

Un cónsul útil. El significado económico del primer cónsul profesional de Alemania en Filipinas (1881-1886)¹

Eberhard Crailsheim

Instituto de Historia, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)  

E-mail: eberhard.crailsheim@cchs.csic.es

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1387-9993>

<https://www.doi.org/10.5209/rcha.104825> Recibido: 10 de septiembre de 2025 / Aceptado: 14 de enero de 2026

Resumen: Entre las obligaciones de un cónsul del siglo XIX estaban la representación de su Estado, la protección de sus nacionales y la comunicación con sus gobernantes, sirviendo su gobierno a nivel político y económico. Este artículo aborda la función del cónsul alemán desde la perspectiva económica y quiere resaltar su utilidad para el gobierno y la economía de su país. En el foco está el primer cónsul profesional del Imperio Alemán en Filipinas, Peter Kempermann (1881-1886), que envió periódicamente informes a Berlín. Sus palabras tienen un gran valor historiográfico porque muestran las consideraciones comerciales de su época y subrayan el valor específico de un cónsul de carrera en Asia Oriental. El artículo presentará dos tipos de informes que escribió regularmente, sobre su gestión y sobre las posibilidades comerciales. También ofrecerá un panorama de las preocupaciones más urgentes del consulado en Manila durante estos años y, al final, un estudio específico de Kempermann sobre la situación del comercio de exportación alemán, medios para aumentarlo y posibles contribuciones de los cónsules. Sus análisis y recomendaciones son muy reveladoras para entender la economía de Filipinas y las preocupaciones del comercio ultramar durante el auge de la industrialización de Alemania.

Palabras clave: Consulado; comercio exterior; utilidad económica; colonialismo; Imperio Alemán; Imperio Español; Islas Filipinas; siglo XIX.

EN A Valuable Consul: The Economic Importance of the First German Professional Consul in the Philippines (1881-1885)

Abstract: Among the duties of a consul in the 19th century were the representation of their State, the protection of their nationals, and the communication with their governments, serving their country at both the political and economic levels. This article addresses the function of the German consul from an economic perspective and aims to highlight their usefulness for the government and the economy of their country. The focus is on the first professional consul of the German Empire in the Philippines, Peter Kempermann (1881-1886), who periodically sent reports to Berlin. His texts have great historiographical value because they reveal the commercial considerations of his time and underscore the specific value of a career consul in East Asia. The article will present two types of reports that he regularly wrote, concerning his management and the different commercial opportunities. It will also offer an overview of the most pressing concerns of the

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

consulate in Manila during those years and, in the end, present a specific study by Kempermann on the situation of German export trade, ways to increase it, and possible contributions from the consuls. His analyses and recommendations are highly insightful for understanding the economy of the Philippines and the concerns of overseas trade during Germany's industrialization boom.

Keywords: Consulate; external commerce; economic usefulness; colonialism; German Empire; Spanish Empire; Philippine Islands; 19th century.

Sumario: 1. Introducción: Los Estados alemanes y Asia Oriental. 2. Alemania y Filipinas 1881-1886. 3. Informes consulares. 4. Preocupaciones concretas del consulado. 5. Un estudio: Exportaciones alemanas a Asia Oriental con recomendaciones. 6. Conclusiones. 7. Referencias bibliográficas.

Cómo citar: Crailsheim, E., (2026), Un cónsul útil. El significado económico del primer cónsul profesional de Alemania en Filipinas (1881-1886), en *Revista Complutense de Historia de América* 52 (1), 35-56.

1. Introducción: Los Estados alemanes y Asia Oriental

En los años setenta del siglo XIX, la velocidad de la mundialización aumentó. La economía global disfrutó de profundos avances tecnológicos para reducir distancias y conectar mercados. Las industrias europeas producían mercancías a toda velocidad y sus fabricantes buscaban nuevos consumidores². En este contexto, los cónsules extranjeros de los Estados europeos podían mostrar su utilidad económica para sus respectivas naciones y fue entonces cuando sus informes comerciales tuvieron más valor para las industrias nacionales.

