


El comercio estadounidense en el siglo XIX en Filipinas. El papel de las casas comerciales (1832-1861)¹

Dídac Cubeiro Rodríguez

Universitat Autònoma de Barcelona (España) ✉ 

E-mail: didac.cubeiro@uab.cat

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5811-7824>

<https://www.doi.org/10.5209/rcha.104822> Recibido: 10 de septiembre de 2025 / Aceptado: 6 de diciembre de 2025

Resumen: Este artículo analiza la labor de los cónsules estadounidenses en Manila durante el siglo XIX, con énfasis en sus relaciones comerciales y documentación enviada al Departamento de Estado. La documentación consular entre 1832 y 1861 es especialmente rica en registros de entrada y salida de barcos, así como en certificados emitidos para transacciones comerciales, permitiendo comprender la consolidación de las casas comerciales estadounidenses en Filipinas en el siglo XIX.

Palabras clave: Cónsules; comercio transpacífico; casas comerciales; Filipinas; siglo XIX.

EN American Trade in 19th-Century Philippines. The Role of Trading Houses (1832-1861)

Abstract: This paper examines the role of U.S. consuls in Manila during the 19th century, focusing on their trade relations and the documentation sent to the Department of State. Consular documentation from 1832 to 1861 is particularly interesting in records of ship entries and departures, as well as certificates issued for commercial transactions, providing insight into the consolidation of U.S. trading houses in the 19th century Philippines.

Keywords: Consuls; transpacific trade; trading houses; Philippines; 19th century.

Sumario: 1. La labor consular comercial estadounidense en Manila. 2. La información y documentación consular estadounidense sobre el comercio de Filipinas. 3. El papel de Manila en las rutas de comercio estadounidenses. 4. El comercio de Nueva Inglaterra con Filipinas. 5. Las casas comerciales estadounidenses en Filipinas. 6. Conclusiones. 7. Referencias bibliográficas.

Cómo citar: Cubeiro Rodríguez, D., (2026), El comercio estadounidense en el siglo XIX en Filipinas. El papel de las casas comerciales (1832-1861), en *Revista Complutense de Historia de América* 52 (1), 57-78.

¹ Este trabajo se realiza dentro del proyecto “Los cónsules extranjeros en Filipinas y el Mar de China, siglo XIX”, Ref.: PID2019-106311GB-I00 (MICIU/AEI).

El comercio norteamericano en el Pacífico en el siglo XIX experimentó una transformación significativa con la creciente participación de casas comerciales estadounidenses en Asia, y en especial en Filipinas. Los cónsules de Estados Unidos en Manila desempeñaron un papel clave como intermediarios entre el gobierno y los comerciantes, proporcionando información sobre las dinámicas comerciales y las operaciones portuarias. La historiografía sobre el comercio estadounidense con Asia en el siglo XIX ha sido abordada tradicionalmente desde la óptica del comercio con China², destacando el establecimiento de consulados estadounidenses para proteger intereses mercantiles en el Sudeste Asiático, como en Manila, aunque sin profundizar en sus efectos sobre la consolidación de las casas comerciales norteamericanas³. En cuanto a Filipinas, se ha tendido a situar el comercio estadounidense como un fenómeno marginal dentro de análisis más amplios de la apertura del puerto de Manila y la participación de comerciantes europeos y asiáticos⁴, sin un enfoque sistemático en la empresa norteamericana⁵. Esta investigación se sitúa en esa laguna al analizar la documentación consular de Estados Unidos generada en Manila entre 1832 y 1861, con el objetivo de reconstruir las prácticas comerciales de las casas norteamericanas y valorar el papel de los cónsules como intermediarios clave en las redes transpacíficas del siglo XIX.

Este artículo tiene como objetivo analizar la documentación consular obtenida en NARA⁶ entre 1832 y 1861 para comprender el impacto de estos cónsules en el comercio y su influencia en la consolidación de redes comerciales en la región. Concretamente, intentar discernir: ¿qué papel desempeñaron los cónsules comerciales estadounidenses en Manila entre 1832 y 1861 en la consolidación de las casas comerciales norteamericanas en Filipinas y en su integración en las redes del comercio transpacífico del siglo XIX? A partir de fuentes consulares y registros mercantiles, se examina cómo los cónsules, generalmente vinculados a firmas comerciales como Perkins & Co., Russell, Sturgis & Co. y Peele, Hubbell & Co., no sólo facilitaban las relaciones comerciales, sino que también aprovechaban su posición para promover sus propios intereses. Asimismo, se explora la evolución de los informes consulares, desde comunicaciones informales hasta registros estandarizados, y se contextualizan estos procesos dentro de los cambios económicos y políticos que afectaron el comercio entre Estados Unidos, Filipinas y otras potencias de la región.

1. La labor consular comercial estadounidense en Manila

Los cónsules estadounidenses solían comunicarse con el Secretario de Estado según sus intereses, sin una periodicidad preestablecida. Sin embargo, la mayor parte de los cónsules que hemos estudiado en Manila, enviaban escritos trimestrales sobre la situación en la ciudad y por extensión, en Filipinas, así como referente a los intereses estadounidenses, como naufragios, aranceles, etc. Los titulares del consulado enviaban despachos detallando los acontecimientos que ocurrían en el país, con variación en el grado de amplitud y precisión según el estilo y compromiso de cada cónsul. Semestralmente solían informar sobre el comercio estadounidense en Filipinas y enviaban datos sobre las entradas y salidas de barcos en el puerto de Manila, con detalle de sus cargas y referencias sobre las tasas cobradas, que ingresaba el cónsul como pago de su dedicación al puesto. Todos los cónsules informaban sobre cambios en la aplicación de aranceles, detallando los artículos cuya importación estaba permitida o prohibida, los impuestos aplicables a las mercancías, y adjuntando copias de los reglamentos vigentes en la materia. Aunque estos cónsules cumplían sus obligaciones con diligencia, también dedicaban tiempo a sus propios intereses comerciales.

² Dennett, 1922; Downs – Grant, 1997; Permanyer, 2012.

³ Cubeiro, 2023; Lutz, 2023.

⁴ Elizalde, 2021; Huetz de Lemps, 2021.

⁵ Legarda, 1999.

⁶ National Archives and Records Administration, College Park, MD, Estados Unidos de América (en adelante NARA).

Varias personas solicitaron el cargo de cónsul en Filipinas, pero solo unas pocas lograron obtenerlo. El éxito en estos nombramientos dependía en gran medida de las conexiones sociales en Estados Unidos. Muchos de ellos, especialmente durante la primera mitad del siglo XIX procedían de Salem o de Nueva York, como en el caso de Charles Griswold, quien primero fue nombrado vicecónsul en Manila entre 1848 y 1849 bajo la dirección consular de Alfred H.P. Edwards, y actuó como sustituto de éste en varias ocasiones. Más tarde Griswold obtuvo la titularidad de la oficina consular en Manila entre 1856 y 1861. Un buen número de los cónsules destinados a Manila fueron comerciantes estadounidenses vinculados a las casas comerciales de Perkins & Co., Peele, Hubbell & Co. y Russell, Sturgis & Co., como George W. Hubbell y Alfred Edwards (Peele, Hubbell & Co.), Henry P. Sturgis, Charles Griswold o Jonathan Russell (Russell, Sturgis & Co.). Los cónsules estadounidenses solían tener una actividad principal y a menudo, dejaban las tareas del consulado en un segundo término. Su disposición en el puesto también fue distinta: mientras Sturgis organizó un consulado de perfil empresarial, Griswold institucionalizó la información estadística. Este cambio refleja la transición de una diplomacia privada a una diplomacia de Estado.

Tabla 1. Listado de cónsules estadounidenses en Manila (1801-1881)⁷.

Cónsul Manila	Inicio	Fin	Años en el cargo
John Stuart Kerr	1801	1814	13
Andrew Stuart	1817	1820	3
George W. Hubbell	1822	1831	9
Alfred H. P. Edwards	1832	1836	4
Henry P. Sturgis	1836	1847	11
Josiah Moore (vicecónsul)	1840	1842	2
Charles Griswold (vicecónsul)	1848	1849	1
Alfred H. P. Edwards	1849	1853	4
William P. Peirce	1854	1855	1
Horatio N. Palmer (vicecónsul)	1855	1856	1
Ogden E. Edwards	1856	1856	0
Charles Griswold	1856	1861	5
Jonathan Russell	1861	1864	3
Amasa Mason	1861	1862	1
J. B. Pearson	1864	1867	3
Edward Jackson	1866	1866	0
J. B. Pearson	1867	1871	4
Jonathan Russell	1871	1875	4
Frederic G. Heron	1875	1877	2
Edward A. Youngs	1877	1879	2
Frank G. Stebbins	1880	1880	0
Edward A. Youngs	1880	1881	1

La documentación consular enviada por los cónsules a Washington en general es muy completa, especialmente para los años 1832 a 1861, donde aparecen los registros de entrada y salida de barcos de Manila, y los certificados emitidos por el cónsul. En la mayoría de las ocasiones los

⁷ Elaboración propia a partir de US Consular Despatches Manila 1801-1881, NARA, Section 84, M455, Group Number 59.

cónsules enviaban un registro semestral de la actividad comercial del puerto de Manila de los barcos bajo bandera estadounidense. Tres de los cónsules que fueron nombrados para el cargo en Manila no llegaron a ocuparlo: Amasa Mason, Edward Jackson y Frank G. Stebbins, que por distintas razones no se personaron en la capital filipina.

