Geographic*, Washington D. C., 2015, pp. 1-3.

²⁵⁶ Jiaxing es una ciudad-prefectura en la provincia de Zhejiang, tiene una posición geográfica y estratégica, como una de las ciudades clave a lo largo del río Yangtsé.

²⁵⁷ Zhapu es una de las tres zonas del puerto de Jiaxing.

²⁵⁸ Yejian Wang, «Shiba shiji Fujian de liangshi gongxu yu liangjia fenxi (Un análisis de la oferta y la demanda de alimentos y los precios en Fujian en el siglo XVIII)», *Zhongguo Shehui Jingjishi*

formada por las montañas, el transporte terrestre fue extremadamente difícil y se destacaron las ventajas del traslado por barco debido también a su capacidad considerable de carga. La primera referencia documental acerca del volumen de los envíos de grano desde Jiangsu y Zhejiang hacia el sur aparece en *Esquema de la Historia de Qing*, en la que se registra una cifra de un total de 300.000 *shi*²⁵⁹ de arroz que fueron enviados a Fujian en 1710.²⁶⁰ Sin embargo, debemos señalar que dicha cifra citada por algunos investigadores se trataba de un envío planificado, es decir que fue bastante diferente al que se llevó a cabo en la práctica real. En otro documento hallado se muestra que debido a las lluvias en las prefecturas de Zhangzhou y Quanzhou a principios del otoño, la cosecha fue mejor de lo previsto, por lo que se cambió a 150.000 *shi* para ayudar a prevenir la situación de hambruna. Existieron situaciones similares en otros años y, por lo general, el volumen concreto de transporte entre los dos lugares alcanzó un máximo de hasta 150.000 *shi* (50.000 *shi* como mínimo) y, en la mayoría de los casos fue de alrededor de 100.000 *shi*. Como hemos indicado anteriormente, debido a la escasez de barcos la autoridad se vio obligada a aprovechar los buques de guerra. No obstante, el problema de la insuficiencia de barcos y de las respectivas instalaciones navieras se resolvió en los siguientes decenios.

Simultáneamente, el uso de los barcos estuvo sujeto a varias restricciones más concretas en el comercio después del levantamiento de las prohibiciones marítimas en 1684. En virtud del nuevo levantamiento de las restricciones, se permitió la circulación y la salida al mar de pequeñas embarcaciones con una capacidad de carga inferior a 500 *shi* que comerciaran entre Fujian y Guangdong. Para este tipo de barco se exigió solicitar un número de registro que debía colocarse en la proa y que era comprobado a la salida del puerto. Además, una vez registrado en la aduana no estaba

Yanjū, Xiamen, 1987, vol. 2, pp. 69-100.

²⁵⁹ El *shi* es una unidad de volumen utilizada antiguamente en China. 1 *shi* equivale a 69.380 gramos.

²⁶⁰ Erxun Zhao, *Qing Shi Gao...*, *op. cit.*, 1984, vol. 8.

permitido alquilarlo. En este cambio se incluyó a los marineros, por lo que aunque el dueño del barco podía reclutar a nuevos tripulantes, se debía presentar la solicitud en la aduana.²⁶¹ En 1703, las restricciones se relajaron y se les permitió a los comerciantes navegar con barcos de dos mástiles y con una longitud máxima de la viga transversal limitada a 6.4 metros.²⁶²

De este modo, existía una serie de reglamentos bastante estrictos en la construcción de barcos. En el mismo año del 1703, el propietario del barco debía entregar una solicitud al gobierno del condado y del distrito antes de su construcción para que verificaran la credibilidad del solicitante. La licencia de construcción de un barco sólo se concedía a personas con buena fama y respetuosas con la ley. Las autoridades locales exigieron una garantía de su fiabilidad a los jefes del puerto local y de su pueblo natal, así como al responsable del *aojia*²⁶³ y los vecinos del solicitante. Ellos tenían que firmar una declaración jurada que era presentada al tribunal. Solamente con el cumplimiento de dichas condiciones se permitía la construcción de un barco. Seguidamente, cuando terminaba la construcción, las autoridades locales inscribían el número de registro y el nombre del propietario en los costados del barco. El magistrado del condado se encargaba de inspeccionar personalmente la información detallada sobre los datos del propietario como la edad, el nombre, el pueblo natal, la apariencia y la ocupación, además del uso de los mástiles y el número total de tripulantes. Estos datos eran anotados en la licencia y luego enviados para su inspección en la aduana.²⁶⁴ En otro

²⁶¹ Comité de Compilación de Corografías de Fujian, *Fujian Shengzhi. Haiguan...*, *op. cit.*, p. 50.

²⁶² En la documentación original china se usó *chi* como la unidad de longitud de la viga transversal. 1 *chi* equivale a 0.35 metros. Además, el número de personas que formaban la marinería se restringió a un máximo de 28 y variaba según el tamaño de los barcos. Más concretamente, cuando la viga transversal no superaba los 6.1, 5.5 y 4.6 metros, no se permitía que el número total de marineros superara las 24, 16 y 14 personas respectivamente. En cuanto a los barcos de pesca, se mantuvo el límite anterior, es decir, un máximo de 3.3 metros de viga transversal con un solo mástil y menos de 20 marineros en cada embarcación. Véase: CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 130.

²⁶³ El *aojia* fue un sistema del registro de familias (*hukou*) para la gestión de las poblaciones costeras. Puede consultarse: Peina Yang, «Aojia y chuanjia: qingdai yuchuan bianguan zhidu jiqi guannian (*Aojia* y *chuanjia*: el sistema de gestión de barcos de pesca y sus conceptos en la dinastía Qing)», *Qingshi Yanjiu*, Beijing, 2014, vol. 1, pp. 93-103.

²⁶⁴ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 130.

documento se añadió que un año después de la expiración el propietario del barco debía volver a la oficina de expedición de su licencia para renovarla. Si no era renovada antes de la fecha de vencimiento se perdía la certificación para salir al mar. Por otro lado, se exigía que cada grupo de diez barcos se comprometieran a supervisar a los demás y a responsabilizarse de su conducta y actividades en el mar.²⁶⁵

El arrendamiento de barcos fue prohibido a principios del siglo XVIII. Un reglamento del 1703 estipuló explícitamente que las autoridades solo podían otorgar el permiso de construcción de barcos a un solicitante que fuese a navegar al mar personalmente. La persona que alquilara su barco a otros operadores se enfrentaría a una sanción y, asimismo los funcionarios locales se harían responsables. De acuerdo con el mismo reglamento, a los funcionarios en cuestión se les retiraría el sueldo por el período de un año. Si los responsables intentaban encubrir al propietario del barco podrían ser degradados hasta dos grados por debajo de su puesto actual.²⁶⁶ Sin embargo, en la realidad las normas eran a menudo ignoradas y el alquiler de un barco se efectuaba normalmente bajo circunstancias de dudosa legalidad. Las autoridades locales no hicieron o no pudieron hacer nada para cumplir con las restricciones, por lo que los propietarios siguieron permitiendo que otras personas manejaran sus barcos siempre que fuera necesario. Esta práctica no cambió mucho durante el período de Qianlong. Cuando un propietario se encontraba ahogado económicamente como para poder mantenerse, la solución que se solía aplicar era la de alquilar su barco. Frente a esta situación las autoridades locales se vieron obligadas a enfrentarse a la realidad y flexibilizar las reglas. Los barcos se arrendarían a condición de que los arrendatarios se registraran en la administración municipal antes de la salida del barco del puerto. Además, tanto el propietario del barco como el

²⁶⁵ Anónimo, *Fujian Shengli* (Reglamentos de la provincia de Fujian), *Taiwan Wenxian Congkan*, Taiwan Yinhang Jingji Yanjiushi, Taipéi, 1984, vol. 7, núm. 199, pp. 624-625.

²⁶⁶ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 130.

arrendatario eran considerados como responsables de cualquier actividad ilícita.²⁶⁷

Teniendo en cuenta el desarrollo del comercio, las políticas de transporte marítimo también se reajustaron en consecuencia. En 1707, la corte permitió que los barcos pesqueros de Fujian llevaran mercancías. El modo de control se asemejó al de los barcos mercantes con diez barcos como grupo y cada uno de ellos debía responder de forma conjunta y solidaria. En los demás aspectos, la ley se relajó en cuanto a la fabricación barcos de pesca de dos mástiles.²⁶⁸ De hecho, las embarcaciones pesqueras ya estuvieron involucradas en el comercio antes de su distención. Sin embargo, el gobernador y el general de Zhejiang y Fujian, Fan Shichong, solicitó en 1712 el permiso de la corte para restablecer la restricción de los barcos pesqueros. Éste quería que se les impidiera cruzar las fronteras provinciales como forma de intentar controlar el aumento de la piratería en la costa. El emperador Kangxi rechazó su propuesta, creyó que los piratas podían ser controlados en la medida de lo posible a través de la detención, sin dañar el sustento ni la economía de la población.²⁶⁹ En 1714, en relación a dicho problema Zhang Boxing propuso numerar los barcos de comercio marítimo y los de pesca.²⁷⁰ Entre otras cosas, las autoridades provinciales tuvieron dificultades para distinguir los barcos comerciales, pesqueros y los pertenecientes a los piratas que se encontraban en la costa. Por lo tanto, la corte mandó a las administraciones que todas las embarcaciones costeras pintaran en la parte delantera y en la trasera del barco un gran carácter chino dependiendo de la función del barco, usando “shang” de mercante o “yu” de pesca, para indicar la condición de su licencia. Además, también se les exigió que escribieran claramente la localidad, el número y el nombre del propietario del barco en ambos lados del mismo.

²⁶⁷ Véase: Chin-keong Ng, *Trade and Society...*, *op. cit.*, p. 206.

²⁶⁸ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 134.

²⁶⁹ Jidong Guan, *Kangxi Zhuan* (Historia del emperador Kangxi), Meitan Gongye Chubanshe, Beijing, 2018.

²⁷⁰ Shouqi Chen, *Fujian Tongzhi* (Historia general de Fujian), versión del 1871, Huawen Shuju, 1968, pp. 1751-1752.

Además, los barcos de Fujian se pintaron en verde por la parte de la proa y de la viga transversal para facilitar su distinción.²⁷¹ Cada uno de los marineros y pasajeros debía de estar en posesión de una licencia válida en la que se incluían todos los detalles personales.²⁷² En el período de Qianlong, el gobierno Qing extendió estos reglamentos para abarcar a los barcos pequeños que se dedicaban a actividades de pesca en todas las zonas costeras y en los ríos interiores al mar, exigiéndoles que también siguieran las prácticas de los barcos pesqueros mercantes que salían al mar para su inspección.²⁷³

Las restricciones basadas en consideraciones de seguridad se hicieron difícilmente efectivas. Las patrullas navales nunca alcanzaron el suficiente poder como para poder controlar eficazmente el contrabando. A principios de 1757, los barcos pesqueros que viajaban de Fujian a Zhejiang para pescar ya tenían limitaciones en la cantidad de arroz que podían llevar.²⁷⁴ Tiempo después, aunque el gobierno Qing llevó a cabo varios cambios en las regulaciones concernientes al estilo de los barcos, existía el fenómeno del transporte del cargamento de forma privada. Para hacer frente a las diversas restricciones, los contrabandistas propusieron las correspondientes contramedidas: Con el fin de regresar pasando por el control de entrada, manchaban con barro parte de la información pintada en el barco para hacerla difícil de identificar. En tales circunstancias a las patrullas marítimas se les hizo difícil reconocerlos y perseguirles, especialmente durante la noche. Tras las investigaciones de los funcionarios pertinentes, el gobierno local de Fujian añadió ciertas especificaciones a las regulaciones originales, requiriendo pintar la información en partes ya prescritas del barco y limitar el uso de colores a los caracteres.²⁷⁵ Ante los problemas surgidos en el proceso de aplicación de la normativa, los barcos que se dedicaban al comercio en

²⁷¹ De la misma manera, los barcos de Zhejiang usaron pintura blanca, los de Guangdong pintura roja y los de Jiangnan cian.

²⁷² CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, pp. 130-131.

²⁷³ *Fujian Shengli...*, *op. cit.*, p. 616.

²⁷⁴ *Ibidem*, pp. 605-606.

²⁷⁵ *Ibidem*, pp. 622-626.

ultramar y a la pesca en otras zonas marítimas se vieron obligados a actualizarse para cumplir constantemente con las renovaciones del sistema de la administración marítima.

Las restrictivas regulaciones inevitablemente acabaron por desatar una corrupción aún más amplia. Desde la construcción del barco hasta el comienzo del viaje, los propietarios siguieron enfrentándose a varios retos. Uno de los problemas más evidentes fue el causado por el egoísmo de los funcionarios locales, aunque el gobierno Qing prestaba especial atención a los incidentes de extorsión y corrupción. Para evitar que los funcionarios regionales inventaran excusas para sus exacciones a los propietarios, se estipuló que los barcos pesqueros de Fujian que se dirigieran a la provincia de Zhejiang pudieran completar el registro (como pintar el carácter, el número, el nombre, etc.) directamente en la localidad de Zhejiang. La tarea de los funcionarios era la de instarles a que se apresuraran a llevarlo a cabo lo antes posible.²⁷⁶ Tales circunstancias impulsaron a la renovación de la gestión de la política marítima, pero la existencia de funcionarios que no cumplían con la legislación, afectó a las actividades normales de los barcos se vieron perjudicadas en consecuencia.

Las actividades comerciales realizadas por los barcos no sólo estuvieron relacionadas con el sustento cotidiano de la gente común, sino también con los intereses de la población local. Por consiguiente, las autoridades locales fueron proactivas en la elaboración de políticas pertinentes que favorecieran el desarrollo económico del lugar y el gobierno también dio facilidades de acuerdo a las condiciones comerciales de distintas regiones. Tomando a Fujian como ejemplo, los barcos mercantes de cada distrito fujianés pudieron pedir que se cambiaran sus licencias para pescar durante la temporada de primavera e invierno, cuando llegaba la temporada alta de la pesca.²⁷⁷ Posteriormente, debido al aumento de la demanda en el transporte marítimo

²⁷⁶ *Ibidem*, pp. 628-630.

²⁷⁷ *Ibidem*, p. 632.

se aprobó una política más flexible para el intercambio de licencias. En términos prácticos las restricciones crearon problemas adicionales en lo referente a las facilidades de los servicios de transporte, especialmente después de principios del siglo XVIII, periodo cuando el comercio costero llegó a desarrollarse con gran rapidez. Adicionalmente, el desplazamiento a Fujian de los granos ofrecidos como tributo para estabilizar los precios también requirió de un elevado número de embarcaciones que pudieran alquilarse a corto plazo. Los barcos pesqueros registrados participaron en el tráfico costero, desempeñando el papel de transporte de alimentos oficiales y obteniendo comodidades que el transporte comercial ordinario no poseyó. Asimismo, los barcos pesqueros de Fujian disfrutaron de una condición privilegiada porque se les permitió utilizar dos mástiles, mientras que los barcos pesqueros de otras provincias eran de un tamaño más pequeño y sólo contaban con un mástil.²⁷⁸ Desde la apertura del mar en la época de Longqing de la dinastía Ming, el puerto de Yuegang (Haicheng, Zhangzhou) en Fujian llegó a ser el único puerto legal para que los chinos salieran al extranjero a realizar transacciones comerciales, dando el primer paso para que el comercio marítimo se convirtiera en una parte del sector económico que no pudo ser ignorada en la sociedad ni en la economía de Haicheng. Más tarde, después de que el emperador Kangxi permitió la salida al mar, el gobierno Qing estableció una aduana en Xiamen para gestionar la entrada y la salida de barcos. De ahí en adelante, los habitantes del sur de Fujian utilizaron el puerto de Xiamen como punto de partida. Bajo estas circunstancias, las autoridades tuvieron en cuenta las peculiaridades de la sociedad local y simplificaron los procedimientos para que la gente de Haicheng solicitara la construcción de barcos.²⁷⁹ En cierto modo garantizando el desarrollo del comercio en el sur de Fujian.

²⁷⁸ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 135.

²⁷⁹ Huiping Su, *Zhongli Xiangyang: Mingqing Yuegang Shehui Renqun Yu Haiyang Shehui* (Todas las Fuerzas al Océano: la multitud y la sociedad oceánica de Yuegang en las dinastías Ming y Qing), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2018, cap. V, p. 172.

2.4. Xiamen como centro de construcción naval

Los tipos de barcos que los fujianeses usaron durante la época imperial también están bien documentados. En la literatura occidental se nos presenta una serie de denominaciones para las embarcaciones según sus características, contando también con un vocabulario propio específico para denominar a los barcos chinos. Normalmente las palabras inglesas más populares que se refirieron a los barcos que nos encontramos son *vessel*, *boat* y *ship*. Sin embargo, existe otro término relacionado especialmente con las antiguas embarcaciones chinas de vela: el *junk*, traducido al castellano como “junco”. El *Oxford English Dictionary* discutió su procedencia y lo identificó como un nombre para el tipo común de barco de navegación nativo de los mares chinos. Esta embarcación era de fondo plano, proa cuadrada y contaba con una prominente popa completa, timón suspendido y velas de arrastre. Posteriormente este nombre se aplicó también a los barcos chinos, japoneses, okinawenses, tailandeses y otros de este tipo.²⁸⁰ Algunos occidentales también utilizaron el denominativo *Chinese sailing ship* cuando querían referirse de forma específica a los barcos chinos.²⁸¹ No obstante, arqueólogos, etnólogos, marinos o poetas eligieron palabras más atractivas desde el punto de vista cultural para describirlos. Un ejemplo de ello viene dado por el escritor británico Joseph Rudyard Kipling, quien describió en su poesía una escena de juncos chinos navegando en las aguas orientales diciendo: «The Junk and the Dhow, though they look like anyhow, / Had rudders reaching deep below their keel- ahoy! akeel! / As they laid the Eastern Seas beneath their keel!».²⁸²

²⁸⁰ John Simpson, *Oxford English Dictionary*, Oxford University Press, Oxford, 2008.

²⁸¹ Akira Matsuura explica el origen del nombre *junk* de la siguiente forma: «The origin of this term is probably “Zumcum,” a transliteration that Odoric of Pordenone (1265?-1331), a missionary from the Order of Friars Minor in Italy, used in his writing about his voyage to China via the Indian Ocean during the Yuan dynasty. In his book, *Rihla*, Ibn Baṭṭūṭa (1304-1377), a Muslim traveler, referred to ships seen in the Indian Ocean and along the Chinese coasts as “Gonku” or “Chunko.” Later on, they were employed mainly to refer to large Chinese sailing ships». Véase: Akira Matsuura, «Junks», en Selin Helaine (ed.), *Encyclopaedia of the History of Science, Technology, and Medicine in Non-Western Cultures*, Springer, Dordrecht, 2014, https://doi.org/10.1007/978-94-007-3934-5_10133-1. [Consultado el 20 de mayo de 2021].

²⁸² Kipling Joseph Rudyard, *The Works of Rudyard Kipling*, Wordsworth Poetry Library, Ware, 1994, p. 764. El *dhow* es un barco de vela de origen árabe que se caracteriza por su velamen triangular y bajo calado, normalmente cuentan con un solo mástil, aunque pueden llevar dos

Podemos encontrar otro ejemplo de descripción de los juncos chinos utilizados por el almirante Zheng He, quien dirigió siete exploraciones navales hacia África oriental y Asia sudoriental entre los años 1405 y 1433.²⁸³ La historiadora Ann Martin Bowler se refirió al junco de Zheng He como “el barco del tesoro” en su obra.²⁸⁴ Y la escritora americana Louise Levathes también utilizó una expresión similar.²⁸⁵ Esta denominación está relacionada con el propósito de los viajes de Zheng He. Dado que su objetivo principal era el de buscar tesoros en el extranjero por lo tanto, sus juncos fueron un símbolo de riqueza.²⁸⁶ En las dinastías de Ming y Qing, el junco desempeñó un papel importante en el comercio marítimo, tanto a nivel nacional como internacional. Los objetivos de la gestión de barcos y las regulaciones que discutimos anteriormente pertenecen a este tipo de junco.

La *Corografía de Xiamen* nos proporciona varios términos aplicados a los grandes juncos mercantes que se encontraron a lo largo de la costa y a través del Estrecho de Taiwán.²⁸⁷ Los que navegaron desde Xiamen hacia el norte se llamaron *beicao* y los que circularon entre los puntos del sur se denominaron

o tres. Durante siglos, los *dhow* dominaron el océano Índico y el mar Rojo.

²⁸³ Gustavo Vargas Martínez, «1421: el año en que los Chinos descubrieron América», *Archipiélago: Revista Cultural de Nuestra América*, México, 2004, vol. 11, núm. 44, p. 14: «Desde modestos *sampanes* de cabotaje, lorchas de tres palos usados para el transporte fluvial, hasta los barcos del tesoro (*paochuan*) de cinco y hasta nueve palos, China fabricó navios no sólo para su consumo interno sino para la exportación. [...] la flota de Zheng He se componía de decenas de juncos, que transportaron en cada uno de los siete viajes que emprendió, hasta 20.000 personas. Cada junco podía desplazar hasta 1.500 toneladas [...]». La característica del *paochuan* (o *baochuan*) es que su casco contaba con una proa corta y faltó quilla, con un fondo plano, de manera que permitía encallar en los bancos de arena sin peligro. Esta tesis es muy discutida, su mejor defensor es Gavin Menzies, *1421. El Año en que China Descubrió el Mundo*, Debolsillo, Barcelona, 2004.

²⁸⁴ Ann Martin Bowler, *Adventures of the Treasure Fleet: China Discovers the World*, Tuttle Publishing, North Clarendon, 2013: «Over the course of 28 years, Zheng He led seven great expeditions that sailed further than anyone thought possible. From the Treasure Fleet's explorations of the “Western Oceans,” China gained wealth, medicine, and knowledge. [...] he is remembered as the creator of the magnificent Treasure Fleet».

²⁸⁵ Louise Levathes escogió “treasure fleet of the dragon throne” para describir los juncos. Más detalles véase: Louise Levathes, *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405–1433*, Open Road Media, New York, 2014.

²⁸⁶ John King Fairbank, *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, Cambridge, 1978, pp. 231-233: «He undertook the expeditions for a number of reasons: to search for treasure- Cheng Ho's vessels were called treasure ships (*pao-chuan*)».

²⁸⁷ En algunos documentos los barcos de Fujian fueron llamados *fuchuan*. María del Mar Fuentes Sánchez estudió los juncos chinos en su tesis, véase: María del Mar Sánchez-Fuentes, *Estudio de la evolución técnica de los veleros a lo largo de la historia*, Trabajo Final de Máster, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2019.

nancao. Los juncos comerciales que viajaron entre Xiamen y Luermen²⁸⁸ (situado en Taiwán) fueron conocidos como *hengyangchuan*, una palabra que significa “barcos que cruzan el estrecho” en chino. Este nombre tiene su origen en el Estrecho de Taiwán, conocido popularmente como *hengyang* porque los barcos que navegaban entre Xiamen y Luermen tenían que atravesar una fuerte corriente.²⁸⁹

La palabra “*cao*” proviene de los diversos modelos de los juncos costeros llamados “*caochuan*”, los cuales se convirtieron en uno de los tipos más utilizados entre los juncos mercantes marítimos. La ruta comercial de *nancao* se extendía hacia Zhangzhou, Macao, Guangdong y otros lugares del sur de China. Y la de *beicao* marchaba hacia el norte, desde Xiamen hasta Wenzhou, Ningbo, Shanghai, Tianjin²⁹⁰, Denglai²⁹¹ y Jinzhou²⁹². Este tipo de barco contaba con un casco relativamente pequeño y una viga transversal de unos 6.4 metros.²⁹³

Un tipo de junco *hengyangchuan* más grande, también denominado como *tangchuan* o *toubeichuan*, se utilizó principalmente para transportar azúcar de Taiwán a Tianjin destinado a su comercio.²⁹⁴ En cuanto a su tamaño, no hallamos fuentes que nos proporcionen información directa, pero de acuerdo con el sistema de transporte marítimo implementado por la dinastía Qing en 1784 sabemos que los *tangchuan* podían cargar una cantidad de 360 *shi* (25.2 toneladas), mientras que los otros *hengyangchuan* se limitaban a 180 *shi* (12.6 toneladas).²⁹⁵ Sin embargo, dicha distribución no se correspondía con la capacidad de carga razonable del barco. Aunque el gobierno Qing estipuló el límite superior de la capacidad por barco, este límite

²⁸⁸ Luermen es el nombre de lugar ubicado en el distrito de Annan en la ciudad de Tainan, Taiwán. Fue llamado como “Lacquymoy”, “Lacjemoie” y “Lakjemuyse” en los materiales del siglo XVII.

²⁸⁹ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 129.

²⁹⁰ Tianjin es uno de los cuatro municipios a nivel central de China y una ciudad costera del norte a orillas del mar de Bohai.

²⁹¹ Denglai pertenece a la provincia de Shandong en la costa norte de China.

²⁹² Jinzhou es una ciudad costera en la provincia de Liaoning.

²⁹³ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, pp. 129-130.

²⁹⁴ *Ibidem*, p. 129.

²⁹⁵ *Ibidem*, p. 149.

se relajó gradualmente tras varios ajustes. A finales del siglo XVIII, la carga real de los barcos fue de 1.000 a 2.000 *shi* (de 70 a 140 toneladas) en general, aunque hubo algunos más grandes que pudieron llegar a 6.000 o 7.000 *shi* (420 o 490 toneladas).²⁹⁶ La *Corografía del Distrito de Taiwán* registró miles de embarcaciones comerciales que navegaron anualmente entre Taiwán y el continente, dado que si se tienen en cuenta todos los barcos de mercancías, resultó razonable.²⁹⁷ Según un informe presentado por el gobernador Mao Wenquan en 1725, por lo menos entre 500 y 700 de los *tangchuan* atracaban en Xiamen cada año, aunque este dato podría estar muy por encima de su cifra real.²⁹⁸

De la misma forma, existieron otros juncos mercantes que no se especializaron en envíos de azúcar. En 1715, un nuevo decreto en Japón estipuló el lugar de salida y el volumen de transacciones de los barcos chinos que llegaban a sus puertos.²⁹⁹ En ese reglamento se restringió el número de llegada de los Juncos de Xiamen³⁰⁰ y de los Juncos de Taiwán a dos y cuatro respectivamente cada año.³⁰¹ Aparte de los juncos que desempeñaban alguna función en el comercio internacional, una parte de los barcos transportaban mercancías de Fujian a las ciudades costeras de China para realizar transacciones internas. Desde finales del siglo XVIII, el gobierno Qing dividió

²⁹⁶ Meie Xie, *Qingdai Taiwan Mijia Yanjiu* (Investigación sobre el precio del arroz de Taiwán en la dinastía Qing), Daoxiang Chubanshe, Taipéi, 2008, pp. 378-388.

²⁹⁷ Para más información sobre los tipos de barcos que circularon en Taiwán durante la dinastía Qing, puede consultarse: Micha Wu, *Haiyang Wenhua Yu Lishi* (Cultura e Historia Oceánica), Hushi Tushu Chubanshe, Taipéi, 2003, pp. 135-142.

²⁹⁸ *Taiwan Xianzhi* (Corografía del Distrito de Taiwán), versión del 1720, p. 67. Fuente citada en: Chin-keong Ng, *Trade and Society...*, *op. cit.*

²⁹⁹ El nuevo decreto de 1715 fue conocido como *Shōtoku Shinrei* en japonés, teniendo como objetivo principal el de controlar el entorno comercial de Nagasaki a base de ajustar la política marítima. Más información en: Louis Cullen, «The Nagasaki trade of the Tokugawa era: archives, statistics, and management», *Japan review: Journal of the International Research Center for Japanese Studies*, Kyoto, 2017, vol. 31, pp. 69-104.

³⁰⁰ El método de traducción de los nombres de los barcos chinos antiguos puede determinarse de dos maneras según los materiales: una en base al lugar de construcción del barco por ejemplo, el barco producido en Xiamen se llama *Xiamenchuan*, traducido como Junco de Xiamen en castellano. De tal forma, podemos encontrar los *Taiwanchuan*, *Guangdongchuan*, *Ningbochuan*, etc. Cuyas traducciones correspondientes en inglés son *Xiamen Junk*, *Canton Junk* y *Ningbo Junk*. Otra forma darle nombre según el estilo y la función del barco, como *shachuan* (junco de arena), un tipo de barco que puede embarrancar directamente en la orilla de la playa y quedarse en la arena.

³⁰¹ Shujuan Gao y Bin Feng, *Zhongri Duiwai Jingji...*, *op. cit.* p. 246.

la distribución de la carga entre los *tangchuan* y los *hengyangchuan*. En 1827, se abolió el método de distribución basado en la longitud del viga transversal y la carga comenzó a ser asignada en función de los tamaños de los *tangchuan*, *Xiamenchuan* y *Hanjiangchuan* (barcos del puerto de Hanjiang en Quanzhou). Entre ellos, los barcos de Xiamen se subdividieron en grandes (de 180 toneladas) y medianos (de 150 toneladas).³⁰² Pero a efectos prácticos los grandes juncos tuvieron una capacidad máxima de transporte de entre 400 y 500 toneladas, incluso los más pequeños pudieron llevar de 150 a 200 toneladas de cargamento.³⁰³

Las mercancías que trasportaban estos juncos se diferenciaban según los distintos destinos. Principalmente el azúcar, el tinte de índigo y la aleta de tiburón eran enviados a Shanghai; la seda, el crepé y los hilos de lana a la provincia de Zhejiang, especialmente los productos como el algodón y la estera de paja que estaban especialmente destinados a Ningbo. En la ida a Shandong se vendían platos, azúcar, papel, pimienta y brasilete de la India, y en la vuelta se cargaba cera blanca, *zicao*³⁰⁴, productos medicinales, seda, trigo, judía, sal, carne, dátil rojo, nuez y caqui seco. Los juncos que anclaban en Suzhou traían tela, satén, algodón, sombreros para las distintas estaciones, mantequilla, jamón, y vino.³⁰⁵ El comercio costero impulsó el flujo de mercancías hacia las ciudades interiores.

Por último, los juncos *niaochuan* (barcos pájaro) pueden ser considerados como uno de los barcos representativos de los navíos de Fujian. Durante el período de Kangxi, los *niaochuan* fueron seleccionados como un tipo de buque de guerra debido a su alta velocidad. Las referencias confirman

³⁰² Mingling Gao, «Qingdai taimi gongshu Zhongguo dalu yu liangan caijing guanxi (1725-1867) (Suministro y exportación de arroz de Taiwán a China continental y relaciones financieras entre ambos lados en la dinastía Qing, 1725-1867)», *Taiwan Wenxian*, Taipéi, 2010, vol. 61, núm. 1, pp. 299-329.

³⁰³ Ying Yao, «Dongcha jilue (Un breve relato de un viaje hacia el este)», *Taiwan Wenxian Congkan*, Taiwan Yinhang Jingji Yanjiushi, Taipéi, 1957, vol. 7, p. 23.

³⁰⁴ *Lithospermum erythrorhizon*, o *Zicao* en chino, es una planta del género *Lithospermum*, de uso medicinal.

³⁰⁵ Shujing Huang, *Taihai Shichalu* (Un registro del viaje en misión a Taiwán), vol. 2, núm. 61, <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=58078&remap=gb>. [Consultado el 20 de mayo de 2022].

que en 1662 la armada marina de Fujian envió más de cien *niaochuan* para escoltar la visita a las Islas Ryūkyū.³⁰⁶ En 1679, el gobernador de Fujian relató que había un total de 300 *niaochuan* en la provincia, de los cuales 50 habían sido recién construidos.³⁰⁷ Posteriormente en 1683, el almirante Shi Lang lideró un total de unos 21.000 soldados, con 70 *niaochuan* de gran escala para luchar contra la familia de Zheng.³⁰⁸ La escala de construcción de este tipo de barco y su importante papel en las batallas navales indicaron que fue, sin duda, fue el principal buque de guerra en Fujian. Existen diferentes opiniones sobre el tamaño de los *niaochuan*. Su capacidad de carga variaba entre uno y otro, pero el modelo de mayor tamaño no superó las 150 toneladas. Sin embargo, la intención original detrás de la construcción del *niaochuan* no era la del uso militar o defensivo. Otro archivo muestra que hubo dos clases de juncos mercantes del modelo de pájaro, los cuales llegaron a comerciar en la ciudad de Jiaozhou en la provincia de Shangdong el 4 de septiembre de 1728. Uno de ellos provino de Tong'an, mientras que el otro poseía la licencia de Ningbo, pero su propietario también era de Fujian.³⁰⁹ También sabemos que durante el período Yongzheng, los *niaochuan* participaron en el transporte marítimo de largo alcance.³¹⁰

Hablaremos ahora el uso de los barcos utilizados por los fujianeses en el comercio de ultramar. Los *yangchuan* (barcos oceánicos) aparecieron en Xiamen en 1727.³¹¹ Esta denominación se refería normalmente a los grandes barcos mercantes de tres mástiles, estos contaban con una enorme capacidad para transportar la carga. Los que salían desde el puerto de Xiamen destinados al comercio internacional se dirigían normalmente a países del sur

³⁰⁶ Xueli Zhang, «Shi liuqiu ji (Memorial de visitas a Ryūkyū)», *Taiwan Wenxian Congkan*, Taiwan Yinhang Jingji Yanjiushi, Taipéi, 1984, vol. 3, p. 3.

³⁰⁷ Jie Yang, «Ping min ji (Memorial de la pacificación de Fujian)», *Taiwan Wenxian Congkan*, Taiwan Yinhang Jingji Yanjiushi, Taipéi, 1987, vol. 6, p. 1733.

³⁰⁸ Lang Shi, «Jinghai jishi (Eventos históricos del enfrentamiento entre Taiwán y el gobierno Qing descritos por Shi Lang)», *Xuxiu Siku Quanshu*, Shanghai Guji Chubanshe, Shanghai, 2002, vol. 390, pp. 572-581.

³⁰⁹ Museo Nacional del Palacio (ed.), *Gongzhongdang Yongzheng...*, *op. cit.*, pp. 394 y 411.

³¹⁰ Chin-keong Ng, *Trade and Society...*, *op. cit.*, p. 190.

³¹¹ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 140.

de Asia, como Luzón (Filipinas), Annam (Vietnam) y Siam (Tailandia), exportando la seda de Zhangzhou, la porcelana de Quanzhou y los paraguas, zuecos de madera, telas y otros artículos de varios lugares. Especialmente, los barcos con destino al sur asiático pudieron estar provistos de armas militares, pero la restricción era especialmente estricta, por lo que cada uno de ellos estuvo limitado a un total de dos piezas de artillería, no podían tener más de ocho mosquetes, el máximo de diez espadas, diez arcos y flechas, y quince kilogramos de pólvora. Los datos pertinentes debieron ser comunicados al gobernador local y ser registrados en la licencia de estos mismos barcos. El derecho de fabricación de armas estaba en manos del gobierno, por lo que una vez fabricada la artillería, debía depositarse en el almacén y no podía ser recogida hasta el día de partida de la navegación.³¹² Los barcos *yangchuan* estaban registrados bajo la organización *yanghang* de Xiamen, la cual debía pagar impuestos a la aduana. A finales del invierno y a principios de la primavera se desplazaban al sur con el viento norte y regresaban a Xiamen con el viento del sur en otoño.³¹³

La división de trabajo en los *yangchuan* era más detallada que en la de los barcos mercantes ordinarios. Cada miembro de la tripulación estaba encargado de ciertos deberes en concreto. El líder a bordo era, por supuesto, el capitán del barco, conocido como *chuanzhu* en chino,³¹⁴ él era quien supervisaba la navegación en su conjunto. Se encontraban bajo su mando dos timoneles (*duogong*), un superior y un asistente. Otro personal se ocupaba, respectivamente de la dirección (*yapan*), las cuerdas de vela (*liaoshou*), la comida (*zongpu*), las pequeñas embarcaciones para uso de desembarco (*sishanban*) y el ancla (*siding*). El número de marineros varió en los diferentes barcos, pero por lo menos constituían más de unas docenas. Los *yangchuan*

³¹² *Ibidem*, p. 139.

³¹³ *Ibidem*.

³¹⁴ La composición de la tripulación de cada barco fue similar a la del último período de Ming. El líder a bordo fue llamado como *bozhu* en esa época. Véase: Xie Zhang, *Dongxi Yangkao* (Relato sobre el Océano Este y Oeste), Zhonghua Shuju, Beijing, 1981, vol. 9, pp. 170-171.

emplearon a más personas, entre las que se encontraban el tesorero (*caifu*) a cargo del dinero y la carga, un gerente general (*zonggan*), un reparador (*yagong*), un barrendero (*zoku*) que hacía la limpieza de la cabina, un obrero encargado de quemar incienso y hacer genuflexiones diariamente (*xianggong*) y dos expertos en el manejo de la brújula (*huochang*).³¹⁵ Los marineros no sólo se reducían a ser simples conductores de los barcos, sino también se trataban de participantes directos en el comercio de ultramar. La forma en la que participaban consistía en reservar un espacio en las bodegas del barco para un cierto número de mercancías de la tripulación.

Dependiendo de los casos individuales se obtenían diferentes beneficios de las diversas escalas de los viajes. En cuanto al propietario del barco, algunos de ellos llevaron a cabo los negocios utilizando sus propios barcos; otros alquilaron sus barcos a otros hombres de negocios, mientras que muchos sirvieron principalmente como transportistas. En ocasiones el propietario no acompañaba a su barco personalmente, ya que un comerciante bien establecido no sentía la necesidad de ir al mar por sí mismo, sino que podía quedarse en casa ejerciendo como financiero (*caidong*). Para ello, lo que hacían era designar a un capitán que se hiciera cargo del barco y viajara en su nombre. En estos casos, el capitán podía ser su pariente, un socio o simplemente un empleado contratado. Esta práctica fue particularmente común en el comercio con los países del sureste de Asia, donde normalmente se necesitaban de juncos grandes y el inversor propietario requería de un capital considerable.³¹⁶ Por ejemplo, en un barco que podía transportar 8.000 *dan* (476 toneladas), el capitán no recibía un salario fijo, pero tenía la ventaja de que el capitán recibía la cantidad del alojamiento de los pasajeros, que era de unos 150 reales españoles. Funcionaba también como agente de los propietarios y se beneficiaba de una comisión, generalmente del 10%. Las ganancias de su participación en la expedición, eran normalmente

³¹⁵ Shujing Huang, *Taihai Shichalu...*, *op. cit.*, vol. 1, núm. 65.

³¹⁶ Fuente citada en: Chin-keong Ng, *Trade and Society...*, *op. cit.*, p. 208.

considerables. El práctico recibió 200 reales españoles como salario en cada viaje y 50 *dan* de mercancía a la salida y a la vuelta. El timonel obtenía 15 *dan* de carga y ningún salario. Los capitanes de ancla y de bodega 9 *dan* de carga cada uno y los marineros 7 *dan* por cabeza, pero tampoco recibían sueldo.³¹⁷ Naturalmente, el tamaño del barco afectaba a los beneficios que recibían todas las partes involucradas en los viajes comerciales.

En la *Corografía de Xiamen* se registró el surgimiento de los nuevos veleros de estilo occidental en Xiamen a principios del siglo XIX. Alrededor de 1823 y 1824 aparecieron en la costa de China los barcos llamados *xiabanchuan*. Estos barcos fueron utilizados como medio de transporte del opio desde el ultramar hasta China. Según la información, los *xiabanchuan* también fueron conocidos por el nombre de *jiabanchuan* (barco de tabla).³¹⁸ En el caso de los de gran escala, pudieron alcanzar los 35 metros de eslora y 17 metros de altura. Eran capaces de llevar más de 100 personas y tenían una potencia de carga de más de 1.400 toneladas. Incluso los barcos más pequeño contaban con una longitud que llegaba a 28 metros y superaba los 14 metros de altura. La tripulación contaba con unas 60 o 70 personas y la carga alcanzaba las 500 toneladas.³¹⁹ Este tipo de barco estaba capacitado con una fuerte resistencia al viento. La bodega de cada uno se dividía en tres plantas: la primera destinada al propietario del barco, los comerciantes y los timoneles; la segunda ofrecida como alojamiento para los marineros; y la tercera usada para depositar las mercancías. Además, se colocaban unos diez cañones y treinta o cuarenta escopetas en el barco.³²⁰

Sin embargo, el nombre de “*jiabanchuan*” hace referencia a los barcos de vela europeos que aparecieron en zonas marítimas de Asia Oriental a finales del siglo XVI y que son bien conocidos desde hace mucho tiempo.³²¹ La

³¹⁷ Great Britain Parliament, *First Report from the Select Committee on the Affairs of the East India Company: China trade*, House of Commons, London, 1830, p. 300.

³¹⁸ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 141.

³¹⁹ *Ibidem*, pp. 141-142.

³²⁰ *Ibidem*, p. 142.

³²¹ Véase la referencia inglesa relacionada con los *jiabanchuan*: «The Qing government was now in a dilemma as to how to reorganize grain transport. Grand Canal transport was possible only

información presentada en la *Corografía de la Prefectura de Taiwán* en su versión de 1774, describe la llegada de los *jiabanchuan* holandeses a Fujian.³²² Estos barcos eran grandes veleros del tipo galeón y filibote holandés.³²³ Tenían un tamaño más grande que el de los mencionados en el párrafo anterior. En junio de 1816 otro documento mencionaba la existencia de un *jiabanchuan* holandés que permaneció en aguas de Xiamen durante dos días, pero se desconocía su propósito.³²⁴

Los barcos de Luzón mantuvieron una comunicación cercana con Xiamen en el siglo XVIII. Los *jiabanchuan* de Luzón mantuvieron el mismo estilo que el de los holandeses, pero eran relativamente más pequeños en comparación. Los barcos traían mercancías extranjeras y una gran cantidad de plata a cambio de productos locales, lo que promovió directamente el desarrollo de toda la provincia de Fujian y, debido a sus altos intereses, atrajeron la atención del gobierno. A nivel oficial, para garantizar los ingresos fiscales el gobierno no impidió que los barcos extranjeros visitaran Fujian. Basándonos en fuentes chinas, hallamos las siguientes transacciones traídas por los *jiabanchuan* de Luzón a Xiamen:

1781 Cada uno de los 60 comerciantes extranjeros de Luzón trajo más de 140.000 monedas de plata y entre las mercancías que trajeron con ellos se incluían nido de golondrinas y brasilete de la India (*sumu*). En Xiamen ellos compraban tela, porcelana, canela y piezas de piedras (*shitiao*).

1782 Alrededor de 70 negociantes extranjeros llegaron a Xiamen en

on certain stretches, but most of the grain ships had been destroyed during the war. In 1866 the Shanghai Customs Intendant Ying Baoshi suggested that the court either buy up all available seagoing sand ships or, as he petitioned in 1869, acquire foreign sailing ships (*jiabanchuan*)» en Christine Moll-Murata, *State and Crafts in the Qing Dynasty (1644-1911)*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2018, cap. 4, p. 130.

³²² Wenyi Yu (dinastía Qing), *Xuxiu Taiwan Fuzhi* (Renovación de Corografía de la Prefectura de Taiwán), vol. 19, núm. 29, <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=763005&remap=gb>. [Consultado el 20 de junio de 2021].

³²³ Edward Keble Chatterton, *The Old East Indiamen*, Conway Maritime Press, London, 1971. Fuente citada en: Akira Matsuura, traducido por Pien Feng-Kwe, «Rizhi shiqi taiwan de xiyangxing fanchuan (Los veleros de estilo occidental de Taiwán durante el dominio japonés)», *Taiwan Wenxian*, Taipéi, 2007, vol. 58, núm. 2, pp. 265-282.

³²⁴ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 143.

febrero. Intercambiaron papel blanco, herramientas de piedra azul y blanca, piezas de piedra, baldosas y ladrillos cuadrados por brasilete de la India, nuez de areca (*binlang*)³²⁵ y ébano.

1783 En septiembre, unos 50 comerciantes llevaron a Xiamen mercancías como brasilete de la India, nuez de areca, holoturina, etc. Compraron tela, porcelana, paraguas, canela, papel, tinta, piezas de piedra, muelas de molino y materias para elaborar medicamentos.

1786 Hubo una visita en septiembre, pero no se pudo realizar la transacción debido a que las mercancías no desembarcaron, debido a que el comerciante llegó a Xiamen tras haber atravesado una tormenta y después de reparar su barco se marchó de inmediato.

1807 La visita se produjo en mayo y no hay información concreta de los productos de estos intercambios. La causa principal de la llegada a Xiamen fue otra tormenta.

1809 Llegaron un total de unos 60 hombres de negocios con 140.000 monedas de plata. Los productos traídos eran holoturina, nuez de areca, cuero de vaca, nido de golondrinas y arroz entre otras. Compraron tela, hilo de lino, té local, azúcar roca, paraguas y otras materias para medicamentos en Xiamen.³²⁶

Las mercancías vendidas por los barcos extranjeros a China desde el siglo XIX estuvieron relacionadas en su mayoría con el opio. En los años siguientes, como en 1823, 1824, 1827, 1828, 1829 y 1830, hubo una constante sucesión de barcos que llegaron a Xiamen. Además de aquellos de los países del sudeste asiático y de los Países Bajos, aparecieron más barcos pertenecientes a Gran Bretaña y a otros países.

En la aduana marítima de Xiamen, los barcos que contaran con una viga transversal de más de 5.5 metros de ancho y una capacidad de carga a partir

³²⁵ La nuez de areca es fruto de la *areca catechu*, una especie de palma que crece en gran parte del Pacífico tropical, Asia y partes de África oriental.

³²⁶ La fuente estas informaciones véase: CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, pp. 142-143.

de 70 toneladas formaron parte de la categoría de los grandes juncos mercantes.³²⁷ Este grupo incluía tanto al *tangchuan* como a los otros barcos de la misma clase, los cuales eran el centro de la red de transporte marítimo de largo alcance de la costa. Asimismo, se utilizaron juncos más pequeños, debido ciertas regulaciones de navegación que se aplicaron de manera más estricta durante el período de Kangxi y Yongzheng (1662-1735), las cuales restringieron el tamaño de los navíos sin afectar a la limitación del número de barcos que comerciaron en la costa. Éste fue un período que favoreció al transporte costero fujianeses, ya que durante él pudo alcanzar su madurez y logró la supremacía. En realidad, las pertinentes normas de navegación establecidas abrieron el acceso a los comerciantes, quienes contaron con una participación más activa y amplia, y se extendió incluso a los propietarios de barcos de capital pequeño o medio. A diferencia de sus homólogos en el comercio exterior, estos comerciantes y patronos gozaron de más posibilidades para organizar su propio viaje de forma más modernizada. Por este motivo, Fujian contó con una ventaja en la navegación costera y en este contexto el puerto de Xiamen asumió aún más una función comercial y convirtiéndose en un centro marítimo dedicado también a proporcionar materiales y tecnología a las industrias navieras.

La construcción de barcos, junto con la producción de artillería, ocupó una posición especial entre las ramas de producción en las que el gobierno Qing se involucró de forma activa.³²⁸ Ambas constituyeron elementos centrales en la transición de la economía china en los siglos XVIII y XIX a su mecanización e industrialización. Desde el punto de vista geográfico, los centros de construcción de embarcaciones oficiales fueron también los de las embarcaciones privadas. Parece probable que a finales de Ming, el sector

³²⁷ Oficina de Investigación Económica del Banco de Taiwán (ed.), *Fujian Shengli* (Reglamentos de la provincia de Fujian), Taiwan Yinhang, Taipéi, 1964, núm. 199, p. 639.

³²⁸ Para obtener más información sobre la industria naval de China en la segunda mitad del siglo XIX, puede consultarse: Carles Brasó Broggi, «Los orígenes de la fábrica moderna en China (1840-1895)», *Gerónimo de Uztaiz*, 2009, núm. 25, pp. 87-104.

privado ya superara al sector oficial en alcance o en calidad. Tras un intervalo en el que se prohibió la actividad marítima, a partir de 1683 la construcción naval privada volvió a sobrepasar al sector oficial. Los centros de construcción de Qing fueron situados en las provincias costeras de Fujian y Guangdong en el sur, Zhejiang y Jiangsu en el delta del río Yangtsé y el estuario del Qiantang, Shandong y Zhili en el norte³²⁹, así como Jilin y Liaoning en Manchuria. Aunque no se dispone de informes oficiales sistemáticos, podemos saber a partir de pruebas dispersas que también estuvieron distribuidos en las provincias de Hunan, Hubei, Jiangxi, Sichuan y Heilongjiang. La atribución de los tipos de embarcaciones a regiones geográficas específicas no significa, sin embargo, que estos barcos en particular se construyeran exclusivamente en esa región. Por el contrario, todos los tipos pudieron y se construyeron en cada centro de construcción naval.³³⁰

En Fujian inicialmente la mayor concentración de centros de construcción naval se encontraba en las prefecturas de Zhangzhou, Fuzhou y Taiwán.³³¹ La de Zhangzhou se situó probablemente en Haicheng, el centro de construcción naval más importante de Fujian durante el siglo XVIII.³³² De los tres, el astillero de Fuzhou concretamente sufrió la escasez de trabajadores cualificados y sólo pudo mantener su producción con el empleo de personas de Quanzhou.³³³ Obviamente, el establecimiento del astillero en Fuzhou se basó en consideraciones de su estatus administrativo como capital de provincia ya que, de hecho, el sitio más adecuado para este era la prefectura

³²⁹ El término *Zhili* significa “gobernado directamente” e indica las regiones controladas de forma directa por el gobierno imperial de China. La provincia de Zhili se constituyó por primera vez durante la dinastía Ming cuando la capital de China estuvo situada en Nanjing a lo largo del río Yangtsé. La región conocida como Zhili del Norte estuvo compuesta por partes de las modernas provincias de Hebei, Henan, Shandong, incluyendo los municipios de nivel provincial de Beijing y Tianjin. Durante la dinastía Qing, Nanjing perdió su condición de “segunda capital” y el norte de Zhili pasó a llamarse provincia de Zhili. En el siglo XVIII se redefinieron las fronteras y se extendieron a lo que en la actualidad es Beijing, Tianjin y las provincias de Hebei, Liaoning occidental, Henan septentrional y la Región Autónoma de Mongolia Interior.

³³⁰ Christine Moll-Murata, *State and Crafts...*, *op. cit.*, pp. 158-159.

³³¹ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 119.

³³² Oficina de Investigación Económica del Banco de Taiwán (ed.), *Fujian Shengli* (Reglamentos de la provincia de Fujian), Taiwan Yinhang, Taipéi, 1964, núm. 199, p. 641.

³³³ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 120.

de Quanzhou. Poco tiempo después, se estableció un nuevo astillero en Quanzhou para mitigar los inconvenientes que surgían de tener que enviar a los artesanos cualificados desde este lugar a Fuzhou. En 1736, los cuatro astilleros se dedicaron a la reparación y construcción de buques de guerra. Los datos de ese año mostraron que hubo 76 barcos fabricados en Fuzhou, 53 en Quanzhou, 99 en Zhangzhou y 96 en Taiwán.³³⁴ Considerando el desequilibrio en la distribución de Quanzhou y Zhangzhou en el sur de Fujian, en el mismo año el astillero de Quanzhou se trasladó a Xiamen, donde se concentraban los grandes almacenes. La fábrica se situó en la isla de Xiamen y ocupaba un área de alrededor de 133 metros de largo y 50 metros de ancho. Disponía de 13 salas divididas en diferentes espacios funcionales y además, contaba con una cocina. Los costados izquierdo y derecho de la fábrica estaban rodeados por vallas.³³⁵ Los distritos de Xiamen, Tong'an, Jinjiang y Hui'an en Quanzhou fueron particularmente productivos, para los que Xiamen actuó como una importante sede comercial, atrayendo a gran número de migrantes (1727). Xiamen alcanzó su máximo esplendor en la era de Qianlong y en la época de Jiaqing contó con más de mil buques mercantes marítimos.³³⁶

Es evidente que la extensión de la cadena de comercio marítimo inspiró a los fujianeses a inventar toda clase de modelos diferentes que se adaptaran a las diversas condiciones de navegación en la costa. Con estos barcos eran capaces de penetrar en las zonas rurales de la costa, donde navegaban sus aguas menos profundas para recoger los productos nativos de los muelles de las aldeas o en sus viajes al norte de China para transportar voluminosas cargas. Así obtuvieron una rica experiencia de navegación que les permitió superar a otras provincias en la industria del transporte marítimo. Es por esto que sus modelos de barcos fueron bien recibidos a lo largo de la costa, de

³³⁴ *Ibidem*.

³³⁵ *Ibidem*, p. 121.

³³⁶ Christine Moll-Murata, *State and Crafts...*, *op. cit*, p. 159.

forma que incluso los barcos de guerra del gobierno fueron diseñados a su semejanza. *Tong'an suo* es un ejemplo, éste fue tan destacado que en 1799 el gobierno asignó construir los barcos de guerra al estilo de Tong'an.³³⁷ Aún así, en comparación con otros países, el desarrollo tecnológico de la industria naval china quedó estancado en general antes del comienzo de las Guerras del Opio. Por lo tanto, los constructores extranjeros utilizaron esta oportunidad para establecer empresas de reparación y construcción naval en China.

Según las estadísticas aún incompletas, un total de 67 constructores navales extranjeros se establecieron en China sucesivamente entre 1843 y 1896 y construyeron 91 embarcaciones, la mayoría de ellos con propulsión a vapor. Mientras que las primeras empresas extranjeras de construcción de barcos se instalaron en Hong Kong y Guangzhou, Shanghai adquirió mayor importancia después de mediados del decenio de 1860. De las 67 empresas, el 43% estaban situadas en Hong Kong y Guangzhou, el 38% en Shanghai y el 19% en otros puertos del tratado (Fuzhou y Xiamen en Fujian, Shantou en Guangdong, Yantai en Shandong, Tianjin en Zhili), en tanto que el 21% de los buques se construyeron en Hong Kong y Guangzhou, el 77% en Shanghai y sólo el 2% en otros puertos del tratado.³³⁸

En opinión de Zhao Jianqun, la isla de Kulangsu constituyó la base de construcción naval privada más famosa de Fujian durante la dinastía Qing.³³⁹ Aunque, debido a la falta de datos para analizar todos los astilleros de la provincia es difícil definir la situación de la producción náutica en la isla. En 1729, el funcionario Liu Shishu informó al emperador Yongzheng de que en Kulangsu vivían unos cuatro hermanos que construyeron tres o cuatro barcos

³³⁷ CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 123.

³³⁸ En la construcción naval moderna y mecanizada, las empresas extranjeras y en parte también las instalaciones coloniales de construcción naval compitieron con las instituciones gubernamentales chinas del Arsenal de Jiangnan y el Astillero Naval de Fujian. Para más información, véase: Christine Moll-Murata, *State and Crafts...*, *op. cit.*, pp. 165-166.

³³⁹ Véase: Jianqun Zhao, «Qingdai qianzhongqi fujian zaochuanye gaishu (Resumen de la construcción naval de Fujian a principios y mediados de la dinastía Qing)», *Zhongguo shehui jingjishi yanjiu*, 1993, vol. 4, pp. 70-77.

para los negocios entre Xiamen, Taiwán y el sudeste asiático. Respecto a este asunto, Fang Biyong señalaba en su investigación que a principios del siglo XVIII, Kulangsu ya disponía de la capacidad de construir grandes barcos que podían navegar a ultramar, y que también hubo algunas poderosas familias marítimas que se establecieron en esta isla.³⁴⁰

Las fuentes escritas que hemos hallado proceden principalmente del período Jiaqing, entre 1796 y 1821. Existen varios informes en los que se solicitó permiso para construir barcos en Xiamen y en los cuales se hacía referencia a Kulangsu en varias ocasiones. Un informe del distrito de Tong'an de 1807 registra la solicitud de los comerciantes para construir un barco mercante en Kulangsu (véase la Figura 2.1).³⁴¹ La información confirma la existencia de un cierto grado de actividad en la construcción naval de la isla.

³⁴⁰ Biyong Fang, «Qingdai gulangyu de minjian zaochuanye guankui (Estudio de la construcción naval de la isla de Kulangsu en la dinastía Qing)», *Journal of Gulangyu Studies*, Shehui Kexue Wenxian Chubanshe, vol. 9, pp. 143-144.

³⁴¹ Véase: Zhiping Chen (ed.), *Taiwan Wenxian Huikan* (Colección de documentos de Taiwán), Jiuzhou Chubanshe y Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2004, vol. 5, núm. 10. pp. 4-7.

Figura 2.1 El informe de la construcción de barcos en Kulangsu en el 12º año de Jiaqing (1807)

報造船隻案 嘉慶十二年同安縣造船案
 具稟人 澳小商船戶 為請給料照造船事緣 住居海濱
 行船為活茲自備資本欲在廈門古浪嶼置造小商船一隻標頭
 一丈七尺八寸往各港貿易理合取具舖保澳隣船匠甘結并開
 明應需料件稟懇 大老爺恩准給發料照俾得買料興造竣日
 遵照新定章程請給給照貿易供請沾恩叩

計開 此係新造船隻料件照後開數若係舊船修葺料物應當減半必須預查
 原照呈驗着量給料修葺後不至駁詰

杉一枝 中吉木十五枝 樟枋十五片 什木十三枝
 樟枋十二片 樟樅八付 倉櫃一個 尾坐一塊

下全一個 舵一門 桅大小二枝 蓬大小二領
 鏡二門 另標一個 鹿耳一付 鐵釘二百斤
 網紗二百斤 潮油二百斤 黃蔴一百斤 松木枋十片
 棕絲一百二十斤

縣批 准給料照置造竣日稟請驗烙給照詳報甘結二紙附
 結式

具甘結人船匠 今當 大老爺臺下結得船戶 置造小
 商船一隻標頭一丈七尺八寸所開料件俱係定需應用並無浮
 冒合具甘結是寔 結內批附卷二字

Fuente: Taiwan Wenxian Huikan, pp. 4-5.

Adicionalmente, podemos conocer la regulación de la industria náutica por parte de las autoridades locales en otro informe de 1810. Esta se puede resumir en cuatro pasos: en primer lugar, era necesario presentar una solicitud con la información completa, que incluyera las fuentes de financiación, las especificaciones del barco, los materiales necesarios, etc. Las fichas de dichos materiales debían estar bien detalladas, tanto el tipo de madera, como el importe aproximado del presupuesto; en segundo lugar, una vez que el gobierno local recibía la solicitud, enviaba a los funcionarios a realizar visitas sobre el terreno para su inspección y verificación; en tercer lugar, se devolvían los documentos de aprobación, para que el solicitante pudiera preparar los materiales de acuerdo con el contenido de estos e iniciar la construcción del barco. Para terminar, las autoridades organizaban de

nuevo una revisión de los veleros construidos, para medir el tamaño y comprobar la autenticidad de los materiales utilizados. Sólo después de completar todo este proceso se podía solicitar la licencia y la autorización para navegar. La vigilancia del gobierno Qing del comercio marítimo de Fujian refleja en todos los aspectos una administración real, siendo el rigor de la construcción de los barcos un ejemplo representativo.

En Fujian no faltó la mano de obra especializada, pero la madera apropiada para la construcción de los barcos tenía que ser trasladada desde otros lugares. Este fenómeno apareció a finales del siglo XVIII. De hecho, los materiales de construcción de barcos en Fujian a principios de la dinastía Qing fueron abundantes. Inicialmente Zheng Chenggong ocupó una gran parte de la demanda de madera para las flotas durante su período. Según la estadística, en 1657, ordenó a sus subordinados comprar 1.900 troncos gigantes en el norte de Fujian. Otro ejemplo es que para acabar con el poder de la familia de Zheng el ejército Qing también desarrolló vigorosamente la industria de la construcción naval.³⁴² Con el fin de aliviar las dificultades a las que se enfrentaba la construcción naval causadas por la insuficiencia de materiales de construcción, no sólo los comerciantes particulares compraron la madera del Asia sudoriental, sino que el gobierno central también fomentó la importación de este material. La madera de *Mesua ferrea* (*tielimu*)³⁴³, la

³⁴² El virrey Yao Qisheng construyó 300 barcos de guerra en Fujian. Las actividades que realizó el gobierno Qing condujeron a una gran pérdida de madera, pero todavía había suficiente madera como para satisfacer la demanda. En vista de esto, el gobierno central siguió ordenando que Fujian construyera barcos de guerra de otras provincias. En el sector privado, la madera obtenida en Fujian fue a menudo traficada a la provincia de Zhejiang. Después de la mitad del periodo de Qianlong, es decir a finales del siglo XVIII, con unas políticas cada vez más flexibles en la industria de la construcción naval privada, el pueblo puso en marcha una nueva ronda de picos de producción. Al mismo tiempo, aunque la industria oficial no realizó actividades a gran escala, debido al especial entorno geográfico de Fujian y a su estatus de defensa costera, se siguió construyendo cientos de barcos oficiales en la provincia. Basándose en los factores humanos mencionados junto a condiciones objetivas, como el ciclo de crecimiento de los árboles es largo, la oferta de madera en Fujian estuvo empezando a quedarse corta con respecto a la demanda. Incluso los depósitos navales oficiales se encontraron en el dilema de que necesitaron comprar madera del exterior. Los materiales relacionados pueden consultarse en: PAHC y Universidad de Xiamen (eds.), *Zheng Chenggong Dangan Shiliao Xuanji* (Archivos seleccionados de Zheng Chenggong), Fujian Renmin Chubanshe, Fuzhou, 1985, p. 204; PAHC (ed.), *Yongzhengchao Hanwen Zhupi Zouzhe Huibian* (Una compilación de memoriales con comentarios escritos en rojo con pincel del reinado de Yongzheng), Jiangsu Guji Chubanshe, Nanjing, 1989, vol. 7, p. 57.

³⁴³ También conocida como la madera de hierro, es originaria de las zonas tropicales y húmedas

materia más adecuada para la fabricación de los barcos destinados a la navegación oceánica, es endémica del sur y sudeste de Asia.³⁴⁴ En China, la fuente más cercana se hallaba en la isla de Hainan, que en su momento formó parte de la provincia de Guangdong. No está claro si fue sólo por esa razón, pero las fuentes revelan que la construcción de juncos oceánicos fue mucho más barata en los destinos chinos situados en el Mar de la China Meridional que en la propia China. Otras fuentes indican que los comerciantes marítimos se aprovecharon de estas circunstancias, recurriendo en particular a los astilleros de Tailandia, Camboya y la actual Vietnam. Las estimaciones disponibles de la década de 1830 comunicadas por el diplomático británico John Crawford, situaban el valor de la construcción naval en Fujian en 30 taels por tonelada, alta cifra en comparación con los 26 de Guangdong, los 16 de Vietnam y los 15 de Tailandia.³⁴⁵

Otro material también proporciona información relativa a las tasas de construcción naval durante el mismo período. Los comerciantes

de Sri Lanka, India, Birmania, Tailandia, Filipinas, Malasia y Sumatra, donde crece en bosques siempre verdes, especialmente en los valles fluviales.

³⁴⁴ En general fue llamada como “madera extranjera” (*fanmu*), véase: CCCX, *Xiamen Zhi...*, *op. cit.*, p. 129.

³⁴⁵ Según la investigación de Guillermo Ruiz Stovel, una excepción de este registro histórico parece haber sido Filipinas, donde abundaron la madera de las montañas del interior y la mano de obra cualificada de los astilleros de galeones que incluyeron a muchos chinos. Los informes anuales de la Real Hacienda muestran el pago de licencias para la construcción de pequeños juncos para el comercio interior de las islas Filipinas. Estas licencias se concedieron tanto a chinos como a españoles, pero no se concedió ninguna para los juncos de ultramar. De hecho, los españoles también recurrieron a astilleros externos, habiendo construido el barco Nuestra Señora de Guadalupe, conocido como La Mexicana, en Tailandia en 1755. Además de los juncos construidos en Filipinas que utilizaron los españoles en el comercio interinsular, los mercaderes españoles utilizaron ocasionalmente barcos de estilo chino en sus propios viajes de larga distancia. Entre 1736 y 1765, se registró la llegada a Manila de cinco barcos descritos como “juncos españoles”, timoneados sin chinos, procedentes de los puertos de Guangzhou, Macao, Java y Melaka. Incluso con el coste compensado de la construcción en alta mar, los juncos oceánicos siguieron requiriendo una inversión mucho mayor que los de la ruta costera china. No sólo tuvieron que ser más grandes y resistentes para soportar la alta mar, sino que estuvieron limitados por los monzones de primavera y otoño a un viaje al año. Esto significó que tuvieron que aprovechar las economías de escala. Desde el punto de vista financiero la necesidad de realizar inversiones mucho mayores no sólo eliminó la competencia, sino que también tuvo implicaciones en los modelos de propiedad y explotación. Resultó factible que un propietario-operador construyera y timoneara un barco pequeño como principal medio de subsistencia, pero los financieros, que pudieron invertir en un barco más grande, nombraron a un operador mientras ellos permanecieron en tierra atendiendo otras inversiones. Y un tercer acuerdo, la puesta en común del capital por parte de varios socios, subvirtió por completo el modelo de propietario-operador. Para más información véase: Guillermo Ruiz Stovel, *Chinese Shipping and Merchant Networks at the Edge of the Spanish Pacific: The Minnan-Manila Trade, 1680–1840*, Tesis doctoral, University of California, Los Angeles, 2019.

aprovechaban la madera local de alta calidad cuando viajaban a Camboya, Tailandia y las Islas Malayas para renovar sus barcos. El coste de la construcción naval era más elevado en el puerto de Xiamen en Fujian que en Tailandia, llegando a ser 2.8 veces más barato en Tailandia.³⁴⁶ Aparte de estos datos son pocas las referencias que podemos encontrar sobre los costes de la construcción naval durante la dinastía Qing. Basándonos en los estudios del erudito Chen Xiyu, tras la apertura de los puertos en 1684 el coste de la construcción de un barco grande en la China costera fue de unos 10.000 taels, pero éste aumentó a decenas de miles en la era Jiaqing (1796-1820). Durante este mismo período el coste de un barco mediano pasó de 4.000 a 5.000 y subió a entre 7.000 y 8.000 taels. En el caso de los barcos pequeños el investigador solo da una única referencia: el coste de la construcción de un barco pequeño en Fujian y Guangdong durante los reinados de Kangxi y Yongzheng (1662-1736) fue de unos 3.000 taels.³⁴⁷ La subida de los costes de la fabricación de los navíos más grandes superó con creces a la de los medianos, lo que reflejó no sólo las tendencias seculares de los precios, sino también los cambios normativos. Éstos permitieron a los comerciantes marítimos construir barcos más grandes durante el siglo XVIII y, por tanto, transportar cargas más grandes y valiosas.³⁴⁸

La construcción y el equipamiento de un junco chino se consideraba como su propio registro, algo que resultó muy eficaz, ya que la menor desviación de los mismos lo sometería inmediatamente a impuestos y derechos extranjeros. Los juncos de lugares coloniales que contaban con una forma más ancha cuando visitaban China eran tratados según los mismos derechos que los barcos extranjeros. De esta forma, los juncos construidos en Tailandia o en cualquier otro país cercano, si se construían y equipaban según

³⁴⁶ Great Britain Parliament, *First Report from...*, *op. cit.*, p. 299.