Alemania estaba en aquel momento en la avanzadilla. A mediados del siglo había arrancado la revolución industrial y desde entonces se desarrollaron rápidamente una cantidad de sectores en todo el país, como en Chemnitz, Dresde y Berlín. Destacaron la minería, la industria pesada, la producción de hierro y acero, el procesamiento de metales y la construcción de ferrocarriles, este último como el motor más fuerte de la industrialización en Alemania³. En los años sesenta y setenta, en la llamada *Gründerzeit*, tuvo lugar una fuerte concentración de capitales que llevó, por un lado, a la fundación y al crecimiento de los bancos alemanes y, por el otro, a cambios en la estructura de las empresas, de tal modo que las grandes compañías remplazaron muchas de las empresas pequeñas y medianas de antes⁴.

Al mismo tiempo, en los años ochenta, la exportación alemana alcanzó niveles muy elevados, llegando a alrededor de tres mil millones de marcos. Dominó el sector de los productos manufacturados (alrededor de 19 por ciento del comercio mundial, en rápido aumento)⁵, seguidos por alimentos, productos semi-acabados, materias primas y, al final, estimulantes como el café o el té. Entre los grupos de productos, estaban en primer lugar, a gran distancia, indumentaria (textiles y ropa), seguidos por productos químicos y artículos de metal. Entre las importaciones a Alemania, por el otro lado, dominaba el sector de materias primas (sobre todo fibras textiles, en aumento), seguidos por alimentos (mayormente cereales) y productos semi-acabados (varios tipos de textiles)⁶. Respecto a las exportaciones en el último cuarto del siglo, en comparación con el resto de Europa, Alemania cerró rápidamente la distancia con los líderes, Gran Bretaña y Francia, gracias, entre otras razones, a la mano de obra muy barata y al alto nivel de educación, que se reflejaba en una buena calidad de productos⁷.

² Osterhammel, 2009; Bayly, 2004; Hobsbawm, 1999: 71-77.

³ Hahn, 2011: 25-49; Pierenkemper - Tilly, 2004; Wehler, 1994: 41-48.

⁴ Hahn, 2011: 44; Milward - Saul, 2013: 418-426.

⁵ Pierenkemper - Tilly, 2004: 147. Durante los años ochenta, los productos acabados representaron siempre más de la mitad de las exportaciones alemanas. Hoffmann, 1965: 153.

⁶ Hoffmann, 1965: 520-524; Pierenkemper - Tilly, 2004: 145-156.

⁷ Pierenkemper - Tilly, 2004: 148-151.

La atracción del este y sureste de Asia para los comerciantes de los Estados alemanes se acrecentó mucho a finales de siglo XVIII. En aquel momento, unos negociantes de las ciudades hanseáticas de Bremen y Hamburgo trataron con India y China —sobre todo a través de barcos británicos—. La intensidad del comercio aumentó tras las guerras napoleónicas en 1816, cuando empezaron a llegar barcos británicos desde Hamburgo, el principal puerto alemán, a las Filipinas españolas. La apertura de China en 1842 dio otro empuje al comercio de exportación alemán a Asia y, entre 1849 y 1870, volvieron unos 322 barcos de Asia Oriental a Hamburgo, o sea unos 15 por año⁸.

Entonces las Islas Filipinas intensificaron también su integración en la economía mundial. Tras el fin de la ocupación británica de Manila en 1764, nuevas normas comerciales posibilitaron la agilitación de la apertura al comercio internacional⁹. Este proceso se acentuó con el fin del Galeón de Manila en 1815 y la merma del contacto con las antiguas colonias españolas en América, cuando las Filipinas experimentaron un cambio drástico de su estructura mercantil¹⁰. El sector filipino que más avanzó fue la agricultura. Comenzó a despegarse con el comercio de empresarios mestizos y chinos que, con mano de obra indígena, cultivaron los principales productos de la tierra, es decir, abacá, azúcar, café e índigo¹¹. Otro camino tomó el lucrativo cultivo del tabaco, que desde 1782 había sido regularizado por un monopolio estatal y que se convirtió en la base fiscal de la colonia desde el fin del Galeón de Manila¹². Las crecientes capacidades agro-exportadoras de la colonia atrajeron a un gran número de inversores europeos¹³, sobre todo a partir de los años cincuenta, cuando se abrieron nuevos puertos provinciales al comercio internacional: Iloilo, Sual y Zamboanga en 1855 y Cebú en 1860¹⁴. Esa liberalización comercial tenía mucho que ver con la necesidad de liquidez del gobierno colonial, que era imprescindible para el funcionamiento del sistema del estanco de tabaco, como bien ha explicado Josep María Fradera¹⁵.