2. La información y documentación consular estadounidense sobre el comercio de Filipinas

Del primer cónsul apostado en Manila, John Stuart Kerr, tenemos poca información, tan sólo las referencias de su nombramiento por el Senado⁸, un escrito que envió sobre una caja de enseres científicos a la *American Philosophical Society*⁹, y una carta de Carlos Martínez de Yrujo a James Madison no aceptando su nombramiento como cónsul por parte de la administración española¹⁰. El segundo cónsul, Andrew Stuart, fue un comerciante estadounidense en Manila que ejerció entre los años 1817 y 1820. La mayor parte de comunicaciones comerciales consistían en cartas sin una periodicidad establecida, con anotaciones sobre el comercio y los intereses de Estados Unidos: “En este semestre llegaron nueve barcos americanos que zarparon con cargamentos de azúcar. Se exportaron alrededor de ciento veinticinco mil *piculs* de azúcar, trescientos quintales de índigo y una pequeña cantidad de café”¹¹. En 1822 se nombró para el cargo de cónsul en Manila a George W. Hubbell que estuvo en el cargo hasta el año 1831. En su correspondencia ya advertimos un cambio sustancial respecto a sus predecesores y es que éste emitió listados sobre los buques estadounidenses que fondeaban en Manila, aunque estos no se conservan en la documentación consular. Por tanto, para este cónsul no se encuentran los registros sobre la entrada y salida de barcos, tan sólo aparece la carta de presentación de la declaración semestral de actividad comercial en el puerto de Manila: “Tengo el honor de transmitir aquí una declaración del comercio americano con estas Islas”¹². El 28 de febrero de 1829, envió la primera relación de barcos que se conserva, al Secretario de Estado. Hubbell se había ausentado de Manila por asuntos familiares a Estados Unidos, un par de años y había vuelto a las islas en 1828.

Alfred Henry Pierpont Edwards había sido nombrado cónsul estadounidense en Buenos Aires en 1821 pero por causas que no aparecen en las fuentes consultadas no llegó a viajar a Argentina ni a ocupar su plaza¹³. Posteriormente fue nombrado cónsul de Estados Unidos en Manila en dos ocasiones, entre 1832-1838 y 1848-1853, donde sí ocupó su cargo. El 20 de marzo de 1849 notificó al vicecónsul Charles Griswold, a la oficina de Russell & Sturgis en Manila, su nombramiento como cónsul para que se le enviaran los archivos consulares¹⁴. El 10 de diciembre de 1853, Alfred H. P. Edwards comunicó a William L. Marcy, Secretario de Estado, que “tengo el propósito de dejar este lugar para ir a Estados Unidos en los días siguientes y le ruego que acepte mi renuncia como Cónsul de los Estados Unidos en las Islas Filipinas. Dejo el consulado a cargo del Sr. William P. Peirce, de Salem, Massachusetts, un caballero de alto rango, que ha residido aquí durante varios años”¹⁵. Peirce, ocupará la plaza de cónsul a principios del año siguiente, en 1854.

Alfred H. P. Edwards formaba parte del creciente grupo de comerciantes estadounidenses residentes en Filipinas. En una solicitud que presentó en 1856 para acceder al club *Century Association* de Nueva York, tras finalizar su labor como cónsul, describió su ocupación como

⁸ Cubeiro, 2023: 64.

⁹ *Ibidem*: 69.

¹⁰ Brugger, 1986: 174-175.

¹¹ Consular Despatch, Stuart, A. to State. Manila, 11-XII-1818. NARA, Section 84, M455, Group Number 59. *Pícul*: unidad tradicional de peso del sur y este de Asia, basada en la carga de un listón para hombros y que varía según el lugar y el tiempo, pero generalmente estandarizada en aproximadamente 60 kg.

¹² Consular Despatch, Hubbell, G. to State. Manila, 28-II-1829. NARA, Sect. 84, M455, N° 59.

¹³ Smith, 1986:313.

¹⁴ Consular Despatch, Griswold, C. to State. Manila, 20-III-1849. NARA, Sect. 84, M455, G.N° 59.

¹⁵ Consular Despatch, Edwards A. to State. Manila, 10-XII-1853. NARA, Sect. 84, M455, G.N° 59.

“Importador (Azúcar) / Cónsul (Filipinas)”¹⁶. Y es evidente que había estado en Manila mucho antes de su nombramiento: una lista de pasajeros del barco *Galaxy* registró su llegada a Nueva York desde Manila el 25 de marzo de 1831, cuando tenía 20 años¹⁷. El 16 de mayo de 1856, dos años después de volver de Filipinas y ya con 45 años, Alfred se casó con Mary Griswold, emparentada con Charles Griswold, que sería cónsul de Estados Unidos en Manila entre 1856 y 1861. La información comercial transmitida por este mejoró considerablemente gracias a una estandarización del formato de la información a enviar a Washington.

Los *consular return*, eran informes semestrales que registraban la entrada y salida de barcos norteamericanos en el puerto de Manila. A partir de 1833, el Departamento de Estado comenzó a enviar hojas impresas para asentar la información de los barcos estadounidenses. La primera relación impresa de diciembre de 1833 está rellena parcialmente. El cónsul tan solo escribió la hoja correspondiente a las tasas a cobrar a los capitanes de los barcos, que correspondían a sus emolumentos¹⁸.

2.1. Tipos de certificados emitidos por los cónsules

Los impresos estandarizados vigentes a partir de 1833 mostraban los certificados emitidos por el cónsul a favor del barco, pero no detallaban el tipo. Al finalizar el impreso de tasas cobradas por el cónsul, el cónsul añadía un Resumen: de los certificados (*certificates*). Sturgis recoge los siguientes tipos de certificados en su relación del 31 de diciembre de 1846: la tasa de registro del barco (*register fee*), las tasas por desembarco de marineros (*discharged seamen*), las declaraciones bajo juramento (*note of protest*), las facturas consulares (*certified invoice*) y las obligaciones de deuda o letras de cambio (*debentures*). Las tasas de registro del barco¹⁹, se cobraban cuando atracaba a puerto y el cónsul realizaba el conocimiento de embarque, rellena los datos de la carga desembarcada y embarcada y el puerto de origen y destino, nombre del barco y del capitán. Además de las tasas de registro del buque, los cónsules también cobraban tasas y llevaban un registro del desembarco de marineros (*discharged seamen*) ya que mientras estos se encontraban en Manila estaban al cargo del cónsul ante las autoridades españolas y no se les permitía cambiar de barco sin la autorización expresa del capitán y del cónsul. Los cónsules también expedían certificados con fuerza legal, principalmente las declaraciones juradas del capitán (*note of protest*). Estas abarcaban circunstancias ajenas al control del capitán que habían causado pérdidas o daños al buque o a la carga, lo que podía hacer que los propietarios fueran responsables de acciones legales por parte de terceros, como el 9 de abril de 1872, donde el capitán Charles A. French declaró ante el cónsul Jonathan Russell, que temía por la carga de azúcar que transportaba debido a que “habiendo experimentado un clima tempestuoso durante el viaje, se abrió una vía de agua en el casco”²⁰. Otro de los certificados emitidos por el cónsul con fuerza legal eran las facturas consulares²¹ (*certified invoice*).

¹⁶ Earliest Members of the Century Association. Entry for Alfred H. P. Edwards, 3-VII-1876. Century Association Archives Foundation., 7W 43rd St, Nueva York [Estados Unidos de América], Century Association Biographical Archive.

¹⁷ Kennedy, 2021.

¹⁸ Consular Despatch, Edwards A. to State. Manila, 31-XII-1833. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

¹⁹ Estas tasas estaban reguladas y eran de obligado cumplimiento para: “Todo capitán de un buque perteneciente a ciudadanos de los Estados Unidos que zarpe de cualquier puerto de los Estados Unidos deberá, a su llegada a un puerto extranjero, depositar su registro ante el cónsul o vicedcónsul, si lo hubiere en dicho puerto, y al pago de los honorarios de los funcionarios consulares” (U. S. Senate, 1803).

²⁰ Consular Despatch, Russell, J. to State. Manila, 9-IV-1872. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

²¹ Una factura consular es un documento que especifica el contenido y los detalles de un envío certificado por el cónsul del país al que se envía la mercancía. Los funcionarios de aduanas utilizan la factura para confirmar qué contiene el envío, el número de mercancías y el coste, y así determinar el derecho de importación. En la actualidad se denomina “Certificado de origen” y no requiere de la certificación consular.

Voucher No 4

The United States Consulate at Manila
To the undersigned Dr.

For our sight draft No 8556 on Messrs Youngs & Co
New York in favor of the Treasurer of the
United States payable in U.S. Gold Coin . . . \$ 481. 63.
@ 2 1/2 % discount . . . 12. 04
\$ 469. 59.

Triplicate

E. & O. E.

Manila 17th July 1877.

(signed) for Peele Hubbell & Co
W. S. Ryan

No 8556 Exchange for \$ 481 ⁶³/₁₀₀ Manila 17th July 1877.

Peele Hubbell & Co At sight pay this our Third of Exchange (first and second of the same tenor and date not paid) to the order of the Treasurer of the United States of America the sum of Four hundred and eighty one ⁶³/₁₀₀ Dollars U.S. Gold Coin. Value received and charge the same to account of as advised
(signed) Peele Hubbell & Co.

To
Messrs Youngs & Co
New York

Figura 1. Letra de cambio 8556 emitida por Peele, Hubbell & Co. en Manila en 1877²².

El tercer tipo de certificado con fuerza legal que emitían los cónsules eran las obligaciones de deuda (*debentures*). Se trataba de títulos de deuda negociables emitidos por empresas privadas certificados por el consulado. Esta partida se refería a letras de cambio aceptadas sobre las mercancías. Vemos un caso concreto en la anterior letra de cambio (*bill of exchange*) donde Peele, Hubbell & Co. ordena el pago de 481'63 dólares de oro (*U.S. Gold Coin*) que debe hacer Young & Co. al Tesoro de los Estados Unidos²³.

Las letras se podían endosar y por tanto transmitir a terceros y mantenían la garantía del emisor. Con el creciente uso de letras de cambio, la mayor flexibilidad de los instrumentos negociables favoreció a los extranjeros. Una casa extranjera enviaba un barco a Manila girando una letra de cambio para el corresponsal local, que compraba productos locales y los vendía al capitán a cambio de letras giradas sobre Londres a seis, nueve o doce meses vista. El comerciante local podía negociar estos efectos mediante un endoso y cerrar así la transacción en lo que a él concernía. Mientras tanto, las mercancías llegaban a Londres en tres meses, y las letras no vencían hasta nueve meses después, por lo que el importador tenía tiempo de sobra para vender las

²² Fuente: U.S. Consulate at Manila. Bill of exchange number 8556 issued by Peele Hubbell and Co in favour of Youngs and Co 17th July 1877. Manila, 1877.