³⁴⁷ Xiyu Chen, *Zhongguo Fanchuan Yu Haiwai Maoyi* (Los veleros chinos y el comercio de ultramar), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 1991, p. 104-106. Fuente citada en: Guillermo Ruiz Stovel, *Chinese Shipping...*, *op. cit.*

³⁴⁸ *Ibidem.*

el modelo habitual eran admitidos para comerciar en China bajo las mismas condiciones que los construidos dentro del país.³⁴⁹ En 1685, el gobierno Qing permitió a la Aduana General de Fujian imponer un impuesto a las embarcaciones costeras según el tonelaje. Éste se conoció como el impuesto de la viga transversal y se basaba en el cálculo de la longitud y la anchura del barco multiplicado por la altura de viga transversal.³⁵⁰ En cuanto a los aranceles sobre las mercancías exportadas e importadas variaban en las diferentes provincias. Los más altos se pagaron en Xiamen y los más bajos en la isla de Hainan.³⁵¹ Aunque de igual forma los comerciantes intentaron eludir estos tributos en todas partes. Una práctica, que se siguió a menudo hace buen ejemplo de ello; algunos mercaderes que tenían la intención de dirigirse a Tailandia o Vietnam, declaraban como destino la isla de Hainan reduciendo así el pago de impuestos. A sus regreso permanecían cuatro o cinco días en la entrada del puerto hasta que se llegara a un acuerdo con los funcionarios de la aduana para la reducción de los aranceles. Para conseguir el acuerdo estos comerciantes amenazaban con dirigirse a otro puerto, privando así a los funcionarios públicos de sus beneficios habituales.³⁵²

³⁴⁹ Great Britain Parliament, *First Report from...*, *op. cit.*, p. 300.

³⁵⁰ Comité de Compilación de Corografías de Fujian, *Fujian Shengzhi. Haiguan...*, *op. cit.*, p. 122.

³⁵¹ Great Britain Parliament, *First Report from...*, *op. cit.*, p. 300.

³⁵² *Ibidem.*

Figura 2.2 Diferentes tipos de barcos en el puerto de Xiamen, 1901



Fuente: Cadbury Research Library (Special Collections), University of Birmingham, [consulta 20 de abril de 2022: www.hpcbristol.net].

A principios del siglo XIX, las actividades de la construcción naval continuaron en Xiamen y por consiguiente, las políticas correspondientes no se relajaron. Como cualquier puerto importante se benefició de ventajas en la obtención de materiales y además fue común que personas de otros distritos fueran allí a solicitar los permisos de construcción. El comercio impulsó el desarrollo de la industria naval local y la gente se apoyó en las transacciones de ultramar. Simultáneamente, las restricciones oficiales se ajustaron en consecuencia, lo que constituyó un desarrollo dinámico del comercio de Xiamen.

2.5. La circulación de la plata: desde tierras hispánicas hasta el sur de la China

Además de la industria naval, un elemento de gran importancia para la

economía marítima de Xiamen fue la introducción de monedas extranjeras mediante los negocios con el exterior. Como hemos señalado antes, los barcos de los mercaderes de Fujian llevaron una gran cantidad de mercancías chinas al extranjero mediante la ruta oceánica y, en cambio, los productos importados fueron mucho más reducidos en comparación con los exportados. De esta manera se introdujo un mayor número de monedas extranjeras en el mercado chino. Entre ellas, destacaron los reales españoles acuñados en América con la plata de este territorio. Se puede decir que la plata hispanoamericana fue un factor importante para asegurar las transacciones comerciales entre Europa y Asia a lo largo de los siglos XVI al XVIII y, asimismo, para dinamizar los intercambios internos entre los países asiáticos.³⁵³

Antes del siglo XX, la capacidad del gobierno chino para gestionar su propia emisión monetaria era notoriamente más débil que la de otros países. La razón principal de ello era que la fuente de dinero de China dependía directamente de la producción de plata de las minas situadas en los virreinos de Indias, yacimientos que se encontraban a miles de kilómetros de distancia. Desde inicios del siglo XVII, la oleada producida por el comercio mundial de la plata afectó profundamente a China, haciendo que su economía experimentara la inflación y deflación de su moneda y, en consecuencia, lo que a día de hoy es parte de su historia de apogeo nacional en su momento fuera un período de grave depresión económica. Y lo que es peor aún, la pequeña cantidad de papel moneda que los emperadores de las dinastías anteriores intentaron emitir en cada ocasión terminó en su depreciación y seguida desaparición, lo que significa que la moneda metálica fue durante mucho tiempo la más popular para el mantenimiento del valor del dinero.

Fue a partir del siglo XVIII que China se hizo más dependiente de las

³⁵³ Carlos Martínez Shaw, «La plata española, catalizador de la primera globalización», en *Comercio y cultura en la Edad Moderna: Actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2015, p. 44.

minas de plata extranjeras. A mediados de ese siglo, a la vez que los productos agrícolas y artesanales de China se vendían en el extranjero en grandes cantidades y el mercado de consumo emergente en Europa seguía creciendo, la economía china consiguió su globalización con rapidez, por lo que para cubrir las necesidades de su pago China requirió de una gran cantidad de plata. Por todo esto, durante la dinastía Qing las monedas de plata y cobre constituyeron las principales monedas de China y con la expansión de la economía la demanda de monedas metálicas siguió aumentando, hasta que a mediados del siglo XIX los canales de importación de plata desde América Latina se agotaron, por lo que la demanda mundial de exportaciones chinas fue baja, mientras que las importaciones de opio de la dinastía Qing aumentaron significativamente.³⁵⁴ Por lo tanto, una gran cantidad de plata fluyó fuera de China y la economía doméstica se deterioró bruscamente. El gobierno Qing no comprendía esta situación y, por supuesto, no hallaba ninguna forma eficaz de afrontarla. A medida que aumentaban los factores de inestabilidad social, la autoridad se encontraba en una situación más precaria y cada vez más cerca del colapso. Con la reanudación de las entradas netas de plata en la década de 1850, el gobierno Qing se tomó un respiro, pero permaneció frágil y se tambaleó hasta principios del siglo XX.

A mediados del siglo XVII, los lingotes de plata se utilizaron de forma generalizada para las grandes transacciones de larga distancia, mientras que las monedas de cobre se utilizaron para las pequeñas transacciones locales.³⁵⁵

³⁵⁴ En cuanto a la circulación de plata extranjeros en el mercado chino en el siglo XIX, puede consultarse: Richard Von Glahn, «Foreign Silver Coins in the Market Culture of Nineteenth Century China», *International Journal of Asian Studies*, Cambridge University Press, 2007, vol. 4, núm. 1, pp. 51-78; Jerome Chen, *State Economic Policies of the Ch'ing Government 1840-1895*, Garland, New York, 1980; John Fisher, «Silver production in the Viceroyalty of Peru, 1776-1824» en Peter Bakewell (ed.), *Mines of Silver and Gold in the Americas*, Variorum, Aldershot, 1997, pp. 283-319; Dennis Flynn, Arturo Giráldez and James Sobredo, *European Entry into the Pacific: Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, Ashgate, Aldershot, 2001; Benito Justo Legarda, *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change & Entrepreneurship in the Nineteenth Century Philippines*, University of Wisconsin-Madison, Madison, 1999; William Schell Jr., «Silver symbiosis: reorienting Mexican economic history», *Hispanic American Historic Review*, 2001, vol. 81, núm. 1, pp. 89-133. Entre otros.

³⁵⁵ En el período imperial de China, la historia del desarrollo del papel moneda fue muy accidentada, y sólo la dinastía Song (960-1279) logró cierto éxito en la emisión de billetes. La razón fue que el gobierno solía realizar emisiones en exceso y provocaba la depreciación y

En el siglo XVIII, los lingotes de plata se utilizaron con más frecuencia para el comercio interprovincial. Desde la implantación de la reforma fiscal con la Ley del látigo Único en la década de 1530, el gobierno adoptó el cobro de plata para el pago de impuestos.³⁵⁶ Antes de esto los agricultores pagaban los impuestos en especie, como el mijo, u ofrecían sus servicios como mano de obra en infraestructuras de gran escala. Los distintos tipos de impuestos también contaban con diferentes plazos de pago, así que los funcionarios de hacienda debían dedicar mucho tiempo y esfuerzo para su comprobación. La introducción de la nueva legislación cambió esta situación. Una vez entró en funcionamiento, se recaudaron en conjunto los dos impuestos principales, se fijó una fecha de pago unificada y se solicitó el pago solo con plata. La mayoría de los ingresos nacionales en plata se utilizaban para pagar los salarios oficiales, pero la plata también fue utilizada por la clase mercantil para ahorrar. Estas circunstancias provocaron que los comerciantes acumularan gran cantidad de plata cuando la moneda escaseaba, por lo que hizo subir el valor de la misma.

China importó una gran cantidad de plata de ultramar. Después del descubrimiento de las minas de plata en Iwami Ginzan en 1526, en la década de 1620 Japón aumentó la extracción de plata,³⁵⁷ por lo que desde la década

posterior rechazo de los billetes. Esta circunstancia se produjo alternativamente en muchas dinastías a lo largo de la historia. Antes del siglo XX, la moneda metálica era el principal medio de cambio. Al principio, se utilizaba el cobre para acuñar moneda en las cecas privadas o en las oficinas monetarias nacionales, y solían emplearse para comprar bienes o pagar impuestos. Durante los siglos XV y XVII, las monedas de cobre dominaban la actividad económica, el gobierno las utilizaba para pagar a los soldados y a la mano de obra contratada. Antes del siglo XVI, el uso de la plata como moneda era infrecuente, aunque existía una pequeña cantidad de plata monetaria procedente de las minas de plata de la provincia de Yunnan. Sobre la historia general de la plata español en el mercado chino, véase: Pedro Ceinos, *Historia Breve de China*, Sílex Ediciones, Madrid, 2003, pp. 212-214.

³⁵⁶ La Ley del látigo Único fue una reforma fiscal instituida por primera vez durante la dinastía Ming media en el principios del siglo XVI, y después promulgada en todo el imperio en 1581 por Zhang Juzheng. Véase: Fangzhong Liang, *Zhongguo Shehui Jingji Shilun* (Historia socioeconómica de China), Zhonghua Shuju, Beijing, 2008, p. 2.

³⁵⁷ La plata japonesa desempeñó un papel importante en los intercambios comerciales hispano-japoneses, hasta el punto de que algunos comentaristas juzgaron la labor de portugueses, españoles y holandeses como la de meros intermediarios en el comercio de seda china y plata japonesa. Las fuentes relacionadas pueden consultarse en: Emilio Sola, *Historia de un desencuentro. España y Japón, 1580-1614*, Fugaz Ediciones, 1999; Pedro Damián Cano Borrego, «El cambio en el sistema monetario de Japón y el peso mexicano en un expediente del Archivo Histórico Nacional de España de 1871», *México y la Cuenca del Pacífico*, 2019, vol. 8, núm. 24, pp. 119-139.

de 1640 Japón comenzó a exportar plata a China, que se intercambió por el té de Fujian, la seda de Suzhou y la porcelana de Jingdezhen. La reforma de Ley del látigo Único de 1581 hizo que la base financiera del Imperio Ming fuese más estable e impulsó la demanda de plata del país. En esa época, la explotación de la plata era muy activa al mismo tiempo que se aumentó la escala de las importaciones de plata desde Japón. La producción de la plata en Japón alcanzó su punto culminante entre 1575 y 1625 y luego disminuyó. En la década de 1660, los gobernantes japoneses comenzaron a restringir la exportación de plata y posteriormente, en 1668, Japón impuso la prohibición de la exportación de plata, aunque en la década de 1670 la política en cierta medida se relajó.³⁵⁸

En la historia de China, las últimas siete expediciones llevadas a cabo por Zheng He al sureste de Asia y al noreste de África terminaron en 1433. Después de estas el imperio de Ming empezó a prohibir totalmente el comercio marítimo, aunque los contrabandistas siguieron importando plata. Entre 1550 y 1650, entraron en China grandes cantidades de plata a través de Xiamen y Macao. Cabe destacar que el año 1567 la provincia de Fujian se aprobó la política de apertura marítima, *kaihai*, en la cual los juncos chinos podían tener permiso para navegar por ultramar. Dicha política cambió la situación económica de las prohibiciones marítimas, *haijing*, en la costa sureste china en la China Ming.³⁵⁹ Hacia 1650, las monedas de plata ya circulaban y se utilizaban en muchas provincias de China y en 1661, el gobierno Qing comenzó a fomentar el uso de la plata para las transacciones a larga distancia.

A finales del siglo XVI, China ya importaba una pequeña cantidad de plata de las minas de plata controladas por España en la Nueva España y el Perú a través del puerto de Manila. La producción de plata en América

³⁵⁸ Lanxing Zhang, «17-18 shiji Helanren cong Riben yunchu xiaopan fenxi (Un análisis del transporte holandés de monedas de oro desde Japón en los siglos XVII y XVIII)», *Journal of Sichuan Normal University*, 2015, vol. 42, núm. 1, pp. 155-164.

³⁵⁹ Manel Ollé, *La Empresa de China...*, op. cit, p. 22.

aumentó anualmente, mientras que China y España fueron los principales impulsores de esta demanda. Así, entre 1565 y 1740, navegaban cada año de uno a cuatro grandes galeones españoles que transportaban entre 300 y 2.000 toneladas de plata entre América Latina y Filipinas.³⁶⁰ Los mercaderes de Fujian y Guangdong cargaban productos chinos a Filipinas (por entonces, bajo dominio español) y los vendían, trayéndolos de vuelta a la costa del sureste a cambio de monedas metálicas. Aunque a lo largo del siglo XVII se transportaron al menos dos millones de pesos de plata al año a bordo de los galeones de Manila, la mayor parte de la plata americana se embarcó a través del Océano Atlántico, incluyendo una media estimada de dos millones de pesos al año (más de 50 toneladas de plata) contrabandeada a través de dos mil millas por los Andes a través de los puertos atlánticos de Buenos Aires y Sacramento.³⁶¹

Asimismo, el suministro de plata americana desempeñó un papel muy importante en el sistema monetario de China. A principios del siglo XVII, la plata japonesa todavía ocupaba una posición relevante representando el 75% de las importaciones totales de China, debido a que antes de 1750, la plata importada de América sólo circulaba en Fujian, Guangdong y otros lugares, siendo la mayor parte trasladada a la India o a otras regiones del sudeste asiático a través del puerto de Manila.³⁶² Sin embargo, desde la década de 1850 la demanda china de plata española se incrementó considerablemente. El té, la porcelana y la seda de China fueron favorecidos por la clase media emergente de Gran Bretaña, Europa y Estados Unidos de la época contemporánea. Una gran cantidad de plata fluyó hacia China en las transacciones de comercio interior y este estímulo monetario creado a raíz de la entrada de la plata y de la fuerte demanda de exportaciones impulsaron la

³⁶⁰ Manhong Lin, *Yinxian: shijiu shiji de shijie yu Zhongguo* (China Upside Down: Currency, Society, and Ideologies, 1808-1856), Jiangsu Renmin Chubanshe, Nanjing, 2011, cap. I, p. 54.

³⁶¹ Jin Cao y Dennis Owen Flynn, «Global quantification and inventory demand for silver in China», *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2019, vol. 38, núm. 3, pp. 421-447.

³⁶² Manhong Lin, *Yinxian: shijiu...*, *op. cit.*, p. 57.

expansión económica de China. En este momento la plata fue considerada como la forma de pago ideal, no sólo porque dotó de poder adquisitivo directo a la población china, sino porque la gran demanda de plata a mediados del siglo XVIII hizo que el poder adquisitivo doméstico de plata de China respecto del cobre fuera el doble que el de España. Por lo tanto, con el acicate del arbitraje económico, China se convirtió en el centro de concentración de plata del mundo de la época y la plata obtenida mediante todos los canales entró en el sistema económico nacional. Hasta 1775, la plata proveniente de América pudo satisfacer casi toda la demanda de monedas de plata de la dinastía Qing. Fue un momento crucial, que evidenció que China estaba completamente integrada en la nueva economía global.³⁶³ De esta forma, en un escrito de 1833 presentado al emperador Daoguang, el funcionario Huang Juezi pudo hacer constar:

«Desde que la plata extranjera fue introducida en China, a los ciudadanos chinos les da gusto usarla, porque tiene un valor establecido en cada unidad que la hace fácil de utilizar. Como las monedas tienen casi el mismo valor que los lingotes, pero con una ley relativamente más baja, hay gente pillas, quienes atraídas por los beneficios, copian los cuños extranjeros y derriten los lingotes para acuñar dinero extranjero [...]».³⁶⁴

En las primeras importaciones de China había monedas de plata acuñadas en los virreinos de la Nueva España y del Perú, así como grandes lingotes de plata. Una vez que la plata se importaba a China, normalmente se fundía y se transformaba en lingotes de plata de valor determinado. A continuación estas barras eran marcadas con la ubicación y el nombre de la

³⁶³ *Ibidem*, pp. 57-60.

³⁶⁴ Fuente citada en Meng Zhou, «Impacto cultural de los reales españoles en el sur de Fujian», *Quiroga: Revista de Patrimonio Iberoamericano*, 2020, núm. 17, p. 109. La fuente original puede consultarse: Juezi Huang, «Huang Shaosi zou kou shu. Wen yin yangyin ying bing jin chuyang shu, (Memorial presentado por Shaosi Huang. Propuesta sobre la prohibición de la exportación de los lingotes y la plata extranjera)», en *Zhongguo Jindaishi Ziliao Congkan* (ed.), Shenzhou Guoguangshe, Shanghai, 1954, pp. 477-478.

oficina monetaria, procurando mantener la uniformidad en el peso y la forma. Antes de que se explotaran activamente las minas de plata y se realizaran acuñaciones masivas en América en el siglo XVII, ya circulaba en China plata acuñada en Europa (*fanyin*, conocida como la “plata extranjera”), pero la acuñación no se realizaba de forma continua y le concedió formas diferentes. A finales del siglo XVIII, la mayoría de las monedas de plata que circulaban en China procedía de la ceca mexicana y mantenía la misma forma de bordes completos. Estas piezas fueron conocidas como la “plata de Buda” (*foyin*, el real de a ocho de busto) porque tenían el rostro del rey de España estampado en una de las caras.³⁶⁵ Posteriormente, desde 1832 las monedas de la República de México llegaron a las provincias costeras de China y se hicieron en seguida muy populares junto a los lingotes de plata.

Figura 2.3 Reales españoles circulados en el sur de Fujian



Fuente: Fotografía de la colección numismática particular del Sr. Lin Nanzhong (Zhangzhou).

Los reales españoles, sobre todo el real de a ocho, conocido como *benyang* en chino, fueron las monedas extranjeras de mayor aceptación y

³⁶⁵ Xinwei Peng, *Zhongguo Huobi Shi* (Historia de la moneda china), Shanghai Renmin Chubanshe, Shanghai, 2007, p. 579.

circulación en el sur de Fujian. El Museo de Zhangzhou guarda la colección de diferentes tipos de reales españoles, entre los que destacan las monedas de busto, las conocidas columnarias de mundos y mares y las macuquinas, que tenían la efigie del monarca del momento, aunque estas distintas tipologías de reales que circularon en Fujian fueron rebautizadas por los chinos.³⁶⁶ Así, en la documentación aparecen denominaciones diversas de los reales españoles como dinero de cordoncillo (*huabian qian*) y dinero de la cruz (*shizi qian*). Ésta última moneda contaba con una forma irregular y correspondía a las primeras emisiones de los reales españoles, de las cuales se han registrado hasta cinco valores de esta moneda en el sur de Fujian.³⁶⁷ La *Colección de los Contratos Conservados de Xiamen* recopila más de mil documentos de contratos privados de esta zona de los siglos XVII y XIX. En estos contratos se puede leer con frecuencia frases como «hoy he cobrado 440 yuanes de ‘plata de cordoncillo extranjera’» o «hipoteco [el arrozal] por 58 yuanes de ‘plata de dos candeleros’»; cuyas monedas de pago debían de ser los reales de a ocho de columnarias. Las monedas extranjeras, especialmente los reales a ocho, llegaron a convertirse en el patrón monetario de Fujian, sustituyendo incluso a los lingotes tradicionales de China.³⁶⁸

³⁶⁶ Meng Zhou, «Impacto cultural...», *op. cit.*, pp. 106-107.

³⁶⁷ Guolin Chen, *Qingdai zhuxia lingshiguan guojia qianbi jicui* (Colección de monedas nacionales de los Consulados de la dinastía Qing en Xiamen), Lujiang Chubanshe, Xiamen, 2015, p. 68.

³⁶⁸ Meng Zhou, «Impacto cultural...», *op. cit.*, pp. 107-110.

Figura 2.4 Dinero de la cruz (*shizi qian*) con resello de la institución financiera china (*qianzhuang*) que garantizaban su valor y autenticidad³⁶⁹



Fuente: Fotografía de la colección numismática particular del Sr. Lin Nanzhong (Zhangzhou).

Con la llegada de la época del Galeón de Manila, el intercambio de mercancías con la moneda como soporte continuó desarrollándose.³⁷⁰ La economía y el sistema monetario de la dinastía Qing hicieron que la nación dependiera de la producción de plata de las minas extranjeras. En esta situación, Zhangzhou y Xiamen, como puertos claves de comercio seguidos en las dinastías Ming y Qing, constituyeron un importante canal de importación de monedas extranjeras al territorio chino. Hasta el día de hoy, todavía se pueden encontrar muchas colecciones de estas piezas en la localidad, como mostramos en las ilustraciones que acompañan este texto. A pesar de todo esto, el flujo de monedas de plata hacia China cambió en el siglo XIX. Especialmente, a partir de 1810, debido a la crisis provocada por los

³⁶⁹ Para más información sobre resellos en las monedas puede consultarse: Francisco Javier García Herrero, *Dimensión comunicacional de la numismática en España 1886-1939. Monarquía, república y guerra; sátira, publicidad y propaganda*, Tesis doctoral, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2014, pp. 148-179.

³⁷⁰ Véase: Luis Alonso Álvarez, «E la nave va. economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la mar del sur, 1565-1604», en Salvador Bernabéu Albert, Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, 2013, pp. 25-84; Dennis Flynn and Arturo Giráldez, «Born with a silver Spoon: the origin of world trade in 1571», *Journal of World History*, vol. 6, núm. 2, 1995, pp. 201-221; Dennis Flynn and Arturo Giráldez, «Born again: globalization's sixteenth-century origins (Asian/global versus European dynamics)», *Pacific Economic Review*, 2008, vol. 13, núm. 3, pp. 359-387.

movimientos de emancipación de la América española, los barcos mercantes españoles dejaron de transportar plata desde y hacia el puerto de Manila. Mientras que la producción de la plata americana se estancaba, el consumo de opio en China comenzó a dispararse durante la dinastía Qing. De esta forma, a medida que las importaciones de opio aumentaban año tras año, la entrada neta de plata era cada vez menor y la economía Qing entró en recesión. Asimismo, bajo este contexto económico la cadena de comercio marítimo de Xiamen también entró en una nueva etapa de desarrollo. La introducción de la plata y el desarrollo del comercio, acompañados de los lazos culturales, políticos y religiosos, permitieron el avance de la primera mundialización de la época moderna.

III.

KULANGSU COMO ENCRUCIJADA CULTURAL Y RELIGIOSA

Al ocupar el gobernador español de Manila el norte de Taiwán en 1626, por un lado, tomó Taiwán como un importante canal de comercio con China y, por otro lado, buscó oportunidades para hacer que los misioneros entraran a China evitando el control portugués de Macao.³⁷¹ En 1630, esta autoridad envió a Fujian a Ángel Cochi y Tomás Sierra, dos frailes dominicos en Taiwán, en calidad de embajadores para establecer negocios entre los dos países.³⁷² Esto supuso también una gran oportunidad para la Orden de entrar a China. Sería poco después de que los dominicos se establecieran en Fu'an (ubicado al nordeste de Fujian), que un asunto relacionado con el contacto cultural y religioso chino y occidental se fue haciendo gradualmente más importante. Al principio se trataba de una disputa entre los misioneros católicos romanos sobre la religiosidad del confucianismo, los ritos chinos y su posible asimilación a rituales católicos para favorecer la cristianización, pero posteriormente se convirtió en un conflicto a nivel político entre China y la Curia Romana. Esta fue la que se conoció como la controversia de los ritos chinos.³⁷³

La década de 1650 fue un período de constante avance del catolicismo en China. En esta etapa, Xiamen recibió la atención del dominico Victorio

³⁷¹ José Eugenio Borao Mateo, *The Spanish Experience in Taiwan, 1626-1642: The Baroque Ending of a Renaissance Endeavour*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2009, p. 4.

³⁷² Diego Aduarte, *Historia de la Provincia del Santo Rosario de la Orden de Predicadores en Philipinas, Japón y China*, Imprenta del Hospital Real de Nuestra Señora de Gracia, Zaragoza, 1693, p. 620.

³⁷³ Acerca de la controversia de los ritos chinos puede consultarse: José Antonio Cervera y Ricardo Martínez Esquivel, «Puebla de los ángeles, entre China y Europa. Palafox en las controversias de los ritos chinos», *Historia Mexicana*, 2018, vol. 68, núm. 1, pp. 245-284; Manuel Rocha Pino, «El método de acomodación jesuita y la evangelización de las órdenes mendicantes en China Imperial», *Culturales*, 2010, vol. 12, pp. 147-180.

Riccio (1621-1685) quien, en colaboración con otros misioneros, transformaron esta zona en una misión importante para Fujian. En la actualidad, todavía podemos advertirla profunda influencia que han dejado las religiones occidentales en Xiamen, especialmente en la arquitectura y en la visión de la educación. En este capítulo nos centraremos en el avance del cristianismo en Xiamen, atendiendo a las fuentes españolas e inglesas sobre las prácticas misioneras y analizaremos los programas educativos impartidos por los predicadores asentados en la isla de Kulangsu, así como sus adaptaciones a las condiciones locales. Finalizaremos con una breve explicación de la situación de las relaciones políticas de Kulangsu previas a su fundación como concesión internacional.

3.1. La trayectoria de Victorio Riccio (1621-1685)

Las religiones tradicionales en Xiamen derivaban del mismo origen que las creencias religiosas que profesaban los fujianeses, teniendo como principales el taoísmo, el confucianismo y el budismo.³⁷⁴ Tomando en consideración que en el caso de la religión budista, esta fue la primera religión “extranjera” que llegó a China en el siglo primero de la dinastía Han, para su implementación el budismo transcurrió por una larga trayectoria de adaptación y transformación de las religiones autóctonas, como el taoísmo y la tradición de pensamiento confuciano a lo largo de la historia del país. Cabe destacar que entre el siglo XVI y XVII, antes de la caída de los Ming, el surgimiento de la tendencia de “Las tres enseñanzas en una”, que proponía una fusión de los aspectos y prácticas de la cultura espiritual de las tres religiones, consiguió una convergencia entre la cultura erudita y la popular. Dicha tradición culminó con el asentamiento de la cultura budista en China.³⁷⁵ Estas tres creencias fueron yuxtapuestas por los pueblos chinos del

³⁷⁴ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas en Amoy*, obra del siglo XX recogida en este manuscrito inédito conservado en el APSROP, secc. 34 China, t. 23, cap. I, núm. 5, p. 6.

³⁷⁵ Anne Cheng, *Historia del Pensamiento Chino*, Bellaterra Edicions, Barcelona, 2006, pp.469-470.

siglo XVII, teniendo una destacada inclinación al animismo y poniendo gran énfasis en el culto a los ancestros y las tradiciones familiares.³⁷⁶ La introducción de las primeras religiones occidentales, tales como el islamismo en el siglo VII, consiguieron bastantes adeptos en la región nordeste de China. En la provincia de Fujian, concretamente la ciudad de Quanzhou, desde finales del siglo VIII hasta el siglo XV, fue el puerto comercial en donde se recibía a los comerciantes musulmanes para negociar con China, debido a la influencia comercial de la Ruta de la Seda Marítima que comunicaba la costa sureste china y el sureste asiático.³⁷⁷ El cristianismo de la misma etapa llegó de manos de los nestorianos, pero no dejó ningún rastro visible. Posteriormente en el siglo XIV aparecieron las misiones franciscanas en estas tierras, que se fortalecieron en el siglo XVI con los jesuitas y después en el XVII con la llegada de los dominicos y religiosos de otras órdenes. Destacaron escritores como Martín de Rada, Bernardino Escalante y Juan González Mendoza, gracias a cuyas obras los europeos pudieron empezar a construir su imagen y visión sobre China.³⁷⁸

La cultura tradicional china se difundió en la provincia de Fujian, pero por su ubicación costera esta recibió inevitablemente el influjo de civilizaciones foráneas. Para la orden dominicana, Fujian y Taiwán fueron dos zonas especiales. Se las consideró sus centros en China y, ya en el siglo XVII, había conseguido bastantes frutos en la propagación del catolicismo. Después de llegar Ángel Cochi a Fujian en 1632 y establecerse el primer distrito de misión en Fujian, llegaron a esta provincia los misioneros desde tierras

³⁷⁶ Ceferino Puebla Pedrosa, *Testigos de la Fe en Oriente: mártires dominicos de Japón, China y Vietnam*, Secretariado de Misiones Dominicanas, Madrid, 1987, p. 163.

³⁷⁷ Para más información véase: Hugh Clark, «The religious culture of southern Fujian, 750-1450: preliminary reflections on contacts across a maritime frontier», en *Asia Major*, Taipéi, 2006, vol. 19, núm. 1-2, pp. 211-240; Oded Abt, «Muslim ancestor, Chinese hero to tutelary god: changing memories of Muslim descendants in China, Taiwan and the Philippines», *Asian Journal of Social Science*, 2014, vol. 42, núm. 6, pp. 747-776; Fan Ke, «Maritime Muslims and Hui identity: a South Fujian case», *Journal of Muslim Minority Affairs*, 2001, vol. 21, núm. 2, pp. 309-332.

³⁷⁸ Mercedes Serna Arnaiz, «Modos y modas. Primeros retratos occidentales de los reinos de China y de los indios de América», en Bernat Hernández (ed.), *Transocéanos. Viajes culturales en los mundos conocidos (siglos XVI-XVIII)*, Centro para la Edición de los Clásicos Españoles, Bellaterra, 2019, pp. 249-264.

hispanas. Se generaron así varios mártires dominicos en China, como Francisco Fernández de Capillas (1607-1648), quien llegó a Fujian en 1642 y luego llevó a cabo innumerables trabajos apostólicos en esta tierra.³⁷⁹ Pedro Sanz (1680-1747) estuvo en Xiamen en el año 1715 y se trasladó a Fu'an al poco tiempo para propagar la fe, sin reparar en las dificultades a las que se enfrentaría en el camino.³⁸⁰ Joaquín Royo (1691-1748) fue el compañero de Pedro Sanz en el viaje a Filipinas, no se quedó en la ciudad de Xiamen pero anduvo por zonas cercanas. Asimismo, hubo otros frailes como Juan Alcober (1694-1748), Francisco Serrano (1695-1748), Francisco Díaz (1713-1748) y demás que también se dedicaron a las misiones en Fujian e impulsaron el desarrollo del cristianismo de China.³⁸¹

El interés de los misioneros por establecer misiones en los nuevos territorios les obligó a desarrollar distintas estrategias dependiendo de las circunstancias locales. En ciertos casos, se vieron forzados a desempeñar un papel ajeno a su propio ámbito de responsabilidad religiosa. Una figura destacada con relación al catolicismo en Xiamen a mediados del siglo XVII, el dominico italiano Victorio Riccio, representó un caso especial que ejemplifica dicho cometido. Existen dos fuentes especialmente relevantes que nos proporcionan información para poder analizar las contribuciones misioneras de este personaje a la ciudad de Xiamen, que además de sus roles como intérprete, negociador, también hizo de diplomático en el comercio entre el sur de Fujian y Manila. Una es el manuscrito de *Hechos de la Orden de Predicadores en el Imperio de China*, escrito en 1667, el cual es como una historia de las misiones dominicanas en China, y un relato de la experiencia

³⁷⁹ Francisco Fernández de Capillas nació en Baquerín de Campos, Palencia, el día 14 de agosto de 1607. Después entró en el convento de San Pablo de Valladolid. En febrero de 1632 llegó a Manila y en 1641 a la Isla de Formosa. Una vez en China, empezó a propagar la fe sin descanso y bautizó a los que después serían los más valientes cristianos de Fu'an. El fruto recogido fue tan grande que los años 1644 al 1646 pasaron a llamarse la época dorada de la misión.

³⁸⁰ Pedro Sanz nació en Ascó, Tarragona, y recibió el bautismo en la Iglesia parroquial en el 3 de septiembre de 1680. Llegó a Filipinas en 1713. Dos años después él y el P. Matéu llegaron a Xiamen.

³⁸¹ Para más informaciones sobre los mártires de China, puede consultar: Ceferino Puebla Pedrosa, *Testigos de la Fe...*, op. cit, 1987.

personal de Riccio en Filipinas y China, así como también de los acontecimientos históricos que tuvieron lugar en esa época.³⁸² La otra fuente fue escrita por José María González, titulada *Un misionero diplomático: vida del padre Victorio Riccio en el tercer centenario de su primera entrada en China (1655-1955)*, que aborda la trayectoria completa de la vida religiosa de Riccio. Adicionalmente, en la fuente manuscrita con el título de *Discurso y parecer en que se demuestra que no conviene que la nación de China (que llaman sangleyes) habite ni viva de asiento en las Islas Philipinas*, se pueden encontrar más descripciones de la participación de Riccio en eventos relacionados con la política y la diplomacia chinas.³⁸³

Victorio Riccio fue uno de los misioneros que pudo aprovechar los pasos previos de Ángel Cochi y sus compañeros. Nació el 18 de enero de 1621 en Santa María de Cintoia, suburbio de la ciudad de Florencia en Italia y era descendiente de la noble familia de los Ricci³⁸⁴ pero como quiso hispanizar su nombre decidió modificar su apellido añadiendo al final una «o». Es por esta razón que su nombre suele aparecer en muchos documentos como

³⁸² El manuscrito original de *Hechos de la orden de Predicadores* (en adelante *Hechos*) se acaba de restaurar, y existe la posibilidad de consultar la obra completa en versión transcrita. Está dividido en tres libros que incluyen, treinta y dos, treinta y cuatro y treinta capítulos, respectivamente. El primero trata de la situación del Imperio chino y la noticia de los dominicos en el reino, desde el año de 1631 hasta la entrada del tártaro. El segundo, sigue explicando el estado de las misiones en China y las influencias de los manchúes sobre los religiosos. En el tercer libro, el autor cuenta su experiencia evangélica en el país y presenta todo lo que pasa con el entonces soberano marítimo, Zheng Chenggong. Este último se convierte en su autobiografía en la que utiliza la tercera persona para narrar esta historia. José Eugenio Borao Mateo ha publicado una selección de algunos capítulos de la obra en *Spaniards in Taiwan*, SMC Publishing, Taipéi, 2001.

³⁸³ La copia de este manuscrito se conserva en el Archivo General de Indias, Filipinas 28, núm. 131, fols. 982-998.

³⁸⁴ «Esta noble familia dio a la Orden de Predicadores muchos hijos ilustres. Contemporáneo del P. Victorio era el célebre P. Timoteo Ricci, Prior del convento de San Marcos, de Florencia, célebre predicador y ferventísimo propagador del Rosario, honrado por el Capitulo general siguiente a su muerte con el título de “segundo Beato Alano”. A esta misma familia de los Ricci parece pertenecía Santa Catalina del mismo apellido, y un célebre religioso llamado Timoteo Ricci, compañero y tío de la Santa. Y otro insigne religioso más, llamado Santiago Ricci, sabio, santo, profesor renombrado, secretario de la Sagrada Congregación del Índice, Provincial de la Provincia dominicana romana (1679-1683), Procurador general de la Orden (1684), muerto en 1703. Hermano del P. Santiago fue el P. Miguel Ángel, quien humildemente declinó el cardenalato con que quería honrarle Inocencio XI. Fue también el P. Victorio pariente próximo del célebre P. Mateo Ricci, fundador en China de la Misión de la Compañía». Para todos estos datos, puede consultarse José María González, *Un Misionero Diplomático: vida del padre Victorio Riccio en el tercer centenario de su primera entrada en China (1655-1955)*, Studium, Madrid, 1955.

Victorio Riccio.³⁸⁵ Riccio profesó en el convento de Santo Domingo de Fiesole, situado en la Toscana de Italia, y acabó su carrera eclesiástica en la Minerva de Roma, desempeñando el oficio de Lector. Una vez que Riccio había cumplido con el cargo de profesor de Filosofía en su convento de origen, y el padre Fray Juan Bautista de Morales había conseguido el permiso del Maestro de la Orden para llevar consigo cuarenta religiosos desde Europa a Filipinas, fue atraído al continente asiático gracias a esta oportunidad.³⁸⁶ El deseo de convertir infieles hizo que Riccio se alistara lo más pronto posible para ir a esta primera provincia, fundamentalmente misionera de la Orden Dominicana.

En el año 1646 embarcó en la flota del General Don Lorenzo Fernández de Córdoba en el puerto de Cádiz y llegó a México con todos los despachos el 13 de septiembre del mismo año. El padre Morales al saber sobre su llegada se mostró muy entusiasmado:

«Que se adelantó a recibirle hasta la Puebla de los Ángeles ciudad que dista de México veinte y una leguas, y de aquí pasando con él mismo a México, metrópoli de toda la América boreal, halló treinta y más Religiosos que iban a Filipinas, los cuales le recibieron con notables muestras de gusto y alegría. Y luego después todos juntos pasaron a la dicha y deseada provincia del Santísimo Rosario que fue después por el año del Señor 1648».³⁸⁷

El 8 de abril de 1648, Riccio junto a otros religiosos, llegaron al Casiguran de Baler de Filipinas y desembarcaron en el puerto de Lampón. Desde aquí, durante doce días caminaron hacia la ciudad de Manila encontrándose con muchas dificultades debido al mal tiempo, «sin tener donde echar el cuerpo si no es en el mismo suelo, y con qué mudarse», en

³⁸⁵ Anna Busquets Alemany, «Los frailes de Koxinga», en Pedro San Ginés Aguilar (ed.), *La Investigación sobre Asia Pacífico en España*, Universidad de Granada, Granada, 2006, pp. 394.

³⁸⁶ Victorio Riccio, *Hechos*, libro I, cap. XXXI, núm. 7.

³⁸⁷ *Ibidem*, cap. XXXII, al final.

palabras de Riccio.³⁸⁸ A pesar de lo sufrido durante el duro viaje a Manila, al llegar allí su vida mejoró considerablemente. Además, las experiencias evangélicas obtenidas en esta ciudad lo ayudarían en el transcurso de su vida en China, pues no solamente trabajó en el Hospital de San Gabriel de los Chinos en Manila desde el 20 de abril de 1652, sino que también fue Procurador general de la Provincia en San Gabriel de Binondoc, cargo al que fue asignado por la Congregación Provincial el 25 de abril de 1654. Adicionalmente, fue además secretario de Provincia y maestro de novicios durante el mismo período.³⁸⁹ Pero, debido a la presión suscitada por la controversia de los ritos chinos entre los misioneros,³⁹⁰ Riccio se quedó en Manila para aprender el dialecto chino de Fujian, que llegó a dominar a la perfección. De este modo, predicó fluidamente en esta lengua, además de escribir libros sobre caligrafía y vocabularios chinos durante su estancia en la región. De este modo, escribió en una carta: «Ho composto un libro in Caratteri Chinesi, ma avanti che io lo stampi mando a codesta S. Congregazione la lettera dedicatoria, che se non si dignano di ricerverlo, non si dara alle stampe [...]».³⁹¹

Aprovechando un pequeño intervalo de paz en el año 1655, los superiores eligieron a cinco misioneros para marchar a predicar a China.³⁹² Los elegidos

³⁸⁸ José María González, *Un Misionero Diplomático...*, *op. cit.*, Madrid, 1955, cap. I, p. 13.

³⁸⁹ *Ibidem*, cap. I, p. 15

³⁹⁰ La controversia sobre los ritos chinos fue una disputa entre los misioneros católicos romanos sobre la religiosidad del confucianismo y los rituales chinos durante los siglos XVII y XVIII. El debate discutió si las prácticas rituales chinas de honrar a los antepasados familiares y otros ritos imperiales confucianos y chinos formales podían considerarse como ritos religiosos y, por lo tanto, eran incompatibles con la creencia católica. Los jesuitas argumentaron que estos ritos chinos eran rituales seculares que eran compatibles con el cristianismo, dentro de ciertos límites, y por lo tanto deberían ser tolerados. Los dominicos y franciscanos, sin embargo, no estuvieron de acuerdo e informaron del problema a Roma. Este conflicto continuó durante dos siglos hasta que en 1939 se volvió a evaluar. Pío XII emitió un decreto el 8 de diciembre de 1939 autorizando a los católicos chinos a observar los ritos ancestrales y a participar en las ceremonias de honor a Confucio.

³⁹¹ José María González, *Un Misionero Diplomático...*, *op. cit.*, p. 81.

³⁹² Victorio Riccio, *Hechos*, Libro III, cap. II, núm. 1: «Gozaba este año de 1655 de notable y paz, y quietud toda la cristiandad de ese Imperio por que el rey Xunchy, que dominaba el reino, tenía singular afecto a la ley de Dios, visitaba su templo y honraba a sus ministros y en especial al Padre Juan Adamo Jesuita, y de nación alemán, que era su astrólogo a quien había levantado a dignidades grandes: causa de engendrarse primero en los pechos de los gentiles una profunda envidia y mortal odios y luego origen de la mayor persecución que ría tenido la cristiandad, después de sus principios».

fueron los dominicos Gregorio López, Domingo Coronado, Diego Rodríguez, Raimundo del Valle y nuestro protagonista, Victorio Riccio.³⁹³ En julio del mismo año, arribaron al puerto de Xiamen y pisaron tierra acompañados por soldados católicos para que nadie pudiera incomodarlos.

Durante el viaje a Xiamen, debido a una enfermedad que Riccio contrajo en Manila, su salud empeoró y como escribió el mismo Riccio en su memorial, a duras penas podía mantenerse en pie. Lo pusieron en una silla de manos y se lo llevaron a la ciudad donde «le dieron descanso en una cama de un cristiano, y todos los religiosos le encomendaron el alma, pues fue tal el accidente que entendieron moriría». ³⁹⁴ Finalmente Riccio superó la enfermedad y consiguió sobrevivir, por lo que mientras él permaneció en la ciudad para recuperarse, sus otros cuatro compañeros prosiguieron el viaje hasta Fu'an, la culminación de su viaje. Siendo así el primer misionero en establecerse en Xiamen, Riccio describía así su impresión de la isla:

«Hallábanse pues en ella todas las naciones de los quince reinos de China, que llaman ellos provincias, y consiguientemente todos los vicios y al paso que se oían diversas lenguas, y se veían diferentes costumbres; se aprecian nuevas maldades, siendo el tráfago, y bullicio tan notable, y el discurso del gentío tan apiñado, que a veces se me ofreció menearse la tierra, y no los hombres». ³⁹⁵

Simultáneamente, también se dio cuenta de las dificultades de predicar en la localidad. Riccio lo contó de esta manera:

³⁹³ Fray Gregorio López, originalmente chino, profesó en su reino y tiempo después pasó a Manila; Domingo Coronado era de Landete en el Obispado de Cuenca, e hijo del convento de Salamanca; Diego Rodríguez era originario de México, fue el hijo de Santo Domingo de Manila; Raimundo del Valle fue hijo del convento de Antequera. Todos fueron misioneros sobresalientes tanto por sus virtudes como por sus conocimientos. Más datos sobre Gregorio pueden verse en: Victorio Riccio, *Hechos*, Libro III, cap. II, núms. 4-5. Sobre Diego Rodríguez, en el capítulo IV del mismo libro.

³⁹⁴ Victorio Riccio, *Hechos*, Libro III, cap. II, núm. 6.

³⁹⁵ Victorio Riccio, *Hechos*, Libro III, cap. VIII, núm. 2.

«Esta misión laboriosa, además de ser difícil por la gran diversidad de lenguas que hablaban los habitantes de las diferentes provincias del imperio que la componían [...]». ³⁹⁶

Durante la estancia de Riccio en Xiamen, esta isla se mantuvo como la base de Zheng Chenggong, conocido en Occidente como el Pirata-Emperador Koxinga, quien había asentado su poder en la isla de Xiamen y luego se había hecho amo de las costas de las provincias de Fujian y Zhejiang. ³⁹⁷ La familia de Zheng mantuvo una estrecha relación con la religión católica, lo que permitió que Riccio pudiera propagar libremente la fe en esta zona. ³⁹⁸ Así, lo primero que hizo Riccio fue levantar una capilla frente al palacio de Zheng. Según la tradición, «cuando llegó a esta tierra el Riccio, solamente existían en lo que hoy llamamos diócesis de Xiamen dos iglesias en ruinas, una en la ciudad de Hing-hoa [Xinghua, nombre antiguo de Putian] y la otra en la ciudad de Choanchiu [Quanzhou]. ³⁹⁹ Estas dos iglesias habían sido levantadas por los PP. Jesuitas». ⁴⁰⁰ Tiempo después transformó lo que era una pequeña capilla en un hermoso templo, que bendeciría con solemnidad al año siguiente.

El 5 de agosto de 1655 se celebró la primera misa en la casa de Riccio. ⁴⁰¹ En esta época Riccio había logrado convertir y bautizar a un estimable número de personas, que en su mayoría no eran de la isla, como afirmó el mismo

³⁹⁶ Juan Ferrando y Joaquín Fonseca, *Historia de los PP. Dominicos ...*, *op. cit.*, p. 18.

³⁹⁷ También aparece en la obra de Marco Polo, en la cual ya se menciona la isla de Xiamen durante su estancia en China entre 1275 y 1292. Xiamen por su posición estratégica fue ganando importancia día a día. Cuando los mongoles intentaron la invasión del Japón usaron el puerto de Xiamen, como punto de partida de sus barcos. Este puerto de Fujian se convirtió en una guarida de piratas entre 1368-1662, los cuales hacían incursiones por las costas y asaltaban y robaban a sus pacíficos moradores. Véase: Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit.*, p. 41.

³⁹⁸ Sin embargo, el hijo de Zheng Chenggong no se convirtió a la religión católica como su padre y abuelo, y causó molestias a la Misión cuando Zheng estuvo ausente en Xiamen, Riccio apuntó: «Y estando en casa del Padre Riccio, vino un día a dicha casa el hijo del Cuesing, para ver el adorno de la Iglesia porque se celebraba entonces la fiesta del santísimo rosario. Llevose algunas imágenes pequeñas para su curiosidad (aunque se oponía el Padre) haciendo eso no por su voluntad sino por la insolencia de sus criados que eran hombres inicuos, e intolerables, deseosos solamente de hacer mal, y hacerse temidos» en *Ibidem*, cap. VIII, núm. 4.

³⁹⁹ Las dos ciudades de la provincia de Fujian se sitúan en la costa, al norte de Xiamen.

⁴⁰⁰ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit.*, p. 369.

⁴⁰¹ Aunque no fue la primera misa formal, en comparación con otras más solemnes celebradas en esta Misión más tarde.

Riccio; «muchos, dijo, se bautizaron, y entre ellos algunas personas graves, pero casi todas de otras partes, y no del mismo Amoy». ⁴⁰²

La casa de Riccio más que un hogar en su sentido literal, funcionaba como dispensario u orfanato. Riccio fue el fundador de la primera Santa Infancia en esta Misión de Xiamen, ya que debido a la excesiva población de la isla y a la falta de higiene -propia de un puerto de pescadores-, se desarrollaron epidemias contagiosas, como la viruela, que causaron una enorme pérdida de vidas, especialmente entre las edades más vulnerables, como los infantes. ⁴⁰³ Así Riccio asumió el cargo de médico de almas y, al mismo tiempo, también de cuerpos. Bautizó infinidad de infantes y cuidó a gran número de enfermos. Muchos padres nativos, quizá por las dificultades económicas, abandonaban a sus hijos débiles en cualquier lugar de la ciudad, por lo que Riccio mandó colgar carteles en los muros de las calles y en las puertas de la ciudad, «encareciendo a los habitantes de la ciudad que nadie diera muerte a las niñas y niños enfermos y contrahechos y que él se haría cargo y sustentaría a todas las criaturas que sus padres no quisieran». ⁴⁰⁴ Pero a medida que crecía la cantidad de niños, la situación en el amparo que ofrecía su pequeña casa se volvía más complicada. En una carta de Riccio a Manila dice así:

«Me encuentro, sin saber cómo, rodeado de una docena de niños, los unos todavía en ama, y los otros de edad de dos, tres y cuatro años, cubiertos unos de sarna y otros de gusanos y que no saben hacer otra cosa sino comer y llorar... Pero el número de niños abandonados aumenta de tal manera que, si no soy socorrido con alguna limosna, moriré con ellos». ⁴⁰⁵

⁴⁰² Juan Ferrando y Joaquín Fonseca, *Historia de los PP. Dominicos...*, op. cit, vol. III, Libro V, cap. I.

⁴⁰³ En el año 1887 se abrió formalmente la Santa Infancia en la Misión de Xiamen, porque los Superiores creyeron que era el mejor método para educar a los cristianos y propagar la fe entre las mujeres cristianas.

⁴⁰⁴ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, op. cit, p. 55.

⁴⁰⁵ *Ibidem*, p. 396.

Y en su libro continuó refiriéndose al problema:

«Solía levantarse de noche seis y siete veces: a unos preparaba medicinas, a otros ministraba comida, uno pedía agua, otro manjar, aquel se quejaba, otro lloraba; y todos venían necesidades de quien los vistiese, limpiase, y lavase, para todo lo cual no fiada manos que bastasen, pues era la madre para tantos hijos».⁴⁰⁶

Los trabajos no fueron fáciles. Riccio fue el primer dominico que empezó a recoger niños en China, convirtiéndose, como se acaba de mencionar, en el primer fundador de la Santa Infancia en Xiamen dos siglos antes de que la desinteresada organización caritativa fuera fundada de forma oficial por Charles de Forbien-Janson en Europa.⁴⁰⁷ En su origen, el lugar de la Santa Infancia y su objetivo fueron descritos como «no fue otro que el rescate y salvación de los niños chinos, y por eso se llamó “La Obra de los Chinitos”, extendiéndose después por las demás naciones».⁴⁰⁸ En los lugares donde se establecieron las Santas Infancias, fue también donde se formaron las mejores comunidades cristianas:

«Estas niñas de la Santa Infancia, *caeteris paribus*, están mucho más instruidas que la generalidad de las otras de cristianos en todo lo que se refiere a cualidades y prendas de una mujer, así que son muy buscadas por todos nuestros cristianos».⁴⁰⁹

⁴⁰⁶ Victorio Riccio, *Hechos*, Libro III, cap. II, núm. 11.

⁴⁰⁷ Esta Santa Infancia no era similar a las que había tenido en Europa. Fue «una casa sin puertas ni ventanas, cuyas paredes exteriores están en ruinas; Los tabiques interiores no impiden el paso de una habitación a otra; los techos están reducidos a cuatro tablas desnudas, que los ratones y la podredumbre no han acabado de destruir», véase: Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit.*, p. 395.

⁴⁰⁸ *Ibidem*, p. 56: «Las Santas Infancias vienen a ser Sanatorios-Escuelas, donde las religiosas han sanado las enfermedades corporales y salvado el alma de millones de infantes y han educado sus tiernas inteligencias con las doctrinas del cristianismo, que hacen a los hombres felices en esta y en la otra vida».

⁴⁰⁹ Véase la carta del P. José Vicente Blasco al P. Provincial Miguel Narro, publicada en el *Correo Sino Anamita*, vol. XXXV, 1907, pp. 67-68.

Al ser el primer dominico que había residido de forma permanente en la ciudad, Riccio tuvo que cargar con todos los trabajos de evangelización. Se señaló que: «aquí observó que los chinos arrojaban niñas recién nacidas a lugares inmundos, y él se dedicó a recogerlas para cuidarlas en su residencia. También estableció otra casa en Heu-phú en la isla de Qimmoy⁴¹⁰ para administrar a varios cristianos bautizados en Manila».⁴¹¹ Aunque no hallamos materiales que describan detalladamente los métodos que utilizaba Riccio, predicar oralmente y mantener una imagen favorable eran importantes.⁴¹² Según los registros, los procedimientos que se aplicaron en Xiamen fueron similares en otras misiones de Fujian, en épocas posteriores:

«En las escuelas parroquiales y salones de doctrina es donde más frecuentemente predicaban la religión los misioneros, catequistas y beatas. Las escuelas católicas que se rigen según las ordenaciones y prescripciones de la iglesia son uno de los medios más aptos y mejores para propagar el cristianismo. En esta misión se fundó una revista católica, la cual tuvo que ser suspendida por falta de recursos pecuniarios y por la dificultad en hallar personal competente para su elaboración, la prensa fue un medio útil en general para la propagación de toda clase de idea. En esta época la prensa que solamente trata de cosas espirituales la lee muy poca gente, máxime en misiones».⁴¹³

El trabajo de Riccio no se limitó al centro de Xiamen y, por el año 1657, ya contaba con dos cristiandades más en Pesoa y Jinmen. De la misma forma, sin contar con ningún acompañante, Riccio tuvo que lidiar en solitario con

⁴¹⁰ Qimmoy, en la actualidad Jinmen, también es conocido como Quemoy, Kim-Mui y Kinmen en la documentación antigua. Es un pequeño archipiélago que se ubica cerca de Xiamen.

⁴¹¹ APSROP, secc. 34 China, t. 6, doc. 44.

⁴¹² Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, op. cit, p. 371.

⁴¹³ *Ibíd.*, p.379-384.

varios problemas. Por ello, este mismo había realizado varias peticiones al Provincial de Filipinas instándole a que le enviase un compañero, porque debido a las guerras entre Zheng Chenggong y los tártaros (palabra que hacía referencia a los manchúes) los demás padres se encontraban lejos y no podían pasar por la ciudad para ayudarle. Finalmente, en 1658 llegó a Xiamen fray José Madrid desde Manila, «fue tanto el gozo del Padre Riccio, que le fue a recibir a la mar y llevándoles consigo a la Iglesiasita dio singulares gracias a la divina y paternal piedad, por verse acompañado con aquel ángel que lo era en sus obras».⁴¹⁴ Posteriormente a principios de agosto de 1660, vino a la ciudad otro religioso, Pedro Ricciardi, que acompañó a Riccio en sus trabajos.⁴¹⁵ Su visita le permitió a Riccio pasar una temporada más relajada en comparación con sus primeros años vividos en Xiamen.

Entre 1661 y 1665, Victorio Riccio ya era bien conocido por su papel de intermediario en los conflictos marítimos en China.⁴¹⁶ Partiendo de la imagen diplomática de Riccio, la profesora Anna Busquets Alemany enfatiza en su investigación la importancia del papel de los frailes como intérpretes y mediadores culturales, tanto para las comunidades cristianas de China como para garantizar las relaciones comerciales que había entre Fujian y Manila.⁴¹⁷ Además, en las fuentes chinas también podemos encontrar descripciones sobre este misionero dominico. Pese a que son datos poco mencionados,

⁴¹⁴ Victorio Riccio, *Hechos*, Libro III, cap. XI, núm.1.

⁴¹⁵ *Ibidem*, Libro III, cap. XV, núm.1: «el Padre Fray José Madrid... no pudiendo tolerar los perversos resabios de aquella mala constelación de dicha tierra, y hieló se volvió a Manila habiendo estado en China solamente cuatro meses, con lo cual quedó el Padre Fray Victorio, mucho más solo, y afligido... llegó a Hiamuen [Xiamen] el religioso varón Fr. Pedro Ricciardi llamado en las Filipinas Fr. Pedro de Sto. Domingo, Italiano de nación e hijo riel ilustre convento de Mantua en la provincia de Lombardía, hombre que debajo de un profundo silencio y santa llaneza, descubría no pequeña virtud y aventajado talento, el cual fue enviado del P. Provincial de las Filipinas, que era entonces el Padre Fray Francisco de Paula, comisario del Santo Oficio para satisfacer a las instancias del Padre Riccio, que no gustaba estar solo».

⁴¹⁶ Véase: Anna Busquets Alemany, «Los frailes de Koxinga», en Pedro San Ginés Aguilar (ed.), *La Investigación sobre Asia Pacífico en España*, Universidad de Granada, Granada, 2006, pp. 393-422. Se encuentra un documento en APSROP, secc. 34 China, t. 25, doc. 4, con el título de «La embajada del P. Ricci». En el mismo lugar, se guarda una memoria escrita por Riccio sobre los sucesos del año 1663, véase: APSROP, secc. 34 China, t. 7, doc. 8. Y varias cartas sobre Zheng Chenggong y Riccio en secc. 34 China, t. 17, doc. 1.

⁴¹⁷ Anna Busquets Alemany, «Por Dios, por el rey y por Koxinga: las negociaciones de Vittorio Riccio», en Javier Martín Ríos (ed.), *Estudios Lingüísticos y Culturales sobre China*, Editorial Comares, Granada, 2019, pp. 169-183.

creemos que merece la pena completarlos como fuente de estudio sobre la figura de Riccio.

Según la obra *Historia General de Taiwán*, «al principio, el sacerdote católico romano Li Keluo⁴¹⁸ [nombre chino de Riccio] predicaba en Xiamen. Zheng Chenggong lo acogió con respeto y lo invitó a ser consejero de su poder».⁴¹⁹ Zheng estuvo profundamente influenciado por su padre -que era cristiano-, es por eso que trató amablemente a Riccio. Hay que destacar que en este período de gran agitación entre las dinastías Ming y Qing, los grupos con más poder de China experimentaron una necesidad urgente de consolidar su influencia. La mayoría de los misioneros occidentales habían adquirido a través del tiempo unos conocimientos científicos y culturales bastante avanzados, que les fueron muy importantes para alcanzar esta influencia. El jesuita alemán Johann Adam y el belga Ferdinand Verbiest, consiguieron puestos de peso en la corte Qing. Otros extranjeros como el jesuita Francesco Sambiasi o Michał Boym fueron invitados de la corte. Así que la cercana relación entre Zheng y Riccio no sorprendió a nadie.

Fue en el año 1661 cuando Zheng Chenggong derrotó a los holandeses en Taiwán. En ese momento había unos cien mil chinos residentes en la isla de Luzón, Filipinas, que habían sido maltratados durante mucho tiempo por los españoles, especialmente bajo la despiadada administración del gobernador general Diego Fajardo Chacón, que había durado desde 1644 a 1653. Los generales de Zheng le propusieron que se anexara Luzón como base extranjera, por lo que Zheng decidió enviar a Riccio a Manila para que le exigiera al gobernador general español pagar tributos, al mismo tiempo que planeaba en secreto una revuelta con los chinos, que serían apoyados por buques de guerra y soldados de Zheng.⁴²⁰ Sin embargo, este plan que

⁴¹⁸ El nombre chino de Riccio suele aparecer en los libros taiwaneses como Li Keluo, mientras que en la China continental se conoce como Li Qi.

⁴¹⁹ Heng Lian, *Taiwan Tongshi* (Historia general de Taiwán), Huadong Shifandaxue Chubanshe, Shanghai, 2006, cap. II, núm. 20.

⁴²⁰ *Ibidem*.

pretendía ser secreto quedó expuesto. De esta manera, los españoles aumentaron su defensa y enviaron soldados desde la isla de Mindanao para defender Manila y evitar que Zheng llegara al poder. En ese momento los chinos en Manila provocaron un levantamiento en el que lucharon en batallas campales durante varios días y que finalmente, fracasó. Decenas de miles de personas fueron asesinadas y algunos otros embarcaron en pequeños botes para escapar a Taiwán, aunque la mayoría de ellos se ahogaron en el camino. Los españoles también estaban intranquilos ante la idea de un contraataque de Zheng, por lo que enviaron a Riccio junto con un emisario hacia Taiwán para negociar la paz. Zheng enfureció al recibir la noticia del asesinato de chinos por parte de los españoles, a lo que sus generales también le aconsejaron que se actuara con acciones punitivas. No obstante, antes de que pudiera llevarse a cabo la invasión, Zheng fallecería el 23 de julio de 1662.⁴²¹

En una carta escrita por Zheng Chenggong y mandada por el Emperador de la dinastía Ming al Gobernador General Manrique de Lara de Manila el 21 de abril de 1662, fechada erróneamente en el 7 de marzo, se afirmaba que Victorio Riccio fue uno de los frailes más cercanos a Zheng:

«[...]. Ustedes [los españoles] no son diferentes de los holandeses, de otro pequeño estado, que vejan nuestros barcos de mercante y provocan incidentes. Hasta hoy ya he reprimido a Taiwán, tengo cientos de miles de soldados excelentes y mil buques de guerra. Estaba a punto de invadir Manila yo mismo en persona. Ya saben que estamos muy cerca, desde Taiwán hasta su parte, fácil en llegar por mar, salimos desde mañana y

⁴²¹ *Ibidem*. También puede consultarse: Anna Busquets Alemany, «Entre dos mundos: los misioneros como embajadores entre Filipinas y China durante la Edad Moderna», en Tomás Antonio Mantecón Movellán, Marina Torres Arce, Susana Truchuelo García (eds.), *Dimensiones del conflicto: resistencia, violencia y policía en el mundo urbano*, Editorial Universidad de Cantabria, Santander, 2020, pp. 367-389; Anna Busquets Alemany, «Vittorio Riccio: an entangled voice in the 1662 Chinese uprising in Manila», en Jos Gommans, Ariel López (eds.), *Philippine Confluence. Iberian, Chinese and Islamic Currents, c. 1500-1800, Global Connections: Routes and Roots*, Leiden University Press, Leiden, 2020, pp. 169-189; José Eugenio Borao Mateo, «Consideraciones en torno a la imagen de Koxinga vertida por Victorio Ricci en Occidente», *Encuentros en Catay*, 1996, núm. 10, pp. 48-77.

conseguimos llegar por la tarde. Sin embargo, en vista de que su emisario llegó a rogar tratados comerciales, un comportamiento diferente al de los holandeses, decido indultar a sus penas y me quedo de momento en Taiwán con mis fuerzas armadas. Por lo tanto, estoy facultando al Padre Riccio para que le pida que se someta a mi regla y pague tributos anuales. Si hay algún truco de su parte, mis barcos llegarán inmediatamente y destruirán totalmente su ciudad y tesoros, al igual que lo he hecho con los holandeses. Para entonces ya será demasiado tarde. Piénselo y decídalo atentamente, pero no tarde mucho, la decisión es suya».⁴²²

Riccio fue un personaje clave en este asunto, ya que hizo de embajador de Xiamen, navegó diecisiete días hasta llegar a Manila para entregar esta carta y regresó el día 10 de mayo de 1662. El momento de su llegada causó mucha impresión entre la gente:

«Entró en la ciudad el P. Embajador vestido con las magnificas insignias de grande mandarín, y montado en un caballo ricamente enjaezado, al son de los tambores y clarines del ejército, y al estruendo de la salva que desde los baluartes de la ciudad se le hacia. Iba acompañado de la caballería e infantería de la plaza, y en medio del regocijo general y aplausos de sus vecinos llegó hasta la real sala, en donde entregó sus credenciales y dio la embajada».⁴²³

El 4 de abril de 1663 Riccio fue a Manila de nuevo, pero esta vez lo hizo con una carta escrita por el hijo de Zheng Chenggong, Zheng Jing.⁴²⁴ El

⁴²² Chenggong Zheng, Jing Zheng, Hongkui Zheng, *Yanping Erwang Yiji* (La colección de obras de los dos soberanos Yanping), Shanghai Cishu Chubanshe, Shanghai, 2012. También puede encontrarse otra traducción de esta carta, más completa, en forma transcrita en José María González, *Un Misionero Diplomático...*, *op. cit.*, cap. V, pp. 42-43.

⁴²³ Juan Ferrando y Joaquín Fonseca, *Historia de los PP. Dominicanos...*, *op. cit.*, p. 11.

⁴²⁴ José María González, *Un Misionero Diplomático...*, *op. cit.*, cap. VII, p. 61: «Quedaron aquellos mandarines convencidos y admirados de las razones alegadas por el P. Riccio, con lo que depusieron su enojo contra los españoles, y después de maduro estudio, decidieron enviar una embajada a Manila en demanda de paz, nombrando al mismo P. Riccio por embajador,

gobernador General de Filipinas lo recibió con gran hospitalidad. Seguidamente, Riccio entregaría la respuesta en forma de carta en Xiamen. En 1664 fueron llamados a Beijing todos los misioneros del imperio. Seis de los diez misioneros dominicos que residían en las provincias de Fujian y Zhejiang se quedaron en Fu'an, y otros cuatro, que acudieron a Beijing, fueron después desterrados a Cantón (Guangzhou). Pero Riccio en vez de ir a Beijing se trasladó a Fuzhou,⁴²⁵ «donde estuvo oculto durante diez meses, y luego se trasladó a la factoría que los holandeses tenían cerca de Fo-cheu, y desde allí, ejerció públicamente el ministerio, vestido de flamenco»,⁴²⁶ Ese mismo año, la alianza formada por la dinastía Qing y la Compañía Holandesa de las Indias Orientales ocupó Xiamen, y Riccio fue enviado a Jilong, Taiwán, para evangelizar a los soldados y nativos de la ciudad. Algunos meses después de que los holandeses abandonaran Taiwán, el 19 de marzo de 1666 Riccio volvió a las Filipinas, y aún viviría allí diecinueve años en Manila.⁴²⁷

Victorio Riccio pasó en Filipinas sus últimos años de vida. Los Superiores le asignaron la Casa de San Juan del Monte, ubicada a pocos kilómetros de Manila, para que disfrutara de un descanso después de cumplir tantos trabajos agotadores. En los años 1666 y 1667 escribió su obra *Historia de las Misiones Dominicanas de China*. Fue nombrado por los Capítulos y Congregaciones Provinciales, como corresponde, los años 1669, 1671, 1673, 1675 y 1680, Vicario de la Casa de San Telmo, de Cavite, en donde aparece

acompañado de una brillante comitiva. La principal petición que hacían era que se devolviese a los chinos una buena cantidad de plata y hacienda que tenían en Manila. Otorgaron al P. Riccio poderes absolutos, haciendo constar en las credenciales que le acreditaban como embajador que solamente debido a las razones dadas por el P. Riccio ofrecían las paces a Filipinas».