Bien entrada en la década de los setenta, la economía filipina dio otro vuelco, a causa de la creciente globalización económica (manifestada en la convergencia de precios globales)¹⁶ y la dinamización del factor extranjero en Filipinas. Este despliegue se debió sobre todo a mejoras en las condiciones de transporte, resultado del uso más regular de barcos de vapor en la segunda mitad del siglo, y la apertura del Canal de Suez en 1869, abreviando mucho la duración de viajes entre Europa y Asia marítima. A estos factores se pueden añadir que en 1880 Manila se conectó a la red global del telégrafo (que ya había llegado en 1871 al cercano Hong Kong), conectando la capital colonial sin tardanza con los principales mercados europeos¹⁷. Por tanto, a partir de 1875, llegaron más extranjeros con sus capitales a Filipinas¹⁸, inaugurando un periodo económico que duró hasta 1891, cuando la política colonial de Madrid abandonó parcialmente el liberalismo y decretó tarifas restrictivas, perjudicando otra vez las condiciones comerciales para extranjeros¹⁹. Por tanto, fueron los años entre 1875 y 1891 los que despertaron más interés entre los negociantes alemanes.

2. Alemania y Filipinas 1881-1886

2.1. Actividades económicas de los alemanes en Filipinas

El interés alemán por Filipinas se derivó de una serie de factores. En principio, fue la cercanía de China la que movió a los alemanes a establecerse en Manila —a modo de entrepôt—, pero con el tiempo también descubrieron posibilidades económicas en el mismo archipiélago²⁰. El

⁸ Baasch, 1897: 94, 103-104 y 113-115; Kellenbenz, 1982: 134-135 y 139.

⁹ Fradera, 1999.

¹⁰ Legarda, 1999.

¹¹ Rodrigo y Alharilla, 2022: 110; Fradera, 2002: 114-115.

¹² Jesus, 1980.

¹³ Elizalde, 2008.

¹⁴ Aguilar, 1994.

¹⁵ Fradera, 2002: 116-117.

¹⁶ Ver O'Rourke – Williamson, 1999.

¹⁷ Legarda, 1999: 337.

¹⁸ Rodrigo y Alharilla, 2022: 110, 113.

¹⁹ *Ibidem*: 113-114; Salazar, 2000: 120.

²⁰ Salazar, 2000: 61.

mercado filipino parecía fácilmente accesible a varios productos alemanes y los fabricantes alemanes hallaron muchos consumidores entre Luzón y Mindanao. En el año 1849 se detectaron en Manila unos 17 nombres alemanes y en 1871 eran 25 en todas las Islas Filipinas, reflejo de una presencia permanente. No obstante, fueron las siguientes dos décadas las que vieron al auge más pronunciado de los alemanes en Filipinas²¹. Un informe sobre la gestión del consulado de 1885 muestra que el número de alemanes registrados en Manila, sin contar esposas y niños, era 65. Incluyendo a los no-registrados, se estima que estaban presentes en Filipinas unos cien hombres de Alemania. La mayoría de ellos vivía en Manila, trabajando sobre todo como jefes o empleados en siete grandes casas comerciales, como detallistas, boticarios o artesanos. En Iloilo había un hacendero, un boticario y un detallista; en Cebú una casa importadora; en Negros un hacendero; en Bulacán dos; en Cagayán una hacienda de tabaco. En la isla de Joló, el “famoso” capitán Schück tenía una hacienda y en la nueva hacienda de tabaco de la Compañía Alemana de Borneo del Norte trabajaron tres alemanes como gestores²².

Entre 1880 y 1886, el comercio alemán experimentó un aumento muy destacado²³. Un informe de 1881 enumeraba algodones, lanas, sedas, hierro bruto, acero, productos de metal, chapas, cerveza, alimentos, iluminaciones, joyería, quincallería, productos de caucho, porcelanas, papel, paraguas, medicinas y vidrio²⁴. La flota alemana estaba en el cuarto puesto, tras la británica, la española y la estadounidense, pero ya en 1889 la alemana había superado a esta última²⁵. En los años ochenta, entre uno y tres barcos de vela viajaron directamente de Hamburgo a Manila²⁶ y al mismo tiempo había muchas conexiones indirectas, operadas por ejemplo por el Norddeutscher Lloyd (NDL) en Bremen. Sin embargo, todavía la mayoría de los productos alemanes se transportaban en otras navieras, sobre todo británicas²⁷.