²³ Consular Despatch, Heron, F. to State, Manila, 17-XI-1877. NARA, Sect. 84, M455, G.N°.59.

haciendo escala en Batavia o Manila para cargar arroz con destino al mercado chino. A partir del descubrimiento de oro en California, muchos de estos barcos procedentes de la costa este de Estados Unidos pararon en San Francisco para vender menaje, herramientas y textiles en la floreciente California, para luego viajar al sudeste asiático. El cónsul H.P. Edwards describió este comercio comentando que, en 1835, “un mayor número de barcos americanos han entrado en este puerto durante el presente año que en el anterior, como se puede observar en las estadísticas, muchos de los cuales han hecho uno o más viajes a China con arroz. Las exportaciones de azúcar han superado las de cualquier otro año, y se supone que se producirá una mayor cantidad el próximo. Las importaciones de dinero en especie (*specie money*)²⁸ han sido inusualmente grandes: monedas (*dollars*) de las Repúblicas Sudamericanas que son ordinariamente a 3 y 4 por el descuento en China, son recibidos aquí a 1/6 por el descuento, que es el derecho pagado por resello en el tesoro del gobierno”²⁹. Este comercio de arroz con China comenzó a decaer a partir de 1844 y aumentó la exportación de azúcar hacia mercados occidentales. Clavería informó “que la exportación del arroz para China no era tan activa como en años anteriores, que se ha hecho bastante notable la exportación del azúcar para Europa”³⁰. Unos meses más tarde, el 20 de febrero de 1845, Clavería, sobre el aumento de la exportación de azúcar comentó que “haberse notable aumento acerca del azúcar para Europa después de la rebaja de derechos con que el gobierno inglés ha beneficiado los azúcares de países donde no se emplea trabajo de esclavos”³¹. Las últimas referencias al comercio de arroz filipino con China las encontramos en las notas consulares de Peirce diez años después, en 1854, donde explicó que los barcos españoles vendían arroz en China a cambio de productos locales que volvían a vender en Manila, en un comercio bastante activo: para el año 1852 un total de treinta y tres barcos españoles comerciaban con China³².

3.2. Manila como *trading post* del comercio estadounidense

Tras la partida de Edwards, Henry P. Sturgis, de la casa comercial Russell & Sturgis, se encargó del consulado de Manila entre los años 1836 y 1847. La documentación aportada por este cónsul es metódica, bien ordenada y nos permite obtener registros consulares completos con todos los datos para este período. Además, añadió un Resumen: al final de los consular return, registrando número de barcos, toneladas desembarcadas y marineros estadounidenses y extranjeros, aunque no siempre aparecían las valoraciones en dólares de la carga desembarcada y embarcada³³. Josiah Moore fue su vicecónsul y atendió el consulado entre los años 1840 y 1842, por ausencia de Sturgis. Moore añadió al final de los consular return, en el apartado de resúmenes totales, datos sobre la composición de las exportaciones de Manila a Estados Unidos³⁴. En ella aparecía el valor de la carga enviada (\$668.490) que se subdividía entre mercancías británicas (\$300.000, 44,87%) y entre los productos de origen filipino (\$368.490, 55,13%).

A partir de esta clasificación realizada por Moore, vemos que los estadounidenses consideran a Manila bajo dos concepciones comerciales, por un lado, un *entrepôt* o *trading post* y por otro lado un suministrador de productos filipinos para los fabricantes de Estados Unidos, principalmente azúcar y abacá y en menor medida índigo y café. Desde el punto de vista del comercio

²⁸ Ley de 9 de febrero de 1793, por la que se declaraba que las monedas extranjeras tendrían curso legal en los Estados Unidos de América durante tres años mientras la fábrica nacional de moneda producía suficientes monedas para la circulación nacional. Las monedas extranjeras mencionadas en esta ley permanecieron en uso durante mucho más de tres años, y las monedas acuñadas de forma privada, especialmente las de oro, también circularon en Estados Unidos hasta la segunda mitad del siglo XIX, hasta la prohibición por el Congreso de la acuñación privada de moneda en 1864.

²⁹ Consular Despatch, Edwards A. to State. Manila, 31-XII-1834. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

³⁰ Clavería Zaldúa, Narciso. Filipinas Comercio Nº 7, 31 de octubre de 1844, en Consular Despatch, Edwards A. to State, Manila, 31-XII-1835. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

³¹ Sobre exportación de azúcar y arroz de Filipinas a China, Clavería Zaldúa, Narciso, 20-II-1845. Archivo Histórico Nacional, Madrid [España], Ultramar, 430, Exp.23.

³² Consular Despatch, Peirce, W. to State. Manila, 24-IV-1854. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

³³ Consular Despatch, Sturgis, H. to State. Manila, 31-XII-1838. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

³⁴ Consular Despatch, Moore, J. to State. Manila, 30-VI-1840. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

estadounidense, hasta 1841, el puerto de Manila podía describirse como un puesto comercial, centrado en el almacenamiento de diversas mercancías, principalmente británicas, para su posterior exportación hacia Norteamérica, y conectando las casas comerciantes estadounidenses en Manila con los centros de producción en Estados Unidos para las materias primas filipinas.

En el escrito de renuncia de Andrew H.P. Edwards se comunicó que quedaba a cargo del consulado William A. Peirce, el 10 de diciembre de 1853³⁵. Por otro lado, un memorándum del Departamento de Estado nos relata que Peirce era socio comercial de Andrew H.P. Edwards “dejó el consulado a cargo de Mr. Peirce, su socio comercial”³⁶. Peirce envió un informe relevante sobre el comercio en Filipinas el 24 de abril de 1854, comunicando que en 1852 llegaron al puerto de Manila 57 barcos españoles³⁷ y 37 estadounidenses: “el comercio de los Estados Unidos con Manila aumenta considerablemente cada año”, siendo el principal producto de exportación a Estados Unidos el cáñamo, útil para la fabricación de cordaje, ya que, “no se cultiva en ningún otro lugar con ventaja, goza de tal favor en los Estados Unidos, que hasta la fecha la demanda no ha sido satisfecha en su totalidad en ningún año”. Peirce destacó además que es un comercio muy interesante para Estados Unidos, debido a que “los comerciantes españoles, no entran en el comercio entre este país y los Estados Unidos, sino que todo el negocio, tanto de importación como de exportación, está en manos de los americanos”. Sobre la venta de mercancías estadounidenses en Manila, Peirce la desestimó comentando que “este mercado es pequeño para los bienes de producción americana”³⁸.

Peirce escribió al Departamento de Estado el 29 de marzo de 1855, informando que debía partir a Estados Unidos, tras estar viviendo en China y en Filipinas desde 1841, en verano de ese mismo año, “dejo el consulado a cargo de mi compañero, Mr. Horatio N. Palmer y me presentaré en Washington tan pronto como llegue a Estados Unidos”³⁹. El 28 de diciembre de 1855, Peirce escribió desde Salem al Departamento de Estado informando de su intención de viajar a Manila para ser cónsul durante el siguiente verano, “a menos que las circunstancias hagan necesario que vaya antes”⁴⁰. Un memorándum del Departamento de Estado informó que Peirce propuso “visitar Washington en enero y presentarme ante el Departamento”⁴¹, pero tuvo que aplazar la visita “por la grave enfermedad que sufre mi hermana”⁴². Finalmente, Peirce fue nombrado cónsul en Guam en 1856, pero renunció al cargo, quizás para seguir con su actividad comercial desde Filipinas⁴³. Horatio N. Palmer tomó las riendas del consulado como vicecónsul tras la marcha de Peirce a Estados Unidos en abril de 1855. Uno de los primeros escritos que recibió fue una copia de la legislación que reformaba la actividad diplomática de los cónsules e informó de su aplicación a los barcos estadounidenses en Manila a partir del 1 de julio de ese mismo año⁴⁴. Palmer notificó al Secretario de Estado la apertura de los puertos de Sual, Ilo Ilo y Zamboanga al comercio internacional el 8 de mayo de 1855⁴⁵, y estuvo gestionando las tareas consulares hasta la llegada de Ogden Ellery Edwards, que ocupó el cargo de cónsul en Manila entre los años de 1855 y 1860. La familia Edwards pertenecía a la aristocracia estadounidense. Alfred H. P. Edwards ya había sido cónsul en Manila en dos ocasiones antes de la llegada de Ogden a Manila. Ogden E. Edwards (1828-1918), también comerciante, fue cónsul de Estados Unidos en Manila en 1856. Sabemos que continuó viviendo en Manila tras su labor consular ya que su hija mayor, Catherine Shepherd Edwards, nació en Manila el 24 de mayo de 1862, dos años más tarde de que abandonara el cargo. Su labor como cónsul pasó desapercibida por la poca información documental. Se

³⁵ Consular Despatch, Edwards A. to State, Manila, 10-XII-1853. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

³⁶ Department of State. San Francisco, 1856. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

³⁷ Procedentes de los puertos de Cádiz (8), Liverpool (5), Singapur (10), China (33) y Molucas (1).