⁴²⁵ APSROP, secc. 34 China, t. 17, doc. 1: «A fines de 1664, y poco después de estas desgracias, se levantó una gran persecución contra los Padres misioneros, los cuales fueron llamados a Beijing. El P. Riccio, empero, como había favorecido a Kue-sing por las razones dichas, temió presentarse en la Corte; y así después de ocultarse algún tiempo, con muchísimas molestias, en Foo-cheu, huyó a Formosa donde ocupó muy bien el tiempo con los residuos de aquella cristiandad, confesando, predicando, catequizando y bautizando».

⁴²⁶ APSROP, secc. 34 China, t. 4, doc. 4.

⁴²⁷ Cuando Riccio volvió a la provincia de La Laguna, los Superiores lo asignaron a la Casa de San Juan del Monte, residencia cerca de Manila, para que gozase de un merecido descanso después de realizar tantos trabajos en China. Durante esta época, escribió sus libros por mandato del Provincial.

asignado también como socio del Vicario en 1682. En 1675 fue electo Prior del convento de Santo Domingo de Manila. Más tarde, en 1678 fue mencionado Vicario de los Tres Reyes del Parián. Fue, además, Vicario general de la Provincia en 1677 y 1678 y Vicario de San Juan del Monte en 1684. Por último, henchido de méritos, falleció en la Casa del Parián el 17 de febrero de 1685.⁴²⁸ En resumen, se trata de uno de los misioneros más destacados en tierras asiáticas y un ejemplo para los demás misioneros, que realizó grandes contribuciones a la Misión de Xiamen.

El proceso de evangelización en la isla de Xiamen puede dividirse en dos épocas: la primera, desde el dominico Victorio Riccio, en el año 1655, hasta el también dominico Ángel Bofurull (1824-1863), en el año 1851. La segunda sigue desde este último año hasta la época contemporánea. En los once años de la estancia de Riccio en China, entre 1655 hasta 1665, al mismo tiempo que cumplió su trabajo como misionero- en el que bautizó a un considerable número de nativos y celebró la primera misa en Xiamen-, ejerció como médico y fundó la primera Santa Infancia en China. Riccio deseaba propagar la fe en China al igual que hicieron sus compañeros en el pueblo de Fu'an, en la provincia Fujian, pero debido a la grave enfermedad que padeció tuvo que permanecer únicamente en la ciudad portuaria de Xiamen. En aquellos momentos no pudo contar con la ayuda de otros padres residentes en China debido a las guerras. La Orden dominica en Manila fue el único apoyo para Riccio, a excepción de Zheng Chenggong. Poco tiempo después de su llegada a Xiamen, Riccio tuvo que afrontar duras dificultades, como expresó por escrito:

«En el fin de este año de 1655, intentaron los Tártaros pasar a Hiamuen, donde residía el Cuesing, y atemorizados todos los vasallos se huyeron a diferentes partes dejando despoblada la isla. El Padre Riccio

⁴²⁸ José María González, *Un Misionero Diplomático...*, *op. cit.*, p. 79.

considerando el poder del Cuesing no quería retirarse, hasta que los cristianos con lágrimas en los ojos le pidieron que se ausentase de allí, que el quedarse en la tierra era temeridad grande. Con lo cual cargando con los niños que tenía entonces entre los cuales era el dichoso María no nombrado arriba, pasó a Leczu, isla no muy distante de Hiamuen al hacerse a la vela quedaban en la playa una niña de edad de siete años que por inútil lo habían dejado los suyos en las manos de el hambre y avisado de ello la mando traer al champán; bautizóla después, llamándola Catalina [...].⁴²⁹

En los años siguientes, su papel más importante fue el de fraile para la familia de Zheng, así como desempeñar el papel de embajador de Xiamen en las negociaciones con las Filipinas. Al reconquistar Taiwán, Riccio fue seleccionado por Zheng para actuar de enlace con los españoles de las Filipinas. Esta decisión fue descrita del siguiente modo:

«Orgullosa, y soberbio el Cuesing por esta victoria pensó sujetar todo el archipiélago de Sn. Lázaro, que contiene innumerables islas, y en el, a la de Luzón donde asisten los españoles como a la más poderosa y rica y entendiendo que con la nueva de haber rendido a la inexpugnable fuerza de Tayvan, habían de temblar los españoles y vilmente sujetarse a el, como lo habían hecho los holandeses, no quiso enviar armada, ni soldados, sino tan solamente una embajada, pidiéndoles con ella, que le rindiesen parias, y tributos que los recibiría debajo de su amparo y que a no quererlo hacer había de destruir a fuego y a sangre todas aquellas Islas, sin dejar una piedra que no redujese en ceniza...y así conquistada la dicha fuerza envió a llamar al Padre Riccio [...].⁴³⁰

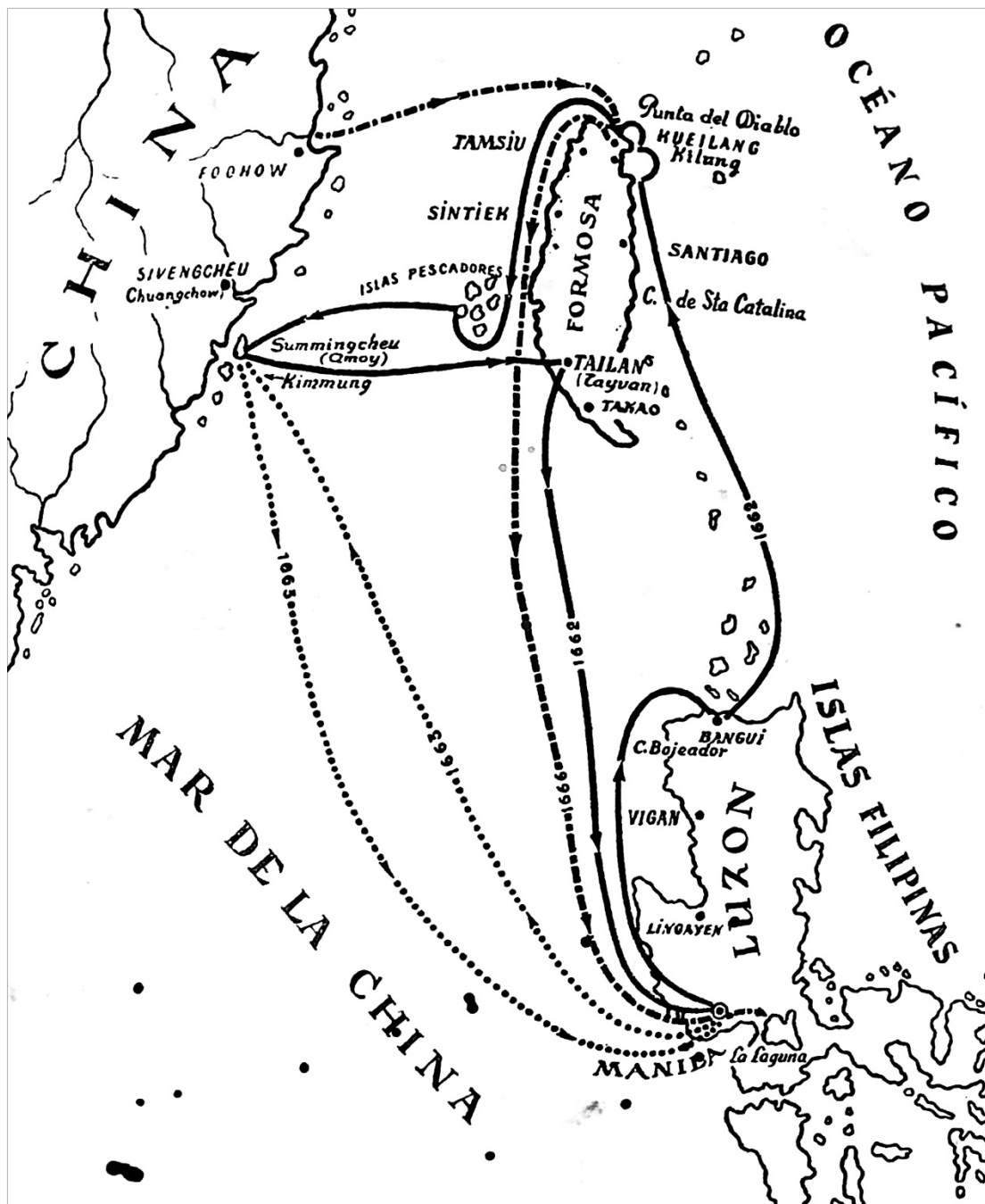
Hay interpretaciones que afirman que Riccio se mantuvo de acuerdo con

⁴²⁹ Victorio Riccio, *Hechos*, libro III, cap. III, núm. 5.

⁴³⁰ *Ibidem*, cap. XVI, núms. 4-5.

el gobierno español de las Filipinas para que los chinos del Archipiélago no conocieran las intenciones de Zheng Chenggong, tal vez por dos razones: una era evitar que los chinos colaboraran con Zheng en la preparación de la rebelión, y otra para ganar tiempo y lograr trasladar tropas españolas a Manila. De cualquier modo, el plan de Zheng no se llevaría a cabo al final. Riccio cumplió su trabajo como embajador entre ambas autoridades oficiales, fue una clave importante para el contacto entre la Orden y China, y también tomó parte en los asuntos intergubernamentales, los negocios entre China y las Filipinas, e incluso en las actividades locales y las comunicaciones entre estas dos grandes culturas.

Figura 3.1 Embajadas de Victorio Riccio



Fuente: José María González, *Un Misionero Diplomático: vida del padre Victorio Riccio en el tercer centenario de su primera entrada en China (1655-1955)*, Studium, Madrid, 1955.

- 1662. Partió de Sumingcheu (Xiamen o Amoy) y llegó a Manila el 10 de mayo.
- 1662. Salió de Manila el 13 de julio y llegó a Sumingcheu el 30 de agosto.
- 1663. Partió de Sumingcheu el 4 de abril y llegó a Manila el día 19.
- 1663. Partió de Manila a principios de julio, llegó a Sumingcheu el 27 de julio.
- 1666. Partió de Foochow a primeros de enero, llegó a Manila el 19 de marzo.

Aunque bajo los esfuerzos de Victorio Riccio se había creado el germen de la labor evangélica de Xiamen, los misioneros siguieron enfrentándose a diversas dificultades, sobre todo cuando creció la desconfianza de la autoridad china en ellos. Como hemos señalado en el párrafo anterior, Victorio Riccio partió de las cristiandades de Xiamen en 1663. Los trabajos de los misioneros fueron traspasados al compañero de Riccio, Gregorio López, quien se quedó poco tiempo en Xiamen porque pronto el Padre Provincial de Filipinas le mandó a visitar todas las misiones del imperio. No hallamos muchos archivos relevantes en español ni en chino que apoyen el desarrollo de las misiones de Xiamen en los años siguientes. La razón es probablemente porque en 1664 comenzaron las resistencias contra los misioneros y eso hizo que se detuviera temporalmente la labor en Xiamen. El registro de la siguiente llegada de misioneros corresponde a Arcadio del Rosario. Entre 1676 y 1686, construyó una iglesia en Xiamen y predicó entre las prefecturas de Quanzhou, Zhangzhou y Xinghua. Su llegada supuso la restauración de las misiones de Xiamen.

Cabe señalar a Magín Ventallol, un misionero que llegó a Xiamen en 1682 y trabajó por allí durante 45 años. Además de construir iglesias, también fundó un beaterio que fue considerado como ejemplo para otros posteriores. En 1706, Magín Ventallol recibió el nombramiento de primer Administrador Apostólico de la Orden Dominicana en Fujian, y luego, en 1718, el de Vicario Apostólico de esta provincia.⁴³¹ Pocos años después de su llegada, recibió en Xiamen a Francisco Pallú, el primer Vicario Apostólico de toda la China y le acompañó a visitar las misiones cercanas durante unos meses. Sus trabajos fueron reconocidos y, de hecho, fueron también un motor muy importante en el desarrollo evangélico de la zona en aquel momento.

Con todo, la difusión del cristianismo en Xiamen no alcanzó el progreso deseado durante la etapa de 1655 a 1852. Los motivos principales fueron que,

⁴³¹ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit.*, p. 65.

por un lado, el entorno político se mostró desfavorable ante las religiones extranjeras y se produjeron varias persecuciones. La situación fue especialmente grave durante los años de 1707 y 1723, 1736 y 1796, así como las de 1796 y 1821. Por otro lado, las comunicaciones entre la isla de Xiamen y otras regiones no eran lo suficientemente fáciles. Precisamente por tales circunstancias, aunque los jesuitas habían estado evangelizando en Zhangzhou, raramente visitaron este puerto de Xiamen. En opinión de los dominicos, la isla era considerada como un centro de revolucionarios y nido de piratas. La población contaba con una gran movilidad y normalmente la gente venía a esta zona con propósitos políticos, militares y comerciales. Sólo a partir de 1842, después de que Xiamen se abriera al comercio exterior, los misioneros empezaron a gozar de cierta libertad religiosa. En otras palabras, pudieron construir escuelas, iglesias, santas infancias y hospitales sin muchas limitaciones. Así como viajar predicando por diversas zonas de China.⁴³²

3.2. Manuel Prat Pujoldevall (1873-1947) y el desarrollo de la cristiandad de Kulangsu

El primer misionero de la cristiandad de Kulangsu fue Francisco Zea, quien partió de Macao en dirección a Xiamen y consiguió llegar a Kulangsu en 1843. De este modo, se inauguró la trayectoria católica más temprana de la isla. Este se alojaba en una destartalada casa que más tarde fue convertida en una iglesia de uso temporal. Debido a la expansión de gripe por la isla, Zea se quedó para cuidar de los soldados católicos enviados allí por la autoridad de España. Mientras tanto, sus compañeros de viaje recibieron el mandato de marchar a Fu'an tras curarse. Él aprovechó la ocasión para predicar a los residentes, incluidos los británicos que se encontraban en la isla en ese momento. En una carta para el Padre Procurador escrita por el fraile

⁴³² *Ibidem*, p. 68.

Guillermo Burnó en 1875, evocó con gran detalle la experiencia misionera de toda una vida de Francisco Zea.⁴³³ Registró que este dominico había bautizado a cuatro adultos y tres niños de marzo a octubre del año en que llegó a Kulangsu. Tras su marcha a Quanzhou, el padre Justo Aguilar se hizo cargo del trabajo y bautizó a tres adultos y a un niño en la isla en 1844. Pero después no hubo más bautismos en Kulangsu hasta 1886, e incluso sólo se registraron ocho bautizados desde este año hasta 1890.⁴³⁴ Entre 1844 y 1885 el primer Vicario Apostólico de Xiamen Andrés Chinchón mantuvo su residencia en Kulangsu. Éste explicó que como no había más que uno o dos misioneros para todas las cristiandades esta zona perdió el interés y apenas se realizaron bautismos.⁴³⁵ Por eso, los siguientes datos fueron ya a partir de 1918, cuando sumaron unos 600 bautizados hasta 1952 en Kulangsu.⁴³⁶

En el año 1852 llegó el fraile Ángel Bofurull a la isla de Xiamen. Bajo su dirección la evangelización de Xiamen entró en la segunda fase de su desarrollo. En 1868 Nicolás Guixá escribió a Filipinas que, hasta la llegada de Bofurull, no se quedó ni un solo cristiano en el puerto. Además, hasta el fallecimiento de este dominico, hubo en Xiamen unos cuarenta conversos, naturales todos de otros lugares del interior, ninguno de ellos nativo de allí.⁴³⁷ Hallamos aproximadamente cincuenta cartas de Ángel Bofurull en el archivo. En una carta escribió que había adoptado a 11 niñas en Xiamen en 1853, siendo la infancia uno de los recursos más importantes para difundir el

⁴³³ «Nació el P. Zea el 15 de febrero del año 13 del presente siglo en Benamejí, pueblo de la provincia de Córdoba, de una familia honrada, de fe y piedad solida y temerosa del Señor. Dotados de tales prendas los progenitores del joven Francisco educaron muy religiosamente al que estaba llamado a evangelizar pueblos idolatras en el extremo Oriente, ilustrando con santa doctrina su precoz entendimiento, y moderando los sentidos afectos de un corazón verdaderamente tierno y amable». Puede leerse toda la carta en: *Correo Sino Anamita*, vol. X, 1875, pp. 58-73.

⁴³⁴ «[Kulangsu] Es un jardín sembrado de casas y de palacios donde moran los europeos que hacen vida en aquel puerto. Residen en Ku-lung-su [Kulangsu] algunos chinos que hacen el papel de una mancha asquerosa caída en hermoso lienzo. Esto en el orden físico, porque tocante al orden moral, bien triste aspecto presenta: seis escuelas protestantes y una logia masónica se hallan establecidas en tan corta población. Cinco de estas escuelas tienen por objeto mostrar a los chinos el camino de perdición, y los granujas y gente perdida son también los que las frecuentan». Véase: *Correo Sino Anamita*, vol. XXX, 1897, pp. 185-198. Carta del padre Ramón Catalá al padre provincial Bartolomé Álvarez del Manzano.

⁴³⁵ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, op. cit., p. 84.

⁴³⁶ *Ibidem*, p. 81.

⁴³⁷ *Correo Sino Anamita*, vol. IV, 1868, pp. 31-42.

evangelio y conseguir adeptos.⁴³⁸ Él añadió que aquel año Fujian sufrió a causa de las rebeliones y se enfrentó al ejército Qing en Xiamen. Como resultado, toda la ciudad entró en pánico y se cerraron las tiendas. Al año siguiente, Bofurull comenzó a buscar una vivienda, pero la casa que le pareció más conveniente superaba su presupuesto. Luego, en 1859, informó en una carta que había recibido 1.020 pesos mexicanos -que pudieron cambiarse por 1.000 pesos españoles en Xiamen- y que el dinero se utilizaría para construir una iglesia. Él detalló los diversos gastos de la iglesia para que otros religiosos pudieran hacer cuentas.⁴³⁹ En la época de Ángel Bofurull la Misión de Xiamen consiguió un avance en la predicación. Llegaron allí las religiosas canonianas en 1877 para la Santa Infancia y en 1890 fueron sustituidas por las dominicas.⁴⁴⁰

Desde la segunda mitad del siglo XIX, la Orden Dominicana experimentó un importante desarrollo en China. En el año 1883 el Vicariato de Fujian se dividió en dos partes: el de Fujian Norte o de Fuzhou, y el de Fujian Sur o de Xiamen. A este Vicariato se unió la isla de Taiwán que había pertenecido hasta entonces al Vicariato de Fujian Norte.⁴⁴¹ En total hubo seis vicarios apostólicos de la Misión de Xiamen.⁴⁴² Por el citado decreto de noviembre de 1883 de la Sagrada Congregación de Propaganda se separó del Vicario Apostólico de Xiamen a la Misión de Taiwán, constituida en Prefectura Apostólica, y agregando en cambio la Prefectura civil de Xinghua en la administración y dependencia del Vicariato de Xiamen.⁴⁴³

La Misión de Xiamen en 1919 comprendió cinco prefecturas, tres de

⁴³⁸ *Correo Sino Anamita*, vol. XXXII, 1903, p. 145: «Todas estas infortunadas criaturas, arrojadas por sus padres según la naturaleza, son las que hallan asilo al abrigo de la Sta. Infancia, cuyas directores madres según la gracia, cuidan lo primero de regenerarlas con el agua del Bautismo, atendiendo después a su subsistencia en todos sus pormenores. En este año, que ha sido de escasez para la China, se ha casi triplicado el número de las niñas rescatadas, de modo que hemos tenido muy buena cosecha de almas». Carta de Sor María Concepción al P. Provincial Santiago Paya, enviada desde la Santa Infancia de Xiamen el 3 de enero de 1902.

⁴³⁹ APSROP, secc. 34 China, t. 11.

⁴⁴⁰ Véase la información sobre los cargos que desempeñaron en Tabla 3. 1..

⁴⁴¹ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit*, p. 32.

⁴⁴² Puede consultarse la duración de los cargos en la Tabla 3. 2..

⁴⁴³ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit*, p. 88.

primer orden fueron Zhangzhou, Quanzhou, Xinghua y dos de segundo fueron Yongchun y Longyan. De la prefectura de Quanzhou dependieron las siete subprefecturas siguientes: Jinjiang, Nan'an, Hui'an, Anxi, Tong'an, Xiamen y Kinmen; la de Zhangzhou: Longxi, Zhangpu, Nanjing, Changtai, Pinghe, Zhao'an, Haicheng, Yunxiao, Dongshan; la de Xinghua: Putian, Xianyou; la de Yongchun: Dehua, Datian; y, por último, la prefectura de Longyan: Zhangping, Yanglong. Las tres primeras prefecturas también abarcaron todas las islas de las costas, como Jiangkou, Kulangsu, Nanri, etc.⁴⁴⁴

Tabla 3.1 Casa de la Santa Infancia de Nuestra Señora del Rosario de Xiamen

RELIGIOSAS	CARGOS QUE DESEMPEÑAN	PROFESIÓN
R. M. Sor Antonia Carranza	Superiora de la Casa	7 feb. 1860
R. M. Sor María del Pilar de la Crucifixión	Maestra de Niñas	6 set. 1868
R. Sor Regina del Corazón de María	De la Obediencia. Sacristana	29 ene. 1865
R. Sor Milagros de la Paz	De la Obediencia. Enfermera	12 jun. 1883
R. Sor Magdalena del Rosario	De la Obediencia. Procuradora	12 jun. 1883
R. Sor Consuelo Álvarez	De la Obediencia. Procuradora	27 abr. 1890
	Religiosas	6
	Novicias indígenas	5
	Niñas recogidas en la Casa	60
		Total: 71

Al cuidado de Religiosas Dominicanas desde 11 de agosto de 1890

Fuente: AECID, *Estado General de los Religiosos y Religiosas de la Provincia del Santísimo Rosario del Sagrado Orden de Predicadores de Filipinas en el año de 1896*, Manila, Establecimiento tipográfico del Colegio de Santo Tomás, 1897.

Tabla 3.2 Lista de los Vicarios Apostólicos de la Misión de Xiamen, 1883-1983

NOMBRES	NOMBRES EN CHINO	DURACIÓN EN CARGO
---------	------------------	-------------------

⁴⁴⁴ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 9.

Andrés Chinchón	Zhenchong Yang	11 dic. 1883 - 1 may. 1892
Ignacio Ibáñez	Banlue Yu	4 may. 1893 - 14 oct. 1893
Esteban Sánchez de las Heras	Jiesi Sang	19 ene. 1895 - 21 jun. 1896
Alejandro Cañal	?	28 oct. 1898 - 23 nov. 1898
Isidoro Clemente Gutiérrez	Kemian Li	7 ag. 1899 - 10 ag. 1915
Manuel Prat Pujoldevall	Shouren Ma	27 ene. 1916 - 6 ene. 1947
Juan Bautista Velasco Díaz	Zhongdi Mao	10 jun. 1948 - ? may. 1983

Fuente: Shichuang Zhan, Anwu Lin, *Minnan Zongjiao* (Las religiones en Minnan), Fujian Renmin Chubanshe, Fuzhou, 2007.

Figura 3.2 El Vicario Apostólico y los misioneros en Xiamen (sin fecha)



Fuente: APSROP, secc. 34 China, t. 16, documento 15.

Al entrar en el siglo XX, se abrió de manera formal y permanentemente la misión de Kulangsu. Manuel Prat Pujoldevall (1873-1947) puede considerarse como el misionero más representativo de este período. A partir de 1918 comenzó a vivir en esta isla y, desde entonces, construyó iglesias y escuelas, distribuyó publicaciones, además de organizar actividades de

evangelización durante su estancia. Esforzándose, promovió incansablemente la mejora de la administración de la cristiandad de Kulangsu. Este misionero dedicó casi la mitad de su vida a este lugar y hasta el día de hoy aún se conserva en buenas condiciones la iglesia construida bajo su dirección en Kulangsu.

Manuel Prat nació en Batet de la Serra, en la provincia de Girona en España. Se incorporó a la Orden Dominicana cuando tenía 16 años. Después de profesar en Ávila y terminar los estudios en la carrera eclesiástica partió para Manila ordenándose allí sacerdote el 18 de septiembre de 1897.⁴⁴⁵ Al año siguiente, se dirigió a Taiwán y desembarcó en Dan'shui, donde comenzó su carrera misional y a la vez se esforzó por estudiar el dialecto de Minnan. Cuando ejerció como sacerdote de la iglesia católica de Luocuo en el condado de Zhanghua, se dio cuenta de la importancia de formar predicadores locales, por lo que fundó la primera escuela misionera católica de Taiwán en 1905. Fue designado Vicario Apostólico de Xiamen el 27 de enero de 1916 y fue consagrado en Zhangzhou el 8 de octubre. El personal y establecimiento de la misión en estos años, de acuerdo con sus registros, estuvieron formados por 21 misioneros europeos, 9 misioneros indígenas y 12 religiosas dominicanas. Diversas santas infancias, iglesias, colegios de catequistas y habiendo además un hospital en construcción.⁴⁴⁶

La Casa-Misión establecida por los dominicos alrededor de 1880 fue una de las primeras que se levantaron en Kulangsu. Posteriormente sirvió como establecimiento de los consulados españoles durante varios años, aunque fue la Orden quien poseyó la propiedad de la casa al igual que la del terreno. Manuel Prat se mudó allí en 1918 y en los años de 1922-1923, dirigió la construcción de una iglesia católica de estilo gótico y una escuela de dos pisos en Kulangsu.⁴⁴⁷ El terreno ocupó una superficie total de 3.200 metros

⁴⁴⁵ *Ibidem*, p. 94.

⁴⁴⁶ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 9, fol. 7.

⁴⁴⁷ Existen diferentes opiniones sobre la fecha de establecimiento de la iglesia según fuentes chinas y occidentales. En la Corografía de Xiamen se señala que Manuel Prat construyó una

cuadrados, la casa de 400, la iglesia de 200 y el colegio de 175 respectivamente.⁴⁴⁸ En una carta escrita por Manuel Prat en Kulangsu el 23 de mayo de 1919, informó sobre la compra del terreno:

«La casa que fuimos a ver, según los informes adquiridos hasta ahora, quieren venderla, pero sin embargo no será tan fácil comprarla por ahora. Son tres hermanos, cuya hacienda de Formosa han dividido ya entre sí, pero la casa esta es común de todos ellos, aunque en partes desiguales: desean venderla, pero se temen mutuamente por el dinero que han de recibir, pues cada uno quiere arramplar la mayor parte. Uno de ellos, el que tiene mayor parte en la propiedad, ha contestado dando largas, que lo pensará mejor; otro que está a lo que pueda pescar, ha contestado que sí, que la casa y terreno les ha costado de 160.00\$ y está dispuesto a perder de diez a veinte mil pesos: esto lo que ha propuesto de buenas a primeras... Lo hemos encargado a un ricachón de aquí muy conocido de los dueños, y que parece que lo ha tomado con interés porque le hemos dicho que lo queremos para colegio, sin decir qué clase de colegio, y ha quedado en hacer lo que pueda para arreglarlo. Él al principio dijo que esperaba sacarla por unos 80.00\$, y yo ahora le he dicho que enterado de las intenciones de la Corporación, unos ochenta o noventa mil puede darlo, pero que si, como indicó el otro, quieren ciento y pico mil, no habrá arreglo posible. Aquí en estos asuntos hay que andar con mucho cuidado aunque parezca gente de confianza, y hay que callarse la mitad de lo uno piensa... A ver ellos por donde salen, y si realmente quieren y se avienen a venderla. También le

iglesia en Kulangsu en 1917. Sin embargo, en la memorial de Albino Andrés hallamos la fecha de 1922. Manuel Prat comenzó a establecerse en la isla de Kulangsu en 1918. Según su propia carta escrita en agosto de 1919, donde dijo que cuando estaba a punto de partir hacia las prefecturas de Xinghua y Quanzhou, le pidió a otro compañero que supervisara la construcción de la iglesia: «Por aquí está el P. Giner, y si V. R. no tiene inconveniente, le agradecería que lo dejase por aquí [...]. Además dentro de poco tendré que ir a Hing-hoa y Chuan-chiu, como tengo dada palabra, y como aquí estoy edificando la capilla también me podrá suplir para vigilar las obras etc...», véase: APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 1, fol. 10. Tal vez debido a las diferentes perspectivas de medición del tiempo, puede haber diferencias en la interpretación. En este caso, preferimos quedarnos con la afirmación que se hace en los materiales españoles.

⁴⁴⁸ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, op. cit, p. 97.

indiqué que si lo querían dejar para más tarde, yo no respondía de que entonces se quisiera comprar [...]».⁴⁴⁹

En esta carta no habló de la situación detallada del nuevo colegio, pero según la fecha estaba preparándose para la edificación de la Escuela Primaria de Weizheng. Esta escuela aceptó principalmente a chicas y les enseñó la cultura y literaturas religiosas. Especialmente, prestó atención al conocimiento musical:

«Sería utilísimo escogen para ello [sic] a un P. Joven que sepa tocar y enseñar harmonium a los estudiantes del Colegio. Es más preciso aún que la segunda sepa enseñar piano a las jóvenes chinas que estudien en la normal, y, a ser posible, la M. Directora desea que la escogida para eso sea una Madre o Hermana española, que suelen ser las que dan mejores resultados en estas misiones para enseñar música, piano e inglés a las jóvenes chinas».⁴⁵⁰

Por lo demás, los alumnos tuvieron que asistir a misa a una hora fija cada semana. Las directoras de la escuela fueron las beatas de mejores aptitudes que habían recibido formación. Manuel Prat señaló que ellas podían causar un importante impacto en las conversas, al mismo tiempo que influenciaban indirectamente a los conversos masculinos. Sin embargo, en la etapa inicial, las beatas de esta cristiandad de Xiamen no se prestaron con frecuencia a dar clases porque en primer lugar, carecieron de instrucciones propias e incluso hubo algunas que apenas entendían el catecismo; en segundo lugar, rechazaban ir a lugares lejanos, sobre todo donde no pudieran oír misa ni recibir sacramento; en tercer lugar, tenían miedo de ser tratadas

⁴⁴⁹ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 1, fol. 7.

⁴⁵⁰ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 11, fol. 6. Carta de Casimiro Hernández enviada desde Xiamen en el 12 de julio de 1924.

con dureza, especialmente en caso de enfermedad o imposibilidad de continuar enseñando.⁴⁵¹ Prat propuso sus propias sugerencias para estas cuestiones:

«1. Contra el primer inconvenientes se ha establecido el Colegio de Beatas para que se instruyan mejor de su utilidad en general creo que no se puede dudar; 2. Para obviar lo segundo, será bueno que las que están separados de la residencia del P. puedan descansar uno o dos veces al año [...]; 3. Para facilitar lo anterior, y para obviar el tercero inconvenientes, se ha pensado establecer un Beaterio, que puede ser la Sta. Infancia de Kang-bué, donde puedan descansar a veces, o en caso de enfermedad largas o vejez, en caso de que no tengan orto lugar más apropósitos [...]; 4. Será convenientes poner algunas reglas a las beatas en general, en orden a que sean más útiles a la Misión y a si mismas. En caso afirmativo, indicar algunos puntos más importantes».⁴⁵²

Obviamente, él tenía como meta desarrollar la cristiandad y pudo poner en práctica sus ideas. Basándose en su observación y en su experiencia, presentó las siguientes sugerencias para mejorar los medios de la propaganda:

«1. Los libros son uno de los medios más naturales de propaganda: en algunas residencias o kong-sé-s apenas hay libros de propaganda ni siquiera para venderlos al que quiera pagarlos religiosamente; a lo más algunas novenas, otros tantos catecismos y nada más: libros de suyo muy buenos para los cristianos, pero que no sirven para propaganda. En chino hay impresos muchos y muy buenos libros para propaganda entre gentiles y protestantes, algunos muy baratos tres o cuatro céntimos y poco se pierde en regalar uno a un visitante o conocido según las ocasiones. Otros más

⁴⁵¹ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 9, fol. 15.

⁴⁵² APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 9, fol. 16.

caros se pueden prestar o vender según las circunstancias. Se dirá quizá que pocos se aprovechan y que es inútil [...]; 2. [...] propongo establecer kong-sé-s provisionales por algún tiempo sucesivamente en diferentes puntos de la ciudad con predicación todas las noches para extender el conocimiento de nuestra religión; 3. [...] creemos pues de suma importancia adoptar medios de que los cristianos y catecúmenos se interesen en la propagación de la religión [...].⁴⁵³

Afectado por la incertidumbre de los factores externos, se enfrentó a diversas dificultades en el proceso de predicación. En una carta enviada desde Kulangsu el 30 de julio de 1919, Manuel Prat mencionó el aumento del cólera, tanto en la isla de Xiamen como en Kulangsu y en otras partes.⁴⁵⁴ La Misión perdió varios religiosos. El 29 de agosto del mismo año, escribió que aún se encontraban construyendo una iglesia en Kulangsu. En el tiempo reciente a estas fechas un tifón había devastado toda la costa y, aunque habían disminuido los enfermos de cólera, a causa de dichos eventos habían muerto ya varios cristianos en los distritos. Además, murieron algunas niñas en las Santas Infancias de Aupoá⁴⁵⁵ y de Kulangsu.⁴⁵⁶ Aparte de los problemas mencionados, los misioneros en Fujian siguieron sufriendo problemas lingüísticos, ya que incluso en los pueblos vecinos existían diferencia de dialectos. Prat describió esta situación en la siguiente carta:

«En cuanto al estado de esta Misión, creo es verdad que a algunos les falta una dosis de espíritu de oración, obediencia y virtudes apostólicas, como dice V. R. y una de las causas principales creo ha sido la mala formación que tuvieron, pero tampoco está solo en esto el mal: el ser la mayor parte misiones nuevas, y la falta de medios, sobre todo de

⁴⁵³ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 9, fols. 17-18.

⁴⁵⁴ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 1, fol. 9.

⁴⁵⁵ Aupoá (Houban) se halla situado en la parte oriental de Chiangchiu (Zhangzhou).

⁴⁵⁶ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 1, fol. 10.

catequistas, para hacer algo de provecho, creo influye mucho también en este pesimismo y desaliento tan pronunciado. Las circunstancias de esta Misión son de las más difíciles; la comunicación continua con el extranjero dificulta las conversaciones, encarece la vida como en ninguna parte de China, y excita el espíritu de libertad, de modo que nos es muy difícil encontrar ya ni criados que nos sirvan, aun pagando mucho más que en ninguna otra parte de China. Por esto tenía yo sumo interés en las escuelas de catequistas, pero los líos aquellos estropearon las dos, y la culpa principal, según mi opinión, ya le dije quien la tiene, el P. Vicario pasado, que ha sido funesto a la Misión [...]. Ayer, al mismo tiempo que la de V. R., recibí una carta de Sor Leonor pidiendo por favor que no se la envié a Hinghoa por ser otra lengua [...].⁴⁵⁷

Hubo otros factores, como las guerras que complicaron aún más la situación en la que se encontraba la predicación:

«Habrán oído por ahí rumores de guerra etc. aquí en Amoy... vinieron dos barcos de guerra, tiraron unos cuantos cañonazos a los fuertes y entraron en el puerto; a los dos días tuvieron una pequeña pelea con las fuerzas de aquí, en la parte de la estación para ir a Chiang-chiu, y a la noche siguiente se salieron los barcos fuera otra vez, pero están en una ensenada cerca de Amoy y se teme que vuelvan: no ha pasado más. Con Chuanchiu estamos incomunicados hace ya días, y dos días estuvimos incomunicados hasta con Amoy, y disparaban a todo champán que se acercaba, y murieron cuatro o cinco barqueros y algunos más heridos».⁴⁵⁸

Además, los misioneros debieron enfrentarse a la gran complejidad del

⁴⁵⁷ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 10, fols. 12-14.

⁴⁵⁸ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 10, fols. 24-25. Carta enviado por Manuel Prat desde Kulangsu en el 7 de agosto de 1923.

entorno social y político que les rodeaba:

«Ya sabe lo que pasó a Foochow; de allí bajaron aquí en el mismo vapor en que venían los PP. y HHas. una cuadrilla de agitadores, que unidos a los de aquí, comenzaron el mismo día una campaña horrorosa de calumnias atroces en la prensa, en pasquines y mítines en calles y plazas, y estuvimos por varios días en gran peligro, no solo nosotros sino aun toda la colonia de Kulangsu. Las Autoridades navales de Amoy nos protegían, pero tampoco se atrevían a oponerse de frente a los agitadores: permitieron que desenterrasen siete niñas para examinarlas, y como nada especial encontraron, comenzó a amainar aquí un poco la tormenta, pero en cambio se extendió por las ciudades y villas del interior».⁴⁵⁹

De hecho, desde que Manuel Prat abrió oficialmente la misión de Kulangsu, esta cristiandad y la de isla de Xiamen se convirtieron en las dos más florecientes de la Diócesis.⁴⁶⁰ Antes de esto, la cristiandad de Zhangzhou fue la mejor al sur de Fujian. Allí se celebraban frecuentemente actividades evangélicas y hubo muchos creyentes que participaron en el desarrollo de las escuelas. Aunque Xiamen fue considerado siempre como el centro de la Misión, faltó apoyo financiero y tampoco contó con el suficiente personal. Por ello, Prat pidió que se destinara parte de los ingresos de Zhangzhou a ayudar a Xiamen para edificar una escuela de enseñanza secundaria. Una parte de los fondos procedieron de donaciones de los cristianos chinos de Zhangzhou. Prat dejó escrito en una carta:

«Por otra parte el P. Vicario está tratando con los chinos de aquí para ver de poner un colegio de segunda enseñanza en Amoy, y por mi parte le

⁴⁵⁹ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 12, fol. 13. Carta enviado por Manuel Prat desde Kulangsu en el 11 de febrero de 1927.

⁴⁶⁰ Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas...*, *op. cit.*, p. 97.

he de apoyar todo lo que pueda, pues creo que por aquí se debía haber comenzado, y aun creo que así se hubiera hecho si hubiera habido dirección y no se hubiera procedido con miras particulares, pues los de Chuan no se resignan a ir a estudiar a Chiang, y los de Chiang menos en a Chuan, mientras que Amoy es mirado por todos como la capital, y por lo tanto neutral entra los dos. Además, siempre será Amoy el centro de la Misión esta, y si no se ponen otros medios llevamos camino de quedarnos sin cristianos, por no tener nada que nos de un poco de prestigio: es realmente una vergüenza para la Misión. Con esto creo habrá adivinado lo que pienso proponer, esto es, que concedan para Amoy los 3000\$ que tenía Chiangchiu, y con la ayuda de los chinos se puede comenzar a edificar para un colegio de segunda enseñanza y agrandarlo a medida que vaya prosperando y haga falta, y los de Chiangchiu que se entiendan con su colegio de primera enseñanza, y si con el tiempo se puede poner el hospital para lo cual se hizo el edificio, que levanten ellos otro como se comprometen».⁴⁶¹

Al hablar de la administración de la Diócesis, Prat dijo que no fue fácil. Cada región se encontraba en una situación diferente. Utilizó la cristiandad de Xinghua como ejemplo: tenía dialecto y costumbres muy distintas a las de Xiamen; además los misioneros de cada zona no interactuaban entre sí en las cuestiones internas. Después de leer las cartas de Prat, podemos conocer el desarrollo de las cristiandades en el sur de Fujian y, por supuesto, especialmente la de la isla de Kulangsu, pues nos ha dejado valiosos materiales de investigación. A su vez, también presentó sus reflexiones personales para el avance de la Diócesis. Además de establecer escuelas y santas infancias, se dio cuenta de la necesidad de tener dispensarios en Xiamen. Por un lado, ya que podía reducir la carga de los trabajos en santas infancias y por otro lado, brindaba una oportunidad para bautizar a más

⁴⁶¹ APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 10, fols. 22-23.

niños. Además creía que se debía formar a más misioneros para que entendieran de pediatría, sin establecer estas instituciones con ningún ánimo de lucro.⁴⁶²

Antes de que Manuel Prat llegara a la isla de Kulangsu, no existía registro del establecimiento permanente de algún misionero allí, ni de la formación de un sistema eclesiástico en esta cristiandad. En los últimos años de su estancia, la Orden consiguió más de 300 cristianos en la isla. El 6 de enero de 1947 falleció a causa de una enfermedad en Kulangsu y Juan Bautista Velasco Díaz (1911-1985) le sucedió en el cargo del Obispo de Xiamen.⁴⁶³ Después de continuados combates, el 17 de octubre de 1949 entró en la isla de Xiamen y Kulangsu el llamado ejército de Liberación. Pero en los años 1950 y 1951 ambas cristiandades llegaron al mayor número de bautismos de adultos en comparación a los datos anteriores. En general, desde 1843 y particularmente desde 1883 el número de cristianos en las misiones de Xiamen y Kulangsu y en las demás de la Diócesis habían ido en aumento.

⁴⁶² APSROP, secc. 34 China, t. 16, doc. 17.

⁴⁶³ Las cartas de Juan Bautista Velasco Díaz pueden consultarse en: APSROP, secc. 34 China, t. 29.

Figura 3.3 Casa-misión de los religiosos dominicos en Xiamen, 1871



Fuente: Juan Ferrando, *Historia de los PP. dominicos en las Islas Filipinas y en sus misiones del Japón, China, Tung-Kin y Formosa: que comprende los sucesos principales de la historia general de este Archipiélago desde el descubrimiento y conquista de estas islas por las flotas españolas hasta el año 1840*, M. Rivadeneyra, Madrid, 1871, t. III.⁴⁶⁴

3.3. Culturas y credos en la Kulangsu del siglo XIX

Desde finales del siglo XVIII el opio introducido en China empezó a causar estragos entre la población.⁴⁶⁵ En 1838, se hizo llegar una súplica al Emperador pidiendo que «el contrabando de opio fuera incluido entre los crímenes que merecen pena de muerte», debido a que «ese veneno debilita a nuestro pueblo, seca nuestros huesos; ese gusano nos roe el corazón, arruina nuestras familias».⁴⁶⁶ La situación era muy grave e imposible de ignorar. En ese mismo año, el alto funcionario Lin Zexu (1785-1850) fue nombrado como

⁴⁶⁴ Fuente citada en “Templo católico y Casa-misión de los religiosos dominicos en Emuy (China),” Archivo China España, 1800-1950, [consulta 7 de agosto de 2021, <http://ace.uoc.edu/>].

⁴⁶⁵ Carmen Martín de la Escalera, «Del humillado Imperio a la pujante China Popular», *Revista de Política Internacional*, 1969, núm. 106, p. 25.

⁴⁶⁶ *Ibidem*.

Comisionado Imperial por la corte para suprimir el contrabando ilegal del opio en el sur de China.⁴⁶⁷ Antes de que Lin saliera de Beijing envió a varias personas, quienes estaban familiarizadas con el comercio de Guangzhou, para recopilar información y, de camino al sur, se reunió con más personas que habían trabajado en dicha provincia y conocían bien estos asuntos. En marzo de 1839 Lin Zexu llegó a Guangzhou, recibiendo una calurosa bienvenida por parte de los funcionarios de la provincia. Asimismo, su llegada también atrajo la atención de los mercaderes extranjeros de la zona.⁴⁶⁸

Lin Zexu investigó diligentemente los asuntos ligados al tráfico de opio, reforzó la costa, reclutó una milicia, detuvo y castigó tanto a los funcionarios corruptos como a los traficantes chinos. Los negociantes extranjeros se consideraban a sí mismos como meros espectadores, y creyeron que las medidas que aplicó solo afectarían a los mismos chinos. Sin embargo, Lin les mandó hacer entrega de sus reservas de opio y les hizo prometer que no participarían nunca más en su contrabando.⁴⁶⁹

De la misma forma, una serie de las acciones implementadas por Lin Zexu perjudicaron los beneficios comerciales del colonialismo extranjero, ya que en total decomisó 1.800 toneladas de opio de los traficantes británicos y norteamericanos. El incidente culminante ocurrió el 3 de junio de 1839, el día que Lin ordenó la destrucción del opio en una playa del pueblo de Humen, a la vista de miles de personas convocadas para el acto. La incineración de todo el opio incautado necesitó de 23 días.⁴⁷⁰ Para los chinos, Lin Zexu fue sin duda un héroe nacional, pero su abrupta interrupción del comercio de opio se convertiría en la llaman que hizo estallar la guerra entre China y Gran Bretaña.

Al finalizar la Primera Guerra del Opio (1839-1842), ante la amenaza de

⁴⁶⁷ Lin Zexu, a veces se transcribe como Lin Hse Tsu en los materiales occidentales. Nació en Fuzhou, Fujian, fue un funcionario de la corte Qing, conocido por su importante papel en la Primera Guerra del Opio de 1839-1842.

⁴⁶⁸ Luke S. K. Kwong, «The Chinese myth of universal kingship and commissioner Lin Zexu's anti-opium campaign of 1839», *The English Historical Review*, vol. 123, núm. 505, 2008, pp. 1470-1503.

⁴⁶⁹ Raúl Ramírez-Ruiz, *Historia de China Contemporánea: de las guerras del opio a nuestros días*, Editorial Síntesis, 2018, cap. 2, p. 51.

⁴⁷⁰ *Ibidem*.

las tropas inglesas el gobierno imperial se vio obligado a firmar el Tratado de Nanjing. Se considera como el primero de una serie de “tratados desiguales” que firmó la autoridad de Qing a partir de mediados del siglo XIX.⁴⁷¹ La firma del acuerdo se realizó el 29 de agosto de 1842 a bordo del buque de guerra británico HMS Cornwallis, en aguas de Nanjing. Según los términos del tratado, Xiamen pasaría a convertirse en un puerto abierto al comercio exterior con una tarifa aduanera reducida, junto con otros cuatro puertos: Fuzhou, Ningbo, Shanghai y Guangzhou. El tratado también estipuló que el gobierno Qing indemnizaría a Gran Bretaña, y que Kulangsu sería retenida por las tropas británicas hasta que los pagos se hubieran hecho en su totalidad, así como los arreglos estipulados para la apertura de los puertos.

Entre los archivos de este período encontramos una carta enviada el 21 de febrero de 1843 por el ministro de Qing Yi Libu a Henry Pottinger, que en ese momento era el Superintendente General de Comercio Británico en China, el oficial británico de mayor rango en China. En la carta, Yi pedía que las tropas británicas se retiraran pronto de Kulangsu para poder inspeccionar la defraudación de impuestos de la zona, para establecer allí una aduana y para los funcionarios chinos pudieran comenzar su trabajo.⁴⁷² A pesar de la petición de Yi, las tropas británicas permanecieron en Kulangsu hasta 1845. Mientras tanto, se establecieron un consulado británico y una aduana en la isla de Xiamen, ubicadas junto a la costa, frente a Kulangsu. A pesar de ello, los funcionarios británicos y de la dinastía Qing tardaron en acordar cuál sería el lugar más adecuado para que residieran los extranjeros.

Un informe procedente del cirujano consular presenta sus opiniones y las opciones disponibles sobre el tema de la ubicación de los no nativos. En

⁴⁷¹ Mario Santander Oliván, «Occidente y la caída de la dinastía Qing: del Imperio a la República de China», *Gerónimo de Uztariz*, 2009, núm. 25, p. 29.

⁴⁷² TNA, Kew: ADM Z 01/185/4, Kew: FO 682/1007/1976/47, Yi Libu a Henry Pottinger, 21 de febrero de 1843. Para más transcripciones de archivos manuscritos, puede consultarse en: David Woodbridge, «The history of Gulangyu: some sources related to the early years of foreign settlement», *Journal of Research on Gulangyu*, 2015, vol.1, pp. 25-40.

primer lugar, expone la idea de que los extranjeros pudieran simplemente alquilar viviendas en la isla de Xiamen, pero creía que la ciudad en esa época resultaba demasiado sucia e insalubre para que vivieran en ella. Se afirma:

«I have been through the greater part of Amoy both within and without the walls and have not seen any locality fit for the immediate residence of Europeans. The streets are narrow - vegetable matters in great abundance are left to decay in them - there is no sewerage or drainage and a most abominable stench prevails throughout the whole place».⁴⁷³

Por lo que sugirió que se buscara una zona nueva en la que pudieran construirse alojamientos. Primero valoró la posibilidad de urbanizar la zona del puerto donde se hallaban el consulado y la aduana, pero creyó que esta zona podría resultar demasiado pequeña. A continuación, mencionó dos localizaciones en otros lugares diferentes de la isla de Xiamen, que tampoco eran convenientes por estar situados demasiado lejos del puerto:

«The consulate is on the water's edge and well open to the S. W. monsoon; and if the five or six neighbouring hong's were occupied as mercantile establishments, buildings or a pier extended to low water mark, the whole properly enclosed and drained, such as "quarter" might then be suitable for the foreign community, though it would still be much confined».⁴⁷⁴

Finalmente, planteó la opción de trasladarlos a la isla de Kulangsu, concluyendo que, aunque sería incómodo tener que cruzar en barco para llegar a Xiamen, Kulangsu ofrecía numerosas ventajas como lugar de

⁴⁷³ TNA, Kew: FO 228/31, Charles A. Winchester M. D., carta de Amoy, Koolangsoo, 11 de noviembre de 1843.

⁴⁷⁴ *Ibidem*.

residencia: «The only objection to residence in Koolangsoo is that the strait must be crossed; but this appears quite trifling when the other advantages are taken into view».⁴⁷⁵

Se celebraron varias reuniones entre funcionarios británicos y de la dinastía Qing, en las que se discutió la cuestión de la localización de extranjeros en Kulangsu. La siguiente fuente es un informe escrito por el misionero estadounidense David Abeel, quien describe una de estas conversaciones. Este informe fue adjuntado a una carta fechada el 4 de diciembre de 1843, y enviada por Henry Gribble (el cónsul británico en Xiamen) a Henry Pottinger. En los primeros años de la presencia británica en China, los misioneros a menudo ejercían de intérpretes en las reuniones entre los oficiales chinos y los británicos, ya que poseían mejor conocimiento de la lengua china que muchos de los oficiales británicos. En esta fuente, Abeel relata una reunión entre Henry Gribble y un funcionario de la dinastía Qing, al que describe como “Hae Hong (el oficial a cargo de la defensa del litoral)”, a la que asistió. Durante la reunión, Gribble sugirió que se reservara Kulangsu, o alguna otra región independiente de la isla de Xiamen, como zona de residencia para extranjeros es decir, que se arrendara en su totalidad al gobierno británico. El funcionario Qing rechazó esta propuesta pero, sin embargo, anunció que a los extranjeros se les permitiría alquilar parcelas individuales a los terratenientes chinos en Kulangsu para luego construir sus propias residencias en estas tierras.

«The Hae Hong in the conversation of this morning repeated that neither he nor any of the officers at Amoy could assign the island of Kolongsoo to foreigners for a perpetual residence [...]. He said we might follow our pleasure in renting a building - that the proprietors of the lands and houses would not be prevented from entering into engagements with

⁴⁷⁵ *Ibidem*.

us, and that when the Emperor knew that the people were willing to rent us their lands, he would certainly not withhold his consent. When asked whether the local officers were willing to allot a place (on the Amoy side) between the artillery grounds and the water including the hills or some of them, he replied that the graves could not be disturbed, that the ghosts of the departed would avenge the indignity in inflicting calamities upon the living... Officially, he could only say that neither Kolongsoo nor the place below Amoy could be granted for foreign residences without petitioning the Governor. Privately, he saw no difficulty in getting [...] former place, neither did he think it incurred much risk in laying out money in building under this expectation». ⁴⁷⁶

Para 1844 ya se habían construido en Kulangsu varias residencias extranjeras, entre las que figuraban las de comerciantes, misioneros y funcionarios consulares. Como indican las fuentes anteriores, los extranjeros consideraban que Kulangsu era un lugar más limpio y saludable que la ciudad de Xiamen. Sin embargo, a pesar de tener esta impresión, algunos de los recién llegados a la isla no tardaron en sufrir problemas de salud. En la carta escrita en 1846 por William Young, un misionero británico que trabajaba para la Sociedad Misionera de Londres, habla sobre una «fiebre» que afectaba a todos los misioneros que habían sido trasladados a Kulangsu. Mientras que los misioneros masculinos se recuperaron, las misioneras se vieron más afectadas. De un total de cinco misioneras, tres murieron y las otras dos abandonaron Xiamen. Young, que vivía en Kulangsu, relata en su carta cómo marchó de Xiamen y se trasladó a Hong Kong debido a la delicada salud de su esposa:

«From the letters that Mr. Stronach and myself have jointly had the

⁴⁷⁶ TNA, Kew: FO 228/31, Henry Gribble a Henry Pottinger, 4 de diciembre de 1843.

pleasure of addressing to you from time to time, you will have learned how much we have all suffered from originally settling at the island of Kolongsu from the attacks of the fever peculiar to that place. Although the male members of our own, and of the other missions at Amoy have been for nearly a year free from further attacks and have enjoyed, on the whole, moderately good health, yet the worse has been the case with the female members. [...] the voyage and change of scene have benefitted Mrs. Y a little, but the disease which chiefly caused her debility is not yet checked, so that it is not improbable, unless the coming winter produce a change for the better, our medical attendant here will urge our seeking a colder climate. It has been a source of deep upset to us after being permitted to labour in connection with others in Amoy for about two years, among a people who have always manifested a disposition to hear the word of God, and to receive Christian books, that we should now be compelled to leave».⁴⁷⁷

En 1851, las autoridades Qing concedieron al gobierno británico un terreno situado a lo largo de la costa de la isla de Xiamen, frente a Kulangsu. Este lugar llegó a ser conocido como la Concesión Británica de Xiamen, y se convirtió en el principal lugar de la actividad comercial británica, contando con oficinas, almacenes y muelles de numerosas empresas. Sin embargo, Kulangsu siguió siendo el lugar de residencia preferido por la mayoría de los extranjeros. John Buckley, un cirujano de la Marina Real británica, dejó una memoria sobre su impresión de Xiamen y, como en las fuentes anteriores, la ciudad fue descrita durante su visita como un lugar poco higiénico. En particular, señaló dos de sus características más desfavorables: en primer lugar, que estaba construida justo por encima del nivel de la marea alta; y en segundo lugar, se situaba debajo de unas altas colinas de granito. Estos eran los dos factores que hacían que el calor de los meses más calurosos fuera

⁴⁷⁷ SOAS Library: CWM/LMS/16/02/01/044, carta de William Young, 27 de Agosto de 1846.

refractado y que producían unas temperaturas más altas en el núcleo urbano. Sin embargo, el asentamiento extranjero en Kulangsu, según John Buckley, estaba libre de estos y otros problemas:

«Amoy is the most pleasing of the southern ports, without the rapid changes of temperature which are experienced further north. The heat continues longer, but it is tempered by the sea breeze to which the outer anchorage is freely exposed. During our stay, the air was clear and bracing, making woolen clothing necessary. The native city is said to be the dirtiest in the empire and after a short visit, I came away quite of that opinion. The European settlement built on the island of Kulangsu is quite free from the abominations that abound in the East. The native town is built only a few feet above high water mark, with high barren hills in the rear immense granite boulders abound everywhere which must, during the summer, prove powerful refractors of heat».⁴⁷⁸

Resulta obvio que la intención de encontrar un lugar limpio y saludable para vivir llevó a los extranjeros a establecerse en Kulangsu. De las propias palabras de John Buckley se infiere que en general, las ciudades chinas eran consideradas por los extranjeros como lugares poco sanos y, particularmente se consideraba a Xiamen un lugar especialmente malo. Kulangsu ofrecía un espacio cercano a la ciudad y al puerto, pero a su vez estos estaban separados de ella, que resultaba idóneo para que los nuevos residentes pudieran crear un entorno de vida más agradable para ellos.

Tras convertirse Xiamen en un puerto comercial, las misiones de varios países incluyeron esta zona en su lista de prioridades. La ciudad de Xiamen y sus alrededores fueron atendidas por tres congregaciones angloamericanas que llegaron en rápida sucesión: la Iglesia Reformada en los Estados Unidos de

⁴⁷⁸ TNA, Kew: ADM 101/185/4, Medical and Surgical Journal of HMS Rinaldo for 1 January to 31 December 1871.

América (R. C. A.), la Sociedad Misionera de Londres (L. M. S.) y la Misión Presbiteriana Inglesa (E. P. M.).⁴⁷⁹ La sede de estas misiones se situó inicialmente en Xiamen y posteriormente se trasladó a la isla de Kulangsu. Estas agrupaciones dividieron la zona de forma consensuada para evitar que compitieran entre sí por los territorios. Los misioneros partían de allí acercándose primero a la isla de Xiamen para luego, a lo largo de la bahía y los ríos interiores, adentrarse en las montañosas zonas interiores del sur de Fujian. El límite de movilidad que no podían traspasar los extranjeros era cualquier lugar que se encontrara a un día completo de viaje desde Xiamen u otros cuatro puertos establecidos en el tratado. Existieron una docena de aldeas dispersas en la isla de Xiamen, aunque el mayor desafío de todos fue la parte continental. La enormidad de la tarea a la que se enfrentaron los misioneros puede corroborarse en una carta de William. J. Pohlman de la Iglesia Reformada, escrita el 17 de septiembre de 1845. A través de sus escritos podemos constatar que, si se tomase Xiamen como punto de partida del itinerario señalado, en aquella época se podría alcanzar hasta 400 aldeas. Este indica además que los habitantes eran principalmente agricultores de esas tierras quienes se habían unido para protegerse mutuamente.⁴⁸⁰ Al mismo tiempo, añade que los pueblos de la isla de Xiamen estuvieron especialmente al alcance de la mano:

«Starting after breakfast, we would return in time for tea. Thus, about a dozen villages would be visited. These villages are numerous at every point of the compass and afford a wide field of itinerary labor. On the island of Amoy alone, 30 miles in circumference, there are said to be 136. All of these are perfectly accessible to the “circuit preacher,” and may be reached on

⁴⁷⁹ Donald Bruggink and Kim Baker, *By Grace Alone: Stories of the Reformed Church in America*, Wm. B. Eerdmans Publishing, 2004, p. 91.

⁴⁸⁰ Gerald Francis De Jong, *The Reformed Church in China, 1842-1951*, Wm. B. Eerdmans Publishing, Michigan, 1992, p. 46.

foot»,⁴⁸¹

Para predicar en las zonas rurales tenían que usar medios de transporte diversos, como sillas de manos, caballos y diferentes embarcaciones. Se elegían medios dependiendo de las distintas condiciones a las que se enfrentaban. En general, los vehículos más utilizados en la tierra de misión fueron varios tipos de barcos. Entre ellos destacó el *barco evangélico*, conocido como *gospel boats* en inglés. El desplazamiento por agua a través del estuario de Xiamen y el río que desemboca en él facilitó las visitas a ciertas partes del continente. Esto se hizo especialmente efectivo después de que los misioneros adquirieran sus propios barcos evangélicos. Una embarcación de este tipo, que apareció en una ocasión en el puerto de Xiamen, fue descrita como un barco de tamaño destacado y de buen empleo. Era más segura y mucho más cómoda que los antiguos barcos. Se convirtió en una buena elección porque era posible vivir en ella con bastante comodidad durante uno o dos días, mientras los misioneros no consiguieran alojamiento en la costa.⁴⁸² De esta manera, Pohlman y otros frailes de la iglesia en sus primeros tiempos allí, exploraron Xiamen y sus pueblos circundantes.

La Iglesia Reformada inició su labor en China el año 1842 en la misma ciudad de Xiamen.⁴⁸³ David Abeel partió de Nueva York como representante de la orden, tras su nombramiento por la Junta Americana de Comisionados para las Misiones Extranjeras. En aquel año se estableció en Kulangsu alquilando una casa junto con su compañero el Dr. Cumming. Antes de su llegada a China había residido en Java y Borneo por años. Debido a esa preparación se le permitió llevar a cabo su labor misionera con éxito tras su llegada. Su compañero de la misma orden, Elihu Doty, vivió en Xiamen durante 1844-1864.⁴⁸⁴ Este elaboró una recopilación del primer *Manual*

⁴⁸¹ *Ibidem*, p. 47.

⁴⁸² *Ibidem*, p. 48.

⁴⁸³ Donald Bruggink and Kim Baker, *By Grace Alone...*, *op. cit.*, p. 92.

⁴⁸⁴ *Ibidem*.

anglo-chino del dialecto de Xiamen, que hizo imprimir en Guangzhou en 1855.⁴⁸⁵ En 1847, la Misión compró un pequeño terreno con algunas viviendas en la calle Pequeña Nueva (Sin-koe-a, Xinjie Zai) en Xiamen. Una de estas casas fue inmediatamente acondicionada para funcionar como capilla. Al año siguiente, tras recibir una suma de 3.000 dólares, comenzó a construir la iglesia de Sin-koe-a, que estuvo lista para ser utilizada a principios del año siguiente. Esta fue, por lo tanto, no sólo la primera iglesia en la provincia de Fujian, sino la primera de la Misión en todo el imperio, utilizada exclusivamente para los fieles chinos.⁴⁸⁶

Seguidamente, la Sociedad Misionera de Londres ocupó por primera vez Xiamen en el año 1844, con la llegada de John Stronach y su esposa.⁴⁸⁷ Antes de venir a China, John Stronach había pasado siete años en Singapur, donde aprendió la lengua vernácula de Xiamen.⁴⁸⁸ Fue un buen erudito bíblico que había participado en la traducción de la primera *Biblia* al chino. En pocos meses se le unió su hermano Alexander Stronach y, durante muchos años, fueron los predicadores más exitosos del Evangelio en Xiamen.⁴⁸⁹ El dominio de idiomas se considera una habilidad imprescindible para esta labor. William Young también pasó varios años en Singapur, donde también consiguió dominar el dialecto de Xiamen. De él se dice que hablaba el idioma como un nativo. Los primeros trece himnos de los “Cánticos Espirituales” fueron traducidos por él.⁴⁹⁰

De forma más tardía la actividad de la Misión Presbiteriana Inglesa se inauguró en 1850 con la llegada de James. Young en 1850, quien fue el

⁴⁸⁵ Pitcher Philip Wilson, *In and About Amoy: Some Historical and Other Facts Connected with One of the First Open Ports in China*, The Methodist Publishing House in China, Shanghai and Fuzhou, 1912, cap. XIII, p.234.

⁴⁸⁶ *Ibidem*, p. 232.

⁴⁸⁷ John Macgowan, *Christ or Confucius, Which? Or The Story of the Amoy Mission*, London Missionary Society, London, 1889, cap. III, p. 48.

⁴⁸⁸ Pitcher Philip Wilson, *In and About Amoy...*, *op. cit.*, p. 234.

⁴⁸⁹ John Macgowan, *Christ or Confucius, Which? Or The Story of the Amoy Mission*, London Missionary Society, London, 1889, cap. III, p. 48.

⁴⁹⁰ Pitcher Philip Wilson, *In and About Amoy...*, *op. cit.*, p. 235. También puede consultarse: Chris White, *Sacred Webs. The Social Lives and Networks of Minnan Protestants, 1840s-1920s*, Brill, Leiden, 2017; Chris White, *Protestantism in Xiamen. Then and Now*, Palgrave Macmillan, London, 2019.

primero en traducir y hacer imprimir una parte de la *Biblia* romanizada en lengua coloquial. Más tarde, entre 1851 y 1854, se incorporaron en su misión William C. Burns; James Johnston en 1853 (hasta 1855) y Carstairs Douglas en 1855 (hasta 1877).⁴⁹¹ William Burns no limitó sus labores únicamente a la región de Xiamen, sino que realizó lejanos viajes hasta el sur de Guangzhou y el norte de Manchuria, que comprende las provincias actuales de Liaoning, Heilongjiang y Jilin. Carstairs Douglas completó un inestimable *Diccionario de la lengua vernácula de Xiamen*, que fue muy bien recibido por los misioneros que vivían en esta región o al otro lado del Canal, y que fue muy empleado por los que tuvieron la suerte de poseer un ejemplar. Desde el principio, unos ochenta nombres aparecían en la lista de quienes representaban a esta iglesia en esta parte de China.⁴⁹²

No era el objetivo ni el propósito de las sociedades misioneras protestantes en Xiamen trasladar sus propias instituciones confesionales a este territorio extranjero para que fueran gobernadas y dirigidas por algún organismo eclesiástico de los Estados Unidos o Gran Bretaña. Si no que de forma contraria, la política de la Iglesia Reformada, la Sociedad Misionera de Londres y la Misión Presbiteriana Inglesa consistió en establecer iglesias autogobernadas, autopropagadas y autosostenida.⁴⁹³ Así pues, se organizaron sucesivamente la primera *Classis* nativa, el Sínodo de Xiamen y la Unión Congregacional en 1862, 1893 y 1870.

Durante el período de 1842 a 1844, el desarrollo de la Iglesia Reformada en Xiamen fue relativamente lento. Por un lado, debido a la falta de personal y, por otro lado, al gobierno Qing que seguía restringiendo la labor de los misioneros y limitaba sus actividades a los barrios designados. Posteriormente, en las dos décadas que siguieron al estallido de la Guerra del Opio, con la firma de una serie de tratados, el número de misioneros extranjeros que

⁴⁹¹ Pitcher Philip Wilson, *In and About Amoy...*, *op. cit.*, pp. 235-236.

⁴⁹² *Ibidem*, p. 236.

⁴⁹³ *Ibidem*, pp. 238-239.

llegaron aumentó bajo un turbulento entorno social, e hizo que el cristianismo se desarrollase en el sur de Fujian. De 1844 a 1874, había 17 misioneros de las tres misiones ya mencionadas en la isla de Kulangsu. Puede consultar la siguiente tabla para conocer la duración de sus estancias en la isla:

Tabla 3.3 Misioneros de las iglesias angloamericanas en Kulangsu, 1844-1874

NOMBRES	IGLESIA AFILIADA	ESTANCIA EN KULANGSU
Rev. David Abeel	R. C. A.	1842-1844
Dr. Cumming	NO PERTENECE A NINGUNA IGLESIA	1842-1847
Rev. Elihu Doty	R. C. A.	1844-1865
Rev. William. J. Pohlman	R. C. A.	1844-1849
Rev. L. B. Peet	R. C. A.	1846-1847
Rev. J. V. N. Talmage	R. C. A.	1847-1892
Rev. Wm. Young	L. M. S.	1846-1855
Rev. Jhon Stronach	L. M. S.	1846-1866
Alexander Stronach	L. M. S.	1846-1870
Dr. Hyslop	L. M. S.	1848-1853
Rev. James. Sadler	L. M. S.	1867-1914
Mss. Harvitt	L. M. S.	1850-1853
Rev. T. Gilfillan	L. M. S.	1850-1851
Dr. James Young	E. P. M.	1850-1865
Rev. William Burns	E. P. M.	1851-1854
Rev. James Johnston	E. P. M.	1853-1855
Dr. Carstairs Douglas	E. P. M.	1855-1877

Fuente: Pitcher Philip Wilson, *In and About Amoy: Some Historical and Other Facts Connected with One of the First Open Ports in China*, The Methodist Publishing House in China, Shanghai and Fuzhou, 1912, cap. XIII, pp. 229-235.