Respecto a casas comerciales, en 1858 había tan solo una alemana en Filipinas, pero en 1898 ya existían 19²⁸. En particular desde 1870 los alemanes consolidaron su posición en el archipiélago, sobre todo los boticarios²⁹ y los importadores, pero también había sombrereros o litógrafos³⁰. Predominaban las importaciones mientras que las exportaciones de productos filipinos eran poco frecuentes en los años setenta y ochenta. La única excepción considerable era la compañía Baer & Co., fundada en los años sesenta, que exportaba tabaco de Filipinas³¹. Destaca al respecto que, en Alemania, entre 1880 y 1889, las importaciones de frutas tropicales aumentaron más de un 60 por ciento, el café, el cacao y el té un 34 por ciento y el tabaco un 440 por ciento³². Hasta mediados de los ochenta, la financiación de los negocios con Manila se llevó a cabo sobre todo por financieros hamburgueses. En sectores nuevos, el negocio se realizó a menudo vía comisionistas. Otra práctica común era vender a mayoristas y minoristas chinos en Filipinas a plazos —al principio, con considerable riesgo—³³.

²¹ *Ibidem*: 100; Bacareza, 1980: 42.

²² Kempermann an Bismarck, Manila, 15-II-1886, Politisches Archiv des Auswärtigen Amts [Alemania] (en adelante PA), RZ 613/252594 Manila 4 (1885-1886), ff. 40-49, f. 46. Para la Compañía Alemana de Borneo del Norte, ver Schult, 2000: 97-100.

²³ Salazar, 2000: 29.

²⁴ *Befürwortung eines Berufskonsulats*. Berlín, 16-III-1881, PA, RZ 613/252592 Manila 2 (1876-1881), ff. 94-95. La variedad de productos alemanes que se vendieron en Filipinas era una de las ventajas de su comercio. Salazar, 1997: 129.

²⁵ Salazar, 2000: 56.

²⁶ *Ibidem*: 65. Alemania realizó el cambio de barcos de vela a barcos de vapor más tarde que otros países europeos.

²⁷ *Ibidem*: 61-64.

²⁸ *Ibidem*: 88.

²⁹ *Ibidem*: 134-138.

³⁰ *Ibidem*: 100.

³¹ *Ibidem*: 111 y 126. Para el carácter alemán de la compañía Baer Senior & Co. (frente a su inclinación a una financiación francesa), ver Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde [Alemania] (en adelante BA), R. 901/13054, Handels- und Schifffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 3 (1884-1888), f. 48.

³² Hoffmann, 1965: 526.

³³ Salazar, 2000: 114-118.

La participación alemana en la manufacturación de Filipinas desplegó sobre todo a finales de los ochenta. No obstante, ya antes existían en Manila dos fábricas alemanas para sombreros³⁴ y la farmacia Sartorius produjo aceite de flor de ilangilang a gran escala para fragancias³⁵. Las farmacias alemanas vendieron también agua con gas a sus clientes³⁶ y desde 1875 el fotógrafo alemán Heinrich Schuren anunció sus servicios³⁷. Además, empezaron a destacar dos grandes fábricas alemanas de cigarrillos, el Oriente y el Helios³⁸.

Respecto a la agricultura, el cónsul alemán subrayó la posición dominante de los mestizos chinos. En 1884 existían unas 80 haciendas en propiedad de súbditos de la Corona española, mientras que los extranjeros solo tenían nueve: de esas, dos estaban en manos de británicos, tres en manos de franceses y cuatro pertenecían a alemanes³⁹. Una de esas era la mencionada hacienda de tabaco de la Compañía Baer Senior & Co. (heredera de la Compañía Baer & Co.) en el Valle de Cagayán y la otra pertenecía al capitán Hermann Leopold Schück en el archipiélago de Joló, donde cultivó cacao y café⁴⁰.

2.2. El consulado alemán en Manila

En el marco de la expansión comercial alemana, los Estados alemanes empezaron a enviar cónsules en crecido número a los puertos más importantes para proteger sus intereses comerciales.⁴¹ Esta oleada empezó en los años treinta con consulados en Batavia y Mauricio y llegó a Filipinas en 1844, cuando el Estado de Hamburgo nombró su primer cónsul en Manila, seguido por los cónsules de Bremen y Prusia⁴². Se trató entonces de un cargo honorario, pero su importancia estaba resaltada por el hecho de que pronto se enviaron vicecónsules a los puertos de Iloilo y Cebú⁴³. Tras la unión de los Estados alemanes y la fundación del Imperio Alemán en 1871, se nombró un solo cónsul imperial en Manila. En su nombramiento se reflejó sobre todo su función económica, porque tenía la obligación de defender y fomentar los intereses alemanes respecto al comercio, el tráfico y la navegación y supervisar la observancia de los contratos internacionales⁴⁴.