³⁸ Consular Despatch, Peirce, W. to State. Manila, 24-IV-1854. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

³⁹ Consular Despatch, Peirce, W. to State. Manila, 29-III-1855. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁴⁰ Consular Despatch, Peirce, W. to State. Salem, 28-XII-1855. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁴¹ Department of State. San Francisco, 1856. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁴² Consular Despatch, Peirce, W. to State. Salem, 21-I-1856. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁴³ Consular Despatch, Edwards O. to State. Manila, 14-VIII-1856. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁴⁴ Consular Despatch, Palmer, H. to State. Manila, 5-IX-1855. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁴⁵ Consular Despatch, Palmer, H. to State. Manila, 8-V-1855. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

limitó a enviar copias del periódico *The friend of China and Hong Kong Gazette* de distintas fechas con información del caso del navío *Theresa Jerry*⁴⁶. El 7 de octubre de 1856 notificó que había recibido el nombramiento del nuevo cónsul, “el Presidente ha nombrado a George Griswold de Nueva York pero no hay ninguna persona con el nombre de George Griswold ahora en Manila”. En realidad, se trataba de Charles Griswold⁴⁷ que ocupó la plaza de cónsul hasta 1861. Alfred H.P. Edwards se casó con Mary Griswold (1821-1896) emparentada con Charles Griswold, que fue cónsul de Estados Unidos en Manila entre 1856 y 1861. Griswold fue abogado, y trabajaba para Russell & Sturgis en Manila, según aparece en varias cartas de la compañía en distintas reclamaciones realizadas desde Manila a varias empresas azucareras en Australia: la *Australasian Sugar Company* en 1854, la *Robey and Company* en 1855 o la *Colonial Sugar Refining Company Limited* en 1855⁴⁸. Como aspecto relevante, en sus comunicaciones con el Departamento de Estado, Griswold añadió a los informes consulares (*consular return*) que enviaba a Estados Unidos, el valor de las exportaciones cargadas por barcos estadounidenses y por barcos extranjeros⁴⁹, diferenciando el valor de la carga desembarcada (\$410.514,39), el valor de la carga embarcada (\$1.233.727,25) y de esta el valor de la carga embarcada por barcos extranjeros (\$204.089,95).

El 9 de octubre de 1861 comunicaron a Griswold el nombramiento de Amasa Mason como nuevo cónsul de Manila. El formato del nombramiento, por primera vez apareció preimpreso en los registros consulares⁵⁰. Amasa Mason era abogado, como Griswold. Había nacido en Connecticut y había visitado partes de España y algunas ciudades, y entre aquellas, las Islas Filipinas. Comentó que lamentaba el retraso en contestar a la propuesta de su nombramiento por encontrarse defendiendo una causa legal como abogado⁵¹. El Departamento de Estado le envió a Manila dos banderas y formularios para ser usados en su labor consular⁵², pero no llegó a viajar a Manila ya que el 2 de abril de 1862 renunció a su puesto de cónsul por haber sufrido un accidente⁵³, siendo aceptada su baja siete días después⁵⁴. En su sustitución, se nombró a Jonathan Russell que se ocupó del consulado desde ese momento hasta 1864 y en un segundo período que fue de 1871 a 1875. Russell no presentó documentación sobre los registros del puerto de Manila, tan solo las tasas cobradas por el consulado semestralmente⁵⁵ y, de hecho, ya no tendremos en lo que queda de siglo una documentación tan elaborada de los registros de barcos como la que se había preparado hasta la fecha.

3.3. Comercio entre Estados Unidos y Filipinas entre 1834 y 1855

La documentación consular estadounidense para Manila presenta una continuidad en el registro de entrada de barcos y las mercancías importadas y exportadas entre las fechas de 1834 y 1855. En busca de un análisis, hemos intentado vincular la evolución del comercio estadounidense en función de la política arancelaria española. Para este período en España entrarán en vigor varios aranceles aplicables en aduanas a los productos extranjeros, en los años 1841 y 1849. La legislación partía del *Real Arancel General de entrada de frutos, géneros y efectos del extranjero*, vigente desde 1826, que prohibía la entrada de más de seiscientos bienes. Este arancel prohibicionista

⁴⁶ Consular Despatch, Edwards O. to State. Manila, 4-VIII-1856. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁴⁷ Consular Despatch, Edwards O. to State. Manila, 7-X-1856. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁴⁸ Correspondence from J. Grafton Ross to C. Griswold Esq. of Manilla, febrero 1856 a diciembre de 1857. Russell and Sturgis outwards Agents, Manila, Australian National University Archive [Australia], Acton ACT2601, AU NBAC 142-2756.

⁴⁹ Consular Despatch, Griswold, C. to State. Manila, 10-I-1857. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁵⁰ Consular Despatch, Seward, F. to U.S. Manila Consulate. Washington, 9-X-1861. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁵¹ Consular Despatch, Mason, A. to State, Manila, 30-X-1861. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁵² Consular Despatch, Seward, F. to U.S. Manila Consulate. Washington, 23-XI-1861. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁵³ Consular Despatch, Mason, A. to State. Manila, 2-IV-1862. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁵⁴ Consular Despatch, Seward, F. to U.S. Manila Consulate. Washington, 9-IV-1862. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

⁵⁵ Consular Despatch, Russell, J. to State. Manila, 30-VI-1863. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

fue fruto de una medida de presión de la industria textil catalana para defenderse de los bajos precios de los textiles ingleses. Las modificaciones arancelarias de 1841 se caracterizaron por una suavización del prohibicionismo promulgada por Espartero, reduciendo el número de artículos que no se podían importar, pero manteniendo la prohibición a los productos de algodón foráneos. Esta reforma culminó con el arancel de 1849 de Bravo Murillo, mediante el cual se optó por el proteccionismo frente al anterior prohibicionismo, adaptándose para Filipinas en 1855⁵⁶. En su adaptación insular la mayoría de las importaciones extranjeras pagaban una tasa del 14% para los bienes introducidos bajo bandera extranjera. Algunos casos particulares gozaban de una protección especial, como las olivas en conserva (60%), los aguardientes (50%) o las prendas de algodón (50%). Las importaciones en Manila de productos estadounidenses no siguieron el patrón de reducción de comercio en las fechas de entrada en vigor de estos aranceles, por lo que en segundo lugar nos hemos centrado en analizar los condicionantes de los ciclos de la economía de Estados Unidos. Para la documentación consular analizada entre 1834 y 1855 podemos definir cuatro grandes períodos económicos: la burbuja jacksoniana (1834-1836), la depresión económica (1837-1843), la recuperación (1844-1847) y la fiebre del oro (1848-1855), como hemos delimitado en el siguiente cuadro.

Tabla 2. Comercio estadounidense en Manila entre 1834 y 1855 por ciclos económicos.⁵⁷

	Barcos	Total Barcos	Imp.	Imp.	Imp.	Imp.	Exp.	Exp.
Año	EEUU	Extranj.	EEUU Tn	Total Tn	EEUU USD miles	Total USD miles	EEUU USD miles	Total USD miles
1834	42	-	13,981	-	398,8	-	263,9	-
1835	59	-	21.237	-	674,7	2.998,8	526,8	2.633,1
1836	33	-	11.697	-	-	-	-	2.815,0
1837	11	134	3.828	48.779	-	1.955,8	228,2	1.857,7
1838	29	129	10.277	35.847	16,0	2.573,2	359,6	2.747,6
1839	26	154	9.126	41.950	20,9	2.044,2	155,2	2.538,8
1840	36	187	14.339	56.578	166,7	1.751,0	390,2	2.350,6
1841	36	177	13.522	55.945	268,5	2.138,9	560,2	3.198,2
1842	26	149	11.373	46.869	165,0	2.711,5	385,3	2.918,0
1843	24	183	9.478	58.550	135,9	2.080,7	402,7	2.775,8
1844	47	235	18.303	78.672	375,6	3.134,2	589,8	3.078,3
1845	51	-	22.881	-	92,0	3.735,7	722,4	2.867,8
1846	25	162	9.869	51.233	-	2.505,9	308,4	2.822,5
1847	42	181	18.902	62.732	44,7	3.256,3	970,7	2.967,9
1848	38	-	-	-	184,3	2.989,8	509,1	2.828,0
1849	30	-	13.861	-	125,8	2.319,5	941,9	3.535,4
1850	49	-	28.793	-	94,2	3.017,4	1.036,6	3.392,2
1851	47	195	28.368	75.374	245,5	3.134,2	815,9	3.961,1
1852	42	-	23.637	-	244,2	3.751,3	1.089,7	4.762,4
1853	49	194	32.427	84.750	72,1	3.801,8	667,9	5.486,2

⁵⁶ Imprenta del Boletín Oficial, 1855:1-76.

⁵⁷ Elaboración propia. US Consular Despatches & Legarda (Table 1 Table 2), After the Galleons, pp. 109-111. Los datos de la parte inferior muestran promedios de las filas con datos informados (\bar{x}).

	Barcos	Total Barcos	Imp.	Imp.	Imp.	Imp.	Exp.	Exp.
Año	EEUU	Extranj.	EEUU Tn	Total Tn	EEUU USD miles	Total USD miles	EEUU USD miles	Total USD miles
1854	36	209	27.376	94.862	220,6	3.566,2	1.091,1	5.012,7
1855	73	253	58.390	137.076	335,0	6.959,2	3.662,2	9.133,3
1834-36 (x̄)	45	-	15.638	-	536,8	2.998,8	395,4	2.724,1
1837-44 (x̄)	27	159	10.278	49.217	128,8	2.179,4	354,5	2.626,7
1844-47 (x̄)	41	193	17.489	64.212	170,7	3.158,0	647,8	2.934,1
1848-55 (x̄)	46	213	30.407	98.016	190,2	3.692,4	1.226,8	4.763,9

Observamos que el número de barcos estadounidenses tiene un importante retroceso durante el período de la depresión económica debido a la falta de demanda de las industrias de Nueva Inglaterra, cayendo el número de barcos estadounidenses que llegaban a Manila de los 45 anuales a 27. Durante la siguiente época de crecimiento, la fiebre del oro, se recuperaron llegando al mismo nivel, hasta 46 barcos de media anual. Se observa un crecimiento sostenido en las importaciones y exportaciones, reflejando la consolidación del comercio marítimo. Las importaciones experimentaron un aumento progresivo, con un incremento significativo en la participación de Estados Unidos, que pasó de niveles bajos en los primeros años a representar entre el 20% y el 40% en la década de 1850. En términos de volumen, las importaciones alcanzaron su punto máximo en 1855 con 137.076 toneladas, representando el 43% del total. Paralelamente, las exportaciones mostraron una tendencia creciente tanto en volumen como en valor, con una variación en la participación estadounidense entre el 6% y el 40%. Los promedios por períodos evidencian una aceleración del comercio a partir de 1848, duplicando los valores de exportación respecto a periodos anteriores, muestra del proceso de crecimiento industrial de la economía estadounidense. El incremento del 89% en las exportaciones entre 1848 y 1855 revela que la fiebre del oro no solo dinamizó la demanda interna, sino que también integró a Manila en las rutas de abasto del Pacífico.