Figura 3.4 La tumba de Carstairs Douglas en Kulangsu, 1877-1880



Fuente: Cadbury Research Library (Special Collections), University of Birmingham, [consulta 25 de abril de 2022: www.hpcbristol.net].

Debido a la ventajosa situación geográfica y a un entorno de vida relativamente agradable, la mayoría de los misioneros de las tres misiones se establecieron en Kulangsu después de llegar a Xiamen, contribuyendo al desarrollo social de la isla. La mayor parte de las escuelas, santuarios, hospitales e iglesias fundadas por ellos se situaron en Kulangsu. Estos misioneros adoptaron varios métodos para la difusión católica, siendo el más directo la predicación a los habitantes y residentes. Los habitantes de Kulangsu no opusieron demasiada resistencia a la llegada de los misioneros extranjeros, de modo que éstos pudieron empezar a adoctrinar una vez establecidos en la isla. La audiencia proclive de estas predicaciones absorbió las enseñanzas básicas del cristianismo y las difundieron entre sus vecinos, por lo que pronto se hizo patente el efecto positivo de la propagación. En Kulangsu aumentó el número de personas que acudían a escuchar las prédicas, lo cual despertó el interés de cada vez más isleños por esta cultura tan heterogénea, en principio, para ellos.

Como la base fundamental de su labor, los misioneros aprendieron las lenguas que se hablaban en su entorno habitual. En este sentido, tenían que escuchar atentamente a los hablantes de lenguas ignoradas, analizar sonidos, palabras y frases desconocidas, y tenían que convertir estas lenguas transmitidas oralmente en algún tipo de forma escrita.⁴⁹⁴ Debido a esto, se generó una enorme recopilación de documentación lingüística de las lenguas como diccionarios, gramáticas, vocabularios, manuales de enseñanza, etc. Al predicar en Fujian, la mayor dificultad con la que se encontraron los misioneros fue que los habitantes locales contaban con un bajo nivel de educación y la tasa de analfabetismo del pueblo era bastante alta. Es decir, los lugareños apenas podían leer y entender por sí mismos las lecturas religiosas. Para resolver dicho problema, los misioneros crearon un conjunto de reglas de ortografía que fueron muy utilizadas, como el sistema de transliteración para el dialecto del sur de Fujian conocido como el Peh-oe-ji (en adelante: POJ) o Baihua Zi (caracteres vernáculos) en chino.

De hecho, las primeras fuentes en escritura romanizada del POJ se remontan al siglo XVI. Estas fueron recopilaciones de los dominicos españoles y de sus traductores que trabajaban con la comunidad china en Manila.⁴⁹⁵ La literatura en los dialectos del sur de Fujian (Minnan) resulta más difícil de rastrear. Existe una cantidad apreciable de material impreso en los dialectos de Wu y de Guangzhou, aunque ambos habían sido siempre despreciados por la mayoría de personas cultas, así como considerados fraudulentos por los funcionarios. La supresión de la lengua vernácula escrita tuvo lugar con mayor intensidad en el sur de Fujian, cuya lengua se conoce como Hokkien, Amoy, Hoklo o, más recientemente, Min del Sur. Estas últimas denominaciones incluyen también el estrechamente relacionado dialecto de

⁴⁹⁴ Henning Klöter, «The Chinese language through the eyes of Western missionaries: A Hokkien grammar of the 17th century», *Yuntech Journal of Chinese Studies*, Taiwán, 2009, pp. 95-118.

⁴⁹⁵ Para obtener más información sobre los libros escritos por los dominicos relacionados con la lengua y la escritura chinas, véase: Anna Busquets Alemany, «Lengua y escritura chinas en el siglo XVII: las aportaciones del dominico Fernández de Navarrete», *Cauriensia: revista anual de Ciencias Eclesiásticas*, Cáceres, 2017, núm. 12, pp. 261-286.

Chaozhou, vecino de Xiamen, al este de la provincia de Guangdong.⁴⁹⁶ La escasa literatura que se conserva de los primeros dialectos del sur de Fujian consiste principalmente en ediciones impresas de obras que se encuentran en bibliotecas fuera de China.

Una de las primeras traducciones fue la *Doctrina Christina en Letra y Lengua China*, cuya primera parte fue presumiblemente escrita después de 1587 por intérpretes chinos que colaboraron con los misioneros Miguel de Benavides y Juan Cobo.⁴⁹⁷ Posteriormente, a principios del siglo XVII se recopiló una gramática *Arte de la lengua chiochiu (Zhangzhou)* y un diccionario hokkien-español *Vocabulario de lengua Sangleya por las letras de el A.B.C.* Este último se organiza en unos doscientos cincuenta epígrafes silábicos, cada uno con un número de entradas.⁴⁹⁸ El *Arte* se considera escrito en 1620 y, aunque no hay ninguna portada que indique el año de compilación, se puede encontrar una prueba que afianza la creencia de esta posibilidad, ya que en una sección que trata sobre las formas de contar los días de la semana, los meses y los años, aparece el año 48 del emperador Wanli, que corresponde a 1620 según el calendario gregoriano.⁴⁹⁹ Existen dos versiones de este manuscrito, una se conserva en la Biblioteca Británica y la otra en la biblioteca de la Universidad de Barcelona.

Otra fuente lexicográfica temprana es el manuscrito anónimo de un diccionario de la lengua de Zhangzhou, que contiene palabras simples y compuestas, formadas con los caracteres característicos de este dialecto, ordenado según el orden alfabético español y los cinco tonos chinos. Este diccionario data presumiblemente de 1609, aunque se pierde la información sobre el paradero del manuscrito después de 1894, cuando su último

⁴⁹⁶ Piet van der Loon, «The Manila incunabula and early Hokkien studies, Part 1», *Asia Major*, Taiwán, 1966, vol.12, pp. 1-43.

⁴⁹⁷ *Ibidem*.

⁴⁹⁸ Piet van der Loon, «The Manila incunabula and early Hokkien studies, Part 2», *Asia Major*, Taiwán, 1967, vol.13, pp. 98-100.

⁴⁹⁹ Henning Klöter, «The Chinese language...», *op. cit*, pp. 95-118.

propietario vendió su biblioteca en Francia.⁵⁰⁰ El sinólogo alemán Henning Klöter (1969-) se especializa en el estudio de los libros que habían sido editados por los primeros misioneros españoles sobre los dialectos de Minnan. Este señala que el primer diccionario minanés se compiló en 1605. Incluso es probable que la misión lingüística con los chinos comenzara unas décadas antes, ya que la existencia de fuentes de información anteriores se menciona en varias referencias históricas.⁵⁰¹

Como ya se ha comentado, las primeras investigaciones sobre el dialecto de Xiamen comenzaron cuando los dominicos tomaron China como destino evangélico, y el foco de sus investigaciones cambió cuando la Orden logró finalmente establecerse en China. Ángel Cochi, Juan Bautista Morales y Francisco Díaz como misioneros que llegaron a Fujian en los inicios del establecimiento de la Orden en la zona, habían recibido cierta formación en mandarín mediante un curso especial de idiomas organizado en Formosa. Sin duda, el mandarín les resultó más útil como lengua franca que el dialecto, que no se entendía en Fu'an porque los habitantes de ese distrito hablaban en el dialecto de Fuzhou. Por consiguiente, el diccionario de Díaz y su colaborador chino Joachim Ko, compilado en Bataan entre 1640 y 1642, fue redactado en mandarín. Pero la lexicografía de los dialectos no parece detenerse, ya que algunos manuscritos anónimos circulaban entre los misioneros se copiaban y ampliaban según la ocasión. Uno de ellos titulado como *Dictionarium linguae Chinensis, cum explicatione Latina et Hispanica, caractere Chinensi et Latino*, fue llevado a Roma en una etapa temprana. Después en 1801, el lingüista español Hervás citó la introducción de un diccionario anónimo de hokkien-español que había visto en la biblioteca de Propaganda.⁵⁰²

⁵⁰⁰ El nombre completo del diccionario es *Diccionario de la lengua chicheo que contiene los vocablos también simples que compuestos, con los caracteres generales y peculiares a questo dialecto, según orden del alfabeto español y las cinco tonadas chineses*. Más información véase: Piet van der Loon, «The Manila incunabula and early Hokkien studies, Part 2», *Asia Major*, Taiwán, 1967, vol.13, pp. 96-97.

⁵⁰¹ Henning Klöter, «The Chinese language...», *op. cit*, pp. 95-118.

⁵⁰² Van der Loon Piet, «The Manila incunabula and early Hokkien studies, Part 2», *Asia Major*, Taiwán, 1967, vol.13, pp. 96-97.

En los diccionarios de la época de los dominicos los caracteres propios de la zona de Fujian fueron bien representados, aunque en general las inscripciones romanizadas del diccionario fueron ordenadas alfabéticamente y divididas en cinco tonos. Cada entrada contenía una serie de frases, que a menudo superaban el centenar. En prácticamente todos los casos los caracteres chinos iban seguidos de la transcripción y el significado en español. Como se desprende de la descripción de Piet van der Loon, los valores sonoros de determinadas letras en la lengua materna de los misioneros influyeron en la romanización de los españoles. Y, por ejemplo, sobre el uso de diacríticos, se comprendió un total de trece que se utilizaron solos o combinados sin una norma sistemática. La mayor parte del manuscrito de la *Doctrina* contiene solamente signos diacríticos para la aspiración y la nasalización, probablemente debido a la existencia de una notación menos desarrollada.⁵⁰³ Por lo tanto, las primeras convenciones españolas de romanización de los dialectos del sur de Fujian difirieron en muchos aspectos de las ortografías creadas por los misioneros posteriores de otras misiones. Siendo poco probable que sirvieran de modelo a los misioneros occidentales del siglo XIX.

Las convenciones ortográficas del POJ se habían definido en general a mediados del siglo XIX. Desde entonces, se publicaron una gran cantidad de publicaciones en caracteres vernáculos. Los misioneros extranjeros de Kulangsu contribuyeron de forma destacada a la creación y la mejora de dicho sistema. Más concretamente, podemos resumir en orden cronológico las siguientes obras representantes:⁵⁰⁴

- (1) John Van Nest Talmage, *Introduction to Amoy Alphabets*, 1852.
- (2) Elihu Doty, *Anglo-Chinese Manual of the Amoy Vernacular*, 1855.
- (3) John Magowan, *A Manual of the Amoy Colloquial*, 1869.

⁵⁰³ *Ibidem*, pp. 108-110.

⁵⁰⁴ Para más descripciones de estos libros, véase: Sebestyén Hompot, «Dong-xifang shiyu de Gulangyu Gonggong Zujie yuyan wenhua jiaoliu yanjiu (Perspectivas chinas y extranjeras sobre el intercambio lingüístico y cultural del asentamiento público de Kulangsu)», *Journal of Gulangyu Studies*, Xiamen, 2017, vol. 7, pp. 8-20.

- (4) Carstairs Douglas, *Chinese-English Dictionary of the Vernacular or Spoken Language of Amoy*, 1873.
- (5) John Magowan, *English and Chinese Dictionary of the Amoy Dialect*, 1883.
- (6) John Van Nest Talmage, *New Dictionary in the Amoy Dialect*, 1894.

A pesar de encontrarse con algunas objeciones, la introducción y el uso del POJ siguieron progresando. No podemos ignorar el papel que esta aportación cultural tuvo en la difusión de la conciencia en la civilización moderna. Porque bajo este sistema se transformaron los caracteres chinos en *pinyin* romanos, para que así los principiantes pudieran aprenderlos en unos pocos meses de estudio. De esta manera, se elevó la tasa de alfabetización de las clases medias y bajas. Según Pitcher Philip Wilson, el pinyin se enseñaba en todas las escuelas primarias, en las iglesias y capillas los domingos y en los domicilios los días laborales. El número de lectores en Xiamen que dominaba la lectura de literaturas en romanización fue aproximadamente entre cinco y seis mil, pero fue difícil calcularlo con precisión.⁵⁰⁵ En 1881 la Classis y el Sínodo de Xiamen abrieron una escuela secundaria en una casa nativa en Kulangsu. Y la Unión Congregacional también abrió una institución similar poco tiempo después. En 1907 las dos instituciones se unieron bajo la dirección conjunta de las tres misiones. Además, en la isla también se estableció un colegio anglo-chino, que también fue promovido bajo su dirección en 1897.

Análogamente, los altos funcionarios y literatos también recibieron la influencia de la cultura extranjera. Para abrir el camino del diálogo personal sobre el tema de la religión y reforzar los lazos afectivos con ellos, los misioneros les enviaban frecuentemente libros y folletos cristianos. Aunque normalmente a ellos les interesaban más la ciencia, la moda y el mobiliario que las creencias religiosas de Occidente. En la carta escrita por el misionero

⁵⁰⁵ Pitcher Philip Wilson, *In and About Amoy...*, *op. cit.*, p. 209.

William Pohlman el 1 de mayo de 1847, se menciona que él había entregado algunos libros como regalo de Año Nuevo a cuarenta o cincuenta literatos y hombres de alta alcurnia e influyentes en Xiamen. Entre ellos incluyeron una *History of America*, una copia del *Gospels and Acts* y una fina edición con bordes dorados encuadernada en Londres del *Christian Almanac*, de 1847.⁵⁰⁶ Así pues, el 10 de diciembre de 1847 se produjo una interesante visita en la que Pohlman y Doty fueron convocados por cuatro de los principales funcionarios de Xiamen. Se trató del alcalde, el comandante militar, el inspector de aduanas y el principal mandarín civil. Sin embargo, el propósito de su visita no fue la de buscar la iluminación religiosa. Si no como informó Pohlman:

«Their abject was to see experiments in electricity, as well as pay us a visit. After examining daguerreotypes, the microscope, and the telescope, Mr. Doty performed a series of experiments on the electric machine recently received from America. The cause of electricity and the general principles of electrical phenomena were stated to them by teacher U [one of the native evangelists] in the court dialect. At the close, a good charge from the Leyden jar gave them convincing proof of the power of the subtle fluid».⁵⁰⁷

A través del diálogo, las personas de clase alta de Xiamen tuvieron la oportunidad de entrar en contacto con los nuevos inventos occidentales y sentir el impacto de las invenciones científicas modernas. En el año 1864 o 1865 se introdujo un tipo móvil y una prensa. Anteriormente todas las impresiones del coloquial romanizado se realizaban con tipos cortados en bloques de madera. Fue Howard Van Doren, de la Iglesia Reformada, quien supervisó esta primera prensa enviada a Xiamen.⁵⁰⁸ Es evidente que los

⁵⁰⁶ Gerald Francis De Jong, *The Reformed Church in China...*, *op. cit.*, p. 29.

⁵⁰⁷ *Ibidem*, pp. 28-29.

⁵⁰⁸ Pitcher Philip Wilson, *In and About Amoy...*, *op. cit.*, p. 208.

misioneros también desempeñaron un importante papel en la difusión de la ciencia moderna. El pueblo de la época se benefició de la ilustración científica, ayudando a desarrollar la educación científica en Xiamen.

Paralelamente, la labor médica de la Iglesia Reformada, la Sociedad Misionera de Londres y la Misión Presbiteriana Inglesa en la isla de Kulangsu se inició en 1842. Fue inaugurada por el Dr. Cummings en dicho año en su casa de la isla, en donde también residió David Abeel. Apenas fue un trabajo de dispensario, pero fue considerado como un inicio. El Dr. J. C. Hepburn llegó en 1843 y asistió al Dr. Cummings durante 1843-1845. En los años siguientes, los médicos llegaron a la isla de forma sucesiva. En 1898, ya había dos grandes hospitales (Hope and Wilhelmina) en Kulangsu.⁵⁰⁹

Además, vale la pena mencionar la atención que concedieron los misioneros a la educación femenina. Al igual que los primeros dominicos que llegaron a Xiamen, los misioneros angloamericanos también percibieron el fenómeno del abandono de bebés, especialmente de sexo femenino. A través de la investigación de David Abeel podemos conocer la gravedad de aquella situación. Según su estudio, la cantidad de niños abandonados varió enormemente entre los distintos lugares, los extremos variaban localmente de un máximo de siete u ocho por ciento hasta un mínimo de uno por ciento. Y el número global ascendió de casi cuatro por ciento al 39 por ciento. Adicionalmente, en diecisiete de los cuarenta pueblos y aldeas en el estudio, a la mitad o más de las niñas se les privó de su vida nada más nacer. Y en los siete distritos de la prefectura de Zhangzhou, hubo cerca de un veinticinco por ciento de niñas que fueron asfixiadas casi en su primer aliento.⁵¹⁰ El comisario de la Aduana de Xiamen, George Hughes, nos dejó unos fragmentos describiendo más detalles del abandono de los niños en el siglo XIX:

⁵⁰⁹ Pitcher Philip Wilson, *In and About Amoy...*, *op. cit.*, p. 244.

⁵¹⁰ George Hughes, *Amoy and the Surrounding Districts: Compiled from Chinese and Other Records*, De Souza & Co, 1872, p. 57.

«[...] in several instances ahmahs [abuelas], or female nurses in foreign employ, have admitted that they have put to death one, two, or even three, of their children. One of these ahmahs, named Kioh, literally “the picked up one” -was herself cast out on some stones, on the night of her birth: but, being found alive and uninjured on the following morning, superstition, or some better feeling, induced her parents to save and rear her».⁵¹¹

Sin embargo, para los habitantes lo que antes les parecía sorprendente ya no lo sería:

«Another woman, lately married here, was rescued from death about eighteen years ago by a Reverend gentleman, in a singular and providential manner. Soon after his arrival, seeing from his boat an earthen jar floating by and fancying he heard a wail, he asked his boatmen what it contained, and was unconcernedly told “piecy smalla girlee”. That night the young and reverend occupant of the boat, had the pleasure of adding to his varied accomplishments, some of a character not embraced in his academic curriculum».⁵¹²

Y aún más allá, los bebés también fueron vendidos como objetos en el mercado. No es sorpresa alguna que el valor de los niños fuera varias veces superior al de las niñas en el mismo:

«I, myself, a short while ago, met a stout, well to do looking man of the coolie class, carrying two neat and clean round baskets slung at either end of a pole he bore on his shoulder. Hearing the cry of a child, he was stopped, and it was found that he had two infants in each basket; which, he said, he was going to sell. A girl is saleable at the Foundling hospital only, and is

⁵¹¹ *Ibidem*, p. 55.

⁵¹² *Ibidem*.

wort but 100 cash or 10 cents, while a healthy boy, two or three days old, will fetch readily \$15 or over £3». ⁵¹³

Según el memorial de George Hughes, aunque las autoridades locales habían legislado repetidamente sobre la prohibición del asesinato de bebés de sexo femenino y habían colgado avisos que intentaban persuadir al respecto, en los lugares de mayor población no se tomaron medidas efectivas para prevenir y reducir este comportamiento. ⁵¹⁴ De hecho, el abandono no era una práctica exclusiva de las familias pobres, ya que en las casas más acomodadas, si se daba a luz a dos o tres niñas de forma seguida, a menudo era habitual que solo se salvara una de ellas. Pese a que los chinos letrados denunciaron esta práctica en sus discursos, en realidad no la consideraban algo erróneo desde el punto de vista moral, y era muy probable que la practicaran o permitieran que se llevara a cabo en sus propias familias después de señalarla como un mal. Con respecto al resto de la población, la gran mayoría tampoco la consideró en modo alguno como censurable ni algo de lo que avergonzarse, incluidas las madres de los propios niños. Pocas mujeres se mostraban vacilantes al responder a la pregunta de si habían matado a alguna de sus hijas o no. Incluso hubo algunas madres que consideraron que habían actuado meritoriamente. Aunque, por supuesto, consideraban un crimen dar muerte a un niño varón. Bajo este entorno social probablemente la mitad de las niñas nacidas fueron abandonadas al nacer, a consecuencia de la negligencia con la que se trataba a las niñas. ⁵¹⁵

Frente a la maldad del infanticidio femenino los misioneros, por un lado, impulsaron vigorosamente la propaganda de su doctrina cristiana, creyendo que si el Evangelio se extendía a todas las capas de la población, los padres

⁵¹³ *Ibidem*, p. 56.

⁵¹⁴ En cuanto a la investigación sobre los motivos del problema del abandono de niñas puede consultarse: Liping Mao, *Qingdai Jiazhuang Yanjiu* (La investigación sobre la dote en la dinastía Qing), Zhongguo Renmin Daxue Chubanshe, Beijing, 2007, pp. 80, 153, 180; José Eugenio Borao Mateo, «Catholic Orphanages in Fujian in the 19th and 20th centuries», *Hanxue Yanjiu*, 2021, vol. 39, núm. 3, pp. 191-196.

⁵¹⁵ George Hughes, *Amoy and the Surrounding Districts...*, *op. cit.*, p. 58.

aceptarían a las niñas como regalos preciosos, en lugar de considerarlas como cargas inoportunas. En sus propias palabras, estas vidas serían vistas como hermosas en los hogares de todos.⁵¹⁶ Por otro lado, empezaron a establecer escuelas femeninas que también funcionaron como orfanatos. En 1870, John Van Nest Talmage junto con sus compañeros de la Iglesia Reformada establecieron una escuela internado para niñas, llamada la Yude (cuyo significado en chino es educar a los estudiantes en la moralidad). Esta escuela fue trasladada desde la isla de Xiamen a Kulangsu en 1879, desde entonces la hija de Talmage se hizo cargo de los asuntos escolares como directora. La escuela Yude fue situada allí y pasó a llamarse la Escuela de Niñas de Tianwei, aunque a veces se utilizó el nombre Huaqi para referirse a ella. Se aplicó el sistema del Peh-oe-ji para enseñar la doctrina en la clase, además, también se las educaba en conocimientos de geografía, aritmética, costura, etc. Más adelante, se desarrolló un modelo de enseñanza más sistemático, bajo el que se aceptó a todas las niñas de la isla para que pudieran conocer más del mundo.

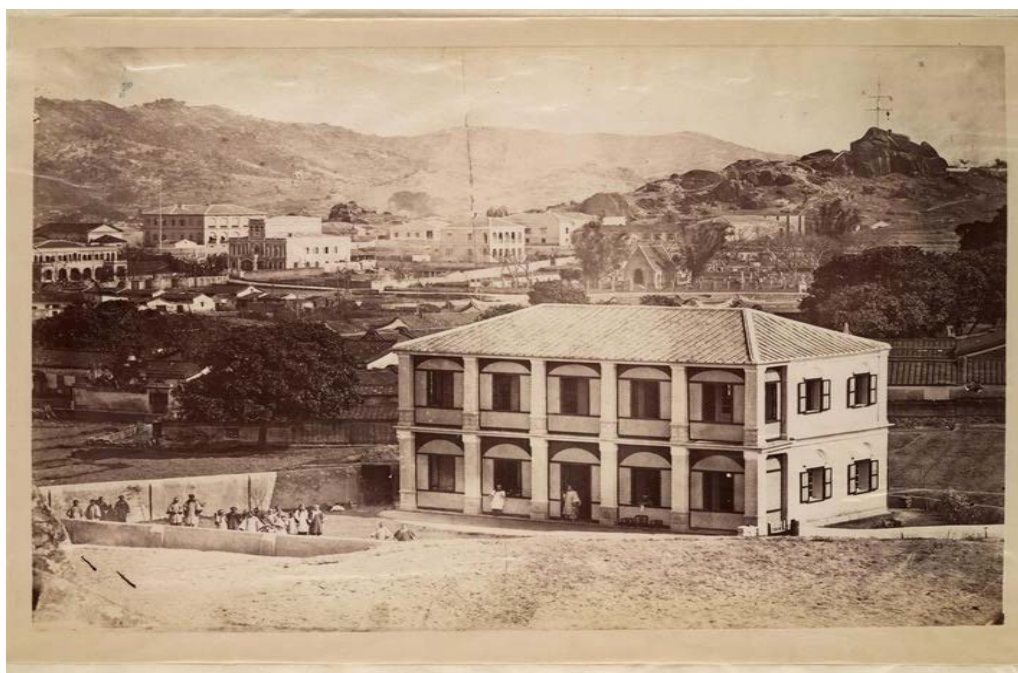
En 1877, las misioneras de la Misión Presbiteriana Inglesa abrieron un colegio para niñas (Figura. 3.5) en Xiamen. Los gastos de construcción de este edificio, que ascendían a 381 libras, fueron sufragados por las mujeres de las congregaciones presbiterianas inglesas de Londres y Torquay, Devon. A finales de 1879 ya había 26 alumnas internas y 7 diurnas. Seguidamente, en 1887 Georgina Maclagan, de la misma misión, fundó una residencia para niñas indigentes. Al año siguiente, se construyó un nuevo edificio y hasta el año 1892 rescataron un total de 34 niñas pequeñas. Con la llegada de la tecnología fotográfica, los misioneros también comenzaron a recopilar registros visuales de sus actividades. Especialmente a partir de la década de 1880, cuando pudieron disfrutar de cámaras más ligeras y fáciles de usar. Podemos ver que las niñas en la Figura 3.6 estaban muy bien peinadas y algunas vestían

⁵¹⁶ Pitcher Philip Wilson, *In and About Amoy...*, *op. cit.*, p. 92.

delantales europeos. Es evidente que el orfanato fue también un importante canal para que los misioneros exportaran la cultura occidental.

El establecimiento y la gestión de escuelas femeninas en Kulangsu estuvo muy adelantada en comparación con otros pueblos de China. Estas instituciones protegieron la vida de las niñas e hicieron posible que sobrevivieran y se desarrollaran en el futuro. Fueron criadas de niñas en estos hogares y después, algunas fueron adoptadas por familias cristianas, mientras que otras fueron enviadas a internados femeninos para continuar su educación. Algunas de ellas se convirtieron en predicadoras y enfermeras cuando crecieron para seguir ayudando a otras personas en la isla. Cuando en la década de 1920 ya había desarrollado un sistema educativo relativamente completo para los isleños, que comprendía desde el jardín de infancia hasta la escuela primaria y la secundaria, Kulangsu se convirtió, con la ayuda de los misioneros extranjeros, en uno de los lugares más prósperos del país en cuanto a la enseñanza femenina. Al mismo tiempo, ellos también promovieron el desarrollo de la educación moderna y la medicina en la isla.

Figura 3.5 Escuela femenina de Xiamen, 1895



Fuente: University of Southern California Digital Library, [consulta 7 de agosto de 2021:
<https://calisphere.org/>].

Figura 3.6 Huérfanas infantiles con cuidadora en Xiamen, 1892



Fuente: University of Southern California Digital Library, [consulta 7 de agosto de 2021,
<https://calisphere.org/>]

Figura 3.7 Profesora y alumna en la escuela de niñas de Xiamen, 1892



Fuente: University of Southern California Digital Library, [consulta 7 de agosto de 2021,
<https://calisphere.org/>]

3.4. Consulados y embajadas. La diplomacia internacional en Kulangsu

Los actores de los intercambios culturales entre Occidente y China en Xiamen no se limitaron a los misioneros. Un ejemplo representativo es el Instituto Tung-Wen (Tongwen), que ha dejado una profunda huella en esta zona hasta la actualidad. Este se estableció inicialmente en una casa local de Kulangsu alrededor de 1898 y después de unos tres años se trasladó a la isla de Xiamen ocupando un nuevo y amplio edificio erigido en 1902. El fundador de este instituto fue Anson Burlingame, cónsul de los Estados Unidos en Xiamen en ese momento. Él consiguió obtener la cooperación y apoyo de varios notables chinos adinerados, que formaron parte de un Consejo de Administración, por lo que el instituto fue dirigido con mucho éxito. En virtud de la autoridad constitucional, el cónsul residente de los Estados Unidos fue designado presidente de la comisión, además el Comisario de Aduanas como vicepresidente. El movimiento educativo de esa época, en palabras de Anson Burlingame, había avanzado por toda China y especialmente en este puerto había continuado con mayor impulso que antes. Es decir, todos los centros educativos de Xiamen fueron seleccionados como establecimientos adecuados debido al gran aumento de estudiantes. Por supuesto, recibían al mismo tiempo ayudas de la gente adinerada, quienes siguieron contribuyendo generosamente a la labor educativa y aportando grandes sumas a las diversas instituciones.⁵¹⁷ Estos eran nativos de Xiamen que residían en el extranjero, como Manila u otros lugares. Con el deseo de apoyar el avance de la sociedad de su pueblo natal, invirtieron sus fortunas para favorecer la construcción de la ciudad, expresando mayor interés en asuntos como la educación, la arquitectura y, asimismo, la medicina y el deporte.

La cuestión sobre la delimitación de poderes jurisdiccionales en Kulangsu se hizo compleja a finales del siglo XIX. Por un lado, el gobierno Qing volvió a perder más poder después de la Segunda Guerra del Opio (1856-

⁵¹⁷ Pitcher Philip Wilson, *In and About Amoy...*, *op. cit.*, pp. 242-243.

1860), y se vio obligado a ceder más derechos económicos y políticos a los invasores extranjeros. Por otro lado, como el país aún estaba bajo los efectos de los tratados desiguales que se firmaron anteriormente, los extranjeros que llegaban al puerto de Xiamen fueron cada vez más diversos. Al mismo tiempo, además de los comerciantes de Gran Bretaña, Estados Unidos, España, Portugal, Francia y Japón, también llegaron a Kulangsu los europeos de Países Bajos, Dinamarca, Suecia, Alemania entre otros. Sin embargo, no todos estos países occidentales establecieron inmediatamente consulados en la isla. Según el registro, hasta 1865 sólo Gran Bretaña, Estados Unidos y España dispusieron de cónsules oficiales en la isla, mientras que los demás países emplearon a comerciantes para cubrir estos puestos. En vísperas de la Primera Guerra Sino-Japonesa (1894-1895), al crecer bruscamente el número de extranjeros que se establecían en Kulangsu, aumentaron las diversas instituciones políticas, culturales y económicas para mantener el orden de la vida de los residentes.⁵¹⁸

Fue Gran Bretaña, que aprovechó su amplia experiencia colonial en Asia, el país que prestó primero atención a la cuestión de la autonomía gubernamental en Xiamen. Tal y como se estableció en el Tratado de Nanjing del 26 de junio de 1843, Kulangsu debía ser retenida por las tropas británicas hasta que el gobierno Qing pagara la totalidad de la indemnización.⁵¹⁹ Seis meses antes de desalojar la isla, el 22 de marzo de 1845, los británicos comenzaron a buscar un asentamiento permanente en Xiamen.⁵²⁰ Por consiguiente, Henry Gribble, Rutherford Alcock, G. T. Layton, Daniel Brooke Robertson y Harry Smith Parkes, que fueron los cónsules británicos en

⁵¹⁸ La cantidad de consulados fundados en Kulangsu aumentó de tres a trece. Los diez añadidos fueron los de Francia, Alemania, Japón, Países Bajos, Portugal, Dinamarca, Suecia, Noruega, Bélgica y Austria. Véase: Buren Hong, «Gonggong zujie shiqi de Gulangyu (Kulangsu en el periodo de asentamiento internacional)», *Xiamen Wenshi Ziliao*, Xiamen, 1998, vol.3, pp. 8-9.

⁵¹⁹ William Frederick Mayers, *Treaties between the Empire of China and foreign powers, together with regulations for the conduct of foreign trade, &c.*, North China Herald Office and Trübner & Co., Shanghai and London, 1877.

⁵²⁰ Fuente citada en: Yu Chen, «The making of a bund in China: the British concession in Xiamen (1852-1930)», *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, Tokyo, 2008, vol. 7.1, p. 36.

Xiamen sucesivamente entre 1843 y 1854, intentaron negociar este asunto con el gobierno chino.⁵²¹ No fue hasta el 9 de febrero de 1852 que finalmente llegaron al acuerdo por el que el gobierno chino concedía al británico un trozo de tierra entre el Muelle Daomei y el Muelle Xin, en la isla de Xiamen. Como ocurrió en el caso de la Concesión Británica en Shanghai, las redes comerciales y urbanas existentes fueron cruciales para que los británicos decidieran las zonas oportunas de establecimiento en China. Las autoridades locales chinas no pudieron rechazar la adquisición por parte de los extranjeros de una colonia en el puerto debido a la vigencia de los tratados. Sin embargo, se las arreglaron para encontrar un lugar libre de problemas para satisfacer a los extranjeros y a su vez, no irritar a los nativos.⁵²² Tras el Movimiento del 30 de mayo de 1925, la concesión británica de Xiamen (la más antigua de China) se convirtió en una de las primeras concesiones en volver a pasar a manos del gobierno republicano chino.⁵²³ Su origen se debió a las demandas británicas de privilegios comerciales en Xiamen, y como un puerto del tratado, su fin se debió a la pérdida de su importancia comercial en los negocios sino-extranjeros.

La zona de concesión seleccionada por los británicos, es decir, la comprendida entre el Muelle Daomei y el Muelle Xin, estaba orientada hacia el mar donde se encontraba la isla de Kulangsu y contenía edificaciones, jardines, muelles y embarcaderos, así como caminos a la orilla del agua. Los diques y los embarcaderos fueron componentes clave del lugar. Su espacio era alargado y estrecho, con una disposición básica de edificios cerrados por un

⁵²¹ Para más información sobre los embajadores en Xiamen, puede consultarse: *Qingji Zhongwai Shiling Nianbiao* (Cronología de los embajadores chinos y extranjeros en la dinastía Qing), editado por el Museo del Palacio y la Universidad Normal de Fujian, Zhonghua Shuju, Beijing, 1985.

⁵²² Comité de Compilación de Archivos de Xiamen, *Jindai Xiamen Shewai Dangan Shiliao* (Archivos relacionados con cuestiones sino-extranjeras en la historia de la Xiamen moderna), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 1997, pp. 206-207.

⁵²³ El Movimiento del 30 de mayo fue un movimiento obrero y antiimperialista de la década de 1920 en China. Se inició cuando la policía municipal de Shanghai abrió fuego contra manifestantes obreros y protestas estudiantiles en la concesión internacional de Shanghai el 30 de mayo de 1925. Los disparos desencadenaron la censura internacional en contra los extranjeros en todo el país.

lado y abiertos al agua por el otro. En los materiales ingleses, las zona con estas condiciones suelen denominarse como “bund”, la que puede provenir de una palabra hindi que se refiere al dique (*embankment*). Algunos autores sostienen que esto formó parte de un proceso general de apropiación de palabras de diversos países colonizados a medida que el imperialismo británico avanzó hacia Oriente y para marcar los espacios recién conquistados con un significado simbólico.⁵²⁴ La representación ilustrada de los puertos del tratado se centran siempre en los *bunds*, con arquitecturas eclécticas y amplios bulevares. Los bunds se consideraron algo específico de los puertos y se interpretaron como símbolo del espacio occidental creado y mantenido entre el caos chino, así como de la transformación del entorno chino fomentado por la tecnología y las empresas occidentales.⁵²⁵

Sin embargo, el Xiamen Bund era relativamente pequeño y se trató de un puro centro comercial lleno de oficinas, tiendas, almacenes y embarcaderos. Entre 1843 y 1863, los cónsules británicos trabajaron en la isla de Xiamen pero vivieron en Kulangsu. Más tarde, trasladaron las oficinas a Kulangsu. En 1870, los británicos construyeron en la isla dos edificios de estilo occidental, que sirvieron como despachos y otros dos como consulado.⁵²⁶ Todas las negociaciones entre chinos y británicos tuvieron que hacerse a través del cónsul, porque por ley él era el único responsable ante las autoridades chinas de cualquier asunto.⁵²⁷ A diferencia de la concesión de Xiamen, posiblemente debido al carácter residencial, el asentamiento de Kulangsu no estableció ningún *bund* a lo largo del agua. La escena de los extranjeros pilotando su sampán desde sus casas en Kulangsu hasta sus oficinas en el Xiamen Bund fue un espectáculo extraordinario a principios del

⁵²⁴ Christian Henriot, «The Shanghai Bund in myth and history: an essay through textual and visual sources», *Journal of Modern Chinese History*, 2010, vol. 4, núm. 1, pp. 5-6.

⁵²⁵ Robert Bickers, *Britain in China: Community, Culture and Colonialism 1900-1949*, Manchester University Press, Manchester and New York, 1999, p. 141.

⁵²⁶ Qiying He, *Zujie Shiqi de Gulangyu zhi Yanjiu* (Estudio sobre la isla de Kulangsu en el periodo del asentamiento internacional), Universidad de Xiamen, Tesis doctoral, 2003, cap. I, p. 11.

⁵²⁷ Yu Chen, «The making of a Bund in China...», *op. cit.*, p. 36.

siglo XX.⁵²⁸

Los países que habían establecido vínculos comerciales y religiosos con China, como Estados Unidos y España, siguieron de cerca a Gran Bretaña y mejoraron sus propias instituciones de gestión diplomática y de asuntos exteriores. En 1844, los estadounidenses establecieron una oficina en la isla de Kulangsu que actuó como consulado. Tras negociar con el gobierno Qing en 1871, consiguieron un terreno en la isla y posteriormente fundaron el Consulado Americano de forma oficial en 1893. El Consulado de España en Kulangsu fue creado en 1859, un año después del establecimiento del Consulado de España en Shanghai.⁵²⁹

«La parte O. de la bahía la ocupa la isla llamada de Ku-lung-su [Kulangsu]; y es tan pintoresca que todos los europeos tienen sus casas y residencias en ella. Allí está el Consulado inglés, el primero y más antiguo de los consulados, dando sombra a todos los demás con su fuerza y riqueza. El Consulado español de Emuy ocupa una bonita posición; pero su influencia en los negocios chinos es de muy poca significación, debido a que la fuerza material de España no llega ni con mucho a la medida que debiera llegar. Su valor, pues, depende de lo que la diplomacia disponga».⁵³⁰

En la Figura 3.8 hemos marcado la ubicación del consulado con un pequeño triángulo rojo. Detrás de este edificio, se encuentra la aún existente iglesia construida por los dominicos españoles. Y en la Figura 3.10, se muestran funcionarios chinos y occidentales en ocasión de una boda. La foto fue tomada en el 11 de octubre de 1909 en el Beach House de la isla de Kulangsu. Ese día tuvo lugar el enlace entre Antonio Martí, hijo de Modesto Martí, a la sazón cónsul de México, y Dolores Mencarini, hija de Juan

⁵²⁸ *Ibidem*, pp. 34-35.

⁵²⁹ David Martínez Robles, *La participación española en el proceso de penetración occidental en China 1840-1870*, Universidad Pompeu Fabra, Tesis doctoral, 2007, cap. IV, p. 183.

⁵³⁰ *Correo Sino Anamita*, vol. XXVIII, 1894, p. 64.

Mencarini. La boda fue oficiada por el dominico Isidoro Clemente Gutiérrez, vicario apostólico de Xiamen y más tarde en el consulado español, con la asistencia del cónsul Carlos de Sostoa.

A finales del siglo XIX, aparecieron en Kulangsu otros consulados que hemos mencionado anteriormente, pero a su vez se establecieron con sus propios propósitos. Como para reclutar más culíes chinos en Xiamen que trabajasen en sus colonias a abrir plantaciones de tabaco, los Países Bajos fundaron el consulado en Kulangsu en 1890. Y en el caso de Japón, se utilizó la excusa de ayudar al gobierno chino a mantener el orden local mediante la creación de un departamento de policía, junto con el consulado.⁵³¹ Obviamente, el establecimiento de los consulados occidentales en la isla de Kulangsu fue un paso importante para convertir la isla en un asentamiento internacional.

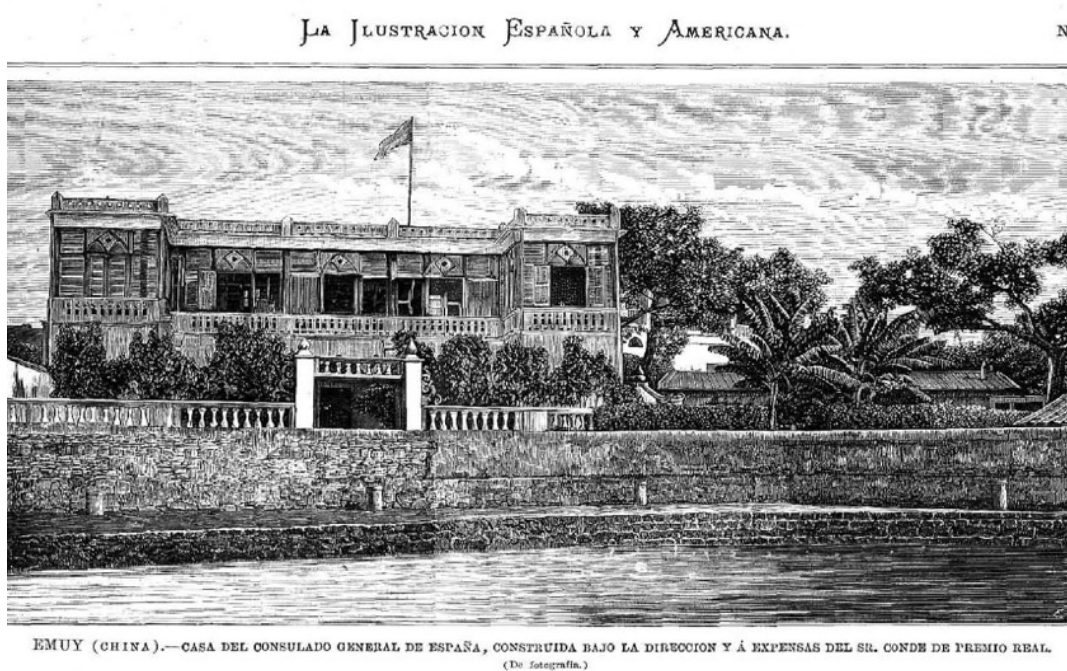
Figura 3.8 Localización del consulado de España en Kulangsu, 1892



Fuente: W.C. Howard, *Chart of Amoy Inner Harbour*, 1892.

⁵³¹ *Correo Sino Anamita*, vol. XXXII, 1903, pp. 113-136.

Figura 3.9 Grabado del edificio del consulado de España en Kulangsu, 1877



Fuente: *La Ilustración Española y Americana*, año XXI, Núm. 20.⁵³²

Figura 3.10 Foto de grupo del enlace Martí-Mencarini, 1909



Fuente: *Social Shanghai*, 1909, vol. 8, p. 235.⁵³³

⁵³² «El pie de foto, que acredita que el grabado se copió de una fotografía, también detalla que el consulado lo sufragó el Conde de Premio Real, esto es, el jerezano José Antonio de Lavalle Romero-Motezuma, quien ejerció de cónsul en 1870-72». Fuente citada en “Grabado del consulado español en Xiamen,” *Archivo China España, 1800-1950*, [consulta 7 de agosto de 2021, <http://ace.uoc.edu/>].

⁵³³ Puede consultarse: “Foto de grupo del enlace Martí-Mencarini,” *Archivo China España, 1800-1950*, [consulta 7 de agosto de 2021, <http://ace.uoc.edu/>].

IV.

LOS ORÍGENES DE KULANGSU CONTEMPORÁNEA

Las crisis a las que se enfrentó la dinastía Qing desde finales del siglo XVIII hasta el siglo XIX provinieron principalmente de las zonas interiores y costeras. Por un lado, la ola de emigración provocada por el aumento de la población en el siglo XVIII y las fricciones que derivaron de ella tuvieron un gran impacto en la gobernación para las autoridades. Por otro lado, el comercio de opio en las zonas costeras se expandió gradualmente después de finales del siglo XVIII hasta, finalmente, derivar en una serie de crisis externas posteriores a las Guerras del Opio. En este capítulo, nos centraremos en la sociedad y la población de la costa sureste de China y exploraremos cómo la región de Xiamen pudo seguir conectada con el exterior en un entorno tan agitado. En particular, siendo una isla auxiliar de Xiamen, cómo Kulangsu encontró progresivamente un equilibrio bajo la presión de las fricciones chino-occidentales y se convirtió en una zona internacional desarrollada y particular en la China de la época.

4.1. El puerto internacional de Xiamen

Las Guerras del Opio (entre 1839-1842 y 1856-1860) fueron dos conflictos bélicos que se dieron en China a mediados del siglo XIX entre las fuerzas de los países occidentales y de la dinastía Qing. En ambos, las potencias extranjeras obtuvieron la victoria y ganaron privilegios comerciales, además de concesiones legales y territoriales en China. Los dos enfrentamientos se sitúan en plena etapa expansiva del imperialismo europeo, y marcaron el inicio de la era de los tratados desiguales y otras invasiones durante el período de la soberanía Qing. El comercio y el consumo de opio en China, así como sus implicaciones en la historia contemporánea de la región,

ha sido un tema que ha atraído la atención de los investigadores, ya que existen varios estudios pertinentes.⁵³⁴

El origen de las guerras se encuentra en los intentos de China por suprimir el comercio de opio. Desde el siglo XVIII, los comerciantes extranjeros empezaron a introducir ilegalmente opio a China. A diferencia de otras mercancías, como el algodón o las especias, cuyo comercio nos permite entender la formación del capitalismo moderno, las drogas se distinguen por sus características psicoactivas y desempeñan un papel complejo en las culturas de consumo.⁵³⁵ La consiguiente adicción generalizada en el país provocó graves trastornos sociales y económicos. En noviembre de 1838, el emperador Daoguang mandó a Lin Zexu a Guangzhou para reforzar la prohibición del comercio de opio. Este llegó en marzo de 1839 y la serie de acciones que realizó causó un impacto importante en la sociedad china del momento. Además de intensificar las medidas de la prohibición, también presionó a los empresarios extranjeros y al oficial británico en China, Charles Elliot, para que terminaran sus actividades ilegales en el país. El incidente de abril en el que Lin confiscó 20.000 cajas de opio extranjero y las destruyó en Humen, fue considerado como la causa directa de la primera guerra del Opio.

Las ambiciones de ultramar del imperio británico adquirieron un nuevo y vigoroso impulso con la Revolución Industrial (1760-1840) y, a lo largo del siglo XIX, las mejoras tecnológicas en el transporte impulsaron un renovado esfuerzo de Occidente por expandir el comercio mundial. El sistema de

⁵³⁴ Véase: Michael Greenberg, *British Trade and the Opening of China, 1800-42*, Cambridge University Press, Cambridge, 1970; David Anthony Bello, *Opium and the Limits of Empire: Drug Prohibition in the Chinese Interior, 1729-1850*, Harvard University Asia Center, Cambridge, 2005; Hsin-Pao Chang, *Commissioner Lin and the Opium War*, Harvard University Press, Cambridge, 1964; Hans Derks, *History of the Opium Problem: The Assault on the East, ca. 1600-1950*, Leiden, Brill, 2012; Frank Dikötter, Lars Laamann, Zhou Xun, *Narcotic Culture: A History of Drugs in China*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2004; Julio Gil Pecharromán, *Cuadernos Historia 16 Las guerras del opio*, Grupo 16, España, 1985; Anna Busquets Alemany, «Cómo se desmoronó un imperio: la convulsión del mundo chino entre las guerras del opio y la instauración de la República en 1911», en Anna Busquets Alemany, Víctor Gavín Munté, Antonio Ortega Santos (eds.), *China 1911: el Fin de la Era Imperial*, Editorial Comares, Granada, 2013, pp.9-29.

⁵³⁵ José Antonio Cantón Álvarez, «Opio y colonialismo: reflexiones sobre el papel del opio en la penetración colonial europea en Asia y China», *Estudios de Asia y África*, vol. LI, núm. 2, 2016, p. 393.

comercio del opio no nos resulta desconocido: la producción y venta oficial se realizaba en la India, el almacenamiento de los cargamentos de opio en Hong Kong y su distribución desde allí en los clípers a los barcos receptores hasta una docena de estaciones localizadas en la costa china. Xiamen fue una de estas estaciones, pues era la responsable del transbordo de opio a los mercados de las zonas costeras e interiores de la provincia.⁵³⁶ La situación en Fujian fue similar a la de Guangzhou, ya que la represión del opio se intensificó en torno al mismo período de 1837. Posteriormente, en 1839 se señaló que tras el fortalecimiento de la supresión del opio por parte de Lin Zexu, se relajara la gestión en Fujian, por lo que fue posible que el comercio de opio se trasladara de Guangzhou y Macao a Fujian.⁵³⁷ Así pues, en ese mismo año, el emperador envió a Fujian a dos funcionarios, Qi Junzao (1793-1866) y Huang Juezi (1793-1853), para ayudar al virrey de Fujian, Deng Tingzhen (1776-1846) a implementar conjuntamente una serie de medidas para la prohibición del comercio de opio.⁵³⁸ Además, hallamos en un archivo de 1835 que en ese año el gobernador de Fujian ya estuvo investigando sobre el cultivo de opio y el consumo de este producto por la población, especialmente por parte de los funcionarios locales. Este documento señalaba que, en los últimos años, aparecieron con frecuencia barcos mercantes extranjeros que entraban y salían por la zona costera, atraídos por algunos corredores del opio.⁵³⁹

En agosto de 1839, se emitió un reglamento con el objetivo de seguir fortaleciendo la prohibición de opio en la provincia de Fujian. Este consta de un total de cuatro artículos. En el primero se indica que una parte de los residentes costeros utilizaban pequeñas embarcaciones para transportar el opio desde los barcos atracados en el mar hasta tierra, sin necesidad de que

⁵³⁶ Xavier Paulès, *L' Opium. Une Passion Chinoise (1750-1950)*, (Junsheng, Yuan, trans.), Zhongguo Huabao Chubanshe, Beijing, 2011, cap. III, p. 116.

⁵³⁷ PAHC, *Yapian Zhanzheng Dangan Shiliao* (Archivos de la Guerra del Opio), Tianjin Guji Chubanshe, Tianjin, 1992, vol. 1, p. 556.

⁵³⁸ *Ibidem*, pp. 789-790.

⁵³⁹ PAHC, núm. 04-01-01-0772-047, 13 de diciembre de 1835.

éstos entraran en el puerto. En respuesta a este problema, se estipuló que las patrullas debían de ser dirigidas por la marina. En el segundo se precisó que Xiamen, Hanjiang (en Quanzhou) y Wuhumen (Fuzhou) fueran las principales entradas portuarias, ya que los funcionarios civiles y militares podían inspeccionarlas con facilidad. Sin embargo, también existió el tráfico de opio en otros pequeños puertos por donde pasaban los barcos de pesca. Esta situación despertó la atención del gobierno de la dinastía Qing quien estipuló que dichos hechos debían investigarse estrictamente. En el tercero se exigió a todos los funcionarios que realizaran vigilancias más estrictas. Y ya en el último artículo se estableció que los comisarios de aduanas realizaran las inspecciones en persona.⁵⁴⁰ A partir del contenido de este reglamento, podemos ver que el comercio de opio se basó principalmente en transacciones dispersas a bordo de barcos extranjeros o embarcaciones chinas. La vigilancia de los pequeños puertos costeros resultaba más difícil si no se disponía de suficientes militares. Al mismo tiempo, las autoridades locales empezaron a inspeccionar a los residentes de la costa de Fujian y Guangdong. Aparte de arrestar a las personas que traficaron y fumaron opio, también devolvieron a los vagabundos a sus tierras de origen.⁵⁴¹

Las agrupaciones de comerciantes que surgieron al final de la dinastía Ming, los *huiguan* “gremios” (que hemos comentado en el capítulo II) se convirtieron en un bastión del comercio del opio durante este período. Por ejemplo, en 1838, en la sala gremial cantonesa de Jiaying en Suzhou, se detuvo a siete cantoneses por vender opio.⁵⁴² Además, se descubrió la venta de opio en algunas posadas dependientes de los *huiguan*.⁵⁴³ Dado que el comercio de opio estaba considerado contrabando, fue imposible conceder a los *huiguan* el derecho a recaudar impuestos, aunque creían que podía ser un mejor método que los *huiguan* tuvieran el derecho exclusivo a manejar el opio

⁵⁴⁰ PAHC, *Yapian Zhanzheng...*, *op. cit.*, pp. 693-695.

⁵⁴¹ *Ibidem*, pp. 485-486, 557-560.

⁵⁴² *Ibidem*, pp. 402-405.

⁵⁴³ *Ibidem*.

y así se controlara su comercio por manos de las propias autoridades. Además, originalmente, estas organizaciones carecieron del suficiente control sobre los residentes, por lo que sería ineficaz controlar el comercio de opio mediante esta forma.

Un gran número de traficantes de opio en varias de las zonas costeras fue denunciado y detenido, lo cual puede decirse que fue resultado de la investigación y castigo a gran escala llevado contra las deficiencias en la entrada y salida de los puertos. Como resultado, se consiguió un cierto éxito, pues desde el invierno de 1839 hasta el verano de 1840 el control aplicado en Guangdong y Fujian hizo que bajara el precio del opio.⁵⁴⁴ Pero esto aún estaba muy lejos de ser una solución real al problema. Asimismo, los comerciantes europeos y estadounidenses, así como los británicos, no plantearon abandonar el comercio del opio y continuaron realizando actividades comerciales a lo largo de la costa de China.

En virtud del tratado firmado en Nanjing el 29 de agosto de 1842, Xiamen se convirtió en uno de los cinco puertos abiertos y se acordó que la isla de Kulangsu siguiera bajo el control de los británicos hasta que se completara la indemnización acordada. Durante el proceso de todo un año de elaboración de tratados en 1842 y 1843, el comercio occidental con China había continuado en Guangzhou y en la costa. El 27 de julio de 1843 se abrió Guangzhou al comercio y el 8 de octubre se firmó el tratado complementario. Pero la apertura de los nuevos puertos del tratado llevó varios meses y no se completó hasta mediados de 1844.⁵⁴⁵ Como hemos tratado ya antes, Kulangsu fue utilizada como base militar por la familia de Zheng Chenggong durante las dinastías Ming y Qing debido a su condición geográfica. Al tratarse

⁵⁴⁴ Fuente citada en: Ei Murakami, *Umi no kindai Chūgoku: Fukken hito no katsudō to Igrisu shinchō*, Nagoyadaigaku shuppan-kai, Nagoya, 2013. Versión en chino: *Haiyangshi shang de Jindai Zhongguo: Fujianren de huodong yu yingguo qingchao de yinying* (China moderna en la historia marítima: las actividades de los fujianeses y el afrontamiento de Qing y Inglaterra), Shehui Kexue Wenxian Chubanshe, Beijing, 2016.

⁵⁴⁵ Las fechas oficiales de apertura fueron: para Xiamen, el 2 de noviembre, y Shanghai, el 17 de noviembre de 1843; para Ningpo, el 1 de enero, y Fuzhou, en junio de 1844. Véase: John King Fairbank, *Trade and Diplomacy on the China Coast. The opening of the Treaty Ports, 1842-1854*, Harvard University Press, Cambridge, 1953, vol. 1, p. 156.

de una isla, el territorio de Kulangsu es limitado, pero a su vez los soldados pudieron controlarla con rapidez y poseyeron una mayor movilidad en el ámbito militar. Sin olvidar que pudieron dejar los buques de guerra en el mar adyacente para atacar directamente a Xiamen en caso necesario. Estas ventajas también llamaron la atención de los británicos, ya que en 1841 trasladaron a parte de sus tropas a la isla. La siguiente fuente nos cuenta con detalle esta historia sobre lo que pasó en Xiamen y Kulangsu:

«[August, 1841] Early in the morning, which was hot and calm, the admiral, general, and plenipotentiary the staff of each accompanying thienyl embarked on board the Phlcgctlion to reconnoiter. They proceeded within range of the long line of guns to the right on Amoy, and of the works to the left on Red Point, taking such positions in their course as to enable them to observe the defenses on either hand, as well as those on Koolangsu where the men were seen engaged adding to their sand batteries. [...] only remarking that the Druid 42, Pyhidcs 18, and the Alerinc 10, with three transports and 400 men (being one wing of the 18th and the entire detachment, one hundred and twenty or one hundred and fifty men of the 26th Cameronians) were to remain on Koolangsu, Amoy being evacuated, and the squadron under orders for the northward, destined it was supposed, for Ningpo, Chinhae, and Chusan».⁵⁴⁶

En los llamados “puertos con tratado”, los aranceles sobre las importaciones extranjeras en China se fijaron a un tipo bajo. Aparte del ámbito comercial, también se establecieron oficinas consulares y tribunales extranjeros en el país, eximiendo a los ciudadanos europeos que residían en China del cumplimiento de la ley china.⁵⁴⁷ Wolfgang Keller y Carol Shiue

⁵⁴⁶ Cecil Arthur Verner Bowra, «Amoy», en Arnold Wright (ed.), *Twentieth Century Impressions of Hongkong, Shanghai, and other Treaty Ports of China*, Lloyd's Greater Britain publishing Company, London, 1908, p. 818.

⁵⁴⁷ Wolfgang Keller and Carol Hua Shiue, «China's foreign trade and investment, 1800-1950»,

indican que la cuestión de la legalidad del opio en China no era el objetivo del Tratado de Nanjing, sino el acceso al mercado y la entrada de empresas extranjeras en la economía china. Hamashita Takeshi propone cuatro distinciones territoriales que estructuran conjuntamente la totalidad de las redes en el mundo marítimo del este y el sudeste asiático. Este señala que, primero, los mares asiáticos forman cada uno una vía de comunicación y flujos de red a través de una región marítima; segundo, en las orillas de los mares se encuentran puertos que constituyen los puntos clave de la zona; tercero, los puertos y los territorios interiores se entrecruzan en cada área costera de la región; y, por último, los puertos enlazan múltiples zonas marítimas a través del comercio de larga distancia.⁵⁴⁸

El prestigio de los puertos de tratado era conocido desde hacía tiempo por la Compañía Británica de las Indias Orientales y por los comerciantes de opio que exploraron la costa, por lo que los barcos británicos aparecieron en todos ellos, a excepción de Fuzhou, durante la guerra.⁵⁴⁹ Los cinco puertos no fueron elegidos al azar, sino que se trataba de entrada a las vías de comercio marítimo chino que ya existían. Es decir, que los británicos eran buenos conocedores de sus posibilidades. Al mismo tiempo, les parecía importante, como puntos estratégicos, permanecer en ciertos lugares de la costa china como Kulangsu, Nanao y Chusan, debido sus características naturales.

El 5 de septiembre de 1841, gran parte del ejército de Inglaterra se retiró de Xiamen y avanzó hacia Ningbo y otros lugares de China, mientras que el

NBER Working Papers 27558, National Bureau of Economic Research, 2020, pp. 1-2.

⁵⁴⁸ Takeshi Hamashita, «Tribute and treaties: maritime Asia and treaty port networks in the era of negotiation, 1800-1900», en Giovanni Arrighi, Takeshi Hamashita, Mark Selden (eds.), *The Resurgence of East Asia: 500, 150 and 50 Year Perspectives*, Routledge, London, 2003, pp. 17-20. Además, para conocer más investigaciones sobre Xiamen como puerto abierto, puede consultarse: Douglas Fix, «The global entanglements of a marginal man in treaty port Xiamen», en Robert Bickers and Isabella Jackson (eds.), *Treaty Ports in Modern China: law, land and power*, Routledge, 2016, pp. 158-178; Robert Nield, *China's Foreign Places: The Foreign Presence in China in the Treaty Port Era, 1840-1943*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2015; Yu Chen, «The making of a bund in China: the British concession in Xiamen (1852-1930)», *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 2008, vol. 7, núm. 1, pp. 31-38; En-Sai Tai, *Treaty Ports in China*, Columbia University Press, New York, 1918.

⁵⁴⁹ John King Fairbank, *Trade and Diplomacy...*, *op. cit.*, p. 156.

resto de los soldados permanecieron en Kulangsu. Durante este período también llegaron los misioneros de diferentes misiones. Como mencionamos en el capítulo anterior, el misionero Francisco Zea, fue el primer dominico en predicar en Kulangsu (según los registros hallados), siendo el ejército británico uno de sus objetos de evangelización.

La administración de las aduanas por parte del gobierno Qing se hizo más difícil, dado que la presencia de la guarnición británica en Kulangsu había dejado fuera de servicio a la aduana allí establecida. Por ello, en febrero de 1843 el superintendente de aduanas de Fujian pidió a la parte británica que permitiera la reapertura del puerto o que se estableciera una estación en la isla cercana, aceptando Henry Pottinger esta última alternativa. También discutieron la cuestión de los impuestos sobre los clípers de opio que hacían regularmente escala en Xiamen, sin realizar operaciones comerciales, sobre la que determinaron imponer limitaciones de tasas según el tamaño de barcos y del tipo de las mercancías cargadas.⁵⁵⁰

De 1841 a 1846 los británicos ocuparon la isla durante casi cinco años, pero no demarcaron directamente Kulangsu como su concesión. En 1846 las guarniciones británicas se retiraron de las islas de Chusan y Kulangsu, tras la finalización de los pagos de indemnización a China.⁵⁵¹ El motivo fue que el número de casos de enfermedades en el ejército era demasiado alto. En ese momento, las condiciones de higiene de la isla eran demasiado precarias, y no se dedicaron a mejorar el espacio para habitar allí en una etapa inicial.⁵⁵² No fue hasta que ocurrió el levantamiento de 1853, causado por la Sociedad de Pequeñas Espadas.⁵⁵³ Desde entonces, el ambiente turbulento de la ciudad de Xiamen obligó a los extranjeros a buscar una zona relativamente segura, por lo que empezaron a trasladarse entonces a Kulangsu para vivir bajo la

⁵⁵⁰ *Ibidem*, pp. 204-205.

⁵⁵¹ Véase: John King Fairbank, *Trade and Diplomacy...*, *op. cit.*, p. 267.

⁵⁵² Chengkang Fei, *Zhongguo Zujieshi* (Historia de las concesiones en China), Shanghai Shehui Kexue Chubanshe, Shanghai, 1991, p. 292.

⁵⁵³ Albert Feuerwerker and S. Cheng, *Chinese Communist Studies of Modern Chinese History*, Harvard University Press, Cambridge, 1970; Ei Murakami, *Haiyangshi shang...*, *op. cit.*, pp. 279-284. Edición Kindle.

protección militar.⁵⁵⁴ De este modo, la isla consiguió un desarrollo sistemático y gradualmente formó su propia y única comunidad multicultural.

En 1832, los británicos se mostraron muy optimistas con el flujo de comercio que iban a realizar a través del nuevo puerto del tratado. Durante los diez primeros años de la era portuaria del tratado, el comercio británico a través de Xiamen se multiplicó por seis. Esta impresionante expansión del comercio exterior se estancó brevemente en la década de 1850, pero recuperó un crecimiento lento después de la Segunda Guerra del Opio (1856-60), debido en gran parte a un aumento del consumo en Xiamen de opio y artículos de algodón, y también de nuevos productos como aceite de queroseno, harina, cerillas y metal. Sin embargo, la comunidad comercial occidental de Xiamen no pudo beneficiarse plenamente de este creciente interés chino por los productos extranjeros. En esta situación, la influencia de Xiamen como puerto del tratado se redujo con el tiempo.

A finales del siglo XIX, teniendo a Xiamen como centro, se formó un círculo económico compuesto principalmente por el sur de Fujian y Taiwán. Éste se conectó con la costa de China a través del comercio de azúcar, algodón y soja. En cuanto al comercio exterior, si tomamos el año 1881 como ejemplo, después de descontar la parte de las exportaciones en tránsito, las regiones del sudeste asiático, como Singapur, Malaca, Java, Filipinas y otras regiones, representaron alrededor del 50% del comercio de exportación de productos chinos, y Estados Unidos alrededor del 35%; el 89% de mercancías occidentales se importaba desde Hong Kong.⁵⁵⁵ En cuanto a las exportaciones, los Estados Unidos poseyó una gran proporción del mercado del té en Xiamen y Taiwán. Con respecto a las importaciones, Hong Kong desempeñó un papel importante. Hong Kong no sólo fue un intermediario para el comercio británico,

⁵⁵⁴ Bingzhong He, *Jindai Xifangren Yanzhong de Gulangyu* (La isla de Kulangsu en los ojos de los occidentales en la época contemporánea), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2010, p. 25.