Los tres sectores nacionales propulsores de la economía estadounidense a principios del siglo XIX, fueron las finanzas y la industria manufacturera en el noreste, las plantaciones de esclavos en el sureste y el cereal y el ganado en el medio-oeste. A nivel exterior podríamos añadir una cuarta: Gran Bretaña, el destino de las exportaciones algodoneras estadounidenses y su principal fuente de crédito. El sistema de plantación fue intensivo en capital y funcionaba gracias a la deuda. Los compradores de algodón británicos pagaban con letras de cambio a los algodoneros estadounidenses, que podían descontar las letras y financiar su actividad a crédito⁵⁸. Otros tres factores impulsaron la burbuja de la década de 1830. Bajo la presidencia de Andrew Jackson, se impulsó la privatización masiva de tierras federales tras la *Indian Removal Bill* de 1830 y se redistribuyeron fondos federales hacia bancos estatales, alimentando un auge especulativo. Sin embargo, la promulgación de la *Specie Act* en 1836, que exigía el pago en oro y plata para la compra de tierras, agotó las reservas bancarias y desencadenó el Pánico de 1837⁵⁹. Esta crisis provocó una caída drástica en los precios del algodón y una falta de liquidez que derivó en una depresión económica prolongada hasta 1844, intensificando la división entre el norte industrial y el sur esclavista⁶⁰.

⁵⁸ Roberts, 2012: 13-48.

⁵⁹ *Ibidem*: 85-136.

⁶⁰ *Ibidem*: 13-48.

La anexión de Texas se convirtió en un asunto central en las elecciones presidenciales de 1844. El vencedor, el demócrata James Polk, quería anexionar no sólo Texas sino también los territorios mejicanos de Alta California y Nuevo México⁶¹. Muchos pensaban que una guerra con México sería buena para la economía, pero a pesar de luchar contra un oponente más débil, la guerra se alargó dos años. La guerra permitió al país iniciar la recuperación, apaciguó el nacionalismo interno y reintegró a Estados Unidos en los mercados de capital. En 1848, con una Europa sembrada por las revoluciones, los Rothschild valoraban los bonos estadounidenses como de los más seguros. Unos meses más tarde se descubrió oro en la recién conquistada California. La fiebre del oro (1848-1855) convirtió a San Francisco en un centro comercial clave del Pacífico. La demanda de suministros para los buscadores de oro, herramientas, alimentos y ropa generó oportunidades para los comerciantes, que aprovecharon la escasez obtener beneficios. Los barcos de Nueva Inglaterra, que antes navegaban principalmente en rutas atlánticas hacia Asia oriental, incorporaron a San Francisco como escala para abastecer la creciente demanda antes de viajar hacia otros puertos del Pacífico, como Manila, en Filipinas.

4. El comercio de Nueva Inglaterra con Filipinas

4.1. Comercio de barcos de Nueva Inglaterra con Manila hasta 1844

El comercio con Manila desde las ciudades portuarias de Nueva Inglaterra, con Salem como puerto principal, al que se irán añadiendo otros puertos como Fairfield, Plymouth o Boston, se remonta a finales del siglo XVIII. Salem tenía una larga tradición de comercio con el Báltico y el Mediterráneo, siendo un centro receptor de las pesquerías bacaladeras de Terranova y Nueva Escocia. Entre los primeros puertos a los que Salem envió el producto de sus pesquerías estuvieron los de España y Portugal, exportando bacalao seco a Bilbao y Lisboa. A la vuelta importaban sal, brandy y vino de Cádiz. Entre estos comerciantes se encontraba Willard Peele. La goleta *Willard*, llegó a Salem desde Alicante, en julio de 1800, con vino tinto y brandy para Willard Peele & Co. Otro barco de la compañía, el bergantín *Jane*, llegó a Salem desde Gotemburgo en julio de 1820 con un cargamento de hierro y el *Perseverance*, llegó a Salem desde Marsella en octubre de 1816, con sal, brandy y vino blanco⁶².

Pero los grandes éxitos comerciales de la familia Peele llegaron de la mano del comercio con Asia. En 1793, el capitán Jonathan Carnes, de Salem, estando en el puerto de Bencoolen en la costa oeste de Sumatra, supo que la pimienta crecía silvestre en la costa noroeste de esa isla, en el reino de Aceh. A su regreso a Salem dio a conocer su descubrimiento a Jonathan Peele, quien inmediatamente construyó una goleta poniendo a Carnes al mando. El navío se llamaba *Rajah* y tenía una carga de 130 toneladas, albergando cuatro cañones y una tripulación de diez hombres. En 1795 zarpó hacia Sumatra, pero el destino del navío y el objetivo del viaje se mantuvieron en secreto. El *Rajah* zarpó de Salem el 3 de noviembre de 1795 oficialmente hacia la India, llevando a bordo brandy, ginebra, hierro, tabaco y salmón. El buque estuvo ausente dieciocho meses, durante los cuales su propietario, el Sr. Peele, no tuvo noticias de él. Llegó al puerto de Salem, en mayo de 1796, con un cargamento de pimienta, el primero en ser importado directamente de Asia a Estados Unidos, con un beneficio del 700%. Otros comerciantes de Salem se dirigieron a Bencoolen, no tuvieron éxito y volvieron con mercancías de otros puertos de Asia. Entre estos se encontraba Elías Basket Derby, propietario del *Astrea*, que en su búsqueda tras la pimienta arribó en octubre de 1796 al puerto de Manila, comprando allí azúcar, pimienta e índigo, y llegando a Salem en mayo de 1797⁶³. Se trataba del primer registro de un barco estadounidense comerciando en Manila y volviendo directamente a Estados Unidos. El comercio de la pimienta siguió en

⁶¹ Fourth annual message, James Knox Polk. Tennessee, 5-XII-1848. Library of the Congress [Estados Unidos de América], 101 Independence Ave, Washington, USA, Papers: Series 5: Messages and Speeches, 1833-1849.

⁶² Osgood and Batchelder, 1879: 190-196.

⁶³ Bowditch, 1796.

manos de Peele. Su barco, el *Rajah*, realizó varios viajes a Sumatra al mando de Carnes para su compañía Jonathan & Willard Peele and Co:

Tabla 3. Viajes a Sumatra de Jonathan & Willard Peele and Co (1796-1823)⁶⁴.

Fecha	Barco	Capitán	Consignatario	Carga en libras
1796	Rajah	Carnes	Jonathan & Willard Peele and Co	Pimienta: 140.000
1799	Rajah	Carnes	Jonathan & Willard Peele and Co	Pimienta: 158.544
1801	Rajah	Carnes	Jonathan & Willard Peele and Co	Pimienta: 147.776
1805	Freedom	Keith	Jonathan & Willard Peele and Co	Pimienta: 140.000
1823	Jane	Saul	Willard Peele and Co	Pimienta: 140.000

El capitán John Keith en 1805 encontró los puertos de Aceh, Qualah Bato, Muckie, Soosoo y Pulo Kio, abarrotados de comerciantes de Salem. Hasta 1846, 179 barcos navegaron entre Salem y Sumatra⁶⁵. A partir de 1820 la compañía *Jonathan & Willard Peele and Co* pasó a denominarse *Willard Peele and Co* y se centró en los viajes con destino a Manila realizando su último viaje a Sumatra en 1823 con el bergantín *Jane*. El comercio de la pimienta hizo inmensamente rico a Peele y en 1819 fundó junto a William Sutton el Commercial Bank, con su central en la calle principal de Salem. A partir de ese momento Peele entró en el negocio de los seguros y del crédito, extendiendo letras de cambio y participando de los beneficios de otros comerciantes⁶⁶.

El aumento de la competencia en la distribución de la pimienta y su poder financiero hicieron que Peele decidiera asentarse como casa de comercio, manteniendo una red de negocios activa entre Salem, San Francisco, Europa y Manila, que será su centro de distribución en Asia. El primer viaje comercial a Manila de la familia Peele fue en mayo de 1820, con el buque *Perseverance*, capitaneado por Samuel Hodgdon y consignado a nombre de Willard Peele and Co⁶⁷. Manila fue un centro logístico para Peele donde embarcó las mercancías asiáticas con destino a Nueva Inglaterra, para comerciar con el resto de Estados Unidos y con otros puertos europeos. Lisboa y Cádiz fueron escala en las travesías estadounidenses a Manila, con el fin de completar la carga con vinos y aguardientes, pero sobre todo para obtener dólares de plata (*specie*) para comprar en China⁶⁸. A partir de los registros de entrada del puerto de Salem podemos contabilizar que entre los años 1797 y 1858 ochenta y dos barcos llegaron procedentes de Manila. En la etapa inicial, entre 1797 y 1806 llegaron al puerto de Salem un total de seis barcos directamente desde Manila, transportando azúcar e índigo:

Tabla 4. Barcos procedentes de Manila al puerto de Salem (1797-1806)⁶⁹.

Fecha	Barco	Capitán	Consignatario	Carga en libras
1799	Folansbe	Mason	John Collins & Co.	Azúcar e índigo
1801	Laurel	Sage	William Gray	Índigo: 115.133 Azúcar: 124.683
1804	Fame	Briggs	Jacob Crowninshield	
1805	Essex	Orne	William Orne	Azúcar e índigo (307.395)
1806	Horace	Parker	William Gray	Indigo y azúcar
1806	Exeter	Osgood	Benjamin Pickman, Jr.	Índigo: 14.589 Azúcar: 377.516

⁶⁴ Elaboración propia a partir de Crew List of incoming Vessels, Salem, Record Group 36: Records of US Customs Service, NARA, Northeast Region, Waltham, Massachusetts, Boston Federal Records Center.

⁶⁵ Osgood and Batchelder, 1879: 153.

⁶⁶ *Ibidem*: 236. El Commercial Bank pasó a denominarse First National Bank y operó en la sede de Salem hasta 1988 cuando fue comprado por The Empire National Bank of Clarkwood.

⁶⁷ *Ibidem*: 157.

⁶⁸ Carrasco González, 2020: 188.

⁶⁹ Elaboración propia a partir de Crew List of incoming Vessels, Salem, Record Group 36: Records of US Customs Service, NARA, Northeast Region, Waltham, Massachusetts, Boston Federal Records Center.

De entre los consignatarios de este listado destaca William Gray, gestor de una casa comercial importante de Salem. Sus cartas hasta 1830 estaban dirigidas a sus agentes comerciales y a otras casas mercantiles situadas en la costa este de Estados Unidos y en puertos extranjeros de todo el mundo, donde comerciaba con aceite de ballena, telas, café, azúcar, algodón, brandy y cuero.

Desde 1806 hasta 1816, no parece haber habido ninguna entrada procedente de Manila en el puerto de Salem. A partir de 1816 trece barcos hicieron la ruta regular entre Manila y Salem⁷⁰. Entre estos consignatarios encontramos a Willard Peele y debemos destacar a Stephen C. Phillips, que fue alcalde de Salem y se presentó a gobernador por Massachusetts por el partido Whig en varias ocasiones. Hizo su fortuna importando madera canadiense para la construcción e invirtió sus beneficios en el comercio marítimo. Uno de sus barcos, el *St. Paul*, fue el que más viajes realizó entre Estados Unidos y Manila para el período estudiado en los registros consulares analizados en este artículo (1834-1855). En este período, el *St. Paul* realizó doce viajes entre Salem y Manila. Zarpó en su primer viaje de Salem el 3 de junio de 1838, y llegó a Manila en 100 días, la travesía más corta hecha por un barco entre esos puertos hasta la fecha. En su duodécimo viaje el *St. Paul* fue comandado por Charles H. Allen, zarpando de Salem el 5 de julio de 1851. Llegó a Manila el 21 de febrero de 1852 saliendo hacia Salem en una fecha no registrada pero anterior al 30 de junio de ese año, fecha del *consular return*. Por fuentes de Salem sabemos que embarrancó en el estrecho de San Bernardino y ya nunca regresó a Estados Unidos. A partir de los datos consulares hemos elaborado la siguiente tabla de los viajes del *St. Paul* para el período estudiado en este artículo, destacando en las dos primeras líneas un viaje con escala en Manila para comerciar con China:

Tabla 5. Viajes del *St. Paul* entre Salem y Manila (1844-1852)⁷¹.

Llegada	Origen	Carga	Valor USD	Salida	Destino	Carga	Valor USD
08 1844	Salem	Enseres, provisiones	62.000	08 1844	China	Arroz, Abacá, Brazilina	20.310
10 1844	China	Lastre (Porcelana)	0	12 1844	Salem	Azúcar, Abacá, Café, Índigo	49.000
08 1845	Salem	Enseres	Sin datos	10 1845	Salem	Abacá, Brazilina, Textiles, Pieles, Cigarros, Nácar	42.000
09 1846	Salem	Monedas de plata	0	11 1846	Salem	Brazilina, Azúcar, Abacá, Textiles, Pieles, Cuerdas	37.520
09 1847	Salem	Enseres	Sin datos	11 1847	Boston	Azúcar, Abacá, Pieles, Índigo, Textiles, Cigarros	61.000
09 1848	Salem	Enseres, perforadoras	25.000	11 1848	Salem	Azúcar, Abacá, Índigo, Brazilina, Pieles, Nácar	62.000
02 1852	S.Fran.	Monedas de plata	5.000	06 1852	Boston	Azúcar, Abacá, Índigo, Tabaco, Cigarros, Pieles	103.879

⁷⁰ Enumerados por Barco (Año/Consignatario): *Endeavour* (1816/Nathan Robinson), *Perseverance* (1820/Willard Peele), *Ann* (1824/Henry Prince), *Peru* (1825/Stephen C. Phillips), *Endeavour* (1826/Nathaniel Silsbee), *Derby* (1827/1829/1832/Stephen C. Phillips), *Mandarin* (1830/Pickering Dodge), *Sumatra* (1832/Joseph Peabody), *Charles Doggett* (1832/Eichard S. Rogers), *Lotos* (1832/Pickering Dodge), *Brooldine* (1837/Stephen C. Phillips), *St. Paul* (1838 hasta 1851/Stephen C. Phillips), *Caroline* (1842/David Pingree) (NARA RG 36: U.S. Customs Service).

⁷¹ Elaboración propia a partir de los Consular Return, U.S.Consular Dispatches 1844-1852.

4.2. Comercio de barcos de Nueva Inglaterra con Manila desde 1844 hasta 1855

El siguiente conjunto de datos sobre el tráfico marítimo estadounidense en Manila desde 1844 hasta 1855 nos muestra algunos datos interesantes en el número de barcos, tonelaje, movimiento de tripulantes y el valor de la carga desembarcada y cargada:

Tabla 6. Comercio estadounidense en Manila entre 1844 y 1855⁷².

		Toneladas	EEUU	Extranj.	Importe	Importe
Fecha	Barcos	Desemb.	Marin.	Marin.	Desemb.	Emb.
					USD	USD
06/1844	20	7.637	367	43	139.915	542.441
12/1844	27	10.666	396	70	375.600	589.805
06/1845	25	10.916	382	82	257.650	701.745
12/1845	26	11.965	396	81	92.002	722.400
06/1846	14	5.000	197	47	46.900	301.145
12/1846	11	4.869	149	29	-	308.497
06/1847	14	5.104	167	64	32.700	355.186
12/1847	28	13.798	387	138	44.785	970.727
06/1848	19	-	-	-	125.979	539.827
12/1848	19	-	-	-	184.302	509.100
06/1849	12	4.880	116	53	155.881	369.273
12/1849	18	8.981	246	90	125.821	941.937
06/1850	23	10.645	209	228	37.933	754.404
12/1850	26	11.904	217	193	94.257	1.036.699
06/1851	28	18.144	212	178	110.965	1.055.575
12/1851	19	10.224	159	148	245.550	815.940
06/1852	14	8.600	158	88	137.701	855.980
12/1852	28	15.037	279	150	244.200	1.089.799
06/1853	34	23.019	418	287	263.562	2.301.035
12/1853	15	9.408	155	156	72.108	667.967
06/1854	17	14.201	217	155	249.691	1.540.883
12/1854	19	13.175	245	189	220.691	1.091.112
06/1855	32	26.050	446	334	279.400	1.852.245

El número de barcos estadounidenses varía considerablemente, con picos importantes, como en 1853 con la llegada a Manila de 34 embarcaciones y un tonelaje de 23.019, uno de los mayores volúmenes de tonelaje en el periodo estudiado. En general, el tonelaje total muestra una tendencia general al alza, llegando a máximos al final de la serie cuando el tonelaje aumenta hasta las 26.050 toneladas desembarcadas en Manila. La cantidad de marineros estadounidenses y extranjeros que llegan a Manila también fluctúa. Se observa que en algunos períodos el número de marineros extranjeros (ej. 334 en junio de 1855) casi iguala o supera al de marineros estadounidenses, indicando una posible dependencia de

⁷² Elaboración propia a partir de los Consular Return, U.S.Consular Dispatches 1844-1855.

tripulaciones internacionales por parte de los navíos norteamericanos. A lo largo del tiempo, el número de marineros aumentó, alcanzando su máximo en la primera mitad de 1855, lo cual podría relacionarse con el incremento en el tonelaje y número de embarcaciones. Las cifras muestran un aumento significativo en el valor de la carga exportada, con un valor máximo de carga exportada en el periodo de \$2.301.035 en junio de 1853. La carga desembarcada tiene valores menores en comparación con la carga exportada, lo que sugiere que el comercio estadounidense en Manila estaba más orientado hacia la exportación de productos asiáticos hacia América y por tanto muy influenciado por la demanda de consumo de la sociedad estadounidense. El aumento en el tonelaje, la tripulación, y el valor de exportaciones hacia 1855 sugiere un crecimiento progresivo en la actividad comercial de Estados Unidos en Manila, aunque con fluctuaciones que están relacionadas con los ciclos económicos de la economía estadounidense analizados anteriormente.

5. Las casas comerciales estadounidenses en Filipinas

Durante el siglo XIX, el comercio en Filipinas estaba dominado inicialmente por comerciantes españoles y británicos, pero la apertura del puerto de Manila al comercio internacional en 1834 atrajo a más competidores, incluidas firmas estadounidenses como Russell & Sturgis, Peele, Hubbell & Co. o casas comerciales chinas y locales. El fin del monopolio de la Compañía de las Indias Orientales en el comercio con China en 1833 abrió nuevas vías para los comerciantes estadounidenses, que buscaban sacar provecho de la dinámica cambiante del comercio internacional⁷³. Las casas comerciales estadounidenses en Manila no solo se dedicaban al comercio tradicional, sino que también desempeñaron un papel fundamental en el desarrollo de nuevas redes comerciales que conectaban los mercados del Pacífico y el Atlántico⁷⁴.