⁵⁵⁵ China, Imperial Maritime Customs, *Returns of Trade Reports for the Year 1881*, Part 2, Amoy, pp. 319-325. Carles Brasó Broggi también está investigando el comercio entre China y España a partir de este serie de informes originales de la Administración de Aduanas Marítimas Chinas, puede consultarse: Carles Brasó Broggi, «Las Aduanas Marítimas de China y el comercio sino-español, 1900-1930», *Revista de historia industrial*, 2017, núm. 70, pp. 109-143.

sino también para el comercio indio, principalmente de opio, algodón e hilados.⁵⁵⁶

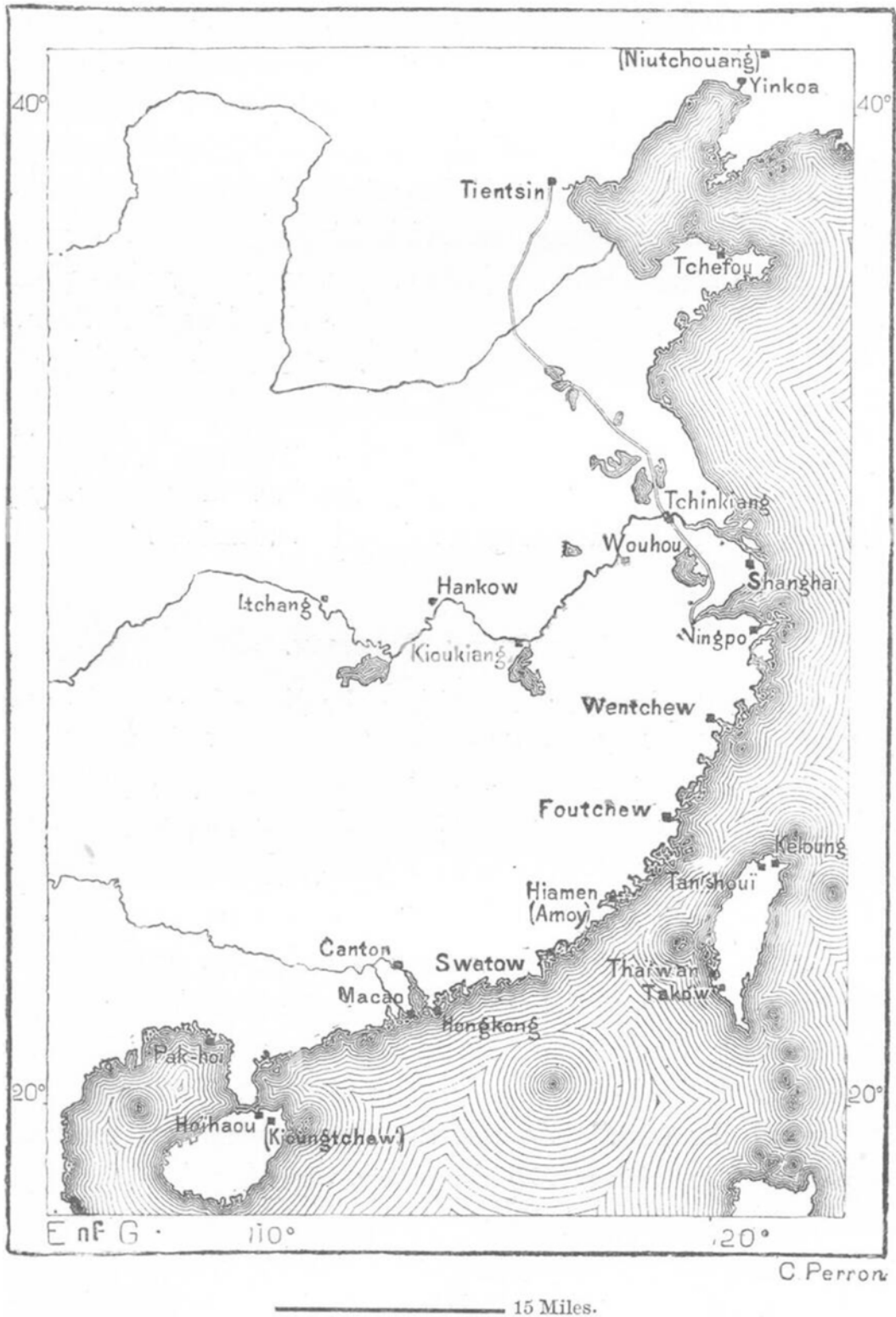
A diferencia de Shanghai, que podía ofrecer seda, aceites vegetales, pieles, y otros productos de exportación que los compradores extranjeros solicitaban desde lugares lejanos, Xiamen, con su reducida conexión a los territorios interiores, sólo tenía té, del cual se podían exportar pocas cantidades. De acuerdo con la investigación de Ong Soon Keong, la disminución continua de la calidad del té de Xiamen, que originalmente se utilizaba como producto de soporte para el comercio, junto con el empaquetado deshonesto por parte de los comerciantes, provocó la caída de la demanda y el precio del mismo, lo que se convirtió en la razón de la disminución directa de las exportaciones de comercio exterior de Xiamen.⁵⁵⁷ Murakami Ei también señala que, a finales del siglo XIX, creció la expansión del comercio mundial y la competencia entre las zonas de producción. Como los productos de exportación de Xiamen no pudieron mejorar su calidad, la exportación del té y el azúcar disminuyó gradualmente.⁵⁵⁸

⁵⁵⁶ Murakami Ei ha analizado los cambios en la estructura del comercio de Xiamen, véase: Ei Murakami, *Haiyangshi shang...*, *op. cit.*, pp. 367-442; Carles Brasó Broggi and David Martínez-Robles, «Beyond colonial dichotomies: the deficits of Spain and the peripheral powers in treaty-port China», *Modern Asian Studies*, 2019, vol. 53, núm. 6, pp. 1222-1247.

⁵⁵⁷ Soon Keong Ong, «The business of migration: Xiamen in motion and transformation», *China Review*, 2022, vol. 22, núm. 1, p. 286.

⁵⁵⁸ Ei Murakami, *Haiyangshi shang...*, *op. cit.*, pp. 394-395.

Figura 4.1 Mapa de los puertos abiertos de China, 1885



Fuente: Elisée Reclus, *The Universal Geography. The Earth and its Inhabitants*, en Ernst Georg Ravenstein (ed.), J. S. Virtue & Co., London, 1876.

4.2. Las redes comerciales y los culíes en Xiamen en el siglo XIX

La palabra *culí* se refiere a la persona empleada en trabajos forzados. Es un término peyorativo y delicado que normalmente hace referencia a los migrantes chinos serviles, empleados mediante contratos de trabajo como mano de obra. En chino fueron denominados *zhuzai*, que significa “cerdito”. El origen de este nombre, por un lado, se debe a que los culíes se vendieron de igual forma que los lechones, como mercancías. Y, por otro lado, debido a que ellos necesitaban ponerse en cuclillas para comer la comida que se les ponía delante en los barcos al extranjero, como si se tratara de cerdos a los que se alimentaba. A mediados del siglo XIX se produjo una transacción migratoria contractual desde el sur de China hacia zonas fuera del sudeste asiático, que en este capítulo definimos como el “comercio de culíes”.

Al ser un tema de estudio vinculado directamente a los descendientes chinos, los investigadores han expresado un mayor interés en el caso de Inglaterra, país que se relaciona más estrechamente con el tráfico de culíes en la historia. Existen, por ejemplo, investigaciones sobre el papel del gobierno británico y su relación con los comerciantes del país.⁵⁵⁹ También hay estudios que analizan la situación de los migrantes chinos en las colonias británicas.⁵⁶⁰ En cuanto al gobierno Qing, también prestó atención al sistema de contratación, así como al secuestro de personas y otras cuestiones relativas.⁵⁶¹ El investigador japonés Murakami Ei profundizó en la influencia de las condiciones sociales y económicas de las zonas costeras de China en el comercio de culíes. Este observó también la diferencia entre los papeles desempeñados por los habitantes de Fujian y los de Guangzhou.⁵⁶²

Por supuesto, los eruditos en el ámbito de estudios latinoamericanos y

⁵⁵⁹ Elliott Campbell Arensmeyer, *British Merchant Enterprise and the Chinese Coolie Labour Trade: 1850-1874*, University of Hawaii, Tesis doctoral, 1979. Esta tesis fue publicada por el editorial University Microfilms en 1981.

⁵⁶⁰ Puede consultarse la obra de Persia Crawford Campbell, *Chinese Coolie Emigration to Countries Within the British Empire*, Routledge, Oxford, 2012.

⁵⁶¹ Véase: Fengbin Wu, *Qiyue Huagong Shi* (Historia de culíes chinos), Jiangxi Renmin Chubanshe, Nanchang, 1988.

⁵⁶² Ei Murakami, *Haiyangshi shang...*, *op. cit.*

asiáticos tampoco ignoran la existencia de los culíes. La historiadora Elisa Gómez Pedraja comenta en su artículo que se sorprende al ver en numerosas ocasiones el término “colonos chinos”, en la misma categoría en la que aparecen otros conceptos que se refieren a productos como tabaco, té, arroz y canela, cuando revisó los datos sobre el tipo de carga que se encontraba en los barcos de ida y vuelta a Filipinas en el siglo XIX.⁵⁶³ Estos barcos partieron principalmente desde la Península, desde Cádiz, Sevilla, o Santander, pasando por el Cabo de Buena Esperanza localizado en el extremo sur de África, desde donde siguieron navegando hacia Filipinas y Macao, llevándose a los chinos con destino a Latinoamérica. Así se formó uno de los trayectos más conocidos en el comercio de culíes durante la época. En consecuencia, las actividades que realizaron los culíes en estos destinos también han recibido mucha atención por parte de los investigadores.

A pesar de esta base de conocimientos tan rica, aún quedan algunas cuestiones por discutir. Por ello, en esta parte nos centraremos en la zona de Xiamen y sus alrededores, revisando las causas y las consecuencias de la aparición del comercio de culíes en esta ciudad. Analizaremos también el papel que desempeñaron los diplomáticos de los países europeos y sus acciones en los conflictos. Además, no ignoraremos la función de la isla de Kulangsu, ya que tuvo una estrecha relación con el desarrollo del comercio de culíes en el siglo XIX.

4.2.1. Los orígenes históricos del tráfico de culíes

Es bien conocido que Inglaterra, país que como hemos mencionado desempeñó un importante papel en el comercio de esclavos, ya que acompañó al desarrollo del movimiento de emancipación de los esclavos negros que se inició a finales del siglo XVIII, prohibiendo la trata de esclavos en 1807 y emitiendo la Ley de Abolición de la Esclavitud en 1833. La mayoría de los

⁵⁶³ Elisa Gómez Pedraja, «Tráfico y explotación de seres humanos: coolies», *Asociación Cántabra de Genealogía*, 2013, p. 1.

demás países europeos siguieron su paso.⁵⁶⁴ No obstante, la necesidad de mano de obra mostró una tendencia creciente debido a varios sucesos ocurridos en las plantaciones que producían cultivos comerciales en América Central y del Sur y otros lugares. Por ejemplo, en la década de 1840 se amplió la explotación del guano peruano, un recurso utilizado como fertilizante en la agricultura.⁵⁶⁵ En la misma época se descubrieron minas de oro en América del Norte y Australia. Además, el aumento de la demanda de azúcar y la explotación de yacimientos de fósforo requerían de una gran cantidad de trabajadores que no se creía capaz de satisfacerse recurriendo solamente a los inmigrantes blancos. Por lo tanto, la atención de los colonizadores se dirigió a la mano de obra asiática, originándose en este contexto el comercio internacional de culíes.

En este comercio, la contratación era la forma jurídica y legal para adquirir y utilizar la fuerza de trabajo de un culí. Se trató de un documento, generalmente que contaba con una versión impresa, en la que se detallaban los términos del acuerdo entre el chino y el contratista. De esta manera legal, con la firma, el chino aceptaba el desplazamiento a otro país.⁵⁶⁶ Pero, aunque se indicara claramente en el contrato que los contratistas eran la parte que se encargaría de todos los gastos del viaje, los chinos se encontraron ante una situación compleja en cuestiones como la deuda contraída y sus derechos estuvieron sujetos a diversas restricciones.

El comercio de culíes se inició en Xiamen en 1845. A principios de año, el representante por parte del gobierno francés firmó un contrato de transporte de trabajadores con Francis Darby Syme (1818–1871), gerente de la casa comercial *Syme, Muir & Co.*, quien acababa de establecerse en Xiamen

⁵⁶⁴ La presión de las potencias de la Restauración europea llevó a Fernando VII de España a abolir la trata de esclavos desde 1820.

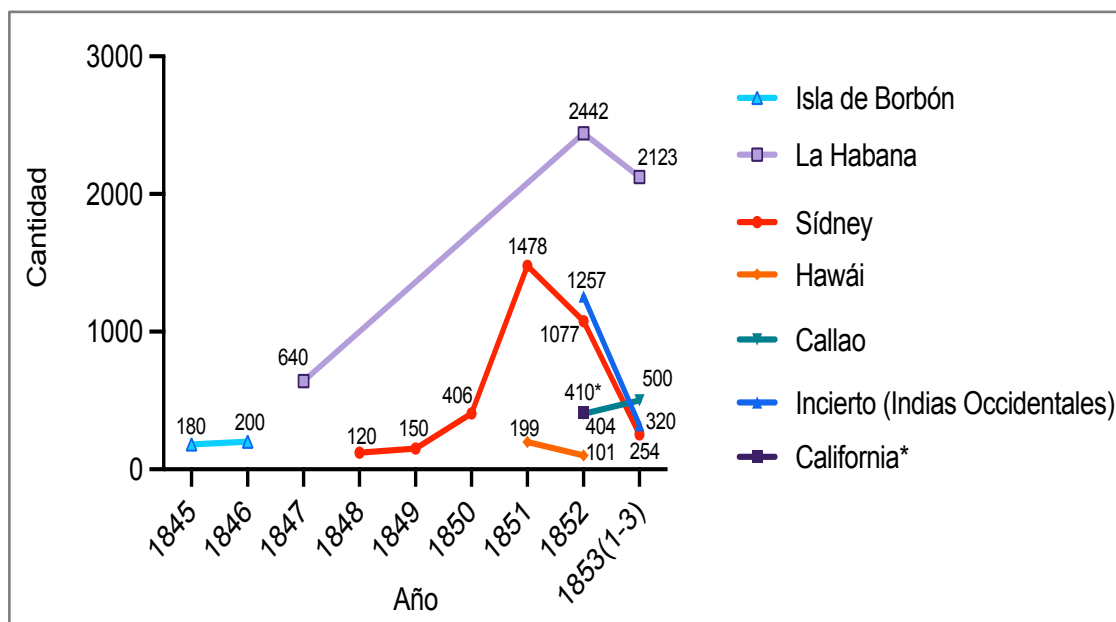
⁵⁶⁵ Más información sobre este tema, puede consultarse en: William M. Mathew, *La Firma Inglesa Gibbs y el Monopolio del Guano en el Perú*, Banco Central de Reserva del Perú, Lima, 2009; Mario Ceroni Galloso, «Perú, el país de las oportunidades perdidas en ciencia: el caso de los fertilizantes», *Revista de la Sociedad Química del Perú*, 2012, vol. 78, núm. 2, pp. 144-152.

⁵⁶⁶ Ricardo La Torre Silva, «La inmigración china en el Perú (1850-1890)», *Boletín de la Sociedad Peruana de Medicina Interna*, vol.5, núm. 3, 1992, p. 1.

y se dedicaba a la provisión de culíes. Poco después, en junio, un barco francés trasladó a cientos de chinos saliendo del puerto de Xiamen y llegando a la isla francesa de Borbón (Reunión), ubicada en el océano Índico.⁵⁶⁷ Este episodio marcó el comienzo de la exportación de culíes chinos a ultramar.

Durante los seis años entre 1845 y 1850, se enviaron a un total de 1.696 culíes desde Xiamen, con una media de casi 282 individuos por año y un máximo de 640 en 1847 (Figura 4.2). Seguidamente, los datos mostraron un crecimiento brusco: que en 1851 se llegó a las 1.677 personas en sólo un año. El comercio de culíes en Xiamen alcanzó su punto álgido en 1852, cuando se alcanzó la cifra de 5.691 personas saliendo de este puerto. En el primer trimestre de 1853 se registraron un total de 3.197 personas y, hasta aquí, el número estimado y acumulado desde el inicio fue de 12.261 culíes. Los barcos que los transportaron al extranjero fueron principalmente barcos de Inglaterra, seguidos de España, Perú, Francia y los Estados Unidos.

Figura 4.2 Número de culíes enviados desde Xiamen entre 1845 y 1853



Elaboración propia a partir de la nota de Dr. Charles Winchester. Fuente: Jules Davids, *American Diplomatic and Public Papers: The United States and China*, Scholarly Resources,

⁵⁶⁷ Robert Montgomery Martin, *China: Political, Commercial, and Social; in an Official Report to Her Majesty's Government*, James Madden, London, 1847, vol. I, p. 79.

Cuba fue el primer país de América Latina que recibió un flujo migratorio masivo e ininterrumpido desde China debido a la necesidad de trabajadores en las plantaciones. En 1847 empezó la introducción de culíes bajo dominación española.⁵⁶⁸ Al mismo tiempo, también fue una oportunidad para que la cultura china llegara a esta región.⁵⁶⁹ Los primeros inmigrantes chinos que llegaron a Cuba, no embarcaron en Macao, sino a través del puerto de Xiamen en el sur de Fujian y Shantou en el norte de Guangzhou.⁵⁷⁰ Estos eran contratados por medio de comerciantes de Manila que fueron quienes tenían relaciones financieras con las casas inglesas de Xiamen: *Tait & Co. Merchant House* y *Syme, Muir & Co.*, que dirigieron la captación y el embarque de los culíes y además pusieron a su disposición los clípers.⁵⁷¹ Durante el año se realizaron dos expediciones para La Habana, que transportaron unas 220 y 420 personas chinas respectivamente.⁵⁷² Esta forma de operar pareció haberse abandonado después de 1848, quizá por la incapacidad de los filipinos, o porque los comerciantes ingleses de Xiamen hallaran más práctico y beneficioso actuar a través de sus propios corresponsales o casas matrices de Liverpool que, por cierto, habían adquirido una sólida experiencia en el tráfico de personas.⁵⁷³

A partir de los datos de que disponemos (obsérvese la curva de color lavanda en la Figura 4.2), podemos observar que el transporte de culíes entre Xiamen y Cuba se interrumpió durante un tiempo posterior a 1847. El periódico *Friend of China* informó de que, en 1851 el 25% de la población de

⁵⁶⁸ Rolando Pérez Fernández y Santiago Rodríguez González, «La corneta china (suona) en Cuba: Una contribución cultural asiática trascendente», *Afro-Hispanic Review*, 2008, vol. 27, núm. 1, p. 139.

⁵⁶⁹ Véase: Chunyi Lei, «Las influencias y huellas de la cultura china en Cuba: 1847-1959», *Letras*, 2021, vol. 92, núm. 13, pp. 160-176.

⁵⁷⁰ Patricia Castro Obando, *Nosotros los hakka: Trayectorias en China y en el Perú*, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2021.

⁵⁷¹ Juan Pérez de la Riva, *El barracón y otros ensayos*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975, p. 258.

⁵⁷² Fengbin Wu, *Qiyue Huagong Shi ...*, *op. cit.*, p. 243.

⁵⁷³ Juan Pérez de la Riva, *El barracón...*, *op. cit.*, p. 258.

Xiamen murió a causa del hambre y diferentes enfermedades.⁵⁷⁴ Superada esta situación, el número de culíes enviados se restauró en 1852. Ese mismo año, las casas *Villoldo Wardrop & Co.* y *Pereda Machado & Co.* empezaron a operar en conjunto mediante consignatarios norteamericanos que dispusieron de los contactos con James Tait de Xiamen. La colaboración de las casas de Nueva York, Boston y eventualmente Liverpool, pareció reducirse a la provisión de clípers y al aval financiero con Tait, ya que su interés se encontraba exclusivamente en el flete del buque.⁵⁷⁵

Los enormes beneficios que conllevaba la trata de un solo culí fueron una causa importante de la alta tasa de mortalidad de estos en el mar. Según la investigación de Tang Shuiqing, el precio de un culí chino en la década de 1850 era de entre 125 y 500 dólares en Cuba, mientras que el conjunto de los costes alcanzaba sólo una suma de 92 a 177 dólares.⁵⁷⁶ Suponiendo que la mortalidad fuera del 10%, en el transporte de 300 culíes chinos se podían obtener de unos 6.150 a unos 81.900 dólares netos como ganancia. Es decir, que por cada persona se podía conseguir un beneficio de 20 a 273 dólares. En cambio, en 1845 en el tráfico de 500 esclavos desde Angola y África, hasta Brasil, se obtuvo un lucro de sólo 68.000 dólares, o sea unos 136 dólares per cápita.⁵⁷⁷ Este exceso de ganancias hizo que los mercaderes sobrecargaran los barcos sin tener en cuenta las condiciones de transporte, con lo que empeoró aún más el entorno de vida de los culíes chinos en el mar.

Fue Xiamen la ciudad que en un inicio destacó en el comercio de culíes hacia Filipinas, América Latina, Australia y los Estados Unidos. ¿Por qué empezó este tipo de negocio desde aquí? Esta pregunta se puede contestar explicando varios de los factores políticos, económicos y sociales de este tiempo. El primer factor es el debilitamiento de la dinastía Qing, que dio paso

⁵⁷⁴ Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade. The Traffic in Chinese Laborers to Latin America 1847-1874*, Xlibris Corporation, Bloomington, 2008, p. 114. Edición Kindle.

⁵⁷⁵ Juan Pérez de la Riva, *El barracón...*, *op. cit.*, p. 258.

⁵⁷⁶ Shuiqing Tang, «Shijiu shiji wushi niandai Zhongguo kuli haishang siwang ji qi dui ying yimin zhengce ying xiang (La muerte de los culíes chinos en el mar en la década de 1850 y su influencia en los cambios políticas de migración británica)», *Lishi Yanjiu*, 2018, vol. 6, p. 57.

⁵⁷⁷ *Ibidem*, p. 58.

a rupturas tanto en el aparato político como económico, impulsando los actos de corrupción y contrabando, que influyeron directamente en los sectores más pobres de la población. El precio a pagar fue inmenso, y este se tradujo en el sufrimiento de los ciudadanos, «los que enrolaban a trabajadores para ir al extranjero recibían entre siete y ocho dólares por cabeza, lo que hizo que pronto las corruptas autoridades locales capturaran hombres bajo cualquier pretexto, enviándoles acto seguido a los barcos».⁵⁷⁸ Las Guerras del Opio, la Rebelión de los Taipings (de 1850 a 1864) y otros numerosos levantamientos provocaron la agitación social y aceleraron divisiones entre los habitantes chinos.⁵⁷⁹ Como señaló Patricia Castro Obando, «debido a los problemas internos creados por la guerra del opio y por las cuestiones surgidas alrededor de las actividades de Inglaterra en la provincia de Cantón [Guangzhou]», una crisis económica más honda impulsó la emigración de los chinos al ultramar.⁵⁸⁰

Obviamente, el incumplimiento de las políticas de aislamiento puede considerarse una de las razones del surgimiento del comercio de cúliés. Como hemos mencionado, durante las dinastías Ming y Qing, Xiamen había crecido de forma constante y se convirtió en un floreciente centro del comercio marítimo de China. Todo ello a pesar de que el gobierno, preocupado por la defensa marítima, prohibió la conexión comercial externa y declaró ilegales a todos los chinos que se aventuraran en ultramar. De hecho, la prohibición de la emigración nunca se aplicó estrictamente, dado que en Xiamen ya existía la trata de personas hacia el sudeste asiático desde principios del siglo XIX, con anterioridad a su apertura como puerto abierto en 1842. Karl Gützlaff (1803-1851), quien fue el primer misionero luterano en China y el intérprete

⁵⁷⁸ Pedro Ceinos, *Historia Breve de China*, Silex Ediciones, Madrid, 2003, p. 249.

⁵⁷⁹ En cuanto a la Rebelión de Taipings, puede consultarse en: Raúl Ramírez Ruiz, *Historia de China Contemporánea: De las guerras del opio a nuestros días*, Editorial Síntesis, Madrid, 2018, cap. II, pp. 55-59; David Martínez-Robles, «Españoles en el Reino Celestial Taipings: el desconocimiento como pauta de interculturalidad», en Pedro San Ginés Aguilar (ed.), *La investigación sobre Asia Pacífico en España*, Editorial Universidad de Granada, 2006, núm. 1, pp. 341-358.

⁵⁸⁰ Patricia Castro Obando, *Nosotros los hakka...*, *op. cit.*

para las misiones diplomáticas británicas durante la Primera Guerra del Opio, llegó a Xiamen en 1832 y notó la existencia del tráfico regular de mujeres. De esta forma, hallamos la siguiente descripción en su libro:

«It is a general custom among them to drown a large proportion of the new-born female children. This unnatural crime is so common among them, that it is perpetrated without any feeling, and even in a laughing mood; and to ask a man of any distinction whether he has daughters, is a mark of great rudeness. Neither the government nor the moral sayings of their sages have put a stop to this nefarious custom. The father has authority over the lives of his children and disposes of them according to his pleasure. The boys enjoy the greater share of parental affection. Their birth is considered one of the greatest and most fortunate events in a family. They are cherished and indulged to a high degree; and if the father dies, the son assumes a certain authority over his mother. There is also carried on a regular traffic in females».⁵⁸¹

Además, también mencionó a Xiamen como un gran centro comercial y un excelente puerto:

«All its streets are narrow, the temples numerous, and a few large houses owned by wealthy merchants. Its excellent harbor has made it, from time immemorial, one of the greatest emporiums of the empire, and one of the most important markets of Asia. Vessels can sail up close to the houses, load and unload with the greatest facility, have shelter from all winds, and in entering or leaving the port, experience no danger of getting ashore».⁵⁸²

⁵⁸¹ Karl Friedrich August Gützlaff, *The Journal of Two Voyages Along the Coast of China in 1831 & 1832*, John P. Haven, New York, 1833, Second voyage, cap. II, p. 142.

⁵⁸² *Ibidem*, p. 141.

No cabe duda de que para los comerciantes una buena ubicación era importante para garantizar la conveniencia al enviar a los culíes al extranjero. Xiamen fue así un puerto de alta calidad que pudo satisfacer las necesidades del transporte marítimo. Más aún, dispuso de la isla de Kulangsu como lugar auxiliar. El motivo del viaje del capitán fue reclutar trabajadores para lo que cada tarde reunía unos cuantos en Kulangsu, para enviarlos a Borbón. Según afirma Joachim Hounau se dedicaba al: «enrolamiento voluntario de estos trabajadores, que son cada día más necesarios en las colonias, y que pronto habrán ocupado totalmente el lugar de los esclavos negros».⁵⁸³ De hecho, las casas inglesas de Xiamen que mencionamos anteriormente eligieron fundar sus sedes en Kulangsu y todas tuvieron barracones allí para encerrar a los culíes.⁵⁸⁴ El siguiente fragmento nos cuenta la historia de un muchacho, que fue engañado y llevado a Kulangsu, a donde esperó a ser enviado al ultramar.

«Hong Sisi's novel, "Strange Adventures in a Foreign Country", occurs in Xiamen at the end of the XIXth century, during the time of Empress Dowager Cixi. A young boy named Che Tianbao has just arrived from his native place and is looking for a job. He happens to meet a coolie broker and under his encouragement decides to try his chances in Singapore, being unaware of the consequences of travelling as an 'unpaid passager'. He signs what he thinks is a form required for emigration formalities, but which is in fact a coolie contract. Then he is brought on Gulangyu [Kulangsu], the headquarters of the Western Powers and after a medical inspection is shipped on board a foreign vessel along with three or four hundred of his countrymen. Then he discovers that he has virtually been sold as coolie».⁵⁸⁵

⁵⁸³ Georges Bell, *Voyage en Chine du...*, *op. cit.*, p. 276.

⁵⁸⁴ Fengbin Wu, *Qiyue Huagong Shi...*, *op. cit.*, p. 46.

⁵⁸⁵ Claudine Salmon, «Taoke or Coolies? Chinese Visions of the Chinese Diaspora», *Archipel*, 1983, vol. 26, p. 197.

En general, tras la Primera Guerra del Opio, las zonas costeras del sureste de China quedaron hundidas en el caos, predominando las actividades de los contrabandistas y piratas, así que se tardó mucho tiempo en reconstruir el sistema de administración del litoral. Asimismo, aunque la economía se deterioró debido al estancamiento del comercio y a la escasez de plata a causa de la guerra, aún así se dieron las condiciones suficientes que permitieron la expansión del comercio de culíes. Así lo que empezó pareciendo una buena solución para algunos, ¿cómo pasó el comercio de culíes a convertirse en un problema grave?

4.2.2. Las complejidades de la explotación de mano de obra: culíes y *zhuhua*

Existieron una serie de problemas relacionados con el comercio de culíes. El más notable de los cuales fue el proceso del reclutamiento de personas. Además, también se destacaron los maltratos a los culíes en los barracones en los que se alojaban e incluso encarcelaban en los puertos.⁵⁸⁶ Las precarias condiciones en los barcos de emigrantes, la alta tasa de mortalidad durante sus desplazamientos y las torturas recibidas en los destinos constituyen otros problemas más mencionados en las fuentes.

Toda operación de comercio de culíes involucraba varios tipos de individuos. Los comerciantes extranjeros como Francis Syme y James Tait fueron la parte que proporcionaba el capital y las conexiones comerciales, sirviendo como agentes de barcos extranjeros fletados para transportar a los trabajadores chinos desde el puerto de Xiamen. Si estos mercaderes extranjeros no actuaban como intermediarios de culíes, sus empleados contrataban a corredores chinos (*ketou*) para que recogieran a los posibles

⁵⁸⁶ Los barracones fueron lugares para encarcelar los culíes y normalmente se instalaron en el puerto de salida y de destino. «It is a large building painted blood-colour and containing some good-sized halls. On the walls are placards in large Chinese characters telling the conditions on which coolies are engaged; either for Peru or the Havanas», véase: M. Le Baron de Hübner, *A Ramble Round the World*, Macmillan, London, 1874, vol. II, cap. VII, p. 413.

emigrantes en las aldeas de Xiamen. A menudo, estos corredores principales contrataban a sus propios subordinados que hacían de exploradores para que les ayudaran en las actividades de reclutamiento en las aldeas rurales. En el puerto, los comerciantes extranjeros construyeron estaciones de recepción, los barracones que hemos mencionado arriba, para alojar a los hombres y niños recogidos por los corredores y sus subalternos. Algunos de estos empleados chinos sirvieron de porteros que se aseguraban de que los posibles emigrantes no abandonaran el barracón una vez que habían entrado. Además, la inspección de los hombres y niños recogidos en los barracones era realizada probablemente por el agente, o su socio, en compañía del capitán del barco y, en ocasiones, con el apoyo del médico del barco.⁵⁸⁷ Douglas Fix indica que los corredores y sus exploradores se dirigían a los aldeanos chinos y a otros posibles emigrantes de forma individual más que en conjunto.⁵⁸⁸

En los inicios, los asentistas por lo general realizaban las operaciones por su propia cuenta, pero intentaban cubrirse ante todos los posibles riesgos. En el caso de Cuba, se reunieron los fondos necesarios del comercio en La Habana, en los que participaron algunos hacendados y, sobre todo, los grandes comerciantes españoles que fueron los mismos que financiaron a los esclavistas. Los pagos a la casa consignataria se realizaron por etapas a cargo de firmas comerciales norteamericanas, inglesas o francesas, mediante letras de cambio o abonos en plazos de diversos días. De este modo, sólo se necesitó desembolsar la mitad de los gastos para llevar una expedición y las demás letras se pudieron descontar a plazos mediante un interés anual. Una vez que el clíper anclaba en la bahía, la operación se liquidaba con el consignatario según el precio acordado por culí. Este, en la década de los cincuenta, era de alrededor de 150 pesos. En 1860, la casa Fernández Shimper de La Habana, que funcionó como consignataria de armadores americanos, subió el precio a

⁵⁸⁷ Douglas Fix, «Xiamen: emigrants' portal to a broader world», Working Paper, Chinese Studies Research Center, 2018, p. 7.

⁵⁸⁸ *Ibidem*, p. 8.

200 pesos por los chinos sanos y la mitad por los enfermos y los ciegos. Los muertos no les suponían ningún costo al asentista cubano. «El negocio era en verdad atractivo: se podía ganar casi el 100% anual sin riesgo alguno y muchas veces movilizar sólo la mitad del capital comprometido», según Juan Pérez de la Riva.⁵⁸⁹

La parte más importante del sistema de reclutamiento de los culíes fueron los corredores, es decir, los que enrolaban a trabajadores para ir al extranjero y recibían los beneficios a cambio. Se les puede considerar hombres de negocios, aunque al mismo tiempo se trataba principalmente de adultos jóvenes y pobres sin apoyo financiero. Por lo tanto, impulsados por sus intereses personales hicieron todo lo posible por reclutar más culíes. Incluso engañaban a los posibles emigrantes con falsas promesas de buenos salarios y condiciones de trabajo, o simplemente los secuestraban para hacerles firmar el contrato. Como resultado, en algunos barrios de Xiamen, Guangzhou y los alrededores, los hombres se escondieron en sus hogares por temor a que se los llevaran sin ninguna razón.

«Los hombres no se atrevían a salir, ni de noche ni de día, por miedo ser secuestrados y vendidos. En los barcos, los emigrantes pasaban una travesía hacinados en las bodegas mal ventiladas, donde mal alimentados eran presa fácil de las enfermedades. Un porcentaje que en algunos casos se acercaba al 30% perecía durante la travesía. Al llegar a su destino, Hawái, Cuba, Perú, Guayana y posteriormente la Costa Oeste de Estados Unidos, permanecían ocho años trabajando en un régimen semejante a la esclavitud. Al término de ese período, libres por fin, sufrían la discriminación y el acoso de la población local».⁵⁹⁰

Ciertamente, la denominada contratación voluntaria no se correspondió

⁵⁸⁹ Juan Pérez de la Riva, *El barracón...*, op. cit, p. 259.

⁵⁹⁰ Pedro Ceinos, *Historia Breve de China...*, op. cit, p. 249.

con la realidad. El proceso de firma se realizaba de manera muy rápida y los culíes se veían obligados a dejar sus huellas en el contrato sin entender el contenido.⁵⁹¹ Un memorial de 1853 nos presenta la situación de los culíes en los barracones de Xiamen:

«I have myself seen the arrangement for the shipment of coolies at Amoy: hundreds of them gathered together in barracoons, stripped naked, and stamped or painted with the letter C (California), P (Peru), or S (Sandwich Islands), on their breasts, according to the destination for which they were intended».⁵⁹²

Más aún, los contratos que firmaron obligaban a los culíes a ocho años de servidumbre de los que rara vez podían escapar. Los gastos de transporte, alimentación, ropa, agencia, pasaporte, legalizaciones y otras tasas se adelantaban a la llegada de los emigrantes, por lo que estos acumulaban una deuda que debían devolver con sus futuros ingresos, endeudándose así durante años y viéndose obligados a renovar los contratos a su vencimiento.⁵⁹³ Una vez en el lugar de destino, eran explotados en condiciones que guardaban paralelismos con la esclavitud:

«Los chinos eran vendidos individualmente o por lotes, esto último era lo más usual cuando se trataba de los destinados a los ingenios. Estas cuadrillas, como se les llamaba, se organizaban ya durante la travesía y cada una tenía un responsable escogido por los propios culíes, los cuales se agrupaban según su aldea de origen».⁵⁹⁴

⁵⁹¹ William Alexander Parsons Martin, *A Cycle of Cathay. Or, China, South and North*, Fleming H. Revell Company, New York, 1896, cap. I, p. 32.

⁵⁹² Bowring to Malmesbury, August 3, 1853. Fuente citada en: Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade...*, *op. cit.*, p. 125.

⁵⁹³ Mònica Ginés-Blasi, «Exploiting Chinese labour emigration in treaty ports: the role of Spanish Consulates in the “coolie trade”», *International Review of Social History*, 2021, vol. 66, núm. 1, p. 3.

⁵⁹⁴ Juan Pérez de la Riva, *El barracón...*, *op. cit.*, p. 274. También puede consultarse: AHN, Ultramar, 90, Exp. 21, «Violencias cometidas en reclutamiento de chinos para colonos».

Un chino cristiano, llamado Vicente, que se expresaba bien en español, traía cada tarde unos 30 chinos, de los que escogían los mejores. Sólo podían coger a cinco o seis de estos 30, porque se encontraban enfermos o muy débiles. Eran tan pobres que se hubieran enrolado por nada, sólo para poder comer. Los enrolaban al precio de tres pesos al mes, con un adelanto de ocho pesos. Los iban alojando en Kulangsu, alimentándolos hasta la partida del barco.⁵⁹⁵ La expedición cargó con 80 chinos hacia el Índico.

A principios de la década de 1960, un grupo de investigadores de la Universidad de Xiamen entrevistó a decenas de culíes que regresaban del sudeste asiático. Según los materiales publicados, se pudieron sistematizar las historias de vida de aproximadamente 29 de estos culíes regresados, quienes fueron reclutados en Xiamen y enviados a Cuba a mediados del siglo XIX. Entre ellos, sólo cinco fueron contratados voluntariamente, mientras que el 80% afirmó haber sido secuestrado o engañado. Los registros de la época criticaban duramente a los corredores por considerarlos egoístas, astutos, aprovechados, con corazón de mármol e incluso criminales.⁵⁹⁶ Antes de irse al extranjero, estos culíes eran agricultores, pescadores, cocineros, pequeños comerciantes, vendedores ambulantes e incluso estudiantes. Sus edades estaban comprendidas entre los 14 y los 44 años, pero la mayoría se encontraba entre los 20 o 30 años. Es evidente que los reclutadores prefirieron conseguir personas que pudiera dedicarse al trabajo manual.⁵⁹⁷

Dentro del comercio de culíes merece una atención particular un grupo especial. Nos referimos a las mujeres chinas que fueron vendidas al extranjero, literalmente llamadas *zhuhua* (flor de cerdo) en chino. Kani Hiroaki señala que el carácter *hua* (flor) es un término que designó a las mujeres que ejercieron

⁵⁹⁵ Georges Bell, *Voyage en Chine du...*, *op. cit.*, pp. 276-277.

⁵⁹⁶ Minghuan Li, «Playing Edge Ball». Transnational migration brokerage in China», en Barak Kalir, Malini Sur (eds.), *Transnational Flows and Permissive Politics: Ethnographies of Human Mobilities in Asia*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2012, p. 211.

⁵⁹⁷ Los datos más detallados de estos 29 culíes pueden consultarse en: Fengbin Wu, *Qiyue Huagong Shi ...*, *op. cit.*, pp. 49-51.

el trabajo sexual. Se cree que la palabra *zhuhua* pretende subrayar el sentido de la prostitución de ultramar y es una forma de desprecio hacia las mujeres que trabajaron en el ultramar.⁵⁹⁸ Pero, en los primeros tiempos el motivo por el que las mujeres marchaban al extranjero fue, en su mayoría, el ser atraídas por culíes masculinos para que les acompañaran. En realidad, se trataba de un método que idearon los colonizadores occidentales, con el fin de mantener atados a los trabajadores en las plantaciones o en las minas durante un largo período de tiempo. Con ello, argumentaron, mejorarían el estatus de las mujeres chinas a la vez que ayudarían a reducir el infanticidio femenino, y les dejaría un futuro más brillante. Joachim Hounau también menciona que existió habitual venta de niñas como sirvientas a los extranjeros, aunque también las convirtieron en servidoras sexuales de harenes.⁵⁹⁹

Sin embargo, los hechos históricos indican claramente lo contrario. El año 1852 apareció un agente especializado en la trata de mujeres y compró un gran número de mujeres principalmente en Guangzhou. A su vez, se produjo un cierto aumento de los casos de mujeres desaparecidas en la sociedad del momento. Wu Fengbin enfatizó que las mujeres de estratos pobres no conocían el verdadero propósito de ir al extranjero ni de la firma de contratos en los puertos chinos, sino que fueron manipuladas y obligadas a dedicarse a la prostitución debido a la acumulación de deudas acarreadas por los gastos de viaje.⁶⁰⁰ Aunque los casos más comentados son los ocurridos en Guangzhou y sus alrededores, consideramos que este fenómeno existía en mayor o menor medida en otros puertos comerciales. Sin duda, se trata de una dura carga añadida a la trágica experiencia de este grupo de mujeres chinas.

En paralelo a esto cabe decir que todavía hay muy poco investigado sobre las mujeres en la trata de culíes, o la esclavitud en general. El predominio del

⁵⁹⁸ Hiroaki Kani, «The oversea coolies (including female coolies “zhu-hua”) in modern China», *The Qing History Journal*, 1985, vol. 0, núm. 2, p. 32.

⁵⁹⁹ Georges Bell, *Voyage en Chine du...*, *op. cit.*, p. 168.

⁶⁰⁰ Fengbin Wu, *Qiyue Huagong Shi ...*, *op. cit.*, p. 40.

patriarcado en las instituciones culturales chinas hace que el género y la condición de la mujer sean un componente clave en el análisis de la servidumbre en la sociedad china del pasado. Para arrojar algo de luz sobre este asunto la colección editada por Maria Jaschok y Suzanne Miers es uno de los primeros libros que se centra exclusivamente en la situación servil de las mujeres en China, utilizando historias orales para proporcionar una visión individual de las féminas en entornos desfavorecidos. Además, las autoras critican las intervenciones de los misioneros occidentales y de los filántropos chinos a fin de demostrar los intereses políticos y comerciales envueltos en su juego para “salvar” a estos grupos de mujeres.⁶⁰¹ La investigación de Sue Gronewold muestra la vulnerabilidad de las mujeres y niñas chinas que eran vendidas como esclavas a fin de prostituirlas. Este análisis supone un importante avance en el estudio de la función que desempeñaron los sistemas patriarcales en la esclavización de las mujeres.⁶⁰²

Dentro de este marco, Kishimoto Mio dirige su mirada al fenómeno común de la venta de esposas y el empeño de estas en varios lugares de China durante las dinastías Ming y Qing, así como al modo en que los funcionarios civiles y locales veían y trataban estos comportamientos. Ignorando las leyes, dichos actos se convirtieron en costumbres que prevalecieron en las clases bajas y fueron difíciles de prohibir. Ella señala que las autoridades locales presentaron grandes contradicciones en el juicio de los conflictos de venta y empeño de esposas. Por un lado, se solía hacer hincapié en las obligaciones estipuladas por las leyes del país, pero, por otro lado, la mayoría de los funcionarios reconocían en la práctica la legitimidad del contrato de la venta de esposas tras conocer los detalles de los casos.⁶⁰³ Este fenómeno

⁶⁰¹ Maria Jaschok and Suzanne Miers (eds.), *Women and Chinese Patriarchy: Submission, Servitude, and Escape*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 1994.

⁶⁰² Sue Gronewold, *Beautiful Merchandise: Prostitution in China, 1860-1936*, Haworth Press, New York, 1982.

⁶⁰³ Mio Kishimoto, «Qi ke mai fou? Ming Qing shidai de maiqi dianqi xisu (¿Mujeres en venta? Sobre las costumbres de venta y empeño de esposas durante las dinastías Ming y Qing)», en Qiukun Chen, Liwan Hong (eds.), *Qiyue wenshu yu shehui shenghuo 1600-1900*, Zhongyang Yanjiuyuan Taiwanshi Yanjiusuo Choubu, Taipéi, 2001, pp. 225-264.

aparentemente contradictorio refleja la esencia de la práctica judicial local en las dinastías Ming y Qing, es decir, los funcionarios locales no tomaban directamente la ley para dictar sentencias definitivas al conocer los casos, sino que solían basarse en factores como los sentimientos de las partes, la opinión pública y las condiciones económicas. En consecuencia, ellos desempeñaron un papel de mediador más que de intercesor.

Aunque los investigadores están empezando a prestar atención a la esclavitud en algunas partes de Asia, el interés y el análisis del trabajo femenino o de las estructuras de género dentro de los sistemas de servidumbre asiáticos siguen siendo limitados. Como indica Shawna Herzog en un estudio reciente, la mayoría de ellos no han tenido en cuenta las dimensiones de género en dichos sistemas tan complejos, a menudo ocultando y depreciando la importancia del trabajo de las mujeres esclavas.⁶⁰⁴

En cuanto a la mortalidad de los culíes chinos en el mar, es difícil encontrar una estadística completa y precisa, pero basándose en los datos actualmente existentes e investigaciones pertinentes, se puede concluir que la tasa fue bastante elevada a mediados del siglo XIX. A finales de la década de 1970, el investigador chino Peng Jiali elaboró una tabla ilustrativa de la mortalidad de los culíes en el mar entre 1847 y 1873, en la que se mostró la situación de los chinos en 68 barcos diferentes con destino a América Latina y Estados Unidos. De acuerdo a su estudio, tres de estos barcos alcanzaron una tasa de mortalidad del 100%. Estos fueron el estadounidense *Flora Temple* en 1859, el francés *Bald Eagle* en 1861 y el italiano *Napoleon Canevaro* en 1866, en cada uno de los cuales murieron 850, 1.000, y 662 personas, respectivamente.⁶⁰⁵

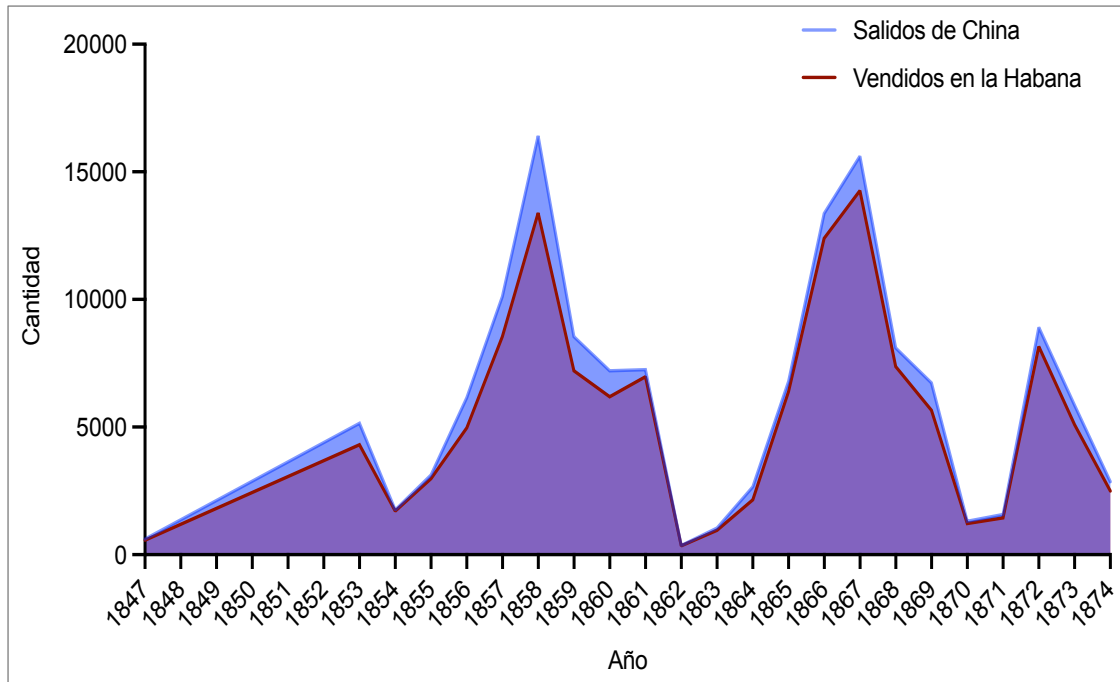
Adicionalmente, la investigación realizada por Juan Pérez de la Riva nos

⁶⁰⁴ Shawna Herzog, «Gender and slavery in Asia», *Slavery and Bonded Labor in Asia, 1250-1900*, Brill, Leiden, 2021, cap. 3, p. 78.

⁶⁰⁵ Jiali Peng, «Shijiu shiji xifang qinluezhe dui Zhongguo laogong de lulue (El saqueo de los trabajadores chinos por los invasores occidentales en el siglo XIX)», en Hansheng Chen (ed.), *Huagong chuguo shiliao huibian* (Recopilación de materiales históricos sobre la salida de trabajadores chinos al extranjero), Zhonghua Shuju, Beijing, 1981, vol. 4, pp. 204-207.

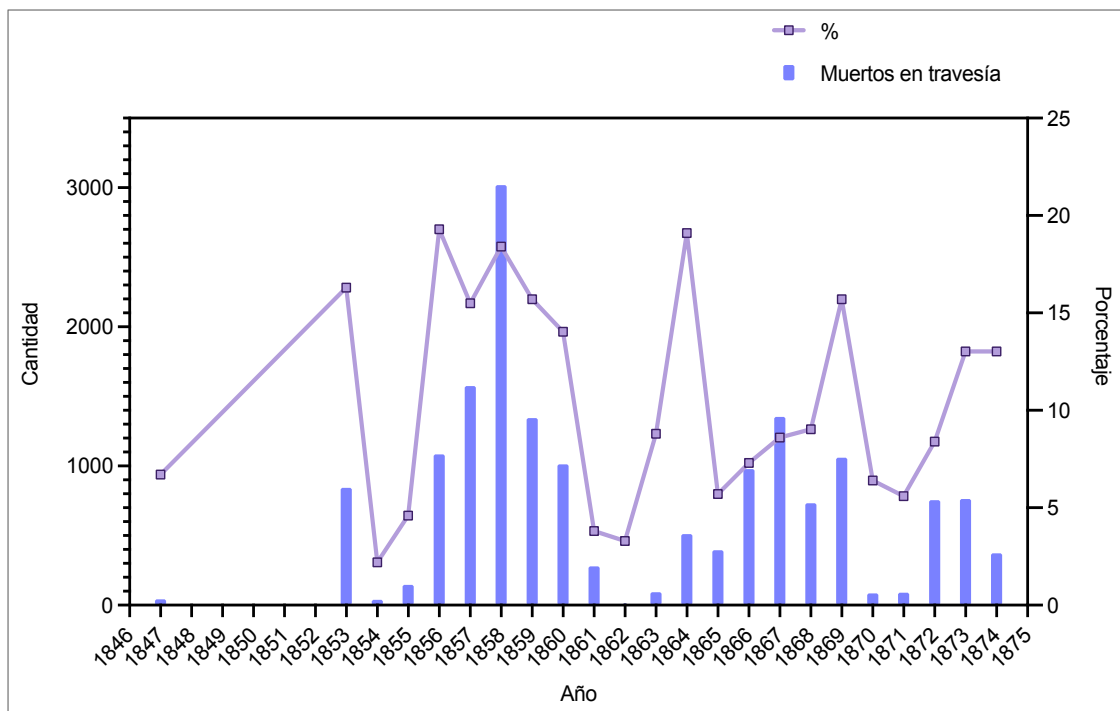
proporciona los datos del fallecimiento de los culíes chinos en su travesía a Cuba desde 1847 hasta 1874. Las informaciones proceden principalmente de las fuentes en el *Diario de la Marina* de 1859 y el *Boletín de Colonización* durante los años 1873-1874. En la Figura 4.3 vemos la tendencia de recepción de culíes por parte de Cuba. El número de chinos que partieron de China en estas condiciones alcanzó su apogeo durante los años 1857-1858 y 1866-1867. Pero si comparamos estos datos con la cantidad de personas vendidas en La Habana de la época, es evidente que existe una disparidad mayor que con los demás años, es decir, hubo más culíes que murieron en el viaje. Sin embargo, en cuanto a la tasa de mortalidad, los tres años más destacados fueron el año 1856, con un total de 1.084 personas que perdieron la vida cuando se dirigían al destino, siendo un 19,3% del total del año; el año 1858 fueron 3.019, con un 18,4%; y el año 1864, donde hubo, por desgracia, un total de 511 personas fallecidas, representando un 19,1%. A partir de la Figura 4.4 podemos observar que, mientras existió el comercio de culíes, se produjeron casos de fallecimiento, de forma que la tasa de mortalidad superó el 15% en varios años.

Figura 4.3 Cantidad de chinos desembarcados por el puerto de La Habana, 1847-1874



Elaboración propia a partir del anexo II, N° 1.

Figura 4.4 Mortalidad de culíes en travesía a Cuba, 1847-1874



Elaboración propia.

La mayor parte de las víctimas que murieron en el mar fueron debidas a las duras condiciones a bordo y al padecimiento de enfermedades infecciosas, como la disentería. Los primeros casos se produjeron en enero y marzo de 1847. Dos barcos salieron de Xiamen hacia La Habana, en concreto, el español *Oquendo* y el británico *Duke of Argyle*, los cuales transportaron un total de 612 personas y causaron 41 fallecidos, con una tasa de mortalidad del 6.69%.⁶⁰⁶ Pero el primer incidente de muerte masiva de culíes chinos en el extranjero que atrajo una considerable atención ocurrió en el barco británico *Lady Montague* que se dirigía a Perú en 1850.

En abril de 1848, el barco *Lady Montague*, capitaneado por Wells, partió de Southampton en dirección a Adén con carbón para la compañía *Peninsular and Oriental Steam Packet*. Seis semanas más tarde, el primer oficial Smith se hizo cargo de su nuevo puesto como capitán tras la muerte de Wells. Después de desembarcar el cargamento en Adén, el barco se dirigió a Mumbai donde recogió el algodón y viajó hasta Whampoa (Huangpu) en la costa de China, desde allí empezó a comerciar con el arroz y el azúcar entre Xiamen, Guangzhou, Shantou y Hong Kong. Mientras que negociaba por el litoral de China, el *Lady Montague* atracó en Cumsingmoon (Jinxingmen), una pequeña aldea situada entre Hong Kong y Whampoa donde se almacenó y se desembarcó el opio. En este lugar el capitán Smith llegó a un acuerdo con un español llamado Mur, para llevar a bordo 450 emigrantes. Los chinos pensaron que iban a las excavaciones de oro en California, pero secretamente fueron destinados a Callao para ser utilizados en la carga de los barcos de guano en Perú. Todos estos pobres firmaron contratos en los que se aseguraba su trabajo durante cuatro años, a cambio de cuatro dólares al mes por persona y tres meses de paga por adelantado. Pero tres días después de salir de Cumsingmoon, se desató la enfermedad entre los emigrantes. Cuando el barco andaba rumbo a la ciudad de Hobart en Australia, antes de llegar a su

⁶⁰⁶ Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade...*, op. cit, p. 211.

destino ya habían muerto 275 personas, entre las que también se contaban algunos médicos y marineros.⁶⁰⁷ En la investigación abierta para el seguimiento de las muertes de los culies en el *Lady Montague*, las consecuencias fueron achacadas a la mala higiene de los alimentos y al mal estado de hacinamiento del barco. En el informe para los comisarios escribió:

«In pursuance of the Commissioners' directions, Messrs. Bridges proceeded to Southampton and other places, for the purpose of pursuing the inquiry respecting the deaths of the coolies on board the ship "Lady Montague" [...]. Provisions were shipped for them, consisting of salt fish, rice, and sweet potatoes, and water, with tea, sugar, &c., and a small quantity of citric acid. The tea, it was believed, was put on board for the use of the coolies but was seldom served out to them; the acid at no time. The fish was in a very bad state when brought on board; it had been but imperfectly dried, and packed in mats, and smelt exceedingly of offensive. It was at that time just eatable, but not fit to take to sea. The rice was good; but the water, from being filled into old ale and porter casks not thoroughly cleansed, soon became filthy and not fit to drink [...].

The tween decks were excessively crowded and badly ventilated. The water and fish soon became dreadfully nauseous, and a great quantity of the latter could not be eaten and was thrown overboard. The sweet potatoes also spoiled, and the greater part were thrown overboard. The rations of fish were insufficient for subsistence, had it been good in quality. Six gallons of stinking water were served out daily among 30 coolies, and about one pint of rice to each».⁶⁰⁸

⁶⁰⁷ *The Freeman's Journal*, «A Fatal Voyage», vol. LXXXV, 30 de julio de 1852.

⁶⁰⁸ *Correspondence relative to emigration of Chinese coolies*, CO 885/1/20, Printed by George Edward Eyre and William Spottiswoode for Her Majesty's Stationery Office, London, 1853, Enclosure 3 in No.1, p. 3. Esta fuente contiene informaciones sobre el reclutamiento, el transporte y el tratamiento de los emigrantes chinos contratados para trabajar como mano de obra en las Indias Occidentales Británicas y Australia, e incluye correspondencia dirigida a James T. White, agente del Gobierno británico en Hong Kong, y procedente de él. El texto principal de este libro consta de 141 páginas, incluidas 45 copias de correspondencia sobre el comercio de culies, algunas van de uno hasta diez anexos. La fecha varía desde el 4 de agosto

No obstante, también hay culíes que fueron asesinados, se lanzaron al mar para suicidarse o se alzaron en protesta porque no pudieron soportar los abusos y humillaciones del capitán y otros occidentales. Un periódico de 1852 informó que una rebelión de culíes en el buque americano el *Robert-Browne* durante el viaje de Xiamen a San Francisco que partió el 20 de marzo. Nueve días después de que la embarcación saliera del puerto, el capitán, como medida higiénica, hizo cortar el pelo a doscientos de sus pasajeros, la mitad del total de chinos. Esta operación fue considerada como el insulto más grave que podía hacerse a un hombre en la cultura china, por lo que al día siguiente dio lugar a un levantamiento en el que la tripulación fue asesinada. Algunos marineros que pudieron refugiarse en lo alto de los mástiles fueron los únicos sobrevivientes y perdonados, a condición de que dirigieran el buque hacia Formosa, donde desembarcaron los culíes.⁶⁰⁹

Otro acontecimiento ocurrido en 1857 nos permite conocer con más detalle la resistencia de culíes contra marineros durante las travesías. El suceso tuvo lugar en la barca *Carmen* capitaneada por el italiano Luis Camagli hacia Callao, cargada con 260 chinos contratados para trabajar en las haciendas de la costa. Según el informe del cónsul en Hong Kong, Nicanor Tejerina publicado el 18 de julio, el hundimiento de la embarcación en el mar no fue debido a los fuertes vientos ni a las temibles tormentas, sino a un voraz incendio provocado por un grupo de culíes. Él explicó cómo fue la tragedia:

«El domingo 8 de marzo a la altura de la gran Natunas, de 7 a 8 de la noche, el intérprete advirtió al capitán que los culíes proyectaban una revuelta e intentaban tomar el buque (pero) fueron forzados a descender al entrepuente. A la mañana siguiente entre siete y ocho culíes subieron a cubierta y permanecieron tranquilos hasta que la tripulación fue a almorzar.

de 1852 hasta el 15 de junio de 1853.

⁶⁰⁹ *La Gaceta del Gobierno de Puerto-Rico*, vol. 21, núm. 102, 24 de agosto de 1852, p. 2.

Algunos chinos fueron al lado de la proa y derramaron una cantidad de paja encendida en la bodega, la cual cayó en las camas (colchones de paja). La tripulación se armó rápidamente y los chinos fueron forzados a bajar al entrepuente. El capitán procuró arrojar fuera de su bordo la pólvora del buque y entonces se contrajo a extinguir el fuego cerrando las escotillas; pero todo fue en vano: las llamas se apoderaron rápidamente de todo el buque, permitiendo únicamente echar al agua dos botes. El capitán, oficiales de mar y tripulación, en total catorce, y siete pasajeros, habiendo podido recoger algunas armas, pero sin agua ni provisiones, abandonaron el buque [...]. Todos los chinos perecieron». ⁶¹⁰

A través de un recuento de los reportajes en revistas, periódicos e informes consulares se revela que se produjeron amotinamientos en al menos 68 barcos que transportaron culíes al mundo occidental, excluyendo los que no se conocieron o no quedaron registrados. ⁶¹¹ En ocasiones se filtraron noticias sobre la situación de los trabajadores contratados en el viaje y el trágico trato que recibieron los chinos en sus asentamientos. Por ejemplo, José Wilate, un médico español en La Habana, imprimió en Hong Kong folletos y carteles chinos en los que se describieron los abusos sufridos por los culíes a bordo del *Duke of Argyle*, un barco mercante contratado por la *Tait & Co. Merchant House*, y que se distribuyeron y publicaron en Xiamen. ⁶¹² En tales circunstancias, los emigrantes por voluntad propia que acudieron al extranjero como mano de obra apenas pudieron satisfacer las expectativas de los reclutadores, ya que la mayoría de ellos fueron vagabundos, apostadores o ladrones. Frente al tratamiento poco atractivo de los culíes y al incremento de la demanda, para asegurarse de obtener fuerzas laborales de alta calidad, los corredores impusieron la

⁶¹⁰ Ricardo La Torre Silva, «La inmigración china...», *op. cit.*, p. 4.

⁶¹¹ Puede encontrar una tabla que enumera los disturbios en los barcos en el periodo comprendido entre 1847 y 1874 en: Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade...*, *op. cit.*, p. 230.

⁶¹² Fuente citada en: Ei Murakami, *Haiyangshi shang...*, *op. cit.*, p. 341.

contratación forzosa.⁶¹³ El argumento de Murakami consiste en que los corredores chinos contribuyeron de forma crucial al desarrollo del comercio de culíes.

Mientras tanto, los misioneros también se opusieron al comercio de culíes por cuestiones humanitarias. Por ello, algunos familiares de los culíes en Xiamen encargaron a personas que conocían a los frailes que pidieran a los comerciantes británicos liberar a sus parientes. Uno de ellos fue el misionero británico William Chalmers Burns, quien ayudó a rescatar a un conocido del barracón de Syme en noviembre de 1851.⁶¹⁴ Debido a la aversión por la connivencia de los corredores con los occidentales, así como a las tristes e indignantes noticias recibidas desde el extranjero, se registraron varios movimientos de protesta contra las prácticas de los corredores en Xiamen y otras ciudades portuarias del sur de China a mediados del siglo XIX.

4.2.3. El final del tráfico de personas

En noviembre de 1852 se produjo un disturbio en Xiamen causado por las acciones ilegales llevadas a cabo por la compañía *Syme, Muir & Co.* en el rescate de uno de sus corredores retenidos por los funcionarios locales chino. El mencionado corredor chino, de nombre Lin Hwan, fue golpeado por la multitud mientras realizaba labores de captación de culíes y fue detenido en la comisaría local. Al enterarse de que las autoridades chinas habían detenido a su agente, Syme se apresuró a ir a la comisaría para que liberaran a Lin y lo puso bajo su propia custodia. En virtud de la extraterritorialidad, los cónsules extranjeros sólo podían juzgar a sus nacionales de acuerdo a sus respectivas leyes, sin embargo, no tenían la facultad de exigir la liberación de los presuntos delincuentes chinos detenidos por las autoridades chinas. En todo caso, Syme no era un cónsul ni un funcionario británico, sino un hombre de negocios, o más bien un empresario de éxito que disponía de amplias

⁶¹³ Ibidem, pp. 342-343.

⁶¹⁴ Fuente citada en: Ei Murakami, *Haiyangshi shang...*, op. cit, p. 347.

conexiones en los círculos diplomáticos extranjeros. Su riqueza e influencia le llevaron a desafiar la ley china. Además, lo más importante de todo, sus acciones hicieron que las autoridades chinas perdieran la credibilidad ante sus súbditos, animando así a los ciudadanos a tomarse la justicia por su mano. Antes del incidente, el público en general, cada vez más enfurecido por las actividades criminales hacia los culíes, mantuvo cierta confianza en la capacidad de su gobierno para impartir justicia y tratar con los extranjeros, pero la acción de Syme rompió esa esperanza. Por tanto, la intervención de Syme desencadenó el disturbio.⁶¹⁵

La situación escaló hasta alcanzar una atmósfera de xenofobia. Una gran multitud atacó la sede de la compañía. Los británicos desembarcaron del HMS *Salamander* con marinos, disparando contra la masa y matando a unas doce personas mientras restablecían el orden. En realidad, las acciones británicas violaron las normas del Tratado de Nanjing, entre otras cosas, al comerciar con culíes desde puertos que no habían sido oficialmente abiertos a ellos y al tomar medidas contra ciudadanos chinos, en lugar de dirigir sus reivindicaciones a las autoridades chinas. El disturbio de Xiamen hizo que Syme y un empleado fueran llevados ante el tribunal consular de Xiamen y recibieran una fuerte sanción de unos 200 dólares, que fue utilizada para pagar a las familias de las víctimas del caos.⁶¹⁶ A consecuencia, el barracón de la compañía fue derribado y el depósito flotante de Tait, el *Emigrant*, fue trasladado a la isla de Nanao (Nanao) cerca del puerto de Shantou, lugar que había sido durante mucho tiempo un refugio para los comerciantes de opio.⁶¹⁷ Los agentes que permanecieron en Xiamen después del disturbio, como Robert Jackson (el consignatario del *Spartan*), tuvieron que adoptar diferentes métodos para satisfacer la demanda de trabajadores que habían contratado.

⁶¹⁵ Ching-hwang Yen, «Chinese coolie emigration, 1845-74», en Chee-Beng Tan (ed.), *Routledge Handbook of the Chinese Diaspora*, Routledge, London, 2013, p. 78.

⁶¹⁶ Philip Bowring, *Free Trade's First Missionary: Sir John Bowring in Europe and Asia*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2014, cap. 14, p. 139.

⁶¹⁷ Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade...*, *op. cit.*, p. 127.

Con el fin de conseguir culíes para el barco, Jackson distribuyó anuncios por todo Xiamen y los distritos circundantes. Uno de los avisos que se reproduce a continuación, fue un intento claro por parte de Jackson de difuminar el antagonismo dirigido hacia él por su entrada en este odiado comercio.

«Notice. JACKSON is desirous of temporarily engaging the services of coolies to go to foreign lands, as labourers on wages, verily higher than any obtainable at Amoy; the firm is however not plotting lo realize profits to the injury of well-disposed people; they harbour no such intention. Any indigent persons in the neighbourhood, who have no relations dependent upon or connected with them, may come forward and offer their services. Should any become the victims of abduction, a word spoken to Jackson at the time of telling off, and payment of all expenses, will secure their being returned to their homes; this promise may be depended upon. A notice for general information. (1852)

True translation, (Signed) W. H. MEDHURST, *Chinese Secretary*.⁶¹⁸

Aunque la paz y la estabilidad se restablecieron tras el disturbio, los británicos siguieron manteniendo sus tropas en Kulangsu con el objetivo de proteger la seguridad y las propiedades de los ciudadanos británicos. No obstante, la presencia de las tropas extranjeras en la isla solamente aumentó la tensión creada a raíz del conflicto entre los dos países. El impacto de este incidente, por un lado, aumentó la consciencia de la población local sobre los perjuicios del comercio de culíes. Quienes dirigieron su hostilidad no sólo a los corredores chinos, sino también a los comerciantes extranjeros dedicados a la trata de personas. Por otro lado, fue una señal de advertencia a los comerciantes en Xiamen de que la seguridad de sus vidas y propiedades ya

⁶¹⁸ Maxine Lorraine Darnell, *The Chinese labour trade to New South Wales 1783-1853: An Exposition of Motives and Outcomes*, University of New England, Tesis doctoral, 1998, pp. 81-82.

no estaba garantizada.⁶¹⁹

A raíz de este disturbio, se publicaron numerosas proclamas en toda la ciudad, en las que se manifestaba la determinación del pueblo de acabar con los abusos. Una proclama emitida por los “Habitantes de los Dieciocho Barrios” declaró que cualquiera que fuera sorprendido haciendo negocios con las casas comerciales de *Tait* y *Syme* sería condenado a muerte y que los delincuentes que fueran encontrados defraudando a personas inocentes para que emigraran no serían entregados a las autoridades, sino que serían asesinados en el acto. Ante esta situación, las autoridades británicas no pudieron arriesgarse a apoyar la continuación de la inmigración a las Indias Occidentales, especialmente las operaciones de las empresas británicas mencionadas. Además, a los diplomáticos británicos tampoco les gustaba el comercio de culíes, porque concluyeron que suponía de una grave amenaza para los negocios legítimos. John Bowring, el gobernador de Hong Kong, escribió a Earl of Malmesbury que:

«Nothing could be more fatal to our interests and prospects in China, than that the shipment of emigrants should be connected with breaches of the public tranquility, that it should make foreigners odious to the Chinese people, and interference with that growing disposition to friendly intercourse which was so remarkable at Amoy and its neighborhood, and was producing such an extension of our commercial relations until interrupted by the irregularities which have had their origin in the cupidity of the collectors and shippers of coolies».⁶²⁰

De hecho, los funcionarios occidentales de Xiamen desempeñaron un rol significativo en el comercio de culíes. Con respecto al control de los extranjeros

⁶¹⁹ Ching-hwang Yen, «Chinese coolie emigration...», *op. cit.*, pp. 77-78.