5.1. La alianza entre las familias Perkins, Russell y Sturgis

Varias familias de Nueva Inglaterra, los Sturgis, los Perkins y los Russell estrecharon lazos para favorecerse del comercio con China, gestionando cinco compañías en Asia oriental: Perkins & Co., Russell & Co., Russell & Sturgis (Manila), Russell, Sturgis & Co. (Cantón), y James P. Sturgis & Co. Dos hijas de Perkins se emparentaron con dos de los Higginson, hijos del conocido comerciante de Boston, Stephen Higginson. Samuel, la hija menor de Sturgis se casó con Joshua Bates, socio de Baring Brothers & Co., los grandes banqueros mercantes de Londres que financiaron gran parte del comercio de China de estas empresas, dando a las firmas aliadas una ventaja extraordinaria en la obtención de crédito, mercados y facilidades de transporte en los tres continentes. Gracias a ello, Russell & Co. fue corresponsal de los Barings en Cantón, y recibió créditos cuando más los necesitaba: en 1837 durante el pánico financiero y nuevamente tras la muerte del comerciante chino de Cantón Houqua en 1843⁷⁵.

5.2. La casa comercial Perkins & Co.

Perkins & Co. se fundó en 1803 como una sucursal de la firma comercial con sede en Boston J. & T.H. Perkins & Co., propiedad de los hermanos comerciantes James y Thomas Handasyd Perkins. Perkins & Co. fue la principal firma estadounidense en China y comerciaba con seda, té y opio. En 1820 el cónsul estadounidense en Manila, A. Stuart, indica que John P. Cushing, de Perkins & Co. le había comunicado que los barcos de la compañía debían parar en Manila o Batavia para comerciar en su trayecto a Cantón por los bajos impuestos cargados en estos puertos en comparación con los de China⁷⁶. En 1824 Cushing envió a su nieto Thomas T. Forbes a dirigir el comercio de la empresa Perkins & Co. desde Manila y a preparar la fundación de Russell & Sturgis en Filipinas. Mientras tanto, en China, John Perkins Cushing, sobrino

⁷³ Tarling, 1966.

⁷⁴ Permanyer-Ugartemendia, 2023.

⁷⁵ Downs y Grant, 2014: 367-370.

⁷⁶ Consular Despatch, Stuart, A. to State, Manila, 20-IV-1820. NARA, Sect. 84, M455, G.Nº.59.

de Perkins, fue socio y director de la sucursal hasta 1827, cuando se jubiló y dejó a Thomas Tunno Forbes, su protegido, a cargo. Samuel Wadsworth Russell, también se había establecido en China comerciando con seda, té y opio. Samuel Wadsworth Russell y Philip Ammidon eran socios de la firma Samuel Russell & Co. y, aunque eran prósperos, no compartían la estrecha asociación comercial que Cushing tenía con el poderoso comerciante de Cantón, Houqua. La prematura muerte de Forbes en 1829 reveló una referencia en sus papeles que indicaba que, si algo le sucedía, los asuntos de Perkins & Co. y Bryant & Sturgis debían ser atendidos por Russell & Co. Cushing se encontraba en Inglaterra en el momento de la muerte de Forbes y regresó rápidamente a China para reorganizar el negocio. En 1830, Bryant & Sturgis y Perkins & Co. se fusionaron con Russell & Co. con Augustine Heard como socio y John Murray Forbes como empleado en la oficina de Cantón.

Tabla 7. Ejemplo de ruta de Perkins and Co entre Salem y Manila⁷⁷.

Barco	Consignatario	Llegada Manila	Origen	Carga	Valor USD
Perkins	Perkins and Co	31/01/1844	Salem	Menaje, Enseres, herramientas	44.000
		Salida Manila	Destino	Carga	Valor USD
		21/03/1844	Salem	Azúcar, Abacá, Café, Índigo, Brazilina	60.485

5.3. La casa comercial Russell & Sturgis

Russell & Sturgis (Manila) se estableció en Manila en 1828 por Nathaniel Russell y Philip Sturgis. Fue una de las casas comerciales más prominentes, dedicada a la exportación de abacá, azúcar y tabaco hacia Estados Unidos y Europa. También importaba textiles, herramientas y otros bienes manufacturados europeos. Eran habituales sus anuncios en periódicos locales y a través de la Gaceta de Madrid hemos podido contrastar las cargas de los barcos que llegaban a su nombre a Manila. En 1858, la fragata estadounidense Boston, procedente de Singapur, descargó “cincuenta barriles de puerco salado, seis cajones de tinta para escribir, cincuenta latas de bizcochos, dos cajones de quesos, un cajón de tabaco para mascar, dos cajones de caudales” para Russell y Sturgis⁷⁸. Creció hasta convertirse en una de las firmas más influyentes en Filipinas, pero quebró en 1876 debido a una combinación de mala gestión, deudas excesivas y la caída de los precios del azúcar tras la apertura del Canal de Suez, que intensificó la competencia global. Desde Manila se creó una sucursal en Cantón, Russell, Sturgis, & Co., dirigida por Warren Delano y Russell Sturgis, quién fue más tarde director de la firma bancaria londinense Baring Brothers. Los asuntos comerciales chinos de Russell, Sturgis & Co. estaban a cargo de John Perkins Cushing. Después de que Cushing se fuera de China, Robert Bennet Forbes, entonces socio de Russell & Company, coordinó una fusión entre la sucursal de Cantón de Russell & Sturgis y Russell & Co., y Delano se convirtió en socio de esta última en 1840. Russell & Co. continuó comerciando con seda, té, porcelana y, en menor grado, opio durante el siglo XIX hasta su disolución en 1891. Muchos comerciantes chinos conocidos trabajaron para Russell & Co. o fueron socios de la empresa, incluidos varios miembros de generaciones anteriores de las familias Sturgis y Forbes.

⁷⁷ Elaboración propia a partir de los Consular Return, U.S. Consular Dispatches 1844.

⁷⁸ *Gaceta de Madrid*, 1858, n° 294, 21-X-1858.

Tabla 8. Ejemplo de ruta de Russell & Sturgis entre Boston y Manila⁷⁹.

Barco	Consignatario	Llegada Manila	Origen	Carga	Valor USD
Surat	Russell & Sturgis	02/03/1844	Boston	Menaje, Enseres, herramientas	25.000
		Salida Manila	Destino	Carga	Valor USD
		19/03/1844	China	Arroz	5.000
		Llegada Manila	Origen	Carga	Valor USD
		30/04/1844	China	Lastre (Porcelana)	0
		Salida Manila	Destino	Carga	Valor USD
		31/05/1844	Boston	Abacá, Índigo, Textiles, Pieles, Brazilina	41.000

5.4. La casa comercial Peele, Hubbell and Co

John Peele and Co estuvo activamente involucrado en el comercio con Filipinas a principios del siglo XIX. J. Willard Peele, un miembro de la compañía llegó a Manila a bordo del barco *Sapphire* en mayo de 1832 y se estableció en la ciudad mediante la empresa Peele, Hubbell and Co., domiciliada en la calle Azcárraga, en Binondo. La empresa también tuvo un papel diplomático notable: George W. Hubbell, fue cónsul de Estados Unidos en Manila entre 1825 y 1830, y Alfred Edwards, otro de sus miembros, de 1832 hasta 1836. Los comerciantes de Salem eran conocidos en Manila por su comercio de diversos bienes, principalmente especias, té, café, textil y porcelana. Eran habituales los anuncios de sus productos de importación en periódicos manilenses como *El Comercio*. En los anuncios se solía indicar el buque de procedencia del artículo publicitado y por tanto podemos cotejar algunos de ellos con los aparecidos en los despachos (*consular return*). Así, el 25 de junio de 1875 se anunciaba que había llegado “Harina de California. Por la fragata americana *Anna M. Smull*, hemos recibido directamente de California una partida de harina de muy superior calidad. *Peele, Hubbell y Comp.*”⁸⁰. Unos anuncios más adelante encontramos el distribuidor al por menor, en este caso la “Panadería de Joló. De venta. Acaba de recibir harina muy superior de California en sacos de 4@.”⁸¹. Exportaba a Estados Unidos productos básicos filipinos, como azúcar, abacá y tabaco. Tenía una red de contactos comerciales a nivel internacional a los que enviaba circulares sobre la actividad de la compañía desde Manila. En una de estas circulares enviada a un accionista en Newport, Rhode Island, desde Manila el 5 de octubre de 1857, Peele informaba de la llegada a puerto del *Rajah* desde Estados Unidos y comunicaba que enviaba los siguientes barcos: el *Mary AJ Witchcraft* y el *CC Dow* a Estados Unidos con 173.220 *piculs* de abacá y 74.731 *piculs* de azúcar, el *Shand* y el *Eagle* a Reino Unido con 60.917 *piculs* de abacá y 221.942 *piculs* de azúcar y el *Prince Albert* a Australia con 206.968 *piculs* de azúcar. También informaba que no había índigo disponible hasta la nueva cosecha pero que los precios que se negociaban habían subido un 20% respecto al año anterior⁸². En 1871, su fundador John Willard Peele murió y años más tarde, en 1887 la empresa se vendió a Warner, Blodgett & Co., que continuó operando en Manila⁸³.

⁷⁹ Elaboración propia a partir de los Consular Return, U.S. Consular Dispatches 1844.

⁸⁰ *El Comercio*, 1875, n° 194, 25-VI-1875.

⁸¹ *Ibidem*.

⁸² Peele, Hubbell & Co., 1857.

⁸³ Peterson, 1992.

Tabla 9. Ejemplo de ruta de Russell & Sturgis entre Boston y Manila⁸⁴.

Barco	Consignatario	Llegada Manila	Origen	Carga	Valor USD
Rajah	Peele, Hubbell & Co.	11/04/1844	Boston	Menaje, Enseres, herramientas	7.000
		Salida Manila	Destino	Carga	Valor USD
		13/05/1844	China	Arroz, Brazilina	31.240
		Llegada Manila	Origen	Carga	Valor USD
		24/07/1844	China	Monedas de plata	4.000
		Salida Manila	Destino	Carga	Valor USD
		31/08/1844	Boston	Azúcar, Abacá	47.340

5.5. La dimensión del comercio de las distintas casas comerciales

El análisis del comercio de las tres casas comerciales estadounidenses entre 1844 y 1855 presenta la ya languideciente actividad comercial de Perkins & Co. a mediados de los cuarenta y la creciente actividad comercial de lo que serán las dos casas principales: Russell & Sturgis y Peele, Hubbell & Co. Seguimos dividiendo los datos siguiendo el patrón de los ciclos económicos estadounidenses, con la recuperación de la crisis hasta 1847 y el descubrimiento de oro en California entre 1848 y 1855 (Tabla 10).