⁶²⁰ Bowring to Malmesbury, December 20, 1852. Fuente citada en: Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade...*, *op. cit.*, p. 128.

no británicos en China, la visión de China sobre quién debía tener la responsabilidad sobre estos hizo que exigiera que todos los buques extranjeros estuvieran protegidos por alguna autoridad local, al igual que el cónsul británico garantizaba la seguridad de todos los barcos británicos. Tras la apertura de los puertos, se pidió varias veces a los cónsules británicos que protegieran a los barcos extranjeros de otros países, cosa que en algunos casos hicieron como representantes de todo Occidente. Como la mayoría de los comerciantes extranjeros no dispusieron de representantes de sus propios países en China, normalmente no tenían otra opción más que la de dirigirse a los cónsules británicos para realizar los trámites oficiales. Pero como los cónsules británicos no tenían jurisdicción legal sobre los residentes extranjeros, fue difícil para ellos cumplir con sus derechos cuando se encontraron con situaciones peligrosas. Henry Pottinger, a la sazón plenipotenciario británico en China, eliminó esta práctica y, como resultado, los comerciantes británicos residentes recibieron comisiones de gobiernos extranjeros para actuar como cónsules o vicecónsules en su nombre.⁶²¹ Así que cada puerto tuvo su conjunto de funcionarios extranjeros conformado a partir de mercaderes británicos, lo que naturalmente hizo que el estatus oficial de estos fuese prestigiado por la parte china.

Sin duda, el disponer del estatus que ofrecía un puesto oficial, les aportó grandes comodidades a los comerciantes que buscaban fines lucrativos. En 1846, James Tait se convirtió en vicecónsul y agente consular de España en Xiamen mediante el nombramiento del Gobernador de Filipinas.⁶²² Este les contó a los funcionarios locales como él se dedicó con anterioridad al comercio en España, y fueron los españoles quienes le pidieron que viniera a Xiamen y se hiciera cargo de las funciones de cónsul. Para cumplir con sus ocupaciones, quiso alquilar un edificio para su consulado, por lo que debido al buen comportamiento expresado por su parte las autoridades le ayudaron a alquilar

⁶²¹ Mónica Ginés-Blasi, «Exploiting Chinese Labour...», *op. cit.*, p. 9.

⁶²² John King Fairbank, *Trade and Diplomacy...*, *op. cit.*, p. 213.

una. Aunque utilizó entonces su estatus oficial para coaccionar a las autoridades chinas en cualquiera de sus prácticas. Con anterioridad a la presencia de cónsules extranjeros en el país, el gobernador general de Fujian ya comentó que, fue difícil evitar que otros países enviaran a sus propios cónsules, en el caso de que los ingleses tuvieron comercio y cónsules en los puertos para gestionar los asuntos aduaneros. Pronto Tait ocupó el cargo de vicecónsul de los Países Bajos en Xiamen en 1851 y, un año después el de cónsul portugués, ambos con el permiso del gobierno británico. Fue además en 1856 cuando fue nombrado ilegalmente agente consular español en el puerto cerrado de Shantou.⁶²³

Se pueden encontrar a otros vicecónsules españoles en China en la misma situación que la de Tait. En un informe de 1856 se indica que hay seis agentes viceconsulares españoles presentes en ese momento en los puertos chinos, de los cuales tres tenían un origen anglosajón y otro parecía ser de procedencia portuguesa, como se deduce de su nombre.⁶²⁴ Lo que tienen en común los seis es que fueron hombres de negocios que no recibieron salario alguno por la ostentación de sus cargos, sino que se aprovecharon de sus títulos como vicecónsul para lucrarse en los negocios privados.⁶²⁵ A diferencia de los diplomáticos, los oficiales consulares no participaron en los asuntos públicos porque no fueron representantes de las naciones. Sus funciones y obligaciones, independientemente de sus destinos, les daban acceso al marco legal español, así como a estar informados sobre las leyes de la nación y de cualquier acontecimiento político que tuviera lugar en el territorio de sus dominios. Además, se encargaron de los trámites necesarios para el embarque y desembarque de barcos de bandera española; certificaron la conducta de los españoles establecidos en sus distritos; refrendaron los pasaportes a los

⁶²³ *Ibidem*, pp. 213-214.

⁶²⁴ Nicasio Cañete y Moral, Carta del Cónsul General de España en China al Ministro de Estado, núm. 20, Macao, 1 de agosto de 1856, AHN, Ministerio de Asuntos Exteriores, H1949. Fuente citada en: David Martínez-Robles, «Los “desheredados” de la empresa imperial: la implantación diplomática de España como potencia colonial periférica en China», *Historia Contemporánea*, núm. 57, 2018, p. 464.

⁶²⁵ David Martínez-Robles, «Los “desheredados” de...», *op. cit.*, p. 464.

extranjeros que se dirigieron a las colonias españolas; y en general, asistieron a los extranjeros en asuntos relacionados con España.⁶²⁶

Sus relaciones oficiales con el exterior facilitaron a los cónsules sacar beneficios del comercio. La manipulación del comercio de culíes por parte de James Tait es un ejemplo claro de esto. Su mayor interés al ocupar el puesto era el de beneficiarse del embarque de emigrantes chinos en las legalizaciones de contratos, los trámites de pasaportes y el cobro de impuestos. Durante su estancia en Xiamen, intentó monopolizar el comercio, cobrando los derechos de los barcos como forma de ello. Tras el disturbio de 1852, fue despedido por las autoridades holandesas. Por parte de España, Nicasio Cañete y Moral, el Cónsul General de España en China, fue enviado a Xiamen para sustituir a Tait en las responsabilidades consulares. En agosto de 1855, el Parlamento Británico promulgó *The Chinese Passengers Act* o Ley de Pasajeros Chinos que representó una serie de disposiciones en la regulación del tráfico de culíes.⁶²⁷ En cierta medida, esta ley refleja los esfuerzos del gobierno británico por controlar la inmigración ilegal de los culíes y, a su vez, por reducir las muertes y los disturbios en el mar.⁶²⁸ Aunque el resultado no fue satisfactorio, pues bajo la influencia de una serie de restricciones políticas, el comercio de culíes sólo se trasladó a lugares como Macao y Shantou, donde carecieron de supervisión, de esta forma, los problemas en general no fueron resueltos de manera eficaz.

En contra de lo que se podría pensar, los conflictos provocados por el comercio de culíes en Xiamen no se habían detenido tras el incidente de 1852. En 1867, Charles William Le Gendre (1830-1899), el nuevo cónsul de Estados Unidos de Xiamen, arrestó a Julian Hugh Edwards poco después de su llegada

⁶²⁶ Eduardo Toda y Güell, *Derecho Consular de España*, El Progreso Editorial, Madrid, 1889, pp. 30-31.

⁶²⁷ Ronald Soto-Quirós, «Chinos culíes a Costa Rica: actores, propuestas y arribos en la década de 1850», en Ronald Soto-Quirós, David Ignacio Ibarra Arana, Lai Sai Acón Chan (eds.), *Los Chinos de ultramar: represiones, resistencias y resiliencias*, Impresora y Litográfica Heva, Ciudad de México, 2021, cap. 1, p. 66.

⁶²⁸ Los detalles de la Ley de Pasajeros Chinos pueden consultarse en: The National Archives, Kew FO 881/707, *Notice. Amendment in Chinese Passenger Act of 1855*, Bound: China 47.

al puerto, acusándolo de recibir o transportar ilegalmente culíes chinos. Douglas Fix había revisado los materiales de esta denuncia y señaló que, en muchos aspectos, la red de colaboradores de Edwards duplicó la situación descubierta en 1852.⁶²⁹ También contaron con corredores involucrados para la captación de posibles emigrantes y fletó un barco para transportar a esos hombres desde Xiamen hasta Macao, donde serían recogidos por agentes en ese puerto. En los documentos no apareció ningún portero de barracón, sino que unas puertas cerradas sustituyeron a la colaboración humana en este caso. Además, cabe señalar que Edwards también construyó el barracón en la isla de Kulangsu. De acuerdo con el testimonio del cocinero de Edwards, Jun Ping, al menos tres barqueros fueron contratados para transportar a los 36 emigrantes desde el edificio de recepción en Kulangsu hasta el barco francés, la *Vierge*, anclado en el puerto de Xiamen.⁶³⁰ En este suceso, además, podemos encontrar la colaboración de los oficiales consulares. En las pruebas del juicio, Edwards declaró que era un empleado del consulado español el encargado de ayudar a los emigrantes a Manila y a las colonias españolas. Además, una carta del cónsul español apareció entre los documentos complementarios del juicio, lo que sugería un cierto grado de apoyo por parte de este funcionario.⁶³¹ Y más importante aún, Edwards ya no enviaba a los chinos directamente al extranjero. En aquel entonces, Xiamen no era el centro del comercio de culíes, sino que se había convertido en un proveedor a pequeña escala de reclutas de trabajadores chinos. Las diversas actividades de Edwards demostraron que las conexiones en el mundo marítimo de Asia Oriental eran esencialmente de carácter multidimensional, de enorme complejidad e intrínsecamente dinámicas.⁶³²

A pesar de que Xiamen había sufrido un levantamiento en contra de la trata de personas en 1852, no cesaron ni el reclutamiento ni el transporte de

⁶²⁹ Douglas Fix, «Xiamen: emigrants...», *op. cit.*, p. 12.

⁶³⁰ *Ibidem.*

⁶³¹ *Ibidem.*

⁶³² Douglas Fix, «The global entanglements...», *op. cit.*, p. 172.

culíes. El motivo del surgimiento de tal fenómeno pudo estar relacionado con la inestabilidad del contexto social de China en aquella época, ya que Xiamen y sus alrededores fueron afectados gravemente por la Rebelión Taiping. La repetida agitación causó un gran daño a las actividades económicas locales, lo que hizo surgir en Xiamen un gran número de poblaciones móviles y desempleados, que además pasaron a ser fuentes potenciales de futuros culíes. A parte de esto, un brote de cólera de la década de 1860, sumada a la prolongada sequía también pudieron afectar a la economía. Éstos fueron quizá parte de los motivos por los que muchos habitantes de Xiamen estuvieron dispuestos a abandonar su ciudad natal para trabajar en el extranjero. Desde finales de la década de 1850, se produjo una emigración concentrada de los ciudadanos de Fujian al sudeste asiático, debido al descenso del comercio de culíes.

Un caso que ejemplifica cómo Xiamen seguía participando en el comercio de culíes a finales de la década de 1860 es la intención del cónsul de Xiamen Tiburcio Faraldo de establecer una casa comercial con el agente Mariano del Piélagó. En 1869, Faraldo pidió permiso a la autoridad china para abrir una oficina de emigración en nombre del comerciante español Piélagó, quien había estado enviando chinos a Manila y a La Habana desde la década de 1850. Aunque este español había recibido varias denuncias que le acusaban de diversas irregularidades y de comprar trabajadores secuestrados para enviarlos a Cuba, los barcos de Piélagó, *Macao* y *Villa de Comillas*, partieron hacia este destino con 400 y 290 emigrantes cada uno. El cónsul estadounidense Le Gendre señaló la existencia de las amenazas de Faraldo al gobierno local y al interés económico del cónsul español para asegurar el envío.⁶³³ Mientras esto ocurría en Xiamen, España obtuvo una representación

⁶³³ Mónica Ginés-Blasi, «Exploiting Chinese Labour...», *op. cit.*, p. 12. Sobre el envío de los barcos por Piélagó, véase AHN, M°_Exteriores_H1885, *Consulado de Emuy*, Tiburcio Faraldo para Ministerio de Estado, Xiamen, 2 de agosto de 1869; Faraldo para Ministerio de Estado, Xiamen, 20 de junio de 1869; M°_Exteriores_H1949, *Consulado de Macao*, Cañete para Primer Secretario de Estado y del Despacho, Macao, 19 de mayo de 1857.

diplomática permanente en Beijing con la firma del primer tratado de comercio entre España y China en 1864, convirtiéndose en la cuarta nación en disfrutar de este derecho, después de Inglaterra, Francia y Rusia.⁶³⁴

Sin embargo, en la década de 1870, se produjeron fricciones entre el gobierno Qing y los diplomáticos españoles en China con relación a las circunstancias del régimen de trabajo de culíes chinos en Cuba, hasta que se puso fin oficialmente con la firma del segundo tratado en 1877.⁶³⁵ Mónica Ginés-Blasi indica que la corrupción (como cobrar tasas adicionales a los chinos) fue recurrente en los consulados españoles en China, especialmente en lo que respecta a la organización del tráfico de culíes a las colonias españolas, y continuó hasta el siglo XX.⁶³⁶

La emigración china, en un sentido más general, fue tanto la causa como el producto de la globalización. Ya a principios del siglo XIX, existieron puertos comerciales como el de Xiamen que enviaba a chinos, voluntariamente o no, por todo el mundo. El comercio de culíes, como una nueva esclavitud disfrazada bajo el manto de los contratos de trabajo, fue, a su vez, una parte importante del cauce de la historia y un capítulo desagradable de la historia de la humanidad.⁶³⁷ Arnold J. Meagher ofrece un punto de vista sobre la naturaleza del sistema chino de trabajo en régimen de servidumbre. Dice que es importante distinguir entre el sistema jurídico abstracto de la servidumbre, plasmado en los decretos del gobierno y contratos escritos, y la vida cotidiana real del trabajador contratado.⁶³⁸ En ninguna parte de América Latina, durante el siglo XIX, el trabajador contratado fue legalmente propiedad de su empleador, aunque éste a menudo actuaba bajo esa suposición. Incluso en

⁶³⁴ José Eugenio Borao Mateo, *Las miradas entre España y China. Un siglo de relaciones entre los dos países (1864-1973)*, Miraguano Ediciones, Madrid, 2017, p. 34.

⁶³⁵ David Martínez-Robles, «Los “desheredados” de...», *op. cit.*, pp. 465-472. También puede obtener más información sobre la renegociación del tratado de 1877 en: José Eugenio Borao Mateo, *Las miradas entre España y China...*, *op. cit.*, pp. 48-55.

⁶³⁶ Mónica Ginés-Blasi, «A Philippine ‘coolie trade’: trade and exploitation of Chinese labour in Spanish colonial Philippines, 1850–98», *Journal of Southeast Asian Studies*, 2020, vol. 51, núm. 3, pp. 457-483.

⁶³⁷ Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade...*, *op. cit.*, p. 397.

⁶³⁸ *Ibidem*, p. 401.

estos casos, la servidumbre no fue forzosamente perpetua, ni tampoco heredable. Por lo tanto, nos parece más acertado decir que la condición de la mano de obra china en América Latina sólo puede describirse como una zona gris entre la esclavitud y la libertad. De igual modo, el proceso de reclutamiento en la costa china fue una mezcla de libre elección y coerción, así como el viaje, en el que los emigrantes, aunque no estuvieron encadenados los unos a otros ni a las cubiertas, como en la mayoría de los casos de la trata de esclavos africanos, fueron tratados a menudo como prisioneros y confinados en los mamparos de barcos.⁶³⁹

El comercio de culíes en Xiamen se originó ligado a su larga tradición de emigrar, al establecimiento de relaciones de cooperación entre extranjeros y chinos en las zonas costeras después de principios del siglo XIX y al caos del orden costero a mediados de este siglo. Sin embargo, el aumento de la demanda de mano de obra en las colonias occidentales y la oferta tan poco atractiva para los trabajadores locales crearon una brecha entre la oferta y la demanda de la fuerza laboral. En tales circunstancias, los corredores llevaron a cabo secuestros, engaños y otros actos ilegales para asegurarse una mano de obra de alta calidad en la medida de lo posible, lo que fue fuertemente objetado por la comunidad. Además, cuando los comerciantes extranjeros se aprovecharon del poder consular para sus propios beneficios personales, los funcionarios locales no les hicieron frente de manera eficaz, lo cual despertó la ira del pueblo, desencadenando así disturbios que debilitaron gradualmente el comercio de culíes en Xiamen. La situación que derivó produjo en cambio una oleada de emigración al sudeste asiático que comenzó en la década de 1850 y, con ella, los chinos retornados hicieron grandes contribuciones a la construcción de la Xiamen y Kulangsu modernas.

⁶³⁹ *Ibidem*.

Figura 4.5 Fotografía de culies



Fotografía coloreada con la tecnología moderna de procesamiento de imágenes.

Fuente: John Macgowan, *Pictures of southern China*, Religious Tract Society, London, 1897, cap. I, p. 23

Figura 4.6 Un barco lleno de culies de Xiamen a Singapur, alrededor de 1900



Fuente: Fotografía particular del Sr. Hsu Chung-mao. Publicada en *ThinkChina*, [consulta 5 de mayo de 2021: <https://www.thinkchina.sg/>]

Figura 4.7 Un agente chino y su mujer a bordo de un barco culí desde Xiamen, alrededor de 1900



El objetivo del agente consistía en reclutar a los culíes para que fueran a trabajar al extranjero. También les dirigió e incluso viajaba con ellos a fin de asegurarse de que todo el proceso se realizara bien. Asimismo, los jefes occidentales necesitaban a los agentes chinos para que les transmitieran instrucciones e información. Esta fotografía (Figura 4.6) muestra cómo algunos agentes mantuvieron una buena posición, casi como la de los comerciantes chinos. El hombre de esta foto parece que no fue solamente un líder laboral en su ciudad natal en China, sino que también pudo haberse dedicado al comercio internacional, por lo que pudo llevar a su mujer con él a Singapur. Además, su estatus fue distinto al de los culíes, ya que dispuso de su propio espacio privado y recibió el mismo trato que un jefe.

Fotografía coloreada con la tecnología moderna de procesamiento de imágenes.
Fuente: Colección particular del Sr. Hsu Chung-mao. Publicada en *ThinkChina*,
[consulta 5 de mayo de 2021: <https://www.thinkchina.sg/>].

4.3. Kulangsu como enclave internacional

Tras la apertura de Xiamen como puerto comercial en la década de 1840, llegaron sucesivamente a esta zona más comerciantes occidentales, misioneros, diplomáticos y con ellos sus familias. La continua afluencia de extranjeros procuraba encontrar, naturalmente, espacios de vida adecuados para satisfacer sus necesidades sociales y de vivienda. Durante este período, el entorno de la isla de Kulangsu experimentó un progreso enorme y se convirtió gradualmente en una comunidad oriental y occidental. Los foráneos trajeron allí el concepto de civilización y el modo de vida del mundo de Occidente, influyendo en la vida cotidiana de la población local y, asimismo, en las costumbres tradicionales del sur de Fujian. La gente prestó cada vez mayor atención a los derechos e intereses de las mujeres y los niños, y también a aspectos relacionados con la vida, la salud y la libertad personal. Estos, fueron parte de la contribución proporcionada por la mezcla de culturas, y se contraponía a las diferentes ideas tradicionales de la China de la época. Además, también cambiaron ciertos hábitos alimentarios así como modas, formas de desplazamiento y costumbres sociales de los habitantes. En Kulangsu se yuxtapusieron varios estilos arquitectónicos, como el estilo tradicional del sur de Fujian, el colonial con veranda, el clásico estilo del renacimiento occidental y el moderno, creando el singular diseño decorativo de Xiamen, en el que se integran las características arquitectónicas vernáculas de esta isla multicultural.

Simultáneamente, un grupo de culíes chinos que regresó de Taiwán y del sudeste asiático trajo la riqueza aprendida a sus pueblos natales al sur de Fujian y se instalaron en Kulangsu, por lo que la comunidad china en la isla consiguió un rápido crecimiento. Estos no sólo fundaron una serie de establecimientos comerciales como teatros y mercados, sino que también promovieron enérgicamente diversas instalaciones comunitarias como el abastecimiento de agua, el suministro eléctrico, la comunicación, el transporte y el desarrollo de espacios de actividad pública. Fue bajo estas dos

fuerzas, la de los chinos y occidentales, que Kulangsu pasó de ser una pequeña isla con escasas comodidades a una comunidad internacional próspera y avanzada. De ello se derivó la imagen que se describe en el siguiente fragmento:

«The hills behind the town are dotted here and there with temples, often placed in extremely picturesque situations. These form favourite places of resort, not only for natives, but also for foreigners on pleasure bent, who frequently use them for picnics. The appearance of the harbour as it is approached from the sea is one of considerable beauty. The rugged islands, the rocky hills, the blue water, and the pretty island of Kulangsu with its buildings coloured as in a southern European town, combine to make an attractive picture».⁶⁴⁰

4.3.1. Población, comercio e industria

No cabe duda de que tras las Guerras del Opio hubo más occidentales en Xiamen que optaron por vivir en Kulangsu. Según los datos de 1878, el número total de personas extranjeras en Xiamen fue de 251 personas, de los cuales hubo 193 que vivieron en Kulangsu, ocupando un 77% del total, mientras que 58 residieron en Xiamen, representando el 23% restante. Entre ellos, los estadounidenses, británicos y españoles fueron de 21, 133 y 16 personas, respectivamente.⁶⁴¹ Estos datos provienen del censo de la población llevado a cabo por las autoridades locales en 1878. La revisión fue realizada por un funcionario enviado por el gobierno chino, quien visitó todos los hogares de la isla y escribió en grandes caracteres en la puerta principal de cada vivienda un número distintivo así como el total de personas que había en ella. A continuación, presentaba un formulario en blanco, por duplicado, en el rellenaba con los datos necesarios de cada familia, llevándose un

⁶⁴⁰ Cecil Arthur Verner Bowra, «Amoy...», *op. cit.*, p. 814.

⁶⁴¹ Herbert Allen Giles, *A Short History of Koolangsu*, A.A. Marcal, Xiamen, 1878, pp. 34-38.

formulario y dejando el otro como constancia de la visita a la casa en cuestión. En la hoja se detallaba también la información referente a empleados y sirvientes. La isla fue dividida en diez distritos, en los cuales hubieron 629 familias y 2.835 habitantes chinos en total.⁶⁴² A principios del siglo XX, el número de extranjeros residentes en la isla de Kulangsu mostró un crecimiento considerable, pues en 1909 ya había unos 507 extranjeros, más del doble que en 1878 (Tabla 4.1).

Tabla 4.1 El número de extranjeros y las firmas comerciales en Kulangsu, 1909

PAÍS	NÚMERO DE FIRMAS REGISTRADAS	NÚMERO DE EXTRANJEROS
Estados Unidos	4	56
Austria	-	1
Bélgica	-	2
Reino Unido	22	180
Dinamarca	-	6
Países Bajos	7	5
Francia	20	14
Alemania	1	26
Japón	248	178
Noruega	-	5
Portugal	2	4
España	79	30
Número total	383	507

Fuente: Zhaoxia Zhan, «Shijiu shiji zhongye zhi ershi shiji zhongye gulangyu yanghang gailan (Una visión general de las firmas comerciales en Kulangsu desde mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX)», *Journal of Research on Kulangsu*, 2019, vol. 9, p. 156.

Las dos casas comerciales que hemos mencionado en la parte anterior,

⁶⁴² *Ibidem*, p. 14.

Tait & Co. Merchant House y *Syme, Muir & Co.*, fueron establecidas en 1845 (véase la situación de este tipo de organización, *yanghang*, del siglo XVII en el capítulo II). Después de ellos aparecieron en Xiamen varias firmas extranjeras de diferentes tamaños, y hasta 1909 el número total fue de 383 (Tabla 4.1). Los negocios de estas se ampliaron desde el comercio de importación y exportación hasta el ámbito industrial, como la industria minera entre otras, teniendo como objetivo el utilizar las materias primas locales y reducir así los costos en la mano de obra. Sin embargo, la limitación del espacio fue uno de los factores que pudo restringir el desarrollo comercial, pues la mayoría de las firmas se instalaron en el puerto de Xiamen. Aunque, también se pueden encontrar algunas en Kulangsu. Por ejemplo, destacó la compañía de telecomunicaciones *Great Northern Telegraph*, que se estableció en Kulangsu en 1871 e introdujo por primera vez el servicio de telegrafía en el sur de Fujian, convirtiéndose en una de las primeras zonas chinas en introducir este servicio y estableciendo telecomunicación con Nagasaki y Hong Kong. En la actualidad, todavía se conserva bien la oficina de esta empresa en Kulangsu (véase la Figura 4.8). Para más información sobre otras más firmas se puede consultar el siguiente cuadro como referencia:

Tabla 4.2 Parte de firmas comerciales de Xiamen a principios del siglo XX

NOMBRE	NOMBRE EN CHINO	FECHA (XIAMEN)
Syme, Muir & Co	Heji Yanghang	1845
Tait & Co. Merchant House	Deji Yanghang	1845
Watson & Co., Ltd., A. S.	Quchenshi Dayaofang	1858
Pasedag & Co.	Baoji Yanghang	Después de 1850
Elles & Co.; Bain & Co.	Yiji Yanghang	1861
Great Northern Telegraph Co., Ltd.	Dabei Dianbao Gongsi	1871

Fearon, Low & Co.	Xielong Yanghang	1876
Shewan Tomes & Co. (Russell & Co.)	Qichang Yanghang	1891
Standard Oil Co. of New York	Meifu Yanghang	1904
British-American Tobacco Co., Ltd.	Yingmei Yanye Gongsi	Después de 1902
The Fokien Drug Company, Ltd.	Fujian Yaofang	1906
Asiatic Petroleum Co., Ltd.	Yaxiya Huoyou Gongsi	Después de 1907
International Savings Society	Wanguo Chuxuhui	Después de 1912
Kawakita Electric Co., Ltd	Chuanbei Dianqi Gongsi	Después de 1913
Texas Co.; Texas Co. (China), Ltd.	Deshigu Shiyou Gongsi	1922
Nederlandsch In-dische Handelsbank, N. V.; Netherlands India Commercial Bank	Heguo Anda Yinhang	Después de 1920

Fuente: Zhaoxia Zhan, «Shiji shiji zhongye...», *op. cit.*, pp. 161-166.

Figura 4.8 La oficina original de la *Great Northern Telegraph Company* y del agente consular de Dinamarca en Kulangsu



Fuente: Kulangsu UNESCO World Cultural Heritage Site, *KulangsuIsland.org*, [consulta 5 de mayo de 2021: <https://kulangsuisland.org/>]

La prosperidad de las actividades comerciales de Xiamen atrajo a ciertos extranjeros y chinos del ultramar que vinieron a establecer empresas y construir fábricas. Sin embargo, se produjeron constantes fricciones entre los comerciantes y las autoridades locales, especialmente debido a conflictos fiscales provocados por la identidad de los chinos con nacionalidad extranjera. Un caso ejemplificador es el del incidente del chino See Eng Wat, quien nació en Singapur, colonia británica en ese momento. Según el informe, en junio de 1881 presentó al cónsul británico de entonces Robert James Forrest el plan de construir una fábrica de fundición de calderos de hierro en la isla de Kulangsu y la fundó en noviembre del mismo año.⁶⁴³ Posteriormente, el 22 de febrero del año siguiente, las autoridades de Xiamen comunicaron al cónsul británico que los chinos debían solicitar con antelación el permiso de

⁶⁴³ Ei Murakami, *Haiyangshi shang...*, *op. cit.*, pp. 459-462. Edición Kindle.

construcción de fundición según el reglamento, más tarde obtendrían una licencia tras la inspección, además deberían someterse a revisiones anuales y en estos casos los extranjeros no estaban autorizados a operar con este tipo de industria; entre otras cosas, subrayó que See Eng Wat era chino y debía completar el proceso de solicitud; por lo que, finalmente, basándose en las razones mencionadas, se pidió al cónsul que ordenara a See el cierre de la fábrica. De forma contraria, Robert James Forrest insistió en que era británico y defendió que los calderos de hierro no eran parte de ningún tipo de contrabando. Este también hizo referencia a ciertas fundiciones ya instaladas por extranjeros en Shanghai. De esta forma, la intervención entre ambas partes quedó paralizada. En abril, la parte china propuso de nuevo que las mercancías que la fábrica había exportado no habían sido gravadas. Después de varios debates, las autoridades locales pudieron finalmente imponer el cierre de la fábrica. Por supuesto, no existió ninguna parte en el tratado que diese especial derecho a los extranjeros para abrir fábricas, por lo que en esta ocasión, este fue el punto clave del cierre de esta situación. Por consiguiente, las actividades comerciales en la isla de Kulangsu estuvieron sometidas a las mismas restricciones que en otras regiones de Fujian en esa época.

A medida que avanzaba la modernización de Xiamen y con el fin de satisfacer las necesidades financieras de los chinos retornados del extranjero, se establecieron las sucursales de varios bancos. Un chino de Indonesia, Huang Yizhu, a su regreso a China, fundó el *China and South Sea Bank Limited* (en chino: *Zhongnan Yinhang*) en 1921, y comenzó el negocio de emisión de billetes en el mismo año. Tuvo su sede en Shanghai y se estableció una sucursal en Xiamen y la oficina de servicios en Kulangsu en 1922. En la siguiente comunicación de 1934 se señala que Kulangsu la ubicó al otro lado de la frontera con Xiamen y que allí se había formado una importante zona residencial. Con el fin de satisfacer las necesidades de la sociedad, a partir de julio de ese año se crearía una oficina adicional que se encargaría de los negocios de forma independiente a la sucursal de Xiamen.

Figura 4.9 Carta de China and South Sea Bank Limited, 1934



Fuente: El Archivo Municipal de Shanghai, núm. Q265-1-320-37.

Paralelamente al desarrollo de las actividades económicas, otras áreas como la cultura y la religión de Kulangsu también se vieron enriquecidas. En particular, el deporte y la música recibieron la mayor influencia de Occidente, por lo tanto la isla se convirtió en uno de los lugares del nacimiento de la civilización moderna en China a principios del siglo XX.⁶⁴⁴ Además, los diversos estilos arquitectónicos también han atraído la atención de muchos investigadores y se han convertido en uno de los temas más relevantes en el estudio de la isla de Kulangsu.⁶⁴⁵ Aquí vemos las características llevadas por

⁶⁴⁴ Zhaoxia Zhan, «Jindai Gulangyu de tiyu wenhua (La cultura deportiva de la isla de Kulangsu en época contemporánea)», *Journal of Sports and Science*, 2015, vol.36, núm. 3, pp. 69-78; Qingyuan Wei, «Ma Yuehan tiyu sixiang lunshu (El análisis del pensamiento deportivo de Ma Yuehan)», *Journal Editorial Department of Fujian Normal University*, vol. 3, 2011, pp. 163-168; Pitcher Philip Wilson, *In and About Amoy: Some Historical and Other Facts Connected with One of the First Open Ports in China*, The Methodist Publishing House in China, Shanghai and Fuzhou, 1912.

⁶⁴⁵ James Alexander Cook, *Bridges to Modernity: Xiamen, Overseas Chinese and Southeast*

el puerto de Xiamen y de la isla de Kulangsu, tal y como lo resumió John King Fairbank en su libro:

«The similarity between the ports was more than topographical. The anchorage, the bund, the club, the church and cemetery, the consulate, the race-course, all can be regarded as integral manifestations of an early “treaty-port culture”, which in ethnological terms may be said to have been closely affiliated to the British-Indian culture of the day».⁶⁴⁶

4.3.2. El asentamiento internacional

En 1903 la isla de Kulangsu se convirtió en un asentamiento internacional. Desde entonces la isla estuvo bajo el control de un Consejo Municipal, compuesto por seis miembros extranjeros y uno chino, el primero elegido por los contribuyentes extranjeros y el segundo nombrado por las autoridades chinas. La constitución del Consejo y el gobierno de la isla se basó en el reglamento de tierras acordado en 1902 entre las potencias del tratado y el gobierno chino. El consejo fue responsable de la administración general, los impuestos, la policía, el servicio sanitario, las obras públicas, etc. Sus fondos procedieron de un sistema de impuestos sobre las propiedades y los alquileres, así como de las tasas de licencias.⁶⁴⁷ Existió además un magistrado del tribunal mixto, nombrado por las autoridades locales, que se ocupó de los cargos presentados por el Consejo u otros contra los chinos de la isla, mientras que los delincuentes extranjeros fueron atendidos por sus propios cónsules. El Consejo empleó a un superintendente de policía

Coastal Modernization, 1843-1937, University of California, San Diego, 1998; Yu Chen, *Urban transformation in semi-colonial China: Gulangyu International Settlement, 1903-1937*, Ph.D. Theses, National University of Singapore, 2005; Yang Yu, *Remaking Xiamen: Overseas Chinese and Regional Transformation in Architecture and Urbanism in the Early 20th Century*, Ph.D. Theses, University of Hong Kong, 2007.

⁶⁴⁶ John King Fairbank, *Trade and Diplomacy...*, *op. cit.*, p. 157.

⁶⁴⁷ Julean Arnold, *Commercial Handbook of China*, U.S. Government Printing Office, Washington, 1919, vol. 1, p. 363.

extranjero, que también fue secretario de este organismo.⁶⁴⁸ En 1919 las partes acordaron que se pudiera tener dos miembros de representación en China y, posteriormente, en 1926, se aprobaron tres miembros. Entre los países con presencia en el país, Japón fue el que poseyó la mayor representación en proporción a los contribuyentes.⁶⁴⁹

Las edificaciones tempranas en la isla de Kulangsu fueron promovidas por los residentes fujianeses. El uso del terreno fue principalmente residencial y agrícola, presentando el carácter de los asentamientos tradicionales de Fujian. Los templos constituyeron los espacios de actividad pública más importantes para la comunidad. Seguidamente, la isla experimentó períodos dominados por diferentes potencias, desde los extranjeros hasta los chinos de ultramar. Las fuerzas que compusieron los distintos grupos sociales tuvieron una gran influencia en la construcción y gestión de Kulangsu a principios del siglo XIX. En el reciente estudio de Li Yuan y otros investigadores se trata esta isla como un caso especial para analizar desarrollos y cambios sociales en China de la época contemporánea. Basándose en la interpretación de mapas históricos y la integración de información geográfica, exploran la trayectoria de la evolución del espacio de Kulangsu. Con ello, podemos observar que al avanzar la construcción en la comunidad, la desolada topografía de la isla cambia gradualmente desde 1863 hasta 1903 (Figura 4.10). Li señala que debido a la mejora de las infraestructuras en Kulangsu se produjo el doble efecto de la difusión espacial y la sinergia cultural.⁶⁵⁰ Desde el punto de vista espacial, los extranjeros y los locales chinos se encontraron evidentemente dispersos, pero avanzaron gradualmente hacia una integración implícita en el proceso de comunicación. Al mismo tiempo, desde el punto de vista cultural, debido a la difusión de la religión y al establecimiento de diversos sistemas de

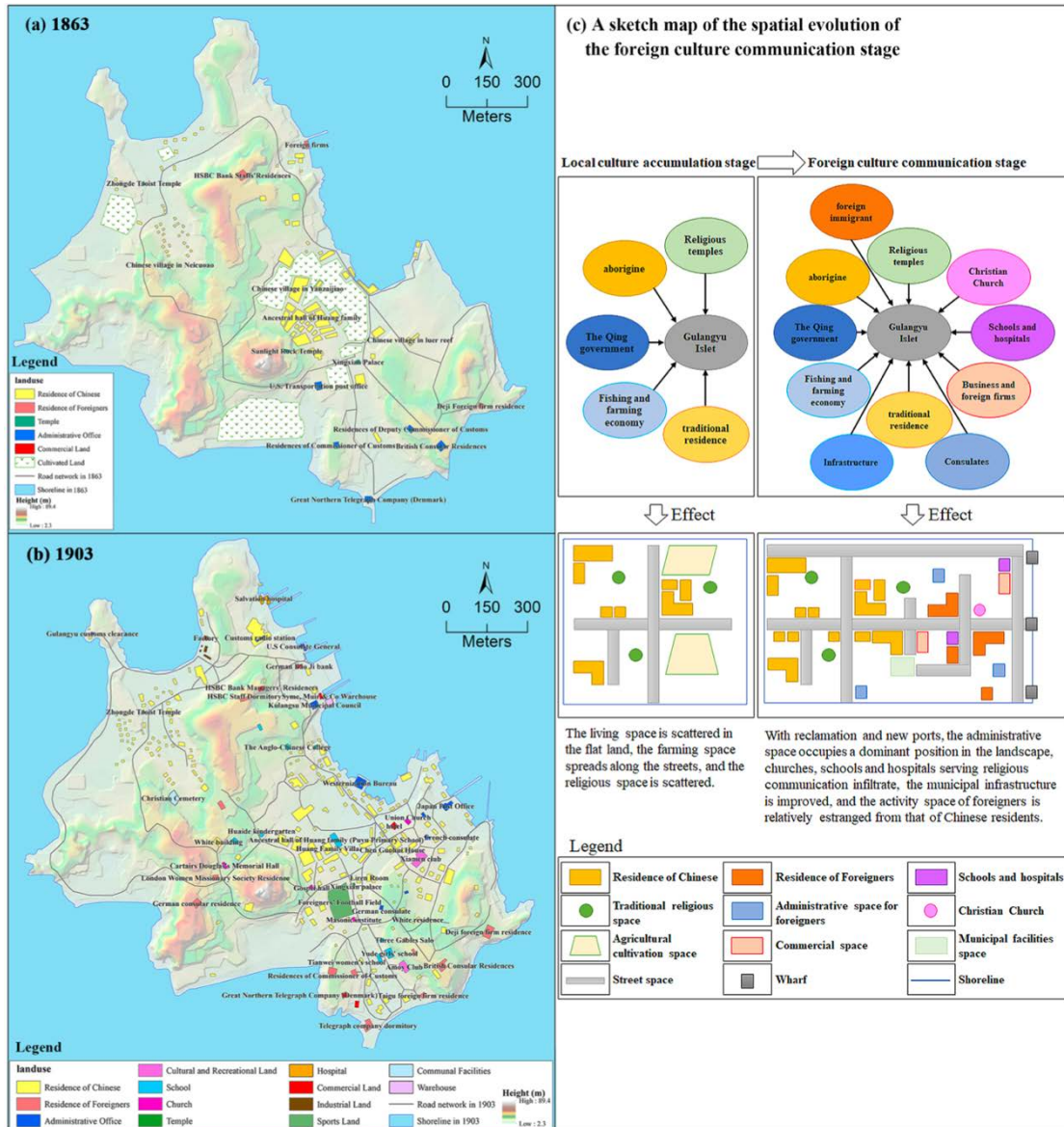
⁶⁴⁸ Cecil Arthur Verner Bowra, «Amoy»..., *op. cit.*, p. 814.

⁶⁴⁹ Lester Hood Woolsey, «The Japanese in Kulangsu», *The American Journal of International Law*, 1939, vol. 33, núm. 3, p. 528.

⁶⁵⁰ Yuan Li, et al., «Spatial evolution path of Gulangyu Island historical international community: from the perspective of actor-network theory», *Heritage Science*, 2021, vol. 9, núm. 151, p. 14.

administración, se abrió un canal de intercambio cultural entre China y los países occidentales.

Figura 4.10 Evolución espacial de Kulangsu



Fuente: Yuan Li, et al., «Spatial evolution path...», *op. cit.*, p. 10.

Después de que Kulangsu se convirtiera en una concesión pública, la lucha de las masas contra el dominio imperialista se produjo ocasionalmente.⁶⁵¹ El 28 de julio de 1903, poco tiempo después de que la isla

⁶⁵¹ Qiyang He, *Zujie Shiqi de Gulangyu zhi Yanjiu* (Estudio sobre la isla de Kulangsu en el período del asentamiento internacional), Tesis doctoral, Universidad de Xiamen, Xiamen, 2003, cap. V,

comenzara a aplicar las reglas impuestas como concesión, ocurrió el primer conflicto. Ese día, cuando los habitantes celebraban unas ceremonias religiosas según las costumbres tradicionales, fueron molestados por el Consejo. Un grupo de policías indios, dirigidos por el inspector jefe, utilizó la fuerza para dispersar a trescientas o cuatrocientas personas, entre ellas muchas mujeres y niños, y dos empleados de ópera china. Al ver esto, las masas se alzaron en modo de resistencia y lucharon contra los policías con piedras y ladrillos.⁶⁵² La pelea duró varias horas y fue la primera lucha de resistencia del pueblo de Kulangsu registrada por escrito en esta época.

Las primeras luchas solieron comenzar de forma espontánea al enfrentarse el pueblo con las policías extranjeras. En la siguiente etapa, las protestas no sólo fueron de mayor escala y de mayor duración, sino que también adoptaron nuevos métodos como las huelgas y los boicots de mercancías extranjeras, que eran legales y eficaces en ese momento, mostrando sublevaciones ya con características organizativas. Destaca en especial un movimiento surgido a principios de 1922 que fue lanzado por los pequeños y medianos empresarios de la isla contra los impuestos con el fin de oponerse a su explotación por parte del Consejo. Por un lado, la asociación invitó a los representantes de los empresarios chinos de todos los sectores, como las tiendas de arroz, de telas, de medicina tradicional china y de comestibles, para celebrar una reunión en la que se llegó a un consenso sobre la resistencia a los impuestos; por el otro lado, también contactaron con los estibadores, los trabajadores de las barcazas, académicos y periodistas para obtener su apoyo. Al principio del movimiento, los estudiantes distribuyeron folletos en la calle en nombre de todos los ciudadanos de la isla de Kulangsu, anunciando los ocho principales delitos del Consejo. A su vez, los trabajadores de los puertos empezaron a rechazar la carga y descarga de las mercancías

p. 124.

⁶⁵² Feng Yu, Zhenshi Zhang y Shiqin Zeng, «Diguo zhuyi dui gulangyu de zhimin tongzhi (La dominación colonial de Kulangsu por el imperialismo)», en *Xiamen de Zujie* (Las concesiones de Xiamen), Lujiang Chubanshe, 1990, vol. 16, p. 139.

para las firmas extranjeras. Ante esta serie de acciones, el Consejo se vio obligado a transigir y cancelar el plan fiscal original.⁶⁵³

Al sufrir continuas invasiones extranjeras y guerras civiles, la China contemporánea se encontraba en un estado inestable. En esta situación, las concesiones, relativamente seguras, no sólo congregaron cierta cantidad de población y capital, sino que también propiciaron una especie de cooperación y un espíritu de cooperación y subordinación ante las agresiones extranjeras. Además, el estatus neutral del asentamiento se mantuvo mediante un delicado equilibrio de poder entre las fuerzas coloniales. Una vez roto el equilibrio, la paz y el orden del territorio se perderían. El período del asentamiento internacional de Kulangsu perduró hasta 1945. La situación de la isla cambió constantemente por el entorno político general y desde 1941, Japón ocupó completamente la isla hasta que fue recuperada por el gobierno de la República de China.⁶⁵⁴

⁶⁵³ *Ibidem*, pp. 141-142.

⁶⁵⁴ En cuanto a la investigación sobre Kulangsu durante el período de concesión internacional, puede consultarse: Yu Chen, *Urban transformation in semi-colonial China: Gulangyu International Settlement, 1903-1937*, Ph.D. Theses, National University of Singapore, 2005.

CONCLUSIONES

El motivo de haberse formado una comunidad internacional en la isla de Kulangsu fue inseparable del desarrollo histórico del puerto de Xiamen. La expansión del comercio marítimo en los siglos XVII y XVIII trajo consigo la creación de las redes mercantiles costeras de Xiamen. Paralelamente, los cambios dentro y fuera de China impulsaron al gobierno Qing a realizar una serie de ajustes tras adoptar la política de apertura en 1684. Éstos proporcionan una visión profunda de las complejas relaciones entre el mundo global y el local. Es un hecho comprobado que, en comparación con Shanghai, que también sirvió como un puerto abierto y que asimismo fue una concesión compartida por los extranjeros, el crecimiento económico de Kulangsu resultó mucho más limitado a la vez que recibió mayor atención por experimentar un mayor hibridismo cultural que ha llegado a nuestros días. Después de la exposición de nuestra investigación y, a modo de conclusión, creemos que la presente tesis aporta una profunda, y hasta ahora inédita, información acerca del pasado histórico de Kulangsu. Una trayectoria que hemos analizado enfocándonos en la dinastía Qing, al tratarse en una época de especial relevancia por la nueva incorporación del imperio chino a la economía global, así como por las tensiones a partir del encuentro entre el país y las potencias occidentales.

En el primer capítulo, donde hemos abordado los orígenes y la historia de Kulangsu, se pretende complementar y actualizar la imagen de la región mediante las fuentes occidentales. Como primera aportación, hemos analizado los complejos motivos por los que los pobladores del sur de Fujian participaban activamente en el comercio marítimo. Esta dependencia del océano provino principalmente de las limitaciones geográficas, debido a la escasez de terreno. Pese a la inestabilidad política y las restricciones

impuestas por el estricto sistema de clanes, los fujianeses mantuvieron siempre la voluntad de explotar los recursos marinos a lo largo del tiempo. Esta cultura emprendedora de sus habitantes dio un importante impulso al comercio con los mercaderes del resto de Asia y occidentales sobre todo a partir del siglo XVI.

Los europeos que llegaron a Oriente a través de sus viajes de exploración marítima establecieron sucesivamente sus bases en esta región, considerada repleta de riquezas en el siglo XVI. Manila fue elegida por los españoles como un importante enclave para acceder al Imperio chino y por tanto crear una ruta comercial entre Europa, Japón y los virreinos de Indias. La relajación de las prohibiciones marítimas a lo largo de la costa sureste de China fue aprovechada por los españoles para llegar a Fujian, y utilizaron la plata como moneda en las transacciones a cambio de seda, porcelana, especias y otras mercancías. Esta entrada masiva de plata tuvo una larga influencia, forjando estructuras comerciales transoceánicas y creando cambios en el sistema monetario chino.

El puerto de Xiamen empezó a recibir atención tras la caída del puerto de Yuegang a principios de XVII. Al analizar la geografía de Xiamen, podemos observar que tenía una ubicación privilegiada como puerto marítimo, pero también tiene otras características como la gran movilidad de la población y su importante papel en la defensa militar durante las dinastías Ming y Qing al ser una zona de salida natural de la China continental hacia los mares del sudeste de Asia. Durante el período del poder de Zheng Chenggong (1647-1662), se destacó especialmente este estatus militar. En cuanto a la isla de Kulangsu, vinculada a Xiamen, la relación con ésta siempre fue de mutua complementariedad e interconexión, ya sea en términos civiles o comerciales. Aunque en tiempos más contemporáneos, el saqueo económico y la agresión occidentales causaron un gran impacto en el área local, a la vez que como el resto de China se integraba en la ola de la globalización.

Xiamen, al servicio de las actividades extramuros de la población del sur

de Fujian, constituyó la puerta de entrada más importante al continentes desde una extensa frontera marítima. Esta ciudad en el siglo XVII fue, indudablemente, fruto de una creación autóctona de los fujianeses. La flexibilidad del gobierno en cuestiones administrativas dejó margen a las iniciativas locales, que a su vez favorecieron la expansión del comercio ultramarino. En este sentido, como centro de mercado y ciudad económica, Xiamen se aproximó a un modelo de desarrollo urbano sin dirección administrativa ni planificación previa.

A principios del siglo XVIII, los cambios dentro y fuera de China llevaron al gobierno imperial a realizar una serie de ajustes en su política de puertas abiertas decretada en 1684. Estos ajustes nos otorgan una visión más profunda de la polifacética relación entre el mundo global y el local. Se puede apreciar la incorporación del Imperio chino a la primera globalización, principalmente al observarse la circulación de divisas y mercancías del momento. Los mercaderes de Fujian desempeñaron un papel importante en el tráfico marítimo y, de hecho, fueron el grupo de mayor actividad. Se apoyaron en su larga historia náutica y contribuyeron a la formación de la malla de comunicaciones mercantiles en la costa de China a principios de este siglo. Simultáneamente, como se demuestra en el segundo capítulo, los cambios en la política oceánica también influyeron profundamente en la vida de los fujianeses.

Puede decirse que la gente del sur de Fujian presentó una actitud persistente y entusiasta para el comercio, tanto con el extranjero como con el interior. La limitación geográfica de las escasas tierras cultivables de la provincia supuso el factor principal, y su proximidad con el mar les proporcionaba la oportunidad de un desarrollo ultramarino. En este proceso emprendedor, los fujianeses llegaron a formar compañías con características de clan, que tenían la capacidad de organizar expediciones, aportar fuerza de trabajo y fuentes de financiación, recaudando enormes beneficios con el tráfico comercial.

Los factores externos desempeñaron un papel determinante en el comercio exterior chino. El levantamiento de las prohibiciones marítimas en 1684 supuso un punto de inflexión. Aunque antes ya se habían llevado a cabo varias adaptaciones normativas, a partir de este año las actividades económicas de la costa china entraron en una fase en la que la administración intervino de forma más sistemática. Esta situación representó la respuesta del gobierno al crecimiento del comercio privado, tanto interno como externo. El negocio privado fue, sin duda, un elemento clave en la creación de redes comerciales transfronterizas. A medida que aumentaban los contactos con Occidente, la corte china se tuvo que enfrentar a un dilema en su decisión de cómo gestionar el comercio marítimo. Por una parte, se veía presionada por las oportunidades de progreso económico de la zona costera, representada principalmente en esos intercambios de mercancías y el flujo de divisas; por otro lado, le preocupaba la seguridad de las fronteras y los continuos focos de piratería. Por todo ello, al mismo tiempo que se concedió cierto grado de libertad comercial, se impusieron también requisitos específicos sobre la construcción de barcos y la autorización de viajes marítimos, requisitos que se fueron ajustando en función de situaciones cambiantes.

Adicionalmente, al considerar los factores del desarrollo comercial de Fujian, el fomento de la industria naval no puede ser ignorado. Por un lado, fue la condición básica para la expansión del pueblo hacia el mar, así como uno de los factores que determinaron la escala del comercio. Y por otro lado, fortaleció la comunicación del mercado interno, proporcionándoles una respuesta a las demandas de ayuda de las autoridades Qing cuando era necesario. Un ejemplo de ello, fue la movilización de alimentos en tiempos de hambruna. Por lo tanto, era de esperar que, a medida que las actividades económicas continuaran expandiéndose, también avanzara la industria de la construcción naval, aunque ambas estuvieran enmarcadas dentro de un marco legal notoriamente restrictivo. Finalmente, otro indicio de las transformaciones en Kulangsu y su territorio limítrofe fue la constante

afluencia de plata en moneda o pasta. Como hemos visto en el capítulo correspondiente, esta plata fue el vínculo que hizo más evidente las conexiones que se establecieron entre los niveles locales o regionales y de estos, a su vez, con las dinámicas transimperiales que estaban creando un nuevo marco de relaciones comerciales y financieras a nivel mundial.

Añadido a lo anterior, hemos podido observar ciertas tendencias en el comercio propiamente dicho. A comienzos del siglo XVIII, se había ampliado el intercambio costero interregional en China, pasando de unos pocos productos de lujo o de primera necesidad a una gran variedad de mercancías destinadas a satisfacer el consumo cotidiano masivo. El arroz, el azúcar, las artesanías y otros artículos locales constituyeron las principales mercancías de transporte. En la década de 1720, había innumerables barcos mercantes de diversos tonelajes que navegaban por las rutas marítimas que partían de Xiamen, exportando al extranjero productos que incluyeron, pero que no se limitaron, al té, la tela y la porcelana. Asimismo, hemos analizado con detenimiento las organizaciones comerciales que aparecieron en Xiamen. Los grupos de mercaderes, impulsados por la activa y amplia participación de propietarios navieros de pequeña y mediana capitalización, siguieron una tendencia de especialización funcional. Concretamente, los comerciantes ricos dejaron de tener que actuar como armadores para dirigir sus negocios a gran escala y a larga distancia y, en cambio, pudieron aprovechar los barcos de aquellos propietarios que estuvieron dispuestos a ofrecer un servicio de transporte. Como consecuencia, este funcionamiento de las redes costeras permitió a los mercaderes de diferentes regiones conectarse a esta cadena y organizar un comercio más especializado. A la vez que las actividades empresariales de los fujianeses se expandieron a lo largo de la costa de China y se ampliaron a ultramar, creando sus propias comunidades en los destinos extranjeros.

A finales del siglo XIX, tomando como centro a Xiamen, se estableció un círculo económico compuesto por el interior del sur de Fujian y Taiwán, que

conectaba con el litoral chino y con el sudeste asiático. Sin embargo, debido a la intensa competencia entre las áreas de producción, disminuyó gradualmente la exportación de té, azúcar y otros productos de Xiamen y, además la ocupación japonesa de Taiwán en 1895 hizo que éste territorio saliera de dicho circuito. Junto con el problema creciente de la afluencia de opio, la estructura original de tráfico de mercancías de Xiamen se vio completamente afectada.

Las transacciones entre comerciantes con frecuencia tendieron a ser fragmentadas y fueron los intermediarios los que aportaron orden en tales negociaciones tan dispersas. El papel del intermediario era encargarse de dominar la información necesaria y reunir intereses de oferta y demanda. Existieron múltiples grupos en diferentes ámbitos con funciones similares en lo referente a la organización de las acciones de los individuos que hacían de intermediarios y en el establecimiento de garantías comerciales. Hemos abordado detalladamente, el cometido de los mercaderes de yahang en el segundo capítulo, los corredores chinos ketou y los agentes de culíes en el cuarto capítulo, e incluso la existencia de cónsules y comerciantes extranjeros que jugaron el mismo papel que ellos.

La isla de Kulangsu en la época contemporánea se desarrolló con la nueva globalización iniciada a mediados del siglo XIX. Los países occidentales completaron sucesivamente la revolución industrial y la expansión de su mercado de capitales creció rápidamente, impulsando el movimiento de bienes, población e información por todo el mundo; también se extendieron aceleradamente los contactos y se agravaron las colisiones de las diferentes culturas entre Oriente y Occidente. Con la realización de esta tesis hemos tratado de completar los datos hasta ahora conocidos sobre la historia de la difusión del cristianismo en Kulangsu, así como la influencia de la religión en la zona. Para ello, ha sido fundamental la consulta del fondo documental histórico en el que se conservan las cartas personales redactadas por los misioneros, sobre las que hemos basado la tercera parte de nuestra

investigación, analizando detalladamente las actividades religiosas que realizaron en Kulangsu. Las cartas originales e inéditas constituyen las fuentes claves de estudio de la labor misionera, de sus logros y de sus limitaciones, con las estrategias de evangelización seguidas. En este ámbito religioso, también se han tratado los contactos culturales surgidos del encuentro y coexistencia de civilizaciones.

En la presente tesis hemos abordado la evolución del cristianismo en la isla de Kulangsu desde mediados del siglo XVII hasta principios del siglo XX, a partir de los manuscritos de frailes, sobre todo de la Orden de Predicadores. Además, utilizamos la experiencia misionera del dominico Victorio Riccio (1621-1685) como un ejemplo especial para ilustrar el incipiente crecimiento del catolicismo en la zona de Xiamen. Antes de su llegada, los dominicos se concentraban para evangelizar en Fu'an, en el nordeste de Fujian, siendo él el primero en quedarse en Xiamen. Sus contribuciones como misionero asentaron las bases para el posterior desarrollo del catolicismo en la región. La investigación sobre este personaje se centra también en su papel diplomático. Tanto por su presencia en Xiamen como por sus habilidades lingüísticas y su conocimiento acerca de China, concretamente del régimen de Zheng Chenggong. De esta forma, Riccio se convirtió en una persona clave para ciertos vínculos comerciales establecidos entre el gobierno español en Filipinas y los mandarines de Fujian (época en que Zheng tomó el control del comercio costero de Fujian). Su capacidad de adaptar su propia cultura según las situaciones a las que debiera enfrentarse le permitió alcanzar cierto nivel de progreso. En el contexto de los inicios de la edad moderna, en el que ni la parte de Zheng ni la de los españoles en Manila habían establecido un sistema específico para regular las relaciones diplomáticas, ocurrió que, en ocasiones, los misioneros se vieron obligados a actuar como intérpretes y mediadores culturales o, como menciona Anna Busquets Alemany, fueron “actores globales”, incorporados en las redes comerciales y en otros escenarios no

religiosos.⁶⁵⁵

La misión dominicana de Kulangsu comenzó a desarrollarse de forma sistemática, más tarde, bajo la dirección de Manuel Prat Pujoldevall (1873-1947). Los métodos de propaganda de los que dispuso fueron más abundantes que en el pasado, sobre todo en lo que respecta a la educación y la formación de los cristianos. Además, consiguió el apoyo de personas de relevancia local. Creemos que esto fue importante para abrir nuevas misiones. En la mayoría de los casos los misioneros pudieron entrar en los núcleos de clanes al ganarse su confianza y así pudieron comprar tierras y construir iglesias en la localidad. Una vez que los miembros de los clanes se convirtieron a la religión cristiana, pudieron participar en las actividades religiosas sin tener que abandonar la zona donde vivían. Así, el catolicismo se expandió por los poblados de manera más fácil. Sin embargo, hasta el momento no hemos encontrado ninguna documentación que corrobore títulos de propiedad firmados en Kulangsu, lo que ayudaría a futuras investigaciones sobre la relación entre los misioneros y los funcionarios locales.

Las dificultades a las que se enfrentaron los dominicos en las misiones de Xiamen provinieron mayoritariamente, por una parte, del clima, las enfermedades y la guerra, y de la competencia con los cristianos protestantes, por otra. Atendiendo a la situación de las iglesias en Kulangsu tras las Guerras del Opio, es evidente que el desarrollo de cada una de ellas dependió de la esfera de influencia en China de sus países de origen. Por tanto, la administración religiosa en la isla fue pasando a ser dominada gradualmente por las nuevas potencias británica y estadounidense. No obstante, no cabe duda de que los dominicos, especialmente de origen español, poseyeron una historia larga de presencia en esta región debido a las tempranas relaciones comerciales que se habían establecido entre los españoles en Manila y los

⁶⁵⁵ Véase: Anna Busquets Alemany, «Por Dios, por el rey y por Koxinga: las negociaciones de Vittorio Riccio», en Javier Martín Ríos (ed.), *Estudios Lingüísticos y Culturales sobre China*, Editorial Comares, Granada, 2019, p. 179.

fujianeses.

Cabe señalar que todos los misioneros de diferentes órdenes y credos se percataron del problema del abandono de niñas, que atribuyeron a diversos motivos. Por un lado, a las limitaciones socioeconómicas, con mayor frecuencia en épocas de hambruna o de malas cosechas. Además, también se relacionó con los costes de la dote. Las niñas se consideraban una especie de mercancía cuyo valor podía oscilar con el tiempo. Por otro lado, se encuentran motivaciones culturales, entre las que destacaba la necesidad de preservar el nombre de la familia. Asimismo, existió el temor de que una niña muriese en casa después de nacer, lo que se consideraba que traería mala suerte a la familia. De este modo, sigue estando claro que la institución de la Santa Infancia, impulsada por los misioneros desde el siglo XVII, contribuyó al desarrollo de una nueva práctica social que, de forma revolucionaria, se enfrentaba con la tradición china y que consideraba que las niñas debían ser tratadas con la misma dignidad que los niños. Esto supuso un significativo impulso para el desarrollo de la educación universal y progresiva para las niñas. Pero al mismo tiempo, generó un amplio debate sobre una posible instrumentalización y manipulación de las niñas en la estrategia de evangelización y expansión misionera y fue un argumento utilizado por los sectores xenófobos y antioccidentales chinos.

La contribución de los misioneros a la educación, en especial a la acogida y formación de los niños abandonados, provocó la elevación del nivel cultural de la población de Kulangsu. Uno de los ejemplos es Lin Qiaozhi (1901-1983), quién nació en una familia cristiana en la isla y posteriormente entró en una de las escuelas para recibir la educación requerida para estudiar medicina. Está considerada como una de las fundadoras de la obstetricia y la ginecología modernas en China. A través de la influencia de la cultura occidental, se pusieron en marcha en la isla medidas para la protección de los derechos de las mujeres y los niños, y se desarrollaron tanto el deporte como la forma de ocio de los residentes, apareciendo un fenómeno peculiar de inclusión de las

culturas china y occidental. Sin embargo, a pesar de las investigaciones relacionadas con la labor misionera, todavía hay muchas cuestiones que deben verificarse en futuras investigaciones, como la distribución del alcance misionero en la isla entre las misiones españolas y angloamericanas, así como la competencia entre ellas y los conflictos con las autoridades locales, que requieren de más exploraciones de las fuentes.

Durante el siglo XIX, la expansión del colonialismo occidental se convirtió en un fenómeno global, por el cual grandes partes del planeta fueron anexionadas bajo dominios imperiales. Sin embargo, la autoridad Qing pudo mantener su soberanía y la integridad territorial, a pesar de que las potencias extranjeras utilizaron los tratados desiguales para conseguir privilegios, así como tratos especiales concentrados en los llamados “Puertos de tratado” o zonas de concesión en territorio chino. En este sentido, Kulangsu, siguiendo el camino de puertos como los de Shanghai, Tianjin, o la Isla Shameen en Guangzhou, se convirtió en uno de los frutos del imperialismo en China. La edificación de consulados, iglesias, escuelas o asentamientos militares en Kulangsu con estilo y diseño europeo transformaron la apariencia de la isla. Los oficiales, religiosos, soldados, o ciudadanos que residían en la isla, debido a la extraterritorialidad y la protección especial que otorgaban los tratados desiguales, disfrutaron de inmunidad y de ventajas fiscales.

A partir de 1842, Xiamen empezó una nueva etapa de desarrollo como puerto internacional. Primeramente, recibió atención como un centro próspero de comercio, seguido de la edificación municipal construida a partir de la inversión de los chinos de ultramar y su diversa comunidad de extranjeros. Estas actividades se llevaron a cabo en el marco de los constantes intercambios y conflictos entre China y los países extranjeros.

El comercio de culíes en Xiamen surgió de una larga tradición de migración desde el interior del continente, el establecimiento de relaciones de colaboración entre extranjeros y chinos en las zonas costeras, y de la oportunidades comerciales del tráfico interoceánico a mediados del siglo XIX,

cuando se decretaron las prohibiciones de la trata africana. Pero la expansión de la demanda de mano de obra y la impopularidad de los culíes crearon una brecha entre la oferta y la demanda de trabajadores. Ante esta situación, los comerciantes forzaron actuaciones ilegales para asegurarse una mano de obra de alta calidad en la medida de lo posible. Los disturbios provocados en Xiamen contra el comercio de culíes se convirtieron en una oportunidad para que la autoridad china y las partes extranjeras abordaran conjuntamente este problema arraigado en la sociedad local. Mientras intentaban eliminar por la fuerza el poder de los intermediarios y los piratas, presionaron legalmente a mercaderes y así atacaron este tipo de negocio. Pese a todo, la emigración al sudeste asiático contó con la aquiescencia de los funcionarios locales y rara vez provocó perturbaciones, por lo que el tráfico de trabajadores chinos empezó a concentrarse gradualmente en el sudeste asiático desde finales de la década de 1850.

Además, el descenso del comercio de culíes no debe limitarse a la cuestión del reclutamiento, sino que también debe relacionarse con diversos problemas en las zonas costeras. Cabe señalar que, aunque hemos expuesto las experiencias y las circunstancias particulares con las que se encontraron las culíes femeninas en todo este proceso, un estudio de su situación aún requeriría mayor información. En 1860, las autoridades formularon una normativa de contratación que prohibía estrictamente el tráfico de personas y ponía énfasis en la voluntariedad. Así se estableció un sistema administrado de migración que se extendió a Shantou. No obstante, debido a la existencia de centros de comercio de culíes como Hong Kong y Macao, así como a la presencia de intermediarios cantoneses, se tardó en resolver los problemas relacionados con este tipo de comercio. Finalmente, se dejó de reclutar trabajadores en Macao en marzo de 1874, poniendo fin al comercio de culíes.

Al establecerse la concesión de Kulangsu, sus reglamentos y sistemas de administración de la tierra se formularon de acuerdo con las versiones originales del asentamiento internacional de Shanghai, motivo por el cual

ambas parecían idénticas. Sin embargo, existían grandes diferencias entre ellas. En términos de influencia económica, el estatus de Kulangsu en la historia contemporánea guarda una gran distancia en comparación con el de Shanghai. Consideramos que la razón más importante para esto es la limitación geográfica. Por tratarse de una pequeña isla independiente, fue incapaz de ampliar su territorio y la conexión con el continente interior no fue tan fluida como la de Shanghai. Además, las potencias occidentales prestaron más atención a la explotación y desarrollo industrial en Shanghai. El motivo por el que Kulangsu llegó a ser una de las dos concesiones públicas de China fue inseparable del papel que desempeñó Xiamen como importante puerto comercial.

Por último, hemos presentado la evolución espacial de esta comunidad de diversas culturas después de convertirse en concesión internacional en 1903. Esencialmente, Kulangsu se caracterizó por ser una sociedad de inmigrantes, que constó de cuatro tipos de identidades: primero, los habitantes más tempranos procedentes del sur de Fujian, como hemos comentado en el primer capítulo, tuvieron una presencia reducida; segundo, los chinos que emigraron a la isla desde diversas partes de China, cuyo número se incrementó principalmente en el siglo XX; tercero, los emigrantes que regresaron de Taiwán y el sudeste asiático, que constituyeron el grupo que desempeñó el papel más importante en los cambios sociales de Kulangsu; y en último lugar, los extranjeros de distintas nacionalidades, formados por empresarios, misioneros, funcionarios, cónsules y sus familias. Si bien su número fue escaso, en el contexto de las relaciones sino-extranjeras de la época, su influencia en Kulangsu no puede ser ignorada. Es debido a la doble influencia de las condiciones geopolíticas y cambios socioeconómicos tras la apertura de Xiamen como puerto del tratado, que los residentes extranjeros, los chinos y las personas regresadas desde ultramar se fueron asentando sucesivamente en la isla de Kulangsu, haciendo que esta pequeña isla, originalmente agrícola y desarrollada por los primeros inmigrantes del sur de

Fujian, se convirtió en una nueva comunidad de vida urbana.

El caso de Kulangsu es un buen ejemplo sobre la globalización de los intercambios y sobre las historias mezcladas de los mundos asiáticos y occidentales durante la época moderna y comienzos de la contemporánea. Lo que la historiografía ha denominado “microhistoria global”.⁶⁵⁶ La tesis ha reflejado la confluencia de dinámicas muy diversas (económicas, políticas, religiosas, culturales) en un espacio muy definido y con situaciones de hegemonía cambiante desde la primera mundialización ibérica de los siglos XVI-XVIII a la globalización imperialista del siglo XIX. Ha analizado la trayectoria a partir de la historia general del período, pero también abordando situaciones concretas desde Kulangsu para conocer más fidedignamente el escenario cotidiano de las ambiciones teóricas de una historia global de la occidentalización, la cristianización o el colonialismo. Las fuentes chinas y occidentales, de diversa procedencia institucional y utilizadas indistintamente, nos han mostrado la autonomía de la zona de Fujian respecto de las transformaciones operadas en Asia y el mundo durante los tiempos modernos, y la forma como localmente se produjeron adaptaciones a la occidentalización y se pudieron controlar las transacciones comerciales y los hibridismos culturales, muy lejos de una pasividad respecto al empuje de la presión occidental. Del mismo modo que los frailes fueron intermediarios que cumplieron con funciones más allá de las religiosas y culturales o los cónsules fueron diplomáticos y empresarios a la vez, las organizaciones familiares y comerciales chinas fueron determinantes en los equilibrios económicos, en el tráfico de mercancías y en la manera como las disposiciones jurídicas imperiales se aplicaron en Kulangsu. La informalidad de los “tramposos de la globalización”, individuos o grupos de poder que incumplieron las rigideces de leyes o confesiones, permite analizar mejor cuestiones como la piratería, la trata de culíes o las ambigüedades de la obra misionera, entre humanitarismo

⁶⁵⁶ Romain Bertrand, Guillaume Calafat, «Global microhistory: a case to follow», *Annales Histoire, Sciences Sociales*, English edition, 2018, vol. 73, núm. 1, pp. 3-17.

y afán de captación, con los enfrentamientos entre iglesias cristianas. Concluimos, pues, esta tesis con la convicción de que puede ser un modelo para analizar fenómenos de interacciones globales en enclaves locales, reclamando una metodología interdisciplinaria más que un cambio en la escala de análisis, para considerar que la crónica de una isla a través de los siglos ha permitido una nueva mirada sobre la historia desde una isla.

CONCLUSIONS

The formation of an international community on Kulangsu Island was closely connected to the historical development of the port of Xiamen. The expansion of maritime trade in the 17th and 18th centuries resulted in the creation of Xiamen's coastal mercantile networks. At the same time, changes inside and outside China prompted the Qing government to make a series of adaptations after implementing the maritime opening-up policy in 1684. These provide a deep insight into the complex relationships between the global and local world. It is a well acknowledged fact that, compared to Shanghai, which also served as an open port and was once a concession shared by foreigners, Kulangsu had much more limited economic growth while still receiving greater attention for undergoing increased cultural hybridity that has survived to this day. As for the conclusion following the exposition of our research, we believe that this thesis offers a profound and previously unpublished, and yet explored perspective on the historical trajectory of Kulangsu. We have analysed the Qing dynasty historical route, as it was a period of unique relevance due to the initial incorporation of the Chinese empire into the global economy, as well as the tensions arising from the encounter between the country and the Western powers.

In the first chapter where we have discussed the origins and history of Kulangsu, we have tried to complement and update the profile of the region through occidental sources. As a first contribution, we have analysed the complex reasons behind why the people of southern Fujian actively participated in maritime trade. This dependence on the ocean stemmed largely from geographical restrictions due to the land scarcity. In spite of the political instability and restraints imposed by the strict clan system, the Fujianese always retained the desire to explore marine resources over time. This

enterprising culture of its inhabitants contributed to an important impetus to trade with Asian and Western merchants, especially from the 16th century forward.

The Europeans who came to the East via their voyages of maritime exploration successively established their bases in this region, which was considered to hold a wealth of treasure in the 16th century. Manila was chosen by the Spanish as an important enclave to gain access to the Chinese Empire and, subsequently, establish a trade route among Europe, Japan and Latin America. The lifting of maritime prohibitions along the southeast coast of China was exploited by the Spanish to enter Fujian, where they used silver as currency in transactions in exchange for silk, porcelain, spices and other goods. This massive influx of silver had a long-lasting influence, introducing changes to the Chinese monetary system.

The port of Xiamen began to receive attention after the fall of the port of Yuegang. Analysing the geographical conditions, it is obvious that Xiamen has a privileged location as a seaport, but it also has other characteristics such as the high mobility of the population and an important role in military defence during the Ming and Qing dynasties as a natural outlet from mainland China to the seas of Southeast Asia. During the period of Zheng Chenggong's leadership, this military status was particularly emphasised. As for Kulangsu Island which belongs to Xiamen, the relationship with Xiamen has always been mutually complementary and connected in both civil and commercial terms. Although in more contemporary era, Western economic plunder and invasion had a great impact on the local area, at the same time also entangling China in the wave of globalisation.

Xiamen, which served the extramural activities of the people of southern Fujian, was the most important gateway to a broad maritime frontier. This city in the 17th century was undoubtedly an autochthonous creation of the Fujianese. Moreover, the flexible and adaptive administration of the government made room for local initiatives, which could in turn favour the

expansion of oceanic trade. In this regard, as a market centre and economic city, Xiamen was closer to a model of urban development without administrative direction or prior planning.

In the early 18th century, changes inside and outside China compelled the imperial government to make a series of adjustments to the maritime policy enacted in 1684. These adaptations give us a deeper comprehension into the multifaceted relationship between the global and the local world. The incorporation of the Chinese Empire into the first globalisation can be observed mostly by looking at the circulation of currencies and commodities at the time. Fujian merchants played a central role in maritime traffic and were in fact the most active group. With a long-standing nautical history, they contributed to the development of the network of trade communications along the coast of China in the early stage of this century. At the same time, as demonstrated in the second chapter, changes in oceanic politics also profoundly influenced the lives of the Fujianese.

It could be said that the people of southern Fujian presented a persistent and enthusiastic attitude to trade in both overseas and domestic markets. The geographical limitation of the provincial scarce land was the main factor, as its proximity to the sea provided the opportunity for overseas activities. During this process, the Fujianese came to establish a clan-like organisation, which mobilized to arrange expeditions, provide labour force and sources of finance, and to secure huge profits from trade.

External factors played a decisive role in China's foreign trade. The lifting of the maritime prohibitions in 1684 was a turning point. Although several policy adaptations had already been adopted by then, from this year onwards economic activities on the Chinese coast entered a phase of more systematic intervention from the administration. This denoted the governmental response to the growth of private trade, both internally and externally. Private business was certainly a key element in the construction of cross-border trade networks. As contacts with the West increased, the Chinese court faced a dilemma of

management decisions related to the maritime trade. On the one hand, it was compelled by the demand for economic growth in the coastal area, represented mainly by commodity exchanges and the flow of foreign exchange; on the other hand, there were concerns about border security and the persistent problems of piracy. Therefore, a certain degree of freedom was granted to business while specific requirements were also enacted on the construction of ships and the request for access to the sea. These requirements were adjusted according to the actual situation.

In addition, when considering the commercial development factors of Fujian, the promotion of the shipbuilding industry cannot be ignored. On the one hand, it was the fundamental condition for the expansion towards the sea, also as one of the factors to determine the scale of trade. On the other hand, it strengthened the communication of the domestic market, responding to the Qing authorities' demands for help when necessary. An example of this was the assemble of food in times of famine. As a result, it was to be expected that, as economic activities continued to grow, the shipbuilding industry would also expand, although both were constrained within a notoriously restrictively lawful framework. At last, another indication of the transformations in Kulangsu and its surrounding territory was the constant influx of silver coinage or paste. As we have seen in the chapter, this silver was linked to the most evident connection between the local or regional levels and the trans-imperial dynamic, creating a new framework of global trade and financial relations.

Furthermore, we have been able to observe certain trends in the trade itself. By the beginning of the 18th century, inter-regional coastal trade in China had expanded from a few luxury or staple commodities to a wide variety of goods intended to satisfy daily mass consumption. Rice, sugar, handicrafts and other local goods were the main items for transportation. By the 1720s, there were countless merchant ships of various sizes trading on the shipping lanes from Xiamen, exporting products abroad, including but not limited to

tea, cloth and porcelain. We have also discussed in depth about the commercial organisations that appeared in Xiamen. The merchant groups, driven by the active and wide-ranging participation of the small and medium-scale shipowners, showed a trend of functional specialisation. Concretely, wealthy merchants no longer had to act as shipowners to conduct their business on a large scale and over long distances, but instead were able to take advantage of the ships from owners who were willing to offer a transport service. Consequently, this functioning of coastal networks allowed merchants from different regions to connect to the chains and manage a more specialised trade. At the same time, the business activities of the Fujianese expanded along the coast of China and extended overseas, in parallel building their own communities in foreign destinations.

In the late 19th century, with Xiamen as the centre, an economic circle was established, encompassing the hinterland of southern Fujian and Taiwan, connecting with the Chinese coast and Southeast Asia. However, due to intense competition between the production sites, the export of tea, sugar and other products from Xiamen progressively declined, and the Japanese occupation of Taiwan led the territory to drop out of the circle. Along with the opium influx problem, Xiamen's original commodity trade traffic structure was completely disrupted.

Transactions between traders often became disintegrated and it was intermediaries that brought order to such dispersed negotiations. The role of the intermediary was to command the necessary information and to bring together interests from both supply and demand side. There were multiple groups in different scopes with similar functions in establishing order and in organising the activities of the individuals who brokered. We have further discussed the role of *yahang* merchants in the second chapter, Chinese *ketou* brokers and coolie agents in the fourth chapter, and even the existence of foreign consuls and merchants who also played the identical role.

Kulangsu Island in the contemporary era developed with the new

globalisation that began in the mid-19th century. European countries successively completed the industrial revolution and the demand for the enlargement of the capital market grew rapidly, driving the transfer of goods, people and information around the world. Encounter and collision of different cultures between East and West also expanded rapidly. In this thesis, we have tried to complement the history of the dissemination of Christianity in Kulangsu, as well as the influence of religion in the area. For this purpose, it is essential to consult the historical documentary collection where the personal letters written by the missionaries are preserved, on which we have based the third part of our research to investigate the religious activities they performed in Kulangsu in detail. The original and unpublished letters constitute the key source elements for analyses of the missionary work, their achievements and limitations, and the following evangelisation strategies. In this religious field, the cultural contacts arising from the encounter and coexistence of civilisations have also been considered.

In the present thesis we have examined the development of Christianity on the island of Kulangsu from the mid-17th century to the early 20th century, based on the manuscripts of friars, especially of the Order of Preachers. In addition, we take the experience of Dominican missionary Victorio Riccio (1621-1685) as a special example to illustrate the incipient growth of Catholicism in the Xiamen area. Prior to his arrival, Dominicans were concentrated for evangelisation in Fu'an in northeastern Fujian, and he was the first to settle in Xiamen. His contributions as a missionary laid the foundations for the later development of Catholicism in the region. The research on this figure also focuses on his diplomatic role. With his presence in Xiamen, linguistic skills and knowledge of China particularly Zheng Chenggong's regime, Riccio became a key person for certain commercial connections established between the Spaniard government in the Philippines and the Fujian mandarins (in the period when Zheng took control of the Fujian coastal trade). His ability to adapt his own culture accordingly to the

situations that he had to face enabled him to achieve a certain level of progress. In the background of the early modern era when neither Zheng's nor the Spanish side in Manila had established a concrete system to regulate diplomatic relations, missionaries were sometimes forced to act as interpreters and cultural mediators, or, as Anna Busquets Alemany mentions, they were "global actors", incorporated into commercial networks and other non-religious scenarios.⁶⁵⁷

The Dominican mission in Kulangsu began to develop systematically under the direction of Manuel Prat Pujoldevall (1873-1947). The propaganda methods he used were more abundant than before, especially in terms of the education and training of Christians. Furthermore, he gained the support of prominent local people. We believe that it was important for starting a new mission. In most cases the missionaries were able to enter the clan settlements by gaining their trust and thus were able to buy land and build churches in the locality. Once the clan members converted to the Christian religion, they were able to participate in religious activities without need to leave the area where they lived. Thus, Catholicism spread through the villages more easily in this way. However, we have not found any copies of signed land ownership contract in Kulangsu till now, which would be helpful for future research on the communication between the missionaries and local officials.

The problems faced by the Dominicans in the Xiamen missions were mostly caused by climate, disease and war as well as the competition with Protestant Christians. Throughout the situation of the churches in Kulangsu after the Opium Wars, the development of each church clearly depended on the influencing sphere of the dominated powers. Consequently, religious administration on the island gradually came to be dominated by the new powers of the British and Americans. However, there is no doubt that the

⁶⁵⁷ See: Anna Busquets Alemany, «Por Dios, por el rey y por Koxinga: las negociaciones de Vittorio Riccio», en Javier Martín Ríos (ed.), *Estudios Lingüísticos y Culturales sobre China*, Editorial Comares, Granada, 2019, p. 179.

Dominicans had a longer history of evolution in this region on account of the early trade relations that previously had been established between the Spanish in Manila and the Fujianese.

It should be noticed that all missionaries of different orders and faiths were aware of the problem of the abandonment of girls, which they attributed to a variety of reasons. There are correlations to socio-economic constraints mostly in times of famine or poor harvests, otherwise, also related to dowry costs. Girls were treated as a kind of commodity whose value fluctuates over time. Alternatively, there were cultural motivations including the demand to preserve the family name. There were also existent fears that the death of girl at home after birth was considered to bring back misfortune to the family. Therefore, it is obvious that the institution of the Holy Childhood promoted by the missionaries largely contributed to the development of a new concept that, in a revolutionary way, confronted Chinese tradition and deemed that girls should be treated equally with the same dignity as boys. This was a significant advance in the development of universal and progressive education for girls. However, at the same time, it brought up widespread debate about the use of girls in the strategy of evangelisation and missionary expansion. But at the same time, it ignited widespread debates about the possible instrumentalization and manipulation of girls in the strategy of evangelisation and missionary expansion, and was also an argument claimed by xenophobic and anti-Western sectors in China.

The contribution of the missionaries to education, especially the reception and training of abandoned children, led to the improvement of the cultural life of the people in Kulangsu. One case is Lin Qiaozhi (1901-1983) who was born into a Christian family on the island in 1901, and later entered a school to receive the education for medical studies. She is considered as one of the founders for modern obstetrics and gynaecology in China. Through the influence of western culture, the island implemented measures to protect women's and children's rights and developed both sports and leisure activities

for the residents, thus bringing about a peculiar phenomenon of merging Chinese and western cultures. However, despite the existed studies related to missionary work, there are still many questions to be examined in future research, such as the distribution of missionary outreach on the island of both the Spanish and Anglo-American missions, the competition between them and conflicts with local authorities, which all require further exploration on relevant sources.

During the 19th century, the expansion of Western colonialism became a global phenomenon, whereby large parts of world territory were annexed under imperial ruling. However, the Qing authority was still able to keep its sovereignty and territorial totality, even though foreign powers exploited unequal treaties to gain privileges as well as special deals concentrated in treaty ports or concession areas in Chinese territory. In this respect, Kulangsu, following the path of ports such as Shanghai, Tianjin, or Shameen Island in Guangzhou, became one of the fruits of imperialism in China. The European style and design architectures of consulates, churches, schools or military settlements on Kulangsu transformed the appearance of the island. Officials, religious, soldiers, or citizens residing on the island, thanks to extraterritoriality and special protection granted by unequal treaties, benefited from immunity and tax advantages.

From 1842, Xiamen entered in a new stage of development as an international port. It received attention as a prosperous trading centre in the beginning, followed by subsequent municipal construction based on overseas Chinese investment and the diverse community of foreigners. These activities were conducted in the environment of unceasing exchanges and conflicts between China and foreign countries.

The coolie trade in Xiamen was developed from a long tradition of migration, the establishment of collaborative relations between foreigners and Chinese in the coastal areas, and the commercial opportunities of inter-oceanic traffic in the mid-19th century when bans on the African trade were

enacted. But the expanding demand for labour and the unpopularity of the coolies created a gap between the demand and supply for labour. In the face of this situation, traders adopted illegal actions in order to secure as much high-quality labour as possible. The riots in Xiamen against the coolie trade opened up an opportunity for the Chinese authority and foreign parties to jointly discuss this problem deep-rooted in the local society. While trying to eliminate the influence of brokers and pirates, they also put pressure on merchants to hurt this type of business. Emigration to Southeast Asia had the acquiescence of local officials and rarely caused disturbances. As a result, the traffic of Chinese labourers gradually started to concentrate in Southeast Asia from the late 1850s.

Additionally, the decline in the coolie trade should not be limited to the issue of recruitment, but also related to other problems in the coastal areas. It is worth noting that the experiences and situations that female coolies encountered in the trade still require us to acquire more information. In 1860, the authorities formulated a recruitment regulation that strictly prohibited human trafficking and emphasised voluntariness. This resulted in the creation of an administered migration system later extended to Shantou. However, due to the existence of coolie trade centres as Hong Kong and Macao, as well as the presence of Cantonese brokers, the problems associated with the trade were still difficult to resolve. Eventually, the recruitment of labourers in Macao was stopped in March 1874, putting an end to the coolie trade.

When the Kulangsu settlement was established, the regulations and land administration systems were formulated in accordance with the original versions of the Shanghai International Settlement, which is why the two looked identical. However, there were still major differences in between. In terms of economic influence, the status of Kulangsu in contemporary history is far distant behind that of Shanghai. We suppose the most important reason as the geographical limitation. As a small independent island, it is unable to expand territory and cannot communicate with the mainland as smoothly as

Shanghai. Moreover, the Western powers paid more attention to the industrial exploitation and development in Shanghai. The motive for Kulangsu to be one of China's two public concessions was inseparable from Xiamen's role as an important trading port.

Finally, we have presented the spatial evolution of this culturally diverse community after it became an international settlement in 1903. Essentially, Kulangsu was characterised as an immigrant society consisted of four identities: firstly, the earliest inhabitants from southern Fujian, as discussed in the first chapter, were in small numbers; secondly, the Chinese who migrated to the island from different parts of China, whose numbers increased mainly in the 20th century; thirdly, the migrants who returned from Taiwan and Southeast Asia constituted the group that had performed the most important role in social changes of Kulangsu; and lastly, the foreigners of different nationalities, comprised of merchants, missionaries, civil servants, consuls and their families. Although their numbers were small but, in the context of Sino-foreign relations at the time, their influence in Kulangsu cannot be ignored. As a result of the dual effects of the natural and social environment after the opening of Xiamen as a treaty port, the foreign residents, Chinese and returnees from overseas had successively settled on Kulangsu Island, transforming this small island, initially focused on agriculture and developed by the early immigrants from southern Fujian, into a new urban life community.

The Kulangsu case is a good example to demonstrate the globalisation of exchanges and the mixed histories of the Asian and Western worlds during the modern and early contemporary periods, which historiography has called it "global microhistory".⁶⁵⁸ This thesis has reflected the confluence of a variety of diverse dynamics (economics, politics, religions, cultures) in a very defined space, along with changes of hegemony from the first Iberian globalisation of

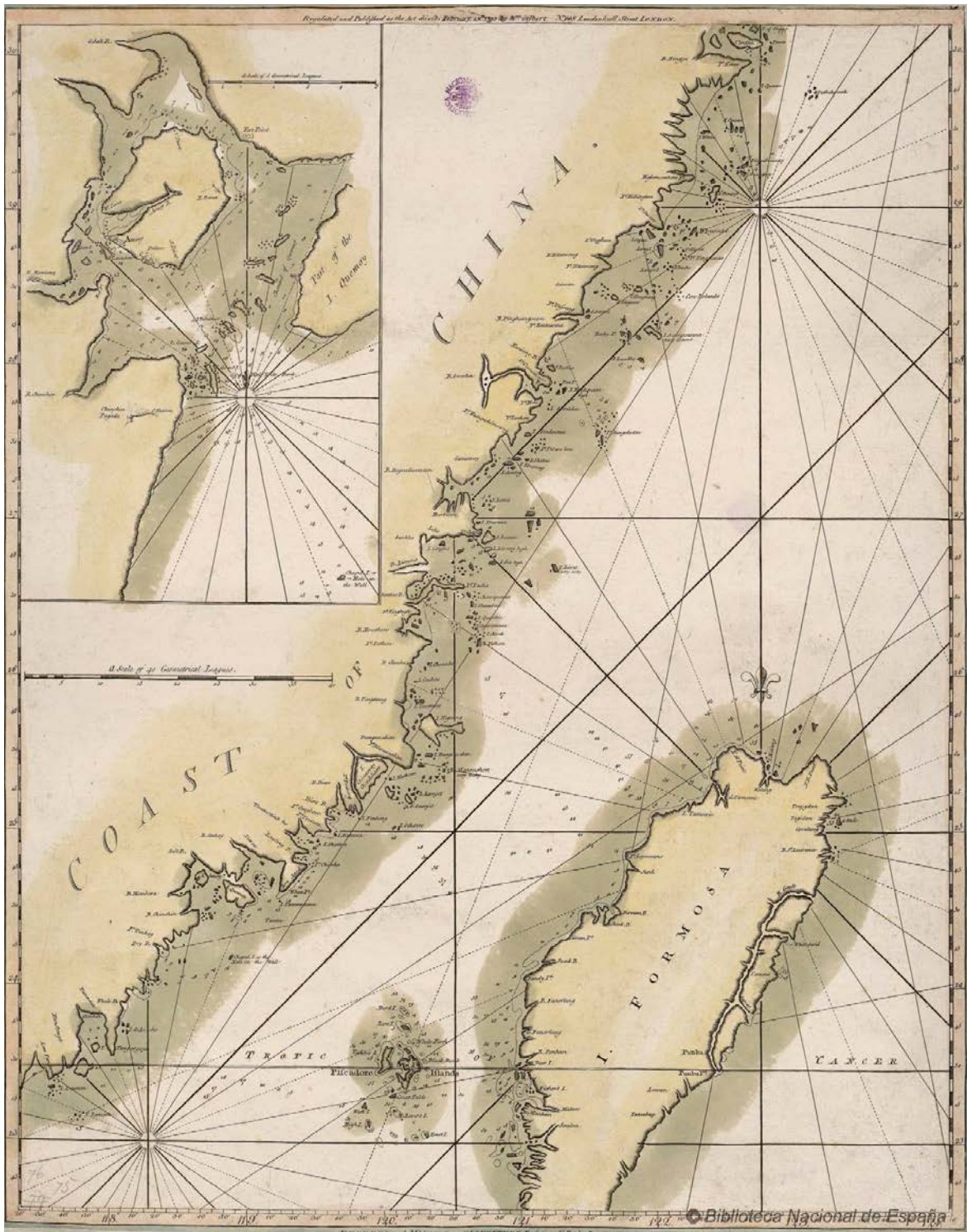
⁶⁵⁸ Romain Bertrand, Guillaume Calafat, «Global microhistory: a case to follow», *Annales Histoire, Sciences Sociales*, English edition, 2018, vol. 73, núm. 1, pp. 3-17.

the 16th-18th centuries to the imperialist globalisation of the 19th century. The thesis has analysed the trajectory from the general history of the period, but also tackled specific situations of Kulangsu in order to reliably understand more about the everyday scenario out of theoretical ambitions of a global history of Westernisation, Christianisation or colonialism. Chinese and Western sources, from different institutional provenances and applied interchangeably, have shown us the autonomy of the Fujian area with respect to the transformations that happened in Asia and the world during modern times, and the way in which local adaptations to Westernisation took place and the controllable commercial transactions and cultural hybridisms, far from passivity under the push of Western pressure. Just like the friars were intermediaries who fulfilled functions beyond the religious and cultural ones, or the consuls were diplomats and businessmen simultaneously, the Chinese family and commercial organisations were decisive in the economic balances, in the traffic of goods and in the way where the imperial legal provisions were applied in Kulangsu. The informality of the “tricksters of globalisation”, namely individuals or power groups who did not comply with the rigidities of laws or confessions, allows us to better analyse issues such as piracy, the slave trade or the ambiguities of missionary work, between humanitarianism and the desire to recruit, with the clashes among Christian churches. We therefore conclude this thesis with the conviction that it can be a model for analysing phenomena of global interactions in local enclaves, which calls for an interdisciplinary methodology rather than changing the scale of analysis to suggest that a new alternative look at history from an island be provided from its chronicle through the centuries.

ANEXOS

ANEXO I. MAPAS

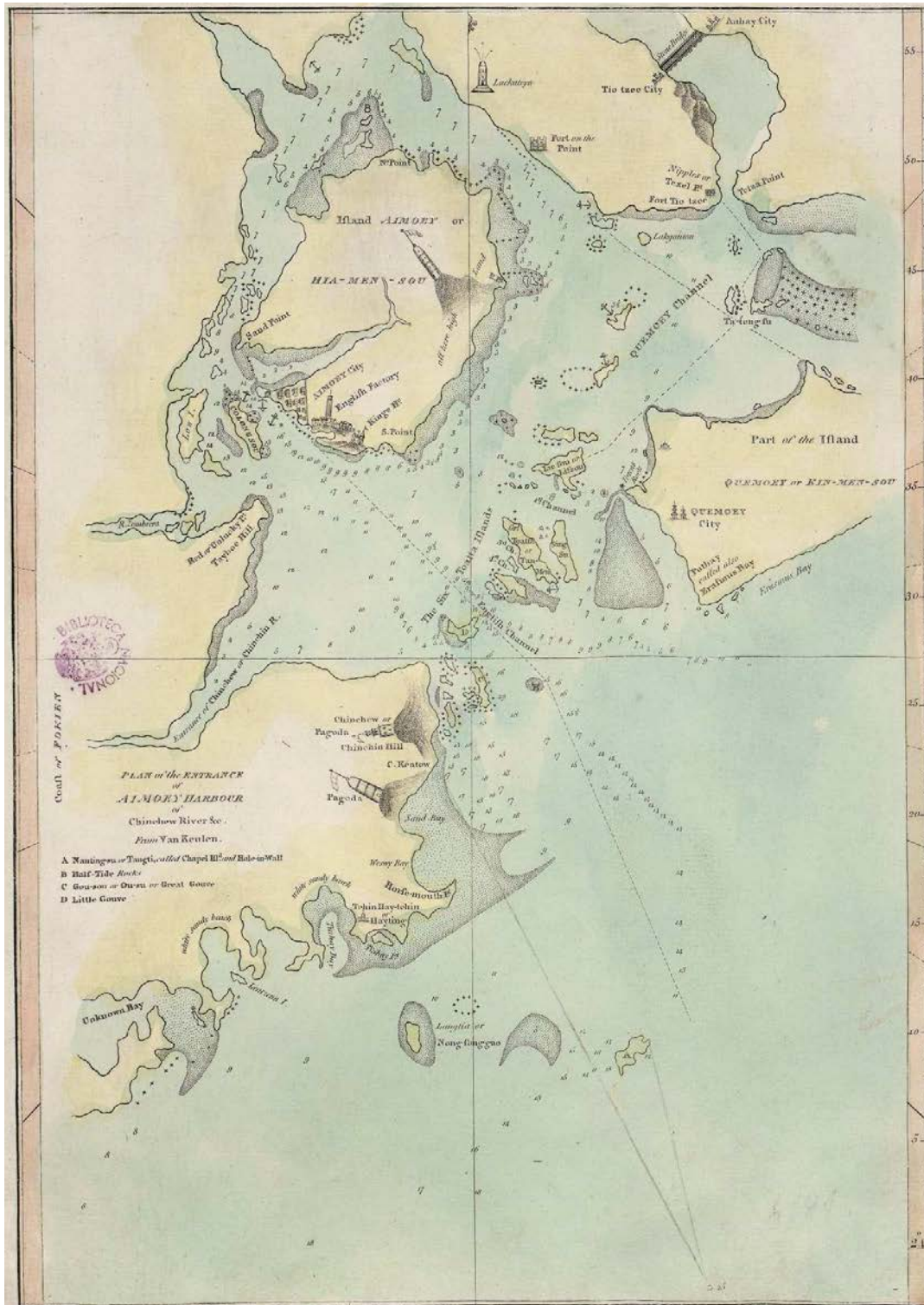
Nº 1. Mapa de la costa sureste de China y de la isla de Formosa, 1790



Fuente: BNE

ANEXO I.

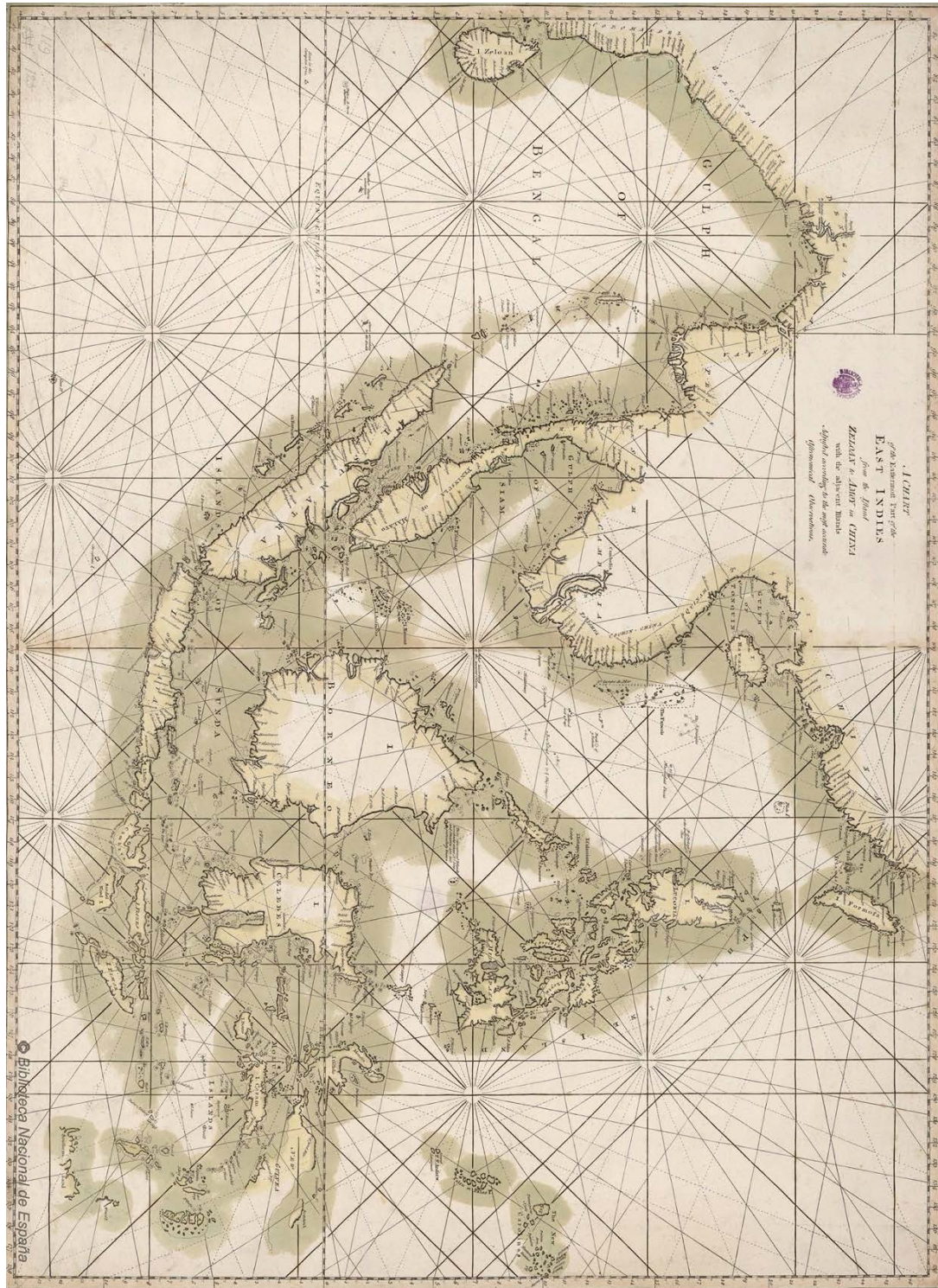
Nº 2. Plano de la entrada del puerto de Xiamen, sin fecha determinada



Fuente: BNE

ANEXO I.

Nº 3. Parte de las Indias Orientales desde la Isla Zeolan hasta Xiamen en China, 1750-1800.



Fuente: BNE

ANEXO I.

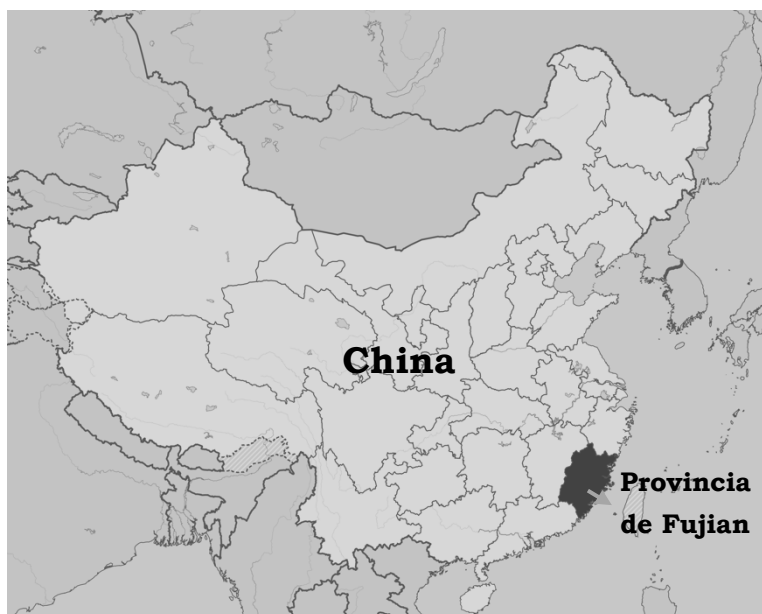
Nº 4. Mapa de los mares e islas orientales, 1794



Fuente: BNE

ANEXO I.

Nº 5. Mapa actual de la provincia de Fujian



ANEXO I.

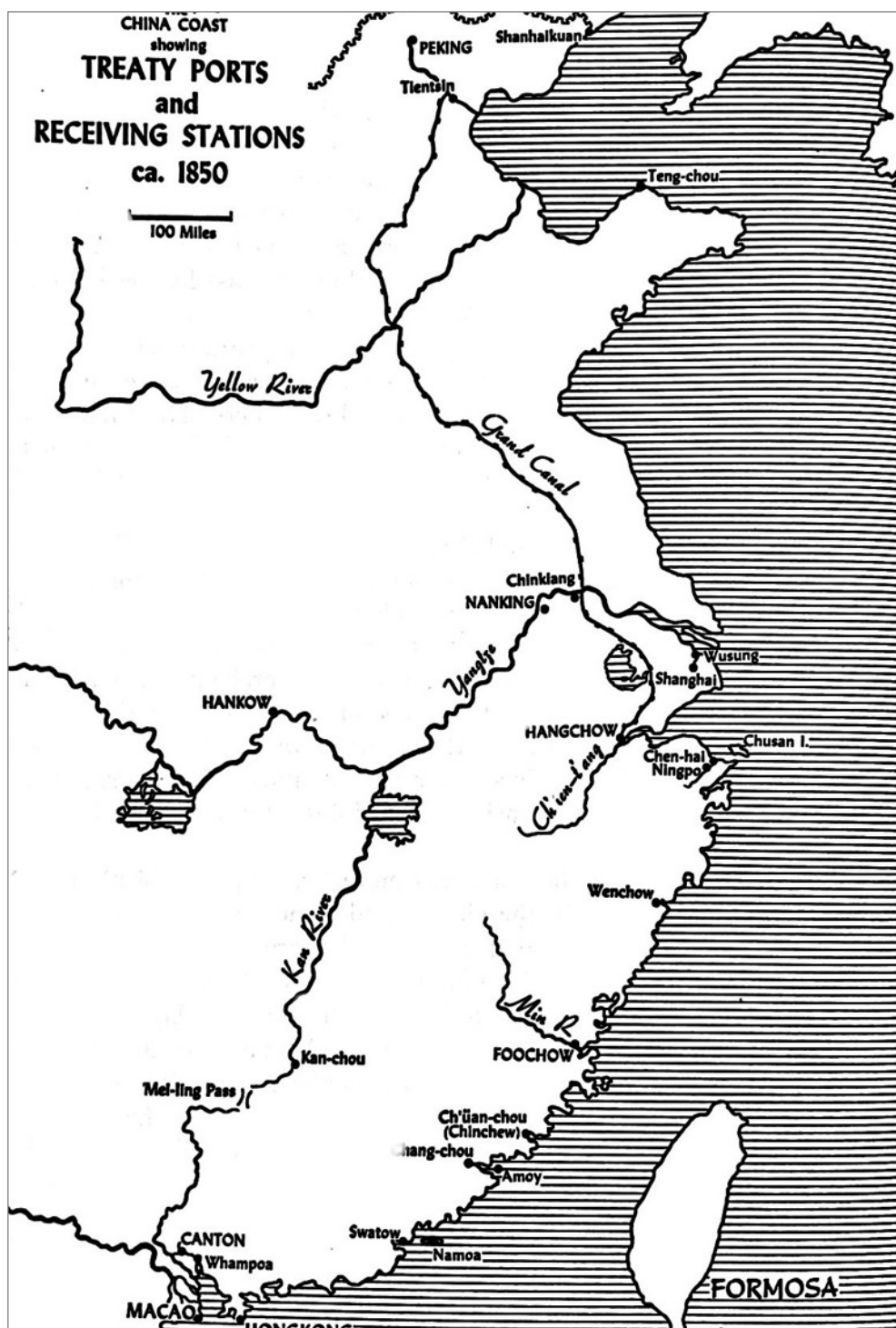
Nº 6. El sistema de Manila



Fuente: Birgit Tremml-Werner, *Spain, China and Japan in Manila, 1571-1644: Local Comparisons and Global Connections*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2015, p. 21.

ANEXO I.

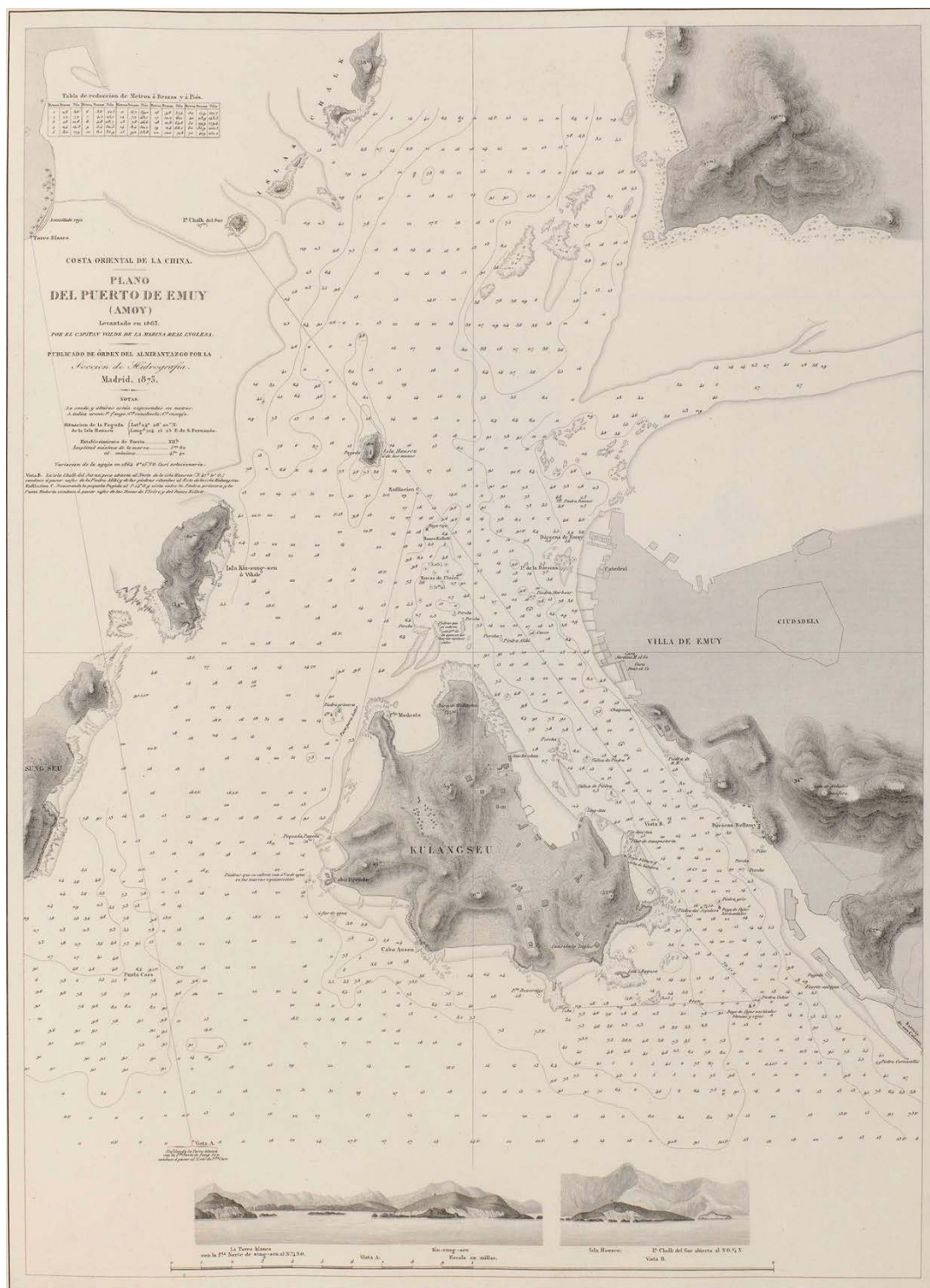
Nº 7. Mapa de los puertos abiertos de China en 1850



Fuente: John King Fairbank, *Trade and Diplomacy on the China Coast. The opening of the Treaty Ports, 1842-1854*, Harvard University Press, Cambridge, 1953, vol. 1, p.158.

ANEXO I.

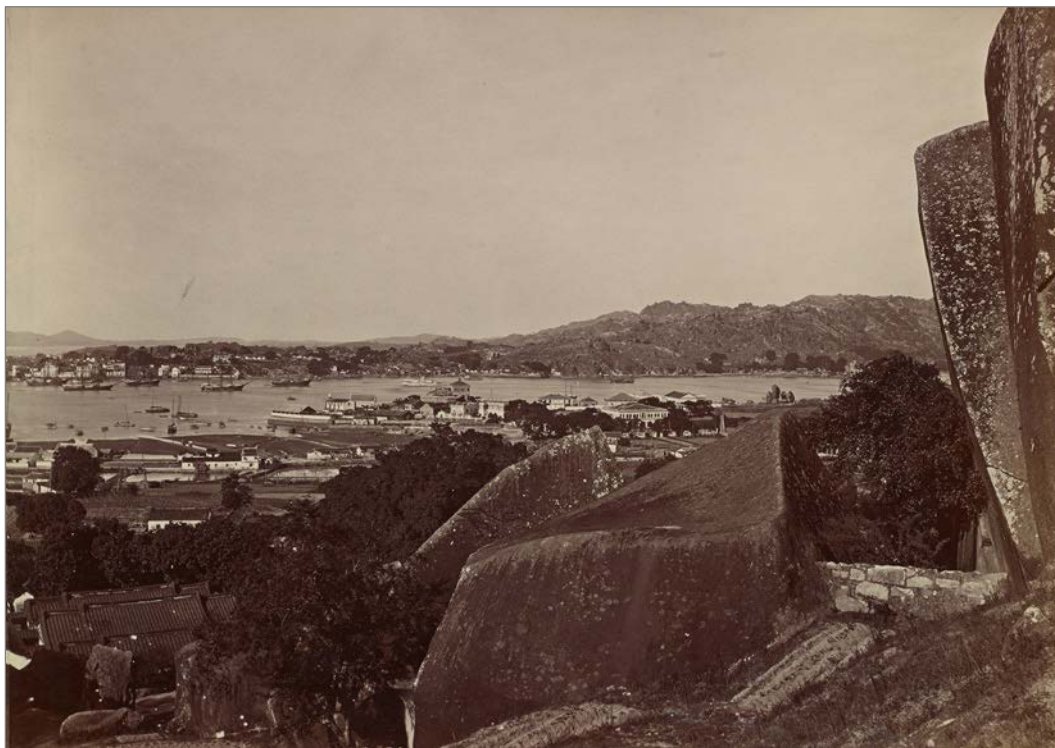
Nº 8. Plano del puerto de Xiamen, 1863



Fuente: BNE

ANEXO II. FOTOGRAFÍAS

Nº 1. La isla de Kulangsu y el puerto de Xiamen, vista desde la roca en la parte trasera del Consulado de los Estados Unidos, 1870



Fuente: Fong Lai and Worswick Clark, Collector. *Lai Fong Album*, 1870s, Getty Research Institute, Los Angeles.

ANEXO III. TABLAS

Nº 1. Cantidad de chinos desembarcados por el puerto de La Habana, 1847-1874

Año	Salidos de China	Vendidos en la Habana
1847	612	571
1853	5150	4307
1854	1750	1711
1855	3130	2985
1856	6152	4968
1857	10116	8547
1858	16414	13385
1859	8549	7204
1860	7204	6193
1861	7252	6973
1862	356	344
1863	1045	952
1864	2664	2153
1865	6794	6400
1866	13368	12391
1867	15616	14263
1868	8100	7368
1869	6729	5660
1870	1312	1227
1871	1577	1448
1872	8915	8160
1873	5856	5093
1874	2863	2490

Fuente: Juan Pérez de la Riva, *El barracón y otros ensayos*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975, p. 471; Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America 1847-1874*, Xlibris Corporation, Bloomington, 2008, p. 213. Edición Kindle.

ANEXO III.

Nº 2. Cónsules de España en Xiamen, 1863-1906

Año	Nombre
1863	Tiburcio Faraldo
1870	Antonio de Lavalle
1873	Carlos Ortega Morejón
1876	Tomás Ortuño
1880	T. Lozano
1884	Albino Mencarini
1885	Tomás Ortuño
1888	Fernando Gómez de Bonilla
1889	Hipólito de Uriarte
1891	Fernando Gómez de Bonilla
1891	José de Perignat
1895	Eduardo de Aparicio Mata
1896	Manuel de Contreras
1900	John J. Dunne
1904	J. A. Launay
1905	A. J. M. Fanque
1906	Georges Lecomte

Fuente: Museo Nacional del Palacio y la Universidad Normal de Fujian (eds.), *Qingji Zhongwai Shiling Nianbiao* (Cronología de los embajadores chinos y extranjeros en la dinastía Qing), Zhonghua Shuju, Beijing, 1985, p. 164.

ANEXO III.

Nº 3. Misioneros dominicos que evangelizaron en Xiamen, 1590-1948

Estancia en China y Formosa	Nombre
1590-1591	Juan de Castro (Provincial)
1590	Miguel Benavides
1593-1594	Juan de Castro (Menor)
1593-1612	Luis Gandullo
1655-1664	Victorio Riccio (Fundador de la Misión de Xiamen)
1661-1671	Jaime Vergé
1676-1686	Arcadio del Rosario
1678-1683	Andrés López
1682-1727	Magín Ventallol
1700-1707	Francisco Caballero y Esquivel
1727-1729	Mateo Villafaña
1731-1732	Juan de la Cruz
1731	Francisco Sáenz
1798-1818	Pascual González
1807-1845	Tomás Oscot
1833-1842	Tomás Badia
1834-1872	Ignacio Orturaz

1835-1883	Miguel Calderón
1842-1888	José Cortell
1842-1875	Francisco Zea
1851-1862	Ángel Bofurull
1853-1856	Sebastián Sala
1856-1865	Mariano Antón (Primer Vicario de Formosa)
1858-1890	Nicolás Guixá
1859	Fernando Sainz
1859-1887	José Dutras
1862-1892	Andrés Chinchón
1864-1906	Ramón Colomer
1866-1893	Juan Chan Ding
1860-1877	Federico Jiménez
1869	Salvador Masot (Primer Vicario Provincial de Xiamen)
1872-1896	Ignacio Ibáñez
1872-1898	María Alier
1876-1898	Alejandro Cañal
1878-1896	Esteban Sánchez de las Heras
1878	Fermín Pérez Julián
1878-1898	Mariano Jimeno
1879-1922	Celedonio Esteban Arranz

1881-1896	Guillermo Santiago Burnó
1883	José Walls
1883-1915	Isidoro Clemente
1885	Miguel Ontoria Diaz
1885-1925	Juan Girit
1886	Francisco Giner
1887-1925	José Ramos
1887-1904	Pedro Aguirre
1891-1894	Victoriano Larrana
1894-1906	Juan Masip
1894	José Juvé
1895-1897	León Gallo
1895-1920	Vicente Blasco
1896	Ramón Oatalá
1897	David de Miguel
1897	Domingo Palau
1897-1944	Serafín Moya
1898	Gregorio Arnáez
1898	Casimiro Hernández
1898	Juan Sánchez
1898	Genaro Martín
1898	Francisco Piñol
1898-1947	Manuel Prat Pujoldevall
1889-1940	José M. Duque

1899	Mateo Garay
1899	Silvestre García
1902-1930	Ildelfonso Barba
1902-1945	Eduardo Martínez
1903	Clemente Fernández
1903	Manuel Furio
1903	Ignacio González
1903-1947	Rufo Ramos
1904-1947	Eduardo García
1905-1947	Juan Ormaechea
1905	Tertuliano Simón
1905	Avelino Vigil
1906	Gabriel Ormaechea
1906	Bienvenido Peña
1906	Pedro Quiñones
1906	José M. Rodríguez
1909	Faustino Rodríguez
1912	Domingo Tutusaos
1912	Julio Muñoz
1914	Isidro García
1914	Vicente Amancio

1916	Melecio Rodríguez
1916-1918	Hilario González
1917	Pedro Ibáñez
1920	Francisco Andrés
1920	Clemente Quijano
1921	Juan Fernández
1923	Camilo Otero
1924	Antonio Talegón
1925	Antonio García
1925	Luis Martínez
1928	Albino Andrés
1932	Quirino Andrés
1932	Matías Llanos
1936	Vicente García
1936	Bernardino García
1936	Juan Bautista Velasco Díaz
1936	Isidoro Garrido
1939	Donato Rodríguez
1948	Antonio Domínguez

Fuente: Albino Andrés, *Historia de las misiones dominicanas en Amoy*.

ANEXO IV. CARTAS

Nº 1. Carta de Manuel Prat al Provincial, 13 de junio de 1919

M. R. P. Prov. Fr. Serapio Tamayo.

Kulangsu, 13 de junio de 1919.

Muy amado y venerado P. N.: Ayer recibí su atenta del 4 inst. [instans]. No me equivoqué en que se había perdido una carta. El asunto de que le hablaba, y después le escribí a V. R. que era de algún interés, era el siguiente: Al día siguiente de salir V. R. de esta, comenzó algún P. a preguntarme si había V. R. variado la forma del consejo de la Misión; les dije que no; que aunque V. R. había tratado de ello, que la tarde antes de salir de aquí, delante del P. Vic. y un servidor, había dicho que en vista de las razones aducidas lo dejaba como antes. Al otro día vinieron con más insistencia, y dijeron que habían oído que el P. Vic. tenía unas Letras sobre el particular. Pasé a Amoy a preguntar al P. Vic. y me respondió que sí, que le había nombrado dos consejeros; volví a preguntarle si designaba para qué asuntos; y me dijo que no. Sin embargo añadió, quizá por cortesía, que él creía que el consejo tal de la Misión quedaba como antes.

Habiendo V. R. dicho al despedirse de Kulangsu que lo dejaba como antes, debió cambiar luego de parecer, y no dudo que fue olvido o inadvertencia el no decirme nada en Amoy el día siguiente... pero lo sentí un poco, porque el no saber nada y creer yo precisamente lo contrario, me hizo hacer un papel poco airoso delante de los Hermanos que de ello me hablaban y preguntaban. Sin embargo al decirle que era asunto de algún interés no me refería al respecto este de la cuestión, pues esto poco importaría, sino a que hemos

quedado en una situación jurídica un poco oscura, y desearía aclararla en lo posible.

Estoy convencido por la práctica y una observación de los hechos desde que comencé a ser misionero, que una de las causas no menos principales del atraso relativo de nuestras misiones, es la dualidad de gobierno, que al fin es una necesidad; y no quiero indicar con esto que deseo acapararlo todo, sino que, en general, todo lo que tienda a uniformar y unificar esa dualidad, contribuye grandemente al progreso y paz de nuestras misiones y de todos sus miembros, no solo como misioneros sino aun como religiosos, al fin son dos entidades íntimamente unidas y casi inseparables en el sentido de que el que es buen religioso es en general buen misionero y viceversa. Siempre he creído que la paz es un elemento importantísimo para la prosperidad de la Misión, y aun de la vida regular, como estoy convencido que en las cuestiones, disputas y escándalos consiguientes que con demasiada frecuencia han surgido, ha tenido siempre el amor propio, escudado con el derecho y bien común, una buena parte; y eso por ambas partes, por supuesto. El unificar el consejo de la Misión se hizo con ese objeto de evitar roces y armonizar la buena marcha de la Misión, y se ha probado que da buenos resultados. Por otra parte las bases adoptadas para ello eran justas y equitativas, pues partían de la igualdad de derechos...

Comprendo que mirado jurídicamente, tenga sus dificultades, en el sentido de dar autoridad a una persona que está fuera de la jurisdicción de la Orden, en asuntos que pueden ser de incumbencia exclusiva de la Orden, como puede suceder tratándose de la conducta de un religioso, y lo notó V. R. aquí, pero para los asuntos generales de la Misión no veo dificultad ni veo cosa más útil, así como no hay cosa peor que el que haya dos entidades independientes con autoridad sobre una misma cosa. Por lo demás, siempre he opinado que el Vic. Apost. debe ser tan dominico como cualquier religioso del convento, así como

un religioso cualquiera debe ser tan apostólico como el Papa; y por eso siempre he odiado las cuestiones de competencia de jurisdicción: me gustan más los hechos que los derechos, hechos que contribuyan al adelanto y progreso de nuestras Misiones, vengan de donde vengan. Deseo pues saber cual es su voluntad en este asunto, pues con las Letras que entregó V. R. al P. Vic. ha quedado un poco oscuro.

También creo que le hablaba, por vía de información, que en la reunión que tuvimos sobre los asuntos de la Misión, hubo en general bastante unión y uniformidad de pareceres, y espero que ha de dar algunos resultados positivos con la ayuda de Dios Ntro. Señor. Pero siempre tropezábamos con la huésped a la señora pobreza, pues a pesar de que nada nuevo se ha hecho, este año andamos bastante mal: el terremoto aquel nos llevó unos cuantos miles de pesos con los arreglos que ha habido que hacer, la revolución ha subido la carestía de la vida terriblemente en algunas partes, en los cambios tenemos un quebranto más que regular... en fin Dios sobre todo, y es de esperar que mejoren los tiempos.

Muchas gracias por la subvención concedida al colegio de Chang-chow. Como ya sabrá V. R., asignamos allí al P. Ramos para que ayude al cuidado de la cristiandad, y el P. Blasco esté más libre para atender al colegio.

El P. Serafín ha estado aquí unos días trazando planos para su colegio de Chuanchow, y supongo que ya los habrá remitido a V. R. Ayer leí la desconsoladora noticia de que los metodistas de America están reuniendo 50 millones para fundar siete universidades y un sin número de colegios en China, con otros medios de atracción... Dios sobre todo.

Se encomienda a sus fervorosas oraciones su afmo. ho.

Fr. Manuel Prat, O. P.

Fuente: APSROP, secc.34 China, t.16, doc. 1, fol. 8.

ANEXO IV.

Nº 2. Carta de Manuel Prat al Provincial, 30 de julio de 1919

M. R. P. Prov. Fr. Serapio Tamayo.

Kulangsu, 30 de julio de 1919.

Muy amado y venerado P. N.: Ayer volví de Chiang-chiu de tratar algunas cosas, como el reglamento de catequistas y beatas, con los PP. Vicario y Blasco, y me encontré ya aquí al P. Ibáñez: creía yo que no vendrían tan pronto, y por eso le escribí mi anterior. Le he animado a tomar con afición y ahínco el estudio del chino y de China bajo todas sus fases, único medio de hacerse útil a Misión y de evitar la murria y otras musarañas que le puedan molestar: veremos si prospera...

Estando en Chiang-chiu recibí su atenta sobre las Hermanas, y en especial sobre Sor Nieva. V. R. recordará que cuando vino por aquí le dije que en cuestión de Monjas podía hacer la combinación que creyera más conveniente, y la daba por aprobada de antemano... Luego en otra carta me hizo V. R. una indicación sobre la vuelta de Sor Nieva, y como temo el dar mi aprobación positiva, con intención me callé, ateniéndome a lo dicho en la visita de que V. R. cuidado. Ahora V. R. me pregunta más explícitamente, y hace poco me preguntó también M. Carmen Y me enseñó las cartas y la dije que ella cuidado, y a V. R. le dije que temo por el resultado, pero no me opongo a que vuelva, si ellas se entienden; y además se trata de una Sta. Infancia que es más fácil y no tan delicado como otras instituciones, y el deseo de volver manifestado con insistencia siempre es una buena señal.

El P. Rufo me escribió que le había escrito a V. R. que de ninguna manera,

que para calamidades tiene bastante con la revolución y la peste... sin embargo el P. Rufo en esta materia no merece mucha fé, porque aunque muy bueno, es muy impresionable, y se deja llevar de cualquier cosa que oye, sin pararse mucho en averiguar la verdad y fundamente que pueda tener. También me dice V. R. que viene M. Mercedes con otra joven, de quien no sabe qué resultado dará... A M. Mercedes ya la conocemos, y si tiene un poco de salud puede hacer mucho bien, pero necesita una compañera buena, porque el colegio de beatas es de lo más delicado e importante para la Misión, y tenemos todos sumo interés en que tenga buen persona] y de confianza, que edifique y no destruya... Nada tengo contra la filipinas, y abomino todo lo que sea distinción de razas, pero la verdad es que de las que he conocido hasta ahora, no he visto más que una de talento y prudencia para gobernar, que fue Sor Josefa; así que por esta parte temo por esa que dice vendrá con M. Mercedes; porque hay que tener en cuenta que como aquí no pueden dar clase, aunque no estén de superiores, su trabajo se reduce a dirigir y gobernar: en las Stas. Infancias, como las infelices niñas no tienen otro camino no tienen más remedio que aguantarlas, pero el colegio de beatas ya es muy distinto... En fin en V. R. confiamos.

Por aquí aumenta el cólera, tanto en Amoy como en Kulangsu, Chioh-bé y otras partes: quiera Dios que no tengamos que lamentar alguna pérdida sensible... Oren por nosotros y la Misión.

Sin más, se encomienda a sus fervorosas oraciones su afmo. m. ho.

Fr. Manuel Prat, O. P.

Fuente: APSROP, secc.34 China, t.16, doc. 1, fol. 9.

ANEXO IV.

Nº 3. Carta de Manuel Prat al Provincial, 29 de agosto de 1919

M. R. P. Prov. Fr. Serapio Tamayo.

Kulangsu, 29 de agosto de 1919.

Amado y venerado P. N.: He recibido su atenta del 18 inst. [instans] y me alegro de que vengan las Hermanas, pues va a comenzar otra vez el curso, y estábamos como quien dice empantanados... El P. Ibáñez por ahora sin novedad; Dios quiera que dure.

Por aquí está el P. Giner, y si V. R. no tiene inconveniente, le agradecería que lo dejase por aquí hasta ver si se arregla lo de Formosa, y así no necesita ir a Manila: ahora está en Chiang-chiu enseñando música y en este sentido puede hacer mucho bien, porque en este Vicariato no hay nadie que pueda enseñar, y enseñando él en Chiang-chiu luego se puede propagar a otras partes, como lo desean la generalidad de los PP.

Además dentro de poco tendré que ir a Hing-hoa y Chuan-chiu, como tengo dado palabra, y como aquí estoy edificando la capilla también me podrá suplir para vigilar las obras etc. Por otra parte creo no hay inconveniente ninguno, porque en su porte y modo de hablar no ofende ni se hace odioso a los otros PP., aunque sea extraño a la Misión.

Al fin vino un baguio por estas costas, y algo va disminuyendo el cólera, pero últimamente han muerto varias cristianos en varios distritos, no bajaran de

veinte, y ha entrado en las Stas. infancias de Aupoá y de aquí, muriendo dos niñas en cada parte hasta ahora.

El P. Serafin anda muy apurado, porque nadie le envía dinero para cerrar el contrato del terreno y comprar unas vigas largas que ahora tiene ocasión de adquirir y luego probablemente será muy difícil encontrar. Yo le escribí que si el P. Vicario no se lo podía adelantar, se lo enviaría, pues es bien claro el deseo de V. R. de que se haga pronto y no se malogren buenas ocasiones: hace veinte días escribí al P. Vicario pidiéndole, y creía se lo había enviado ya, y hoy escribe que no le ha contestado siquiera: no sé si es mala memoria o que, pero los PP. se quejan bastante de que no contesta y cosas parecidas.

Sin más, se encomienda a sus fervorosas oraciones su afmo. ho.

Fr. Manuel Prat, O. P.

Fuente: APSROP, secc.34 China, t.16, doc. 1, fol. 10.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

FUENTES OCCIDENTALES

Aduarte, Diego, *Historia de la Provincia del Santo Rosario de la Orden de Predicadores en Philipinas, Japón y China*, Imprenta del Hospital Real de Nuestra Señora de Gracia, Zaragoza, 1693.

Andrés, Albino, *Historia de las misiones dominicanas en Amoy*. Manuscrito inédito, conservado en el Archivo Provincial de Santo Tomás de Ávila, Sección 34 China, Tomo 23, ff. 1-367.

Anónimo, *El Correo sino-annamita: Correspondencia de las misiones del sagrado Orden de Predicadores en Formosa, China. Tung-King y Filipinas*.

China, Imperial Maritime Customs, *Returns of Trade Reports for the Year 1881*, Part 2, Amoy, pp. 319-325.

Correspondence relative to emigration of Chinese coolies, Printed by George Edward Eyre and William Spottiswoode for Her Majesty's Stationery Office, London, 1853.

Great Britain Parliament, *First Report from the Select Committee on the Affairs of the East India Company: China trade*, House of Commons, London, 1830.

La Gaceta del Gobierno de Puerto-Rico, vol. 21, núm. 102, 1852.

Riccio, Victorio, *Hechos de la orden de Predicadores en el imperio de China*. Libros inéditos, ejemplares conservados en el Archivo Provincial de Santo Tomás de Ávila, Sección 34 China, Tomo 31, Libros I, II, III.

The Freeman's Journal, «A Fatal Voyage», vol. LXXXV, 1852.

FUENTES CHINAS

Aduana de Xiamen de la República Popular China, *Xiamen Haiguan Zhi (1684-*

- 1989) (Corografía de Xiamen, 1684-1989), Kexue Chubanshe, Beijing, 1994.
- Anónimo, *Fujian Shengli* (Reglamentos de la provincia de Fujian), *Taiwan Wenxian Congkan*, Taiwan Yinhang Jingji Yanjiushi, Taipéi, 1984.
- Anónimo, *Jiajing Dongnan Pingwo Tonglu* (Memorial del proceso de calamar las invasiones japonesas en el sureste durante el reinado de Jiajing). Consultado online en: <https://ctext.org/wiki.pl?if=en&res=330834&re-map=gb>.
- Chen, Jerome, *State Economic Policies of the Ch'ing Government 1840-1895*, Garland, New York, 1980.
- Chen, Jiaping, *Xiamen Dizhi* (Topografía de Xiamen), Lujiang Chubanshe, Xiamen, 1995.
- Chen, Shouqi, *Fujian Tongzhi* (Historia general de Fujian), versión del 1871, Huawen Shuju, 1968.
- Chen, Yan, «Taiwan Tongji (Corografía general de Taiwán)», *Taiwan Wenxian Congkan*, Taiwan Yinhang Jingji Yanjiushi, Taipéi, 1984, vol. 1.
- Chen, Zhiping (ed.), *Taiwan Wenxian Huikan* (Colección de documentos de Taiwán), Jiuzhou Chubanshe y Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2004.
- Centro de Investigación de Corografías de Fujian, *Yapian Zhanzheng Zai Mintai Shiliao Xuanbian* (Compilación de materiales históricos sobre las guerras del Opio en Fujian y Taiwán), Fujian Renmin Chubanshe, Fuzhou, 1982.
- Comité Académico del Simposio de Investigación de Zheng Chenggong, *Taiwan Zheng Chenggong Yanjiu Lunwenxuan* (Documentos de investigación seleccionados de Zheng Chenggong en Taiwán), Fujian Renmin Chubanshe, Fuzhou, 1982.
- Comité de Compilación de Archivos de Xiamen, *Jindai Xiamen Shewai Dangan Shiliao* (Archivos relacionados con cuestiones sino-extranjeras en la historia de la Xiamen moderna), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen,

- 1997.
- Comité de Compilación de Corografías de Fujian, *Bamin Tongzhi* (Corografía de las Ocho Prefecturas de Fujian), Fujian Renmin Chubanshe, Fuzhou, 2006.
- Comité de Compilación de Corografías de Fujian, *Fujian Shengzhi. Haiguan Zhi* (Corografía provincial de Fujian: parte de la Aduana Marítima), Fangzhi Chubanshe, Fuzhou, 1995.
- Comité de Compilación de Corografías de Xiamen, *Xiamen Zhi* (Corografía de Xiamen), Lujiang Chubanshe, Xiamen, 1996.
- *Jindai Xiamen Shehui Jingji Gaikuang* (Visión general de la sociedad y la economía modernas de Xiamen), Lujiang Chubanshe, Xiamen, 1990.
- Comité de Compilación de Corografías del Puerto de Xiamen, *Xiamen Gangshi* (Historia del Puerto de Xiamen), Renmin Jiaotong Chubanshe, Beijing, 1993.
- Compañía editorial Zhonghua (ed.), *Qing Gaozong Shilu* (Registros veraces del emperador Qianlong), Zhonghua Shuju, Beijing, 1985, vol. 82.
- *Qing Xuanzong Shilu* (Registros veraces del emperador Daoguang), Zhonghua Shuju, Beijing, 1986, vol. 231.
- Editorial de Libros Antiguos de Zhejiang (ed.), *Qingchao Tongzhi* (Historia General de la dinastía Qing), Zhejiang Guji Chubanshe, Hangzhou, 2000, vol. 123.
- El Primer Archivo Histórico de China (ed.), *Kangxi Qiju Zhu* (Diarios de actividad y descanso del emperador Kangxi), Zhonghua Shuju, Beijing, 1984.
- *Yapian Zhanzheng Dangan Shiliao* (Archivos de la Guerra del Opio), Tianjin Guji Chubanshe, Tianjin, 1992.
- *Yongzhengchao Hanwen Zhupi Zouzhe Huibian* (Una compilación de memoriales con comentarios escritos en rojo con pincel del reinado de Yongzheng), Jiangsu Guji Chubanshe, Nanjing, 1989.