Tabla 10. Actividad económica de las casas comerciales estadounidenses en Manila⁸⁵.

	Perkins & Co.		Russell & Sturgis		Peele, Hubbell Co		Comercio EEUU	
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.
	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD
	miles	miles	miles	miles	miles	miles	miles	miles
1844	69,0	60,4	39,0	109,3	88,0	172,4	375,6	589,8
1845	23,0	116,6	70,4	116,4	8,0	215,9	92,0	722,4
1846			0	208,9	5,0	147,4		308,4
1847			13,2	200,9	8,0	106,3	44,7	970,7
1848	0	76,0	28,6	262,3	65,0	132,0	184,3	509,1
1849			63,5	282,8	61,1	163,2	125,8	941,9
1850			56,0	202,7	57,2	100,7	94,2	1.036,6
1851			56,4	395,8	5,8	170,8	245,5	815,9
1852			37,1	279,5	49,5	443,7	244,2	1.089,7
1853			59,2	329,9	74,3	178,3	172,1	667,9
1854			191,0	807,7	0	184,7	220,6	1.091,1
1855			90,2	502,9	293,0	212,6	335,0	3.662,2
Total	92,0	253,0	704,6	3.699,1	714,9	2.228,0	2.134,0	12.405,7
1844-47 (\bar{x})	46,0	88,5	30,6	158,9	27,2	160,5	170,7	647,8
1848-55 (\bar{x})	0	76,0	72,7	383,0	75,7	198,3	190,2	1.226,8

⁸⁴ Elaboración propia a partir de los Consular Return, U.S. Consular Dispatches 1844.

⁸⁵ Elaboración propia a partir de US Consular Dispatches (1844-1855) y Legarda, 109-111.

Analizando los datos del cuadro precedente, el comercio de Estados Unidos con Filipinas entre 1844 y 1855 muestra superávit comercial a favor de Filipinas, con un claro predominio de las exportaciones sobre las importaciones, con un total exportado (12.405,7 miles USD) muy superior al importado (2.134.0 miles USD), lo que indica que Filipinas actuó principalmente como proveedor de bienes para Estados Unidos. Russell & Sturgis y Peele, Hubbell & Co. dominaron las transacciones, mientras que Perkins & Co. tuvo una presencia más limitada. A partir de 1848, el comercio creció significativamente, con un incremento del 89% en el total registrado en comparación con el período 1844-1847. La mayor parte de las importaciones entre 1848 y 1855 las realizaron Russell & Sturgis (45%) y Peele, Hubbell & Co. (45%) llegando a una cuota conjunta del 90% que les permitió consolidar su posición en Manila. En 1854, Russell & Sturgis alcanzó su pico exportador (807.7 miles USD, 74%), reflejando la consolidación de su actividad. La relación comercial fue asimétrica, con Filipinas abasteciendo a Estados Unidos y una participación reducida de productos estadounidenses en el mercado filipino, en línea con el modelo mercantilista de la época.

6. Conclusiones

El estudio de las casas comerciales estadounidenses establecidas en Filipinas durante el siglo XIX revela el papel fundamental que desempeñaron en la consolidación de redes comerciales con Estados Unidos. A través del análisis de documentos consulares y registros comerciales, se ha identificado que Manila operó bajo una doble concepción en el comercio estadounidense: como un *entrepôt* para mercancías británicas y como un proveedor de productos filipinos para la manufactura en Estados Unidos, destacando el azúcar, el abacá, el tabaco y el café. Desde una perspectiva económica, la relación comercial entre Estados Unidos y Filipinas fue asimétrica, con Filipinas abasteciendo principalmente a los mercados estadounidenses mientras que la presencia de productos norteamericanos en el archipiélago fue reducida. Esta dinámica mercantilista consolidó la posición de firmas como Russell & Sturgis y Peele, Hubbell & Co., que llegaron a dominar el 90% de las importaciones entre 1848 y 1855. Los registros históricos muestran que el comercio experimentó fluctuaciones significativas en función de las crisis económicas estadounidenses. Mientras que la crisis bancaria de 1837 afectó el flujo comercial estadounidense, la fiebre del oro de 1848 impulsó un crecimiento del 89% en las transacciones entre ambos países. Además, las casas comerciales estadounidenses jugaron un papel clave en la intermediación financiera, utilizando letras de cambio y sistemas de crédito que favorecieron su dominio en el comercio internacional.

En términos consulares, los funcionarios estadounidenses en Manila no solo actuaron como representantes diplomáticos, sino que también fueron piezas clave en la recolección de información estratégica sobre el comercio y la fiscalidad colonial. A partir de 1833, la estandarización de los informes consulares permitió un mayor control y supervisión de las actividades comerciales, consolidando la presencia de Estados Unidos en el comercio con Filipinas. En definitiva, el estudio de las casas comerciales en Manila evidencia la creciente influencia de Estados Unidos en la economía filipina en el siglo XIX. A través de una combinación de estrategias financieras, diplomáticas y comerciales, estas firmas lograron establecer un modelo de comercio internacional que anticipó la expansión económica norteamericana en la región.

7. Referencias bibliográficas

- Bowditch, Nathaniel. *Journal of the Astrea (Ship), 1796-1797*. Rowley: Phillips Library Peabody Essex Museum, 1796.
- Brugger, Robert J. *The Papers of James Madison*. Charlottesville: University Press of Virginia, 1986.
- Carrasco González, Guadalupe. "Vino, sal y pasas por harina, pescado y duelas: el tráfico marítimo comercial estadounidense con España a finales del siglo XVIII (1780-1800)". *Studia historica. Historia Moderna.*, vol. 42, n° 1 (2020), 165-193.

- Cubeiro Rodríguez, Dídac. "Los primeros consulados de Estados Unidos en Filipinas (1801-1820)." En *Cónsules e imperios: el establecimiento de consulados extranjeros en las Filipinas del siglo XIX*, editado por Elizalde Pérez-Grueso, María Dolores. Madrid: Sílex, 2023, 45-78.
- Dennett, Tyler. *Americans in eastern Asia: a critical study of the policy of the United States with reference to China, Japan and Korea in the 19th century*. New York: The Macmillan Company, 1922.
- Downs, Jacques M. – Grant, Frederick Delano. *The Golden Ghetto: The American Commercial Community at Canton and the Shaping of American China Policy, 1784-1844*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2014. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/j.ctt13x0m9x>.
- Elizalde, María Dolores. "El consulado británico en Manila, ejemplo de soporte institucional para la penetración en los mercados extraeuropeos del siglo XIX". *Illes i imperis*, n° 23 (2021), 153-181. DOI: 10.31009 / illesimperis. 2021. i23.07.
- Huetz de Lempis, Xavier. "Une pénétration commerciale manquée: la France aux Philippines du milieu des années 1810 au milieu des années 1840". *Illes i imperis*, n° 23 (2021), 127-152. DOI:10.31009/illesimperis.2021.i23.06.
- Imprenta del Boletín Oficial, editor. *Arancel general para el comercio exterior de Filipinas rectificado y añadido de orden del Escmo. Sr. Capitán General de estas islas*. Manila, 1855.
- Kennedy, David. "Alfred Henry Pierpont Edwards (New Haven, Connecticut, 17 August 1810 – Manhattan, New York, 9 January 1857)." *East of Jordan*, David Kennedy, University of Western Australia, 20 November 2021.
- Legarda, Benito Justo. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change & Entrepreneurship in the Nineteenth Century Philippines*. Manila: Ateneo de Manila University Press, 1999.
- Lutz, Richard C. *Asian trade with the United States*, EBSCO, 2023. Disponible en: [http:// www.ebsco.com/research-starters/diplomacy-and-international-relations/asian-trade-united-states](http://www.ebsco.com/research-starters/diplomacy-and-international-relations/asian-trade-united-states).
- Osgood, Charles S., Batchelder, Henry M. *Historical Sketch of Salem (1626-1879)*. Salem: Salem Institute, 1879.
- Peele, Hubbell & Co. *Circular comercial Peele, Hubbell & Co., Manila 5 octubre 1857, enviada a William H. King Newport USA, 5 de octubre de 1857*. Manila, 1857, en Peterson, Don. "History of four major business firms and their mail from the Spanish Philippines." *Philippine Philatelic Journal*, vol. 14, n° 1 (1992), 9-15.
- Permanyer-Ugartemendia, Ander: "Españoles en Cantón: los Diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 7 (2012), 523-546.
- Permanyer-Ugartemendia, Ander. "The collapse of mercantilism: anglo-hispanic trans-pacific ventures in Asia at the end of the Spanish empire (1815-30)". *Journal of Evolutionary Studies in Business*, vol. 1, n° 8 (2023), 212-239. DOI:10.1344/jesb2023.8.1.34044.
- Peterson, Don. "History of four major business firms and their mail from the Spanish Philippines." *Philippine Philatelic Journal*, vol. 14, n° 1 (1992), 9-15.
- Roberts, Alasdair. *America's First Great Depression: Economic Crisis and Political Disorder After the Panic of 1837*. Ithaca: Cornell University Press, 2012.
- Smith, Walter B. *America's Diplomats and Consuls of 1776-1865. A Geographic and Biographic Directory of the Foreign Service from the Declaration of Independence to the End of the Civil War*. Washington: U.S. Government Printing Office, 1986.
- Tarling, Nicholas. "The superintendence of British interests in Southeast Asia in the nineteenth century." *Journal of Southeast Asian History*, vol. 1, n° 7 (1966), 97-110. DOI:10.1017/s021778110000315x.
- U.S. Senate. *Act concerning Consuls and Vice-Consuls, and for the further protection of American Seamen*. Seventh Congress, Session II, Chapter 9 ed., Washington: Government Printing Office, 1803.