- El Primer Archivo Histórico de China y Universidad de Xiamen (eds.), *Zheng Chenggong Dangan Shiliao Xuanji* (Archivos seleccionados de Zheng Chenggong), Fujian Renmin Chubanshe, Fuzhou, 1985.
- Huang, Shujing, *Taihai Shichalu* (Un registro del viaje en misión a Taiwán). Consultado online en: <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=58078&re-map=gb>.
- Huang, Zhangjian, *Mingdai Lvli Huibian* (Compilación de los Reglamentos de la dinastía Ming), Zhongyang Yanjiuyuan Lishi Yuyan Yanjiusuo, Taipéi, 1994.
- Jiang, Chenying (dinastía Qing), «Haifang Zonglun (Un estudio completo sobre la defensa marítima)», en Cao, Rong (ed.), *Xuehai Leibian*, Shanghai Hanfen Lou, Shanghai, 1920, vol. 46.
- Ji, Yun (ed.), «Shizongxian huangdi zhupi yuzhi (Decretos del Emperador Yongzheng con comentarios escritos en rojo con pincel)», *Siku Quanshu*, Shanghai Guji Chubanshe, Shanghai, 2011, vol. 176.
- «Shizongxian huangdi shangyu neige (Edictos del Emperador Yongzheng a Gran Secretaría)», *Siku Quanshu*, Shanghai Guji Chubanshe, Shanghai, 2011, vol. 75.
- Lian, Heng, *Taiwan Tongshi* (Historia general de Taiwán), Huadong Shifan Daxue Chubanshe, Shanghai, 2006.
- Liu, You, *Nan'an Xianzhi* (Corografía de Distrito Nan'an), 1672.
- Ma, Qi, *Daqing Shengzuren Huangdi Shilu* (Registros veraces del emperador Kangxi de la dinastía Qing), Hualian Chubanshe, Taipéi, 1964.
- Museo de Shanghai (ed.), *Shanghai Beike Ziliao Xuanji* (Colecciones seleccionadas de inscripciones lapidarias en Shanghai), Shanghai Renmin Chubanshe, Shanghai, 1984.
- Museo Nacional del Palacio (ed.), *Gongzhongdang Kangxichao Zouzhe* (Los memoriales secretos del palacio del reinado de Kangxi), Museo Nacional del Palacio, Taipéi, 1976.
- *Gongzhongdang Qianlongchao Zouzhe* (Los memoriales secretos del

- palacio del reinado de Qianlong), Museo Nacional del Palacio, Taipéi, 1982.
- *Gongzhongdang Yongzhengchao Zouzhe* (Los memoriales secretos del palacio del reinado de Yongzheng), Museo Nacional del Palacio, Taipéi, 1977.
- Museo Nacional del Palacio y la Universidad Normal de Fujian (eds.), *Qingji Zhongwai Shiling Nianbiao* (Cronología de los embajadores chinos y extranjeros en la dinastía Qing), Zhonghua Shuju, Beijing, 1985.
- Museo Provincial de Jiangsu (ed.), *Jiangsusheng Mingqing Yilai Beike Ziliao Xuanji* (Colecciones seleccionadas de inscripciones lapidarias desde las dinastías Ming y Qing en la provincia de Jiangsu), Beijing Sanlian Shuju, Beijing, 1959.
- Oficina de Investigación Económica del Banco de Taiwán (ed.), *Fujian Shengli* (Reglamentos de la provincia de Fujian), Taiwan Yinhang, Taipéi, 1964.
- Peng, Sunyi, *Jinghai Zhi* (Historia de las cuatro generaciones de Zheng). Consultado online en: <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=975356&remap=gb>.
- Tai, Ba (ed.), *Qing Shizu Shilu* (Registros veraces del emperador Shunzhi de la dinastía Qing), Zhonghua Shuju, Beijing, 1985.
- Xia, Lin (dinastía Qing), *Haiji Jiyao* (Historia de Zheng en Taiwán). Consultado online en: <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=107450&remap=gb>.
- Yang, Jie, «Ping min ji (Memorial de la pacificación de Fujian)», *Taiwan Wenxian Congkan*, Taiwan Yinhang Jingji Yanjiushi, Taipéi, 1987, vol. 6.
- Yao, Guangxiao, *Ming Taizu Shilu* (Registros veraces del emperador Taizu de la dinastía Ming), Institute of History and Philology, Academia Sinica, Taipéi, 1964.
- Yao, Ying, «Dongcha jilue (Un breve relato de un viaje hacia el este)», *Taiwan Wenxian Congkan*, Taiwan Yinhang Jingji Yanjiushi, Taipéi, 1957, vol. 7.

- Yu, Wenyi (dinastía Qing), *Xuxiu Taiwan Fuzhi* (Renovación de Corografía de la Prefectura de Taiwán). Consultado online en: <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=763005&remap=gb>.
- Zhao, Erxun, *Qing Shi Gao* (Borrador de la Historia Qing), Zhonghua Shuju, Beijing, 1976.
- Zheng, Chenggong, Zheng, Jing, Zheng, Hongkui, *Yanping Erwang Yiji* (La colección de obras de los dos soberanos Yanping), Shanghai Cishu Chubanshe, Shanghai, 2012.
- Zhang, Xie, *Dongxi Yangkao* (Relato sobre el Océano Este y Oeste), Zhonghua Shuju, Beijing, 1981.
- Zhang, Xueli, «Shi liuqiu ji (Memorial de visitas a Ryūkyū)», *Taiwan Wenxian Congkan*, Taiwan Datong Shuju, Taipéi, 1984, vol. 3.
- Zhou, Kai, *Xiamen Zhi* (Corografía de Xiamen), Lujiang Chubanshe, Xiamen, 1996.

BIBLIOGRAFÍA

- Abella, Domingo, «Koxinga nearly ended Spanish rule in the Philippines in 1662», *Philippine Historical Review*, Manila, 1969, vol. II, pp. 295-334.
- Abt, Oded, «Muslim ancestor, Chinese hero to tutelary god: changing memories of Muslim descendants in China, Taiwan and the Philippines», *Asian Journal of Social Science*, 2014, vol. 42, núm. 6, pp. 747-776.
- Alexander, Jost, «'He Did Not Kiss the Earth Between His Hands': Arabic Sources on the Arrival of the Zheng He Fleet in Aden and Mecca (1419–1432)», en Schottenhammer, Angela (ed.), *Early Global Interconnectivity across the Indian Ocean*, Palgrave Macmillan, London, 2019, vol. 1, pp. 79-95.
- Alexander Cook, James, *Bridges to Modernity: Xiamen, Overseas Chinese and Southeast Coastal Modernization, 1843-1937*, University of California, San Diego, 1998.

- Alfonso Mola, Marina, «La ruta directa entre Cádiz y Manila (1765-1834): Tres alternativas al Galeón de Manila», *Andalucía en la historia*, núm. 73, 2021, pp. 24-29.
- Alonso Álvarez, Luis, «E la nave va. economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la mar del sur, 1565-1604», en Bernabéu Albert, Salvador y Carlos Martínez, Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, 2013, pp. 25-84.
- Arensmeyer, Elliott Campbell, *British Merchant Enterprise and the Chinese Coolie Labour Trade, 1850-1874*, University of Hawaii, Tesis doctoral, 1979.
- Arnold, Julean, *Commercial Handbook of China*, U.S. Government Printing Office, Washington, 1919.
- Bell, Georges, *Voyage en Chine du capitaine Monfort avec un appendice historique sur les derniers événements*, Victor Lecou éditeur, París, 1854.
- Bello, David Anthony, *Opium and the Limits of Empire: Drug Prohibition in the Chinese Interior, 1729-1850*, Harvard University Asia Center, Cambridge, 2005.
- Bickers, Robert, *Britain in China: Community, Culture and Colonialism 1900-1949*, Manchester University Press, Manchester and New York, 1999.
- Bonialian, Mariano, *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, Editorial Biblos, Buenos Aires, 2014.
- Boxer, Charles Ralph, *The Church Militant and Iberian Expansion, 1440-1770*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2001.
- «The rise and fall of Nicholas Iquan», *T'ien-Hsia Monthly*, 1974, vol. XI, pp. 401-439.
- Borao Mateo, José Eugenio, *Las miradas entre España y China. Un siglo de relaciones entre los dos países (1864-1973)*, Miraguano Ediciones,

- Madrid, 2017.
- *The Spanish Experience in Taiwan, 1626-1642: The Baroque Ending of a Renaissance Endeavour*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2009.
- *Spaniards in Taiwan*, SMC Publishing, Taipéi, 2001.
- «Catholic Orphanages in Fujian in the 19th and 20th centuries», *Hanxue Yanjiu*, 2021, vol. 39, núm. 3, pp. 187-229.
- «Las crónicas de los viajes de Zheng He y de Magallanes-Elcano», *Primus Circumdedisti Me*, Madrid, 2019, pp. 49-63.
- «Familias holandesas y españolas en Taiwan (siglo XVII)», en Bestard Comas, Joan (ed.), *Familia, valores y representaciones*, 2010, pp. 181-200.
- «Consideraciones en torno a la imagen de Koxinga vertida por Victorio Ricci en Occidente», *Encuentros en Catay*, 1996, núm. 10, pp. 48-77.
- Botton Beja, Flora, *China: su historia y cultura hasta 1800*, El Colegio de México, México, 1984.
- Bowler, Ann Martin, *Adventures of the Treasure Fleet: China Discovers the World*, Tuttle Publishing, North Clarendon, 2013.
- Bowra, Cecil Arthur Verner, «Amoy», en Wright, Arnold (ed.), *Twentieth Century Impressions of Hongkong, Shanghai, and other Treaty Ports of China*, Lloyd's Greater Britain publishing Company, London, 1908, pp. 813-828.
- Bowring, Philip, *Free Trade's First Missionary: Sir John Bowring in Europe and Asia*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2014.
- Brasó Broggi, Carles, «Las Aduanas Marítimas de China y el comercio sino-español, 1900-1930», *Revista de historia industrial*, 2017, núm. 70, pp. 109-143.
- «Los orígenes de la fábrica moderna en China (1840-1895)», *Gerónimo de Uztariz*, 2009, núm. 25, pp. 87-104.
- Brasó Broggi, Carles y Martínez-Robles, David, «Beyond colonial dichotomies:

- the deficits of Spain and the peripheral powers in treaty-port China», *Modern Asian Studies*, 2019, vol. 53, núm. 6, pp. 1222-1247.
- Bruggink, Donald y Baker, Kim, *By Grace Alone: Stories of the Reformed Church in America*, Wm. B. Eerdmans Publishing, 2004.
- Busquets Alemany, Anna, «Entre dos mundos: los misioneros como embajadores entre Filipinas y China durante la Edad Moderna», en Mantecón Movellán, Tomás Antonio y Torres Arce, Marina y Truchuelo García, Susana (eds.), *Dimensiones del conflicto: resistencia, violencia y policía en el mundo urbano*, Editorial Universidad de Cantabria, Santander, 2020, pp. 367-389.
- «Vittorio Riccio: an entangled voice in the 1662 Chinese uprising in Manila», en Gommans, Jos y López, Ariel (eds.). *Philippine Confluence. Iberian, Chinese and Islamic Currents, c. 1500-1800, Global Connections: Routes and Roots*, Leiden University Press, Leiden, 2020, pp. 169-189.
- «Lengua y escritura chinas en el siglo XVII: las aportaciones del dominico Fernández de Navarrete», *Cauriensa: revista anual de Ciencias Eclesiásticas*, Cáceres, 2017, núm. 12, pp. 261-286.
- «Primeros pasos de los dominicos en China: llegada e implantación», *Cauriensa*, 2013, vol. VIII, pp. 191-214.
- «Cómo se desmoronó un imperio: la convulsión del mundo chino entre las guerras del opio y la instauración de la República en 1911», en Busquets Alemany, Anna y Gavín Munté, Víctor y Ortega Santos, Antonio (eds.), *China 1911: el Fin de la Era Imperial*, Editorial Comares, Granada, 2013, pp.9-29.
- «El imperio marítimo de la familia Zheng en el contexto del Japón Tokugawa y la China en transición Ming-Qing. Una aproximación a partir de los *Hechos* (1667) de Victorio Riccio», en Garcés, Pilar y Terrón, Lourdes (eds.), *Itinerarios, viajes y contactos Japón-Europa*, Peter Lang, New York, 2012, pp. 197-220.
- «Un siglo de noticias españolas sobre China entre González de

- Mendoza (1585) y Fernández de Navarrete (1676)», en San Ginés Aguilar, Pedro(ed.), *Nuevas Perspectivas de Investigación sobre Asia Pacífico*, Editorial Universidad de Granada, Granada, 2008, cap. 15, pp. 275-292.
- «Los frailes de Koxinga», en San Ginés Aguilar, Pedro (ed.), *La Investigación sobre Asia Pacífico en España*, Universidad de Granada, Granada, 2006, pp. 393-422.
- Campbell, Persia Crawford, *Chinese Coolie Emigration to Countries Within the British Empire*, Routledge, Oxford, 2012.
- Cano Borrego, Pedro Damián, «El cambio en el sistema monetario de Japón y el peso mexicano en un expediente del Archivo Histórico Nacional de España de 1871», *México y la Cuenca del Pacífico*, 2019, vol. 8, núm. 24, pp. 119-139.
- Cantalapiedra Alonso, Francisco Javier, *La primera embajada China en Europa y América, Chen Lan bin y Li Shichang en España (1874-1879)*, Tesis doctoral, Universidad Pompeu Fabra, 2015.
- Cantón Álvarez, José Antonio, «Opio y colonialismo: reflexiones sobre el papel del opio en la penetración colonial europea en Asia y China», *Estudios de Asia y África*, vol. LI, núm. 2, 2016, p. 391-412.
- Cao, Jin y Flynn, Dennis Owen, «Global quantification and inventory demand for silver in China», *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2019, vol. 38, núm. 3, pp. 421-447.
- Carlos Martínez, Shaw, Carlos Martínez Shaw, «La plata española, catalizador de la primera globalización», en *Comercio y cultura en la Edad Moderna: Actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2015, pp. 21-45.
- Castro Obando, Patricia, *Nosotros los hakka: Trayectorias en China y en el Perú*, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2021.
- Casas-Tost, Helena, Rovira-Esteva, Sara (eds.), *Guía de estilo para el uso de*

- palabras de origen chino*, Adeli Ediciones, Madrid, 2018.
- Ceinos, Pedro, *Historia Breve de China*, Sílex Ediciones, Madrid, 2003.
- Ceroni Galloso, Mario, «Perú, el país de las oportunidades perdidas en ciencia: el caso de los fertilizantes», *Revista de la Sociedad Química del Perú*, 2012, vol. 78, núm. 2, pp. 144-152.
- Cervera Jiménez, José Antonio, «El Galeón de Manila: mercancías, personas e ideas viajando a través del Pacífico (1565-1815)», *México y la cuenca del pacífico*, 2020, vol. 9, núm. 26, p. 69-90.
- «La expansión española en Asia Oriental en el siglo XVI: motivaciones y resultados», *Estudios de Asia y África*, vol.52, núm. 2017, pp. 191-202.
- *Cartas del Parián. Los chinos de Manila a finales del siglo XVI a través de los ojos de Juan Cobo y Domingo de Salazar*, Palabra de Clío, México, 2015.
- Cervera, José Antonio y Esquivel, Ricardo Martínez, «Puebla de los ángeles, entre China y Europa. Palafox en las controversias de los ritos chinos», *Historia Mexicana*, 2018, vol. 68, núm. 1, pp. 245-284.
- Chang, Hsin-Pao, *Commissioner Lin and the Opium War*, Harvard University Press, Cambridge, 1964.
- Chang, Tien-Tsé, *Sino-Portuguese Trade from 1514 to 1644. A Synthesis of Portuguese and Chinese Sources*, Brill, Leiden, 1934.
- Chatterton, Edward Keble, *The Old East Indiamen*, Conway Maritime Press, London, 1971.
- Chen, Boyi, «The Hokkien in early modern Hoi An, Batavia, and Manila: Political agendas and selective adaptations», *Journal of Southeast Asian Studies*, 2021, vol. 52, núm. 1, pp. 67-89.
- «Borders and beyond: contested power and discourse around southeast coastal China in the sixteenth and seventeenth centuries», *International Journal of Asian Studies*, 2018, vol. 15, núm. 1, pp. 85-116.

- Chen, Feng, *El Descubrimiento de Occidente. Los primeros embajadores de China en Europa (1866-1894)*, Editorial Siglo XXI, Madrid, 2015.
- Chen, Guolin, *Qingdai zhuxia lingshiguan guojia qianbi jicui* (Colección de monedas nacionales de los Consulados de la dinastía Qing en Xiamen), Lujiang Chubanshe, Xiamen, 2015.
- Chen, Han-Seng, «Japanese penetration in southernmost China», *Far Eastern Survey*, 1936, vol. 5, núm. 22, pp. 231-236.
- Chen, Lucía y Saladino García, Alberto (eds.), *La nueva NAO: De Formosa a América Latina: Intercambios culturales, económicos y políticos entre vecinos distantes*, Kaun Tang International Publication Ltd., Taipéi, 2008.
- Chen, Quanzhong, «Huang xing yu Gulangyu de kaifa (La familia de Huang y el desarrollo de Kulangsu)», *Gulangyu Wenshi Ziliao* (Documentos culturales e históricos de Kulangsu), 2002, vol. 8, pp. 10-26.
- Chen, Tsung-jen, *Jilongshan Yu Danshuiyang. Dongya Haiyu Yu Taiwan Zaoqi Lishi Yanjiu (1400-1700)* (Cabo de Chilung y bahía de Tansui. Estudio sobre la historia temprana de Taiwán, 1400-1700), Lien-ching, Taipéi, 2005.
- Chen, Xiyu, *Zhongguo Fanchuan Yu Haiwai Maoyi* (Los veleros chinos y el comercio de ultramar), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 1991.
- «Qingdai qianqi de Xiamen haiguan yu haiwai maoyi (La Aduana de Xiamen y el comercio de ultramar a principios de la dinastía Qing)», *Xiamen Daxue Xuebao*, Xiamen, 1991, vol. 3, p. 111-118.
- Chen, Yu, *Urban transformation in semi-colonial China: Gulangyu International Settlement, 1903-1937*, Ph.D. Theses, National University of Singapore, 2005.
- «The making of a bund in China: the British concession in Xiamen (1852-1930)», *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 2008, vol. 7, núm. 1, pp. 31-38.
- Cheng, Anne, *Historia del Pensamiento Chino*, Bellaterra Edicions, Barcelona,

2006.

Cheng, Weichung, *War, Trade, and Piracy in the China Seas (1622-1683)*, Leiden University Press, Leiden, 2012.

Chin, James K., «The junk trade and Hokkien merchant networks in maritime Asia, 1570-1760», en Tamara Bentley (ed.), *Picturing Commerce in and from the East Asian Maritime Circuits, 1550-1800*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2019, pp. 83-112.

Chiu, Pengsheng, *Shiba Shijiu Shiji Suzhoucheng De Xinxing Gongshangye Tuanti* (El surgimiento de grupos industriales y comerciales en Suzhou en los siglos XVIII y XIX), Guoli Taiwan Daxue Chuban Weiyuanhui, Taipéi, 1990.

——— «Huiguan gongsuo yu jiao zhi bijiao: you shangren gongchan jianshi qingdai zhongguo shichang zhidu de duoyangxing (Comparación de *huiguan* y *gongsuo* con las comunidades mercantiles de *jiao*: diversidad institucional del mercado en la China del siglo XIX)», en Yuru, Lin (ed.), *Bijiao Shiyexia de Taiwan Shangye Chuantong*, Academia Sínica, Taipéi, 2012, pp. 267-313.

——— «Shichang falv yu renqing: ming qing Suzhou shangren tuanti tigong “jiaoyi fuwu” de zhidu yu bianqian (Mercado, ley y relaciones humanas: el sistema y los cambios de los “servicios de transacción” prestados por los grupos de comerciantes de Suzhou en las dinastías Ming y Qing)», en Zhongguo Shi Xuehui (ed.), *Chū kuni no 歴史 Sekai — tōgō no shisutemu to tagenteki hatten*, Tokyo Metropolitan University Press, Tokyo, 2002, pp. 571-592.

——— «Youshichan lvli yanbian kan mingqing zhengfu dui shichang de falv guifan (The evolution of market regulations in Mingqing Code)», en National Taiwan University (ed.), *Heritage and Change in History*, National Taiwan University, Taipéi, 1998, pp. 291-334.

Clark, Hugh, «The religious culture of southern Fujian, 750-1450: preliminary reflections on contacts across a maritime frontier», en *Asia Major*, Taipéi,

- 2006, vol. 19, núm. 1-2, pp. 211-240.
- Clements, Jonathan, *Pirate King: Coxinga and the Fall of the Ming Dynasty*, The History Press, Cheltenham, 2004.
- Cortesão, Armando, *The Suma Oriental of Tomé Pires: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1515*, Robert MacLehose and Company, Glasgow, 1944.
- Croizier, Ralph C., *Koxinga and Chinese Nationalism: History, Myth, and the Hero*, Harvard University Press, Cambridge, 1977.
- Cullen, Louis, «The Nagasaki trade of the Tokugawa era: archives, statistics, and management», *Japan review: Journal of the International Research Center for Japanese Studies*, Kyoto, 2017, vol. 31, pp. 69-104.
- Cushman, Jennifer Wayne, *Fields from the Sea: Chinese Junk Trade with Siam during the Late Eighteenth and Early Nineteenth Century*, Cornell University Press, New York, 1993.
- Dai, Yifeng, *Haiwai Yimin Yu Kua Wenhua Shiye Xia De Jindai Gulangyu Shehui Bianqian* (Estudio sobre la inmigración de ultramar y los cambios sociales en Kulangsu desde una perspectiva transcultural), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2018.
- Darnell, Maxine Lorraine, *The Chinese labour trade to New South Wales 1783-1853: An Exposition of Motives and Outcomes*, University of New England, Tesis doctoral, 1998.
- Dauids, Jules, *American Diplomatic and Public Papers: The United States and China*, Scholarly Resources, Wilmington, 1973.
- Davidson, James Wheeler, *The island of Formosa, past and present. History, people, resources, and commercial prospects. Tea, camphor, sugar, gold, coal, sulphur, economical plants, and other productions*, Macmillan & co., London and New York, 1903.
- De Jong, Gerald Francis, *The Reformed Church in China, 1842-1951*, Wm. B. Eerdmans Publishing, Michigan, 1992.
- Derks, Hans, *History of the Opium Problem: The Assault on the East, ca. 1600-*

- 1950, Leiden, Brill, 2012.
- Dikötter, Frank and Laamann, Lars and Xun, Zhou, *Narcotic Culture: A History of Drugs in China*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2004.
- Du Halde, Jean-Baptiste, *The General History of China*, Printed for J. Watts, London, 1741.
- Elliot, John Huxtable, *Imperial Spain, 1469-1716*, Penguin Books, London, 2002.
- Emmanuel, Jourda, «Zheng Zhilong: The “in-between” man who would be king. From a remark and two comparisons to a hypothesis», *International conference on Yquen studies - Sea power of Yquen*, Tamkang University, Taiwán, 2019, pp. 1-9.
- Fairbank, John King, *Trade and Diplomacy on the China Coast. The opening of the Treaty Ports, 1842-1854*, Harvard University Press, Cambridge, 1953.
- *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, Cambridge, 1978.
- Fan, Jinmin, *Mingqing Jiangnan Shangye De Fazhan* (El desarrollo del comercio de Jiangnan en las dinastías Ming y Qing), Nanjing Daxue Chubanshe, Nanjing, 1998.
- «Mingqing shiqi Fujian shangbang zai Jiangnan de huodong (Las actividades de los comerciantes de Fujian en Jiangnan durante las dinastías Ming y Qing)», *Mintai Wenhua Yanjiu*, Zhangzhou, 2014, vol. 4, pp. 5-18.
- Fang, Biyong, «Qingdai gulangyu de minjian zaochuanye guankui (Estudio de la construcción naval de la isla de Kulangsu en la dinastía Qing)», *Journal of Gulangyu Studies*, Shehui Kexue Wenxian Chubanshe, vol. 9, pp. 143-148.
- Fang, Chenchen, «Mingzheng shidai Taiwan yu Feilübin de maoyi guanxi: yi Manila haiguan jilu wei zhongxin (Estudio sobre las relaciones comerciales entre Taiwán y Filipinas en la época de Zheng Chenggong

- de la dinastía Ming, basado en los registros de la aduana de Manila)», *Taiwan Wenxian*, Taipéi, vol. 54, núm. 3, pp. 59-105.
- Fei, Chengkang, *Zhongguo Zujieshi* (Historia de las concesiones en China), Shanghai Shehui Kexue Chubanshe, Shanghai, 1991.
- Feng, Menglong, *Xingshi Hengyan* (Historias eternas para despertar al mundo), Zhejiang Guji Chubanshe, Hangzhou, 2010.
- Ferrando, Juan y Joaquín Fonseca, *Historia de los PP. Dominicos en las islas Filipinas y en sus Misiones del Japón, China, Tung-king y Formosa, que comprende los sucesos principales de la historia general de este archipiélago, desde el descubrimiento y conquista de estas islas hasta el año de 1840*, Imprenta y Estereotipia de Manuel Rivadeneyra, Madrid, 1871, vol. III.
- Feuerwerker, Albert and Cheng, S., *Chinese Communist Studies of Modern Chinese History*, Harvard University Press, Cambridge, 1970.
- Fisher, John, «Silver production in the Viceroyalty of Peru, 1776-1824», en Bakewell, Peter (ed.), *Mines of Silver and Gold in the Americas*, Variorum, Aldershot, 1997, pp. 283-319.
- Fix, Douglas, «Xiamen: emigrants' portal to a broader world», Working Paper, Chinese Studies Research Center, 2018, pp. 1-35.
- «The global entanglements of a marginal man in treaty port Xiamen», en Bickers, Robert and Jackson, Isabella (eds.), *Treaty Ports in Modern China: law, land and power*, Routledge, 2016, pp. 158-178
- Flynn, Dennis and Giráldez, Arturo, «Born with a silver Spoon: the origin of world trade in 1571», *Journal of World History*, vol. 6, núm. 2, 1995, pp. 201-221.
- «Born again: globalization's sixteenth-century origins (Asian/global versus European dynamics)», *Pacific Economic Review*, 2008, vol. 13, núm. 3, pp. 359-387.
- Flynn, Dennis and Giráldez, Arturo and Sobredo, James, *European Entry into the Pacific: Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, Ashgate, Aldershot,

2001.

Folch Fornesa, Dolors, *Els grans viatges de Zheng He*, Angle Editorial, Barcelona, 2008.

——— «Un testimonio infravalorado: la China Ming en las relaciones castellanas del siglo XVI», *Boletín Hispánico-helvético*, núm. 21, 2013, pp. 54-55.

——— «Cómo se escribió un gran libro: Historia de las cosas más notables del reino de la China, de González de Mendoza», en Gras Balaguer, Menene (ed.), *Álbum Asia: del siglo XXI al siglo XV*, Casa Asia, Barcelona, pp. 587-592.

——— «La selección de González de Mendoza: lo qué ensalzó, retocó o suprimió», en Barlés Báguena, Elena (ed.), *Ex Oriente. Los libros occidentales que iluminaron el conocimiento sobre Asia Oriental en la Edad Moderna*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 2018, pp. 1-11.

——— «Por Dios, por el rey y por Koxinga: las negociaciones de Vittorio Riccio», en Martín Ríos, Javier (ed.), *Estudios Lingüísticos y Culturales sobre China*, Editorial Comares, Granada, 2019, pp. 169-183.

——— «El Gran Canal», *National Geographic*, Washington D. C., 2015, pp. 1-3.

——— «Biografía de Fray Martín de Rada», *Revista Huarte de San Juan. Geografía e Historia*, Pamplona, 2008, núm. 15, pp. 33-63.

——— «Piratas y flotas de China según los testimonios castellanos del siglo XVI», en San Ginés Aguilar, Pedro (ed.), *La Investigación sobre Asia Pacífico en España*, Universidad Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, cap. 17, pp. 267-286.

Fu, Yiling, *Fujian Duiwai Maoyishi Yanjiu* (La investigación sobre la historia del comercio exterior de Fujian), Fujiansheng Yanjiuyuan Shehui Kexue Yanjiusuo, Fuzhou, 1948.

——— *Mingqing Shidai Shangren Ji Shangye Ziben* (Los comerciantes y el

- capital mercantil en los tiempos de Ming y Qing), Renmin Chubanshe, Beijing, 1956.
- Gaastra, Femme, «The Dutch East India Company and Its Intra-Asiatic Trade in Precious Metals», en Fischer, Wolfram and McInnis, R. Marvin and Schneider, Jurgen (eds.), *The Emergence of a World Economy 1500-1914*, Steiner-Verlag, Stuttgart, 1986, pp.97-112.
- Gao, Mingling, «Qingdai taimi gongshu Zhongguo dalu yu liangan caijing guanxi (1725-1867) (Suministro y exportación de arroz de Taiwán a China continental y relaciones financieras entre ambos lados en la dinastía Qing, 1725-1867)», *Taiwan Wenxian*, Taipéi, 2010, vol. 61, núm. 1, pp. 299-329.
- Gao, Shujuan y Feng, Bin, *Zhongri Duiwai Jingji Zhengce Bijiao Shigang: yi fengjian moqi maoyi zhengce wei zhongxin* (Compendio de la Historia Comparativa de las Políticas Económicas Exteriores de China y Japón centrada en la política comercial al final del período feudal), Qinghua Daxue Chubanshe, Beijing, 2003.
- García Herrero, Francisco Javier, *Dimensión comunicacional de la numismática en España 1886-1939. Monarquía, república y guerra; sátira, publicidad y propaganda*, Tesis doctoral, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2014.
- Gil, Juan, *Los Chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*, Centro Científico e Cultural de Macau, Lisboa, 2011.
- Gil Pecharromán, Julio, *Cuadernos Historia 16 Las guerras del opio*, Grupo 16, España, 1985.
- Giles, Herbert Allen, *A Short History of Koolangsu*, A. A. Marcal, Xiamen, 1878.
- Giménez Chueca, Iván, «Piratas en los mares del sur», *Historia y vida*, 2019, núm. 616, pp. 68-75.
- Ginés-Blasi, Mònica, «A Philippine ‘coolie trade’: trade and exploitation of Chinese labour in Spanish colonial Philippines, 1850–98», *Journal of Southeast Asian Studies*, 2020, vol. 51, núm. 3, pp. 457-483.

- «Exploiting Chinese labour emigration in treaty ports: the role of Spanish Consulates in the “coolie trade”», *International Review of Social History*, 2021, vol. 66, núm. 1, p. 1-24.
- Gómez Pedraja, Elisa, «Tráfico y explotación de seres humanos: coolies», *Asociación Cántabra de Genealogía*, 2013, pp. 1-22.
- Gong, Jie, *Dao Gulangyu Kan Lao Bieshu* (Villas antiguas en Kulangsu), Hubei Meishu Chubanshe, Wuhan, 2002.
- González de Mendoza, Juan, *Historia del Gran Reino de la China*, Editorial Miraguano, Madrid, 2008.
- González, José María, *Historia de las misiones dominicanas de China, 1632-1700*, Imprenta Juan Bravo, Madrid, Tomo I, 1964.
- González, José María, *Un Misionero Diplomático: vida del padre Victorio Riccio en el tercer centenario de su primera entrada en China (1655-1955)*, Studium, Madrid, 1955.
- Greenberg, Michael, *British Trade and the Opening of China, 1800-42*, Cambridge University Press, Cambridge, 1970.
- Gronewold, Sue, *Beautiful Merchandise: Prostitution in China, 1860-1936*, Haworth Press, New York, 1982.
- Guan, Jidong, *Kangxi Zhuan* (Historia del emperador Kangxi), Meitan Gongye Chubanshe, Beijing, 2018.
- Guo, Yide, *Qingdai Minhai Changguan Zuzhi Yu Zhineng Zhi Yanjiu* (Estudio sobre el sistema y la función de las aduanas marítimas de Fujian durante la dinastía Qing), Tesis de máster, National Cheng Kung University, Taiwán, 2010.
- Gützlaff, Karl Friedrich August, *The Journal of Two Voyages Along the Coast of China in 1831 & 1832*, John P. Haven, New York, 1833.
- Hamashita, Takeshi, «Tribute and treaties: maritime Asia and treaty port networks in the era of negotiation, 1800-1900», en Arrighi, Giovanni and Hamashita, Takeshi and Selden, Mark (eds.), *The Resurgence of East Asia: 500, 150 and 50 Year Perspectives*, Routledge, London, 2003,

pp. 17-50.

- Huang, Guosheng, *Yapian Zhanzheng Qian De Dongnan Sisheng Haiguan* (Las aduanas marítimas de las cuatro provincias del sureste chino antes de la Guerra del Opio), Fujian Renmin Chubanshe, Fuzhou, 2000.
- Huang, Juezi, «Huang Shaosi zou kou shu. Wen yin yangyin ying bing jin chuyang shu, (Memorial presentado por Shaosi Huang. Propuesta sobre la prohibición de la exportación de los lingotes y la plata extranjera)», en *Zhongguo Jindaishi Ziliao Congkan* (ed.), Shenzhou Guoguangshe, Shanghai, 1954, pp. 477-478.
- He, Bingzhong, *Gulangyu Gonggong Zujie* (Asentamiento internacional de Kulangsu), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2015.
- *Xiamen Beizhi Huibian* (Recopilación de inscripciones monumentales en Xiamen), Zhongguo Guangbo Dianshi Chubanshe, Beijing, 2004.
- *Jindai Xifangren Yanzhong de Gulangyu* (La isla de Kulangsu en los ojos de los occidentales en la época contemporánea), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2010.
- He, Qiyong, *Zujie Shiqi de Gulangyu zhi Yanjiu* (Estudio sobre la isla de Kulangsu en el período del asentamiento internacional), Tesis doctoral, Universidad de Xiamen, 2003.
- Ho, Dahpon David, *Sealords Live in Vain: Fujian and the Making of a Maritime Frontier in Seventeenth-Century China*, Tesis doctoral, University of California, 2011.
- Hong, Buren, «Gonggong zujie shiqi de Gulangyu (Kulangsu en el período de asentamiento internacional)», *Xiamen Wenshi Ziliao*, Xiamen, 1998, vol.3, pp. 8-9.
- Hosne, Ana Carolina, «Confrontar al “bárbaro”: la mirada china sobre los europeos entre los siglos XVI y XVII», *Prismas*, 2020, vol. 24, núm. 1, pp. 9-28.
- Henriot, Christian, «The Shanghai Bund in myth and history: an essay through textual and visual sources», *Journal of Modern Chinese History*,

- 2010, vol. 4, núm. 1, pp. 1-27.
- Herzog, Shawna, «Gender and slavery in Asia», *Slavery and Bonded Labor in Asia, 1250-1900*, Brill, Leiden, 2021, cap. 3, pp. 77-108.
- Holroyd, Ryan, «Schools, temples, and tombs across the Sea. The re-civilization of post-Zheng Taiwan, 1683–1722», *Frontiers of History in China*, 2015, vol. 10, núm. 4, pp. 571-593.
- Hompot, Sebestyén, «Dong-xifang shiyu de Gulangyu Gonggong Zujie yuyan wenhua jiaoliu yanjiu (Perspectivas chinas y extranjeras sobre el intercambio lingüístico y cultural del asentamiento público de Kulangsu)», *Journal of Gulangyu Studies*, Xiamen, 2017, vol. 7, pp. 8-20.
- Huber, Johannes, «Chinese settlers against the Dutch East India Company: the rebellion led by Kuo Huai-I on Taiwan in 1652», en Vermeer, Eduard B. (ed.), *Development and Decline of Fukien Province in the 17th and 18th Centuries*, Brill, Leiden, 1990, pp. 265-296.
- Hübner, M. Le Baron de, *A Ramble Round the World*, Macmillan, London, 1874.
- Hughes, George, *Amoy and the Surrounding Districts. Compiled from Chinese and Other Records*, De Souza & Company, Hongkong, 1872.
- Iwao, Seiichi, *Shuinsen to Nihonmachi*, Shibundo, Tokyo, 1966.
- Jaschok, Maria and Miers, Suzanne (eds.), *Women and Chinese Patriarchy: Submission, Servitude, and Escape*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 1994.
- Jiang, Shusheng, *De Dagregisters van het Kasteel Zeelandia*, Tainanshi Zhengfu, Tainan, 1999.
- Johnstone, William, «International relations: the status of foreign concessions and settlements in the treaty ports of China», *The American Political Science Association*, 1937, vol. 31, núm. 5, pp. 942-948.
- Joseph Rudyard, Kipling, *The Works of Rudyard Kipling*, Wordsworth Poetry Library, Ware, 1994.
- Kani, Hiroaki, «The oversea coolies (including female coolies “zhu-hua”) in

- modern China», *The Qing History Journal*, 1985, vol. 0, núm. 2, pp. 30-33.
- Keene, Donald, *The Battles of Coxinga: Chikamatsu's Puppet Play. Its Background and Importance*, Cambridge University Press, London, 1951.
- Ke, Fan, «Maritime Muslims and Hui identity: a South Fujian case», *Journal of Muslim Minority Affairs*, 2001, vol. 21, núm. 2, pp. 309-332.
- Keller, Wolfgang and Shiue, Carol Hua, «China's foreign trade and investment, 1800-1950», NBER Working Papers 27558, National Bureau of Economic Research, 2020, pp. 1-50.
- Kishimoto, Mio, «Qi ke mai fou? Ming Qing shidai de maiqi dianqi xisu (¿Mujeres en venta? Sobre las costumbres de venta y empeño de esposas durante las dinastías Ming y Qing)», en Chen, Qiukun y Hong, Liwan (eds.), *Qiyue wenshu yu shehui shenghuo 1600-1900*, Zhongyang Yanjiuyuan Taiwanshi Yanjiusuo Choubeichu, Taipéi, 2001, pp. 225-264.
- Klöter, Henning, «The Chinese language through the eyes of Western missionaries: A Hokkien grammar of the 17th century», *Yuntech Journal of Chinese Studies*, Taiwán, 2009, pp. 95-118.
- Kung, James Kai-sing, and Ma, Chicheng, «Autarky and the rise and fall of piracy in Ming China», *The Journal of Economic History*, 2014, vol. 74, núm. 2, pp. 509-534.
- Kwong, Luke S. K., «The Chinese myth of universal kingship and commissioner Lin Zexu's anti-opium campaign of 1839», *The English Historical Review*, 2008, vol. 123, núm. 505, pp. 1470-1503.
- Ladero Quesada, Miguel Ángel, «Spain, circa 1492: Social values and structures», en Schwartz, Stuart (ed.), *Implicit Understandings: Observing, reporting, and reflecting on the encounters between europeans and other peoples in the Early Modern Era*, Cambridge University Press, Cambridge, 1994, p. 96-133.

- La Torre Silva, Ricardo, «La inmigración china en el Perú (1850-1890)», *Boletín de la Sociedad Peruana de Medicina Interna*, vol.5, núm. 3, 1992, pp. 1-3.
- Legarda, Benito Justo, *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change & Entrepreneurship in the Nineteenth Century Philippines*, University of Wisconsin-Madison, Madison, 1999.
- Lei, Chunyi, «Las influencias y huellas de la cultura china en Cuba: 1847-1959», *Letras*, 2021, vol. 92, núm. 13, pp. 160-176.
- Levathes, Louise, *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405–1433*, Open Road Media, New York, 2014.
- Liang, Fangzhong, *Zhongguo Shehui Jingji Shilun* (Historia socioeconómica de China), Zhonghua Shuju, Beijing, 2008.
- Liang, Jiabin, *Guangdong Shisanhang Kao* (Estudio de las Factorías de Guangzhou), Guangdong Renmin Chubanshe, Guangzhou, 1999.
- Li, Minghuan, «“Playing Edge Ball”. Transnational migration brokerage in China», en Kalir, Barak y Sur, Malini (eds.), *Transnational Flows and Permissive Politics: Ethnographies of Human Mobilities in Asia*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2012, pp. 207-229.
- Li, Qiyu, *Xiamen Shiliao Kaoju* (Documentos históricos de Xiamen), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2013.
- Li, Yuan, et al., «Spatial evolution path of Gulangyu Island historical international community: from the perspective of actor-network theory», *Heritage Science*, 2021, vol. 9, núm. 151, p. 1-17.
- Lin, Manhong, *Yinxian: shijiu shiji de shijie yu Zhongguo* (China Upside Down: Currency, Society, and Ideologies, 1808-1856), Jiangsu Renmin Chubanshe, Nanjing, 2011.
- Liu, Kwang-Ching, «Chinese merchant guilds: a historical review», *Pacific Historical Review*, University of California Press, 1988, vol. 57, núm. 1, pp. 1-23.
- Lu, Cheng-heng, «Between Bureaucrats and Bandits: The Rise of Zheng

- Zhilong and His Organization, the Zheng Ministry (Zheng Bu)», en Andrade, Tonio y Hang, Xing (eds.), *Sea Rovers, Silver, and Samurai: Maritime East Asia in Global History, 1550–1700*, University of Hawai'i Press, Honolulu, 2016, pp. 132–155.
- Ma, Guang, *Rupture, Evolution, and Continuity: The Shandong Peninsula in East Asian Maritime History during the Yuan-Ming Transition*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, 2021.
- «Re-evaluating the wokou problem in East Asia during the 1220s and 1390s from the perspective of environmental history», *Journal of Asian History*, 2020, vol. 54, núm. 2, pp. 261-280.
- Macgowan, John, *Christ or Confucius, Which? Or The Story of the Amoy Mission*, London Missionary Society, London, 1889.
- Malte-Brun, Conrad, *Universal Geography. Or a Description of All the Parts of the World, on a New Plan, According to the Great Natural Divisions of the Globe: Asia* Conrad Malte-Brun, Boston, 1826.
- Manning, Patrick, «Global history and maritime history», *International Journal of Maritime History*, vol. XXV, núm. 1, 2013, pp. 1-22.
- Mao, Liping, *Qingdai Jiazhuang Yanjiu* (La investigación sobre la dote en la dinastía Qing), Zhongguo Renmin Daxue Chubanshe, Beijing, 2007.
- Martín de la Escalera, Carmen, «Del humillado Imperio a la pujante China Popular», *Revista de Política Internacional*, 1969, núm. 106, p. 25-57.
- Martin, Robert Montgomery, *China: Political, Commercial, and Social; in an Official Report to Her Majesty's Government*, James Madden, London, 1847.
- Martin, William Alexander Parsons, *A Cycle of Cathay. Or, China, South and North*, Fleming H. Revell Company, New York, 1896.
- Martínez Esquivel, Ricardo Eugenio, *El confinamiento de los misioneros en Guangzhou (1666-1671): Entre las controversias de los ritos chinos y los anticristianismos en China*, Tesis doctoral, Universidad Pompeu Fabra, 2018.

- Martínez, Gustavo Vargas, «1421: el año en que los Chinos descubrieron América», *Archipiélago: Revista Cultural de Nuestra América*, México, 2004, vol. 11, núm. 44, pp. 14-20.
- Martínez Robles, David, *La participación española en el proceso de penetración occidental en China 1840-1870*, Doctoral dissertation, Universidad Pompeu Fabra, 2007.
- «Los “desheredados” de la empresa imperial: la implantación diplomática de España como potencia colonial periférica en China», *Historia Contemporánea*, núm. 57, 2018, pp. 453-489.
- «Españoles en el Reino Celestial Taiping: el desconocimiento como pauta de interculturalidad», en San Ginés Aguilar, Pedro (ed.), *La investigación sobre Asia Pacífico en España*, Editorial Universidad de Granada, 2006, núm. 1, pp. 341-358.
- Mathew, William M., *La Firma Inglesa Gibbs y el Monopolio del Guano en el Perú*, Banco Central de Reserva del Perú, Lima, 2009.
- Matsuura, Akira, «Rizhi shiqi taiwan de xiyangxing fanchuan (Los veleros de estilo occidental de Taiwán durante el dominio japonés)», traducido por Feng-Kwe, Pien, *Taiwan Wenxian*, Taipéi, 2007, vol. 58, núm. 2, pp. 265-282.
- «Junks», en Selin Helaine (ed.), *Encyclopaedia of the History of Science, Technology, and Medicine in Non-Western Cultures*, Springer, Dordrecht, 2014. Consultado online en: https://doi.org/10.1007/978-94-007-3934-5_10133-1.
- Mayers, William Frederick, *Treaties between the Empire of China and foreign powers, together with regulations for the conduct of foreign trade, &c.*, North China Herald Office and Trübner & Co., Shanghai and London, 1877.
- Meagher, Arnold J., *The Coolie Trade. The Traffic in Chinese Laborers to Latin America 1847-1874*, Xlibris Corporation, Bloomington, 2008.
- Méndez Jiménez, Pilar, *Los mares de la canela*, La Esfera de los Libros, Madrid,

2020.

Menzies, Gavin, *1421. El Año en que China Descubrió el Mundo*, Debolsillo, Barcelona, 2004.

Millar, James (ed.), *Encyclopaedia Britannica, Or a Dictionary of Arts, Sciences, and Miscellaneous Literature*, Andrew Bell, London, 1810.

Moll-Murata, Christine, *State and Crafts in the Qing Dynasty (1644-1911)*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2018.

Morales, Francisco, «De la utopía a la locura. El Asia en la mente de los franciscanos de la Nueva España: del siglo XVI al XIX», en Corsi, Elisabetta (ed.), *Órdenes religiosas entre América y Asia: ideas para una historia misionera de los espacios coloniales*, El Colegio de México, México, pp. 57-84.

Morar, Florin-Stefan, «The Westerner: Matteo Ricci's World Map and the Quandaries of European Identity in the Late Ming Dynasty», *Journal of Jesuit Studies*, 2019, vol. 6, pp. 14-30.

Morse, Hosea Ballou, *The Chronicles of the East India Company Trading to China 1635-1834*, Clarendon Press, Oxford, 1926.

Murakami, Ei, *Haiyangshi shang de Jindai Zhongguo: Fujianren de Huodong yu Yinggu*, *Qingchao de Yinying* (La China moderna en el mar. Actividades del pueblo de Fujian y la relación con la dinastía Qing y Inglaterra), traducido por Wang, Shilun, versión en chino, Shehui Kexue Wenxian Chubanshe, Beijing, 2016.

NG, Chin-Keong, *Trade and Society. The Amoy Network on the China Coast, 1683-1735*, National University of Singapore Press, Singapore, 2014.

——— *Trade and Society: the Amoy Network on the China Coast 1683-1735*, PhD dissertation, Australian National University, Acton, 1980.

Nield, Robert, *China's Foreign Places: The Foreign Presence in China in the Treaty Port Era, 1840-1943*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2015.

Niu, Hezhi, «Gulangyu: siqu haishi huozhe (Kulangsu: está vivo o muerto)»,

- Minnan Wenhua Yanjiu*, 2008, vol. 1-14.
- Núñez Fernández, Alberto, «Jesuitas», *Inforsi*, 2010, núm. 106, p. 4.
- Ocio y Viana, Hilario Mar: *Reseña biográfica de los religiosos de la Provincia del Santísimo Rosario de Filipinas desde su fundación hasta nuestros días*, Establecimiento Tipográfico del Colegio de Santo Tomás, Manila, 1891.
- Ocio, Hilario y Eladio, Neira y Gregorio, Arnáiz, *Misioneros dominicos en el Extremo Oriente: 1587-1835*, Life Today Publications, Manila, 2000.
- Oliván, Mario Santander, «Occidente y la caída de la dinastía Qing: del Imperio a la República de China», *Gerónimo de Uztariz*, 2009, núm. 25, p. 27-46.
- Ollé, Manel, *La invención de China. Percepciones y estrategias filipinas respecto a China durante el siglo XVI*, Otto Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, 2000.
- *La empresa de China. De la armada invencible al Galeón de Manila*, Acantilado, Barcelona, 2002.
- «La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parián y el comercio de la Nao de China», en Bernabéu Albert, Salvador y Carlos Martínez, Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, 2013, pp. 155-178.
- «Zheng Zhilong (Nicolao Iquan) y Zheng Chenggong (Koxinga) en la “Historia tartaro-sinica nova” de François de Rougemont (1624-1676)», en Coello de la Rosa, Alexandre y Burrieza Sánchez, Javier y Moreno, Doris (eds.), *Jesuitas e Imperios de Ultramar. Siglos XVI-XX*, Sílex, Madrid, 2012. p. 65-79.
- «La formación del Parián de Manila: la construcción de un equilibrio inestable», en San Ginés Aguilar, Pedro (ed.), *La Investigación sobre Asia Pacífico en España*, Universidad de Granada, Granada, 2006, pp. 27-49.
- *Estrategias Filipinas respecto a China: Alonso Sánchez y Domingo de*

- Salazar en la empresa de China (1581-1593)*, Tesis doctoral, Universidad Pompeu Fabra, Barcelona, 1999.
- Ong, Soon Keong, «The business of migration: Xiamen in motion and transformation», *China Review*, 2022, vol. 22, núm. 1, pp. 281-306.
- Paulès, Xavier, *L'Opium. Une Passion Chinoise (1750-1950)*, (Yuan, Junsheng, trans.), Zhongguo Huabao Chubanshe, Beijing, 2011.
- Peng, Jiali, «Shijiu shiji xifang qinluezhe dui Zhongguo laogong de lulue (El saqueo de los trabajadores chinos por los invasores occidentales en el siglo XIX)», en Chen, Hansheng (ed.), *Huagong chuguo shiliao huibian* (Recopilación de materiales históricos sobre la salida de trabajadores chinos al extranjero), Zhonghua Shuju, Beijing, 1981, vol. 4, pp. 174-251.
- Peng, Xinwei, *Zhongguo Huobi Shi* (Historia de la moneda china), Shanghai Renmin Chubanshe, Shanghai, 2007.
- Pérez de la Riva, Juan, *El barracón y otros ensayos*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975.
- Pérez Fernández, Rolando y Rodríguez González, Santiago, «La corneta china (suona) en Cuba: Una contribución cultural asiática trascendente», *Afro-Hispanic Review*, 2008, vol. 27, núm. 1, p. 139-160.
- Philip Wilson, Pitcher, *In and About Amoy: Some Historical and Other Facts Connected with One of the First Open Ports in China*, The Methodist Publishing House in China, Shanghai and Fuzhou, 1912.
- Phillips, George, «Two mediaeval Fuh-kien trading ports, Chüan-chow and Chang-chow», en Goossaert, Vincent y Kern, Martin y Robson, James (eds.), *T'oung Pao*, Brill, Boston, 1895, vol. 6, núm. 5, pp. 449-463.
- Puebla Pedrosa, Ceferino, *Testigos de la Fe en Oriente: mártires dominicanos de Japón, China y Vietnam*, Secretariado de Misiones Dominicanas, Madrid, 1987.
- Qian, Sheng, «Mingqing shiqi jiangnan butou yu yahang (*Butou y yahang* de Jiangnan en las dinastías Ming y Qing)», *History Research and Teaching*,

- Shanghai, 2020, vol. 5, pp. 34-41.
- Rahn Phillips, Carla, «The organization of oceanic empires: the Iberian world in the Habsburg period», in Harrell Bentley, Jerry and Bridenthal, Renate and Wigen, Kären (eds), *Seascapes: Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, University of Hawaii Press, Honolulu, 2007, pp. 71-86.
- Ramírez Ruiz, Raúl, *Historia de China Contemporánea: de las guerras del opio a nuestros días*, Editorial Síntesis, Madrid, 2018.
- Reclus, Elisée, *The Universal Geography. The Earth and its Inhabitants*, en Ernst Georg Ravenstein (ed.), J. S. Virtue & Co., London, 1876.
- Rocha Pino, Manuel, «El método de acomodación jesuita y la evangelización de las órdenes mendicantes en China Imperial», *Culturales*, 2010, vol. 12, pp. 147-180.
- Rodríguez de la Peña, Manuel Alejandro, «La idea de Monarquía universal y los primeros Habsburgo», en Martínez-Sicluna y Sepúlveda, Consuelo (ed.), *Autoridad, Poder y Jurisdicción en la Monarquía Hispánica*, Dykinson, Madrid, 2020, pp. pp.49-68.
- Ruiz Ortiz, Miguel Ángel, «La monarquía española de los Austrias en los siglos XVI y XVII», *Revista de Claseshistoria*, núm. 336, 2012, pp. 1-12.
- Ruiz Stovel, Guillermo, *Chinese Shipping and Merchant Networks at the Edge of the Spanish Pacific: The Minnan-Manila Trade, 1680–1840*, Tesis doctoral, University of California, Los Angeles, 2019.
- Salmon, Claudine, «Taoke or Coolies? Chinese Visions of the Chinese Diaspora», *Archipel*, 1983, vol. 26, pp. 179-210.
- San Román, Miguel Ángel, *Formosa, Campo de Dios. Historia de la Iglesia Católica en Taiwán (1859-1970)*, San Esteban Editorial, Salamanca, 2019.
- Sánchez-Fuentes, *Estudio de la evolución técnica de los veleros a lo largo de la historia*, Trabajo Final de Máster, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2019.

- Santos Rovira, José María, «Aproximación a la Historia del Gran Reino de la China, de Fray Juan González de Mendoza», *Espéculo. Revista de estudios literarios*, Universidad Complutense de Madrid, 2005, núm. 31.
- Schell Jr., William, «Silver symbiosis: reorienting Mexican economic history», *Hispanic American Historic Review*, 2001, vol. 81, núm. 1, pp. 89-133.
- Schottenhammer, Angela, «Corredores y “gremios” (huiguan) en el comercio marítimo de china con sus vecinos del este durante las dinastías Ming y Qing», *Estudios de Asia y África*, 2010, vol. XLV, núm. 3, pp. 567-630.
- Sen, Tansen, «Zheng He’s Military Interventions in South Asia, 1405–1433», *China and Asia*, 2019, vol. 1, núm. 2, pp. 158-191.
- Serna Arnaiz, Mercedes, «Modos y modas. Primeros retratos occidentales de los reinos de China y de los indios de América», en Bernat Hernández (ed.), *Transocéanos. Viajes culturales en los mundos conocidos (siglos XVI-XVIII)*, Centro para la Edición de los Clásicos Españoles, Bellaterra, 2019, pp. 249-264.
- Shen, Shixing, *Daming Huidian* (Reglamentos recopilados de la Gran Ming), versión en *Xuxiu Siku Quanshu* (Serie de continuación de la colección completa de la Biblioteca Imperial), Shanghai Guji, Shanghai, 1995.
- Shi, Lang, «Jinghai jishi (Eventos históricos del enfrentamiento entre Taiwán y el gobierno Qing descritos por Shi Lang)», *Xuxiu Siku Quanshu*, Shanghai Guji Chubanshe, Shanghai, 2002, vol. 390, pp. 572-581.
- Simpson, John, *Oxford English Dictionary*, Oxford University Press, Oxford, 2008.
- Sola, Emilio, *Historia de un desencuentro. España y Japón, 1580-1614*, Fugaz Ediciones, 1999.
- Sola García, Diego, *El cronista de China. Juan González de Mendoza, entre la misión, el imperio y la historia*, Universidad de Barcelona, Barcelona, 2018.
- Soto-Quirós, Ronald, «Chinos culies a Costa Rica: actores, propuestas y arribos en la década de 1850», en Soto-Quirós, Ronald y Ibarra Arana,

- David Ignacio y Acón Chan, Lai Sai (eds.), *Los Chinos de ultramar: represiones, resistencias y resiliencias*, Impresora y Litográfica Heva, Ciudad de México, 2021, cap. 1, pp. 33-96.
- Su, Huiping, *Zhongli Xiangyang: Mingqing Yuegang Shehui Renqun Yu Haiyang Shehui* (Todo hacia el mar: la multitud y la sociedad oceánica de Yuegang en las dinastías Ming y Qing), Xiamen Daxue Chubanshe, Xiamen, 2018.
- Sun, Erzhun, *Daoguang Chongzuan Fujian Tongzhi* (Recopilación de la historia general de Fujian en la época de Daoguang), Guangling Shushe, Yangzhou, 2018.
- Tang, Shuiqing, «Shijiu shiji wushi niandai Zhongguo kuli haishang siwang ji qi dui ying yimin zhengce ying xiang (La muerte de los culíes chinos en el mar en la década de 1850 y su influencia en los cambios políticos de migración británica)», *Lishi Yanjiu*, 2018, vol. 6, p. 54-69.
- Tang, Wenji, *Fujian Gudai Jingjishi* (Historia de la economía antigua de Fujian), Fujian Jiaoyu Chubanshe, Fuzhou, 1995.
- Tai, En-Sai, *Treaty Ports in China*, Columbia University Press, New York, 1918.
- Tai, Yew Seng et al., «The impact of Ming and Qing dynasty maritime bans on trade ceramics recovered from coastal settlements in northern Sumatra, Indonesia», *Archaeological Research in Asia*, 2020, vol. 21, p. 1-18.
- Toda y Güell, Eduardo *Derecho Consular de España*, El Progreso Editorial, Madrid, 1889.
- Tremml-Werner, Birgit, *Spain, China and Japan in Manila, 1571-1644: Local Comparisons and Global Connections*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2015.
- Van Der Loon, Piet, «The Manila incunabula and early Hokkien studies, Part 2», *Asia Major*, Taiwán, 1967, vol.13, pp. 95-186.
- Van Dyke, Paul and Kar-wing Mok, Maria, *Images of the Canton Factories 1760–1822*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2015.
- «The Manila incunabula and early Hokkien studies, Part 1», *Asia*

- Major*, Taiwán, 1966, vol.12, pp. 1-43.
- Vaz, Joana Catarina Brites, *Vida e Obra dos Boticários Portugueses dos Séculos XV e XVI*, Proyecto de Postgrado, Universidade Fernando Pessoa, Porto, 2013.
- Von Glahn, Richard, «Foreign silver coins in the market culture of nineteenth century China», *International Journal of Asian Studies*, Cambridge University Press, 2007, vol. 4, núm. 1, pp. 51-78.
- «The maritime trading world of East Asia from the thirteenth to the seventeenth centuries», en Bentley, Tamara (ed.), *Picturing Commerce in and from the East Asian Maritime Circuits, 1550-1800*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2019, pp. 55-82.
- Wan, Ming, *Zhong Pu Zaoqi Guanxi Shi* (Historia de las primeras relaciones sino-portuguesas), Shehui Kexue Wenxian Chubanshe, Beijing, 2001.
- Wang, Gungwu, «Global history: continental and maritime», *Asian Review of World Histories*, vol. 3, núm. 2, 2015, p. 201-218.
- Wang, Rigen, *Zhongguo Huiguan Shi* (Historia de huiguan en China), Dongfang Chuban Zhongxin, Shanghai, 2018.
- Wang, Sha, *Mingdai Yaren Qunti Yanjiu* (La investigación sobre el grupo de yaren en la dinastía Ming), Tesis de máster, Southwest University, Chongqing, 2018.
- Wang, Yejian, «Shiba shiji Fujian de liangshi gongxu yu liangjia fenxi (Un análisis de la oferta y la demanda de alimentos y los precios en Fujian en el siglo XVIII)», *Zhongguo Shehui Jingjishi Yanjiu*, Xiamen, 1987, vol. 2, pp. 69-100.
- Wei, Qingyuan, «Ma Yuehan tiyu sixiang lunshu (El análisis del pensamiento deportivo de Ma Yuehan)», *Journal Editorial Department of Fujian Normal University*, vol. 3, 2011, pp. 163-168.
- White, Chris, *Sacred Webs. The Social Lives and Networks of Minnan Protestants, 1840s-1920s*, Brill, Leiden, 2017.
- *Protestantism in Xiamen. Then and Now*, Palgrave Macmillan, London,

2019.

Winterbotham, William, *An Historical, Geographical, and Philosophical View of the Chinese Empire: Comprehending a Description of the Fifteen Provinces of China, Chinese Tartary, Tributary States; Natural History of China; Government, Religion, Laws, Manners and Customs, Literature, Arts, Sciences, Manufactures, &c*, J. Ridgway, London, 1795.

Wright, Arnold (ed.), *Twentieth Century Impressions of Hong-kong, Shanghai, and Other Treaty Ports of China: Their History, People, Commerce, Industries, and Resources*, Lloyd's Greater Britain Publishing Company, London, 1908.

Woodbridge, David, «The history of Gulangyu: some sources related to the early years of foreign settlement», *Journal of Research on Gulangyu*, 2015, vol.1, pp. 25-40.

Woolsey, Lester Hood, «The Japanese in Kulangsu», *The American Journal of International Law*, 1939, vol. 33, núm. 3, p. 526-530.

Wu, Boya, «Guanyu Yongzheng jinjiao de jige wenti: yesu huishi shujian yu qingdai dangan de bidu (Varias cuestiones sobre la prohibición religiosa en el período de Yongzheng: una comparación entre las cartas de los jesuitas y el archivo de la dinastía Qing)», *Qingshi Luncong*, Beijing, 2003-2004, pp. 160-182.

Wu, Fengbin, *Qiyue Huagong Shi* (Historia de culíes chinos), Jiangxi Renmin Chubanshe, Nanchang, 1988.

Wu, Micha, *Haiyang Wenhua Yu Lishi* (Cultura e Historia Oceánica), Hushi Tushu Chubanshe, Taipéi, 2003.

Xavier, Roy Eric, «Before Macau: Portuguese Colonialism and Early Transnationalism in Asia», Working Paper, Portuguese and Macanese Studies Project, Institute for the Study of Societal Issues, University of California, Berkeley, 2016.

Xie, Meie, *Qingdai Taiwan Mijia Yanjiu* (Investigación sobre el precio del arroz de Taiwán en la dinastía Qing), Daoxiang Chubanshe, Taipéi, 2008.

- Xu, Jianzhu, «Zheng Zhilong、Yan Siqi、Li Dan de guanxi ji qi kaifa Taiwan kao (La relación entre Zheng Zhilong, Yan Siqi y Li Dan y el desarrollo de Taiwán)», *Colección de Estudios de la Historia de Ming*, Jiangsu Guji Chubanshe, Nanjing, 1985, vol.3, pp. 286-301.
- Xu, Yiming, «Min haiguan (Fujian Changguan) lishi yange chutan (Estudio preliminar sobre la evolución histórica de la Aduana Marítima de Fujian)», *Haijiaoshi Yanjiu*, Quanzhou, 1992, vol. 21, pp. 57-64.
- Yan, Xing, «Zheng Chenggong de caijing zhengce (Estrategia financiera de Zheng Chenggong)», *Wenshi Huikan*, Tainan, 1959, vol. 1, pp. 38-44.
- Yang, Guozhen, «Putaoayaren Chincheo maoyi juliudi tanxun (Explotación de la sede comercial en Chincheo de los portugueses)», *Investigación de la Historia Socioeconómica de China*, Universidad de Xiamen, Xiamen, 2004, vol. 1, pp. 1-8.
- Yang, Peina, «Aojia yu chuanjia: qingdai yuchuan bianguan zhidu jiqi guannian (Aojia y chuanjia: el sistema de gestión de barcos de pesca y sus conceptos en la dinastía Qing)», *Qingshi Yanjiu*, Beijing, 2014, vol. 1, pp. 93-103.
- Yao, Xiangao, *Zhongguo Jindai Duiwai Maoyishi Ziliao* (Materiales sobre la Historia del Comercio Exterior en la China Moderna y Contemporánea), Zhonghua Shuju, Beijing, 1962.
- Yen, Ching-hwang, «Chinese coolie emigration, 1845-74», en Tan, Chee-Beng (ed.), *Routledge Handbook of the Chinese Diaspora*, Routledge, London, 2013, pp. 73-88.
- Yu, Yang, *Remaking Xiamen: Overseas Chinese and Regional Transformation in Architecture and Urbanism in the Early 20th Century*, Ph.D. Theses, University of Hong Kong, 2007.
- Yu, Feng y Zhang, Zhenshi y Zeng, Shiqin, «Diguo zhuyi dui gulangyu de zhimin tongzhi (La dominación colonial de Kulangsu por el imperialismo)», en *Xiamen de Zujie* (Las concesiones de Xiamen), Lujiang Chubanshe, 1990, vol. 16, pp. 139-162.

- Yule, Henry, *Cathay and the Way Thither: Being a Collection of Medieval Notices of China*, Hakluyt Society, London, 1866.
- Zhan, Zhaoxia, «Jindai Gulangyu de tiyu wenhua (La cultura deportiva de la isla de Kulangsu en época contemporánea)», *Journal of Sports and Science*, 2015, vol. 36, núm. 3, pp. 69-78.
- «Shijiu shiji zhongye zhi ershi shiji zhongye gulangyu yanghang gailan (Una visión general de las firmas comerciales en Kulangsu desde mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX)», *Journal of Research on Kulangsu*, 2019, vol. 9, pp. 155-172.
- Zhang, Lanxing, «17-18 shiji Helanren cong Riben yunchu xiaopan fenxi (Un análisis del transporte holandés de monedas de oro desde Japón en los siglos XVII y XVIII)», *Journal of Sichuan Normal University*, 2015, vol. 42, núm. 1, pp. 155-164.
- Zhang, Wenqin, *Guangdong Shisanhang Yu Zaoqi Zhongxi Guanxi* (Las Factorías de Guangzhou y las primeras relaciones sino-occidentales), Guangdong Jingji Chubanshe, Guangzhou, 2009.
- Zhao, Gang, *The Qing Opening to the Ocean: Chinese Maritime Policies, 1684-1757*, University of Hawaii Press, Hawaii, 2013.
- Zhao, Jianqun, «Qingdai qianzhongqi fujian zaochuanye gaishu (Resumen de la construcción naval de Fujian a principios y mediados de la dinastía Qing)», *Zhongguo shehui jingjishi yanjiu*, 1993, vol. 4, pp. 70-77.
- Zheng, Dong, «Gulangyu shouci chutu songjiao cang guqian (Monedas antiguas de la dinastía Song excavadas en Kulangsu)», *Gulangyu Wenshi Ziliao* (Documentos culturales e históricos de Kulangsu), 1995, vol. 1, pp. 190-192.
- Zheng, Guangnan, *Zhongguo Haidao Shi* (Historia de la piratería china), Huadong Ligong Daxue Chubanshe, Shanghai, 1998, cap. 4, pp. 282-287.
- Zhou, Meng, *Cuando el mar se encuentra con la tierra: cultura marítima y comercio exterior de Zhangzhou (1567-1644)*, Tesis doctoral,

Universidad de Granada, Granada, 2021.

——— «Impacto cultural de los reales españoles en el sur de Fujian», *Quiroga:*

Revista de Patrimonio Iberoamericano, 2020, núm. 17, pp. 104-116.

Zhou, Qunhua, «Lun wo guo lishi shang de jingjiren ji hangye zuzhi (Sobre los intermediarios y las organizaciones comerciales en la historia de China)», *Tianfu Xinlun*, 1995, vol. 6, pp. 79-85.