A pesar del buen trabajo de los cónsules Moritz August Hermann y Theodor Ruttmann en los años setenta, los hombres interesados en la economía de Filipinas insistieron en el nombramiento de un cónsul profesional en vez de continuar con los cónsules honorarios. Tras la muerte de Ruttmann en 1879, se abrió una oportunidad al respecto⁴⁵. Johannes Heymann, de la compañía Baer Senior & Co., se ofreció para ser su sucesor, pero se le desestimó. Ante esa incapacidad de encontrar un candidato propicio, se manifestaron más partidarios de un cónsul profesional (“*consul misus*”). Una de las personas que defendió esa opción fue el influyente senador hamburgués Johannes Versmann, que envió una carta al respecto a Berlín. Subrayó que Gran Bretaña y Francia, ambas con cónsules de carrera en Manila, tenían grandes ventajas en las negociaciones con las autoridades coloniales y que los alemanes en Manila se quejaban de esa injusticia, reclamando también un profesional —“indispensable” en los ojos de Versmann—⁴⁶. Un informe de Berlín respaldó esa recomendación. Se reconoció que Filipinas no pertenecía a las regiones más importantes para el comercio y la navegación alemana, pero tampoco era desdeñable para sus intereses.

³⁴ *Ibidem*: 175.

³⁵ *Ibidem*: 184-185.

³⁶ *Ibidem*: 190.

³⁷ *Ibidem*: 214.

³⁸ *Ibidem*: 199-200.

³⁹ *Ibidem*: 222-223.

⁴⁰ *Ibidem*: 224 y 238. Para la historia de ese aventurero, ver Montemayor, 2006; Schult, 2000.

⁴¹ Respecto a cónsules, se puede destacar el concepto de “middle power” (Benton – Ford, 2016: 7-13), que visualiza la función de oficiales de rango medio para mediar entre Estados y culturas.

⁴² Crailsheim, 2023: 198, 211, 217.

⁴³ Crailsheim, 2024: 189-190.

⁴⁴ Bestallung Moritz August Herrmann. Berlín, 28-VI-1871, PA, RZ 613/252591, Manila 1 (1868-1875), ff. 76-77.

⁴⁵ Befürwortung eines Berufskonsulats. Berlín, 16-III-1881, PA, RZ 613/252592 Manila 2 (1876-1881), ff. 94-96, en particular f. 94. Entretanto, el cónsul austro-húngaro Johann Conrad Labhart-Lutz hizo de cónsul alemán, pero ya había pedido varias veces su dimisión como tal.

⁴⁶ Protokoll. Hamburgo, 3-XII-1880, PA, RZ 613/252592 Manila 2 (1876-1881), f. 92.

Con la gran variedad de productos exportados a Filipinas, los alemanes serían capaces de hacer la competencia incluso a Gran Bretaña y a los Estados Unidos, sin embargo, todavía carecían de una protección consular eficaz. Una representación fuerte y decidida de los intereses alemanes en Filipinas era necesaria⁴⁷.

Como resultado de ese debate entre Hamburgo y Berlín se tomó la decisión de enviar un *consul misus* a Manila, y el 16 de junio de 1881, se nombró a Peter Franz Kempermann, el entonces vicecónsul de Hong Kong⁴⁸. Nació en 1845 en Crefeld (hoy Krefeld en Renania del Norte-Westfalia), centro sedero que perteneció en aquel tiempo a Prusia, estudió derecho y filosofía en Berlín y llegó a incorporarse en 1866 como traductor al *Auswärtiges Amt* (Ministerio de Asuntos Exteriores). En 1867 empezó a trabajar para el consulado alemán de Japón, donde estuvo doce años. Después de sus estancias en Hong Kong (vicecónsul, 1879-1881) y Filipinas (cónsul, 1881-1886) llegó a ser cónsul general en Corea (1887-1888), en Bangkok (1888-1897) y en Sídney, donde murió en 1900 con apenas 55 años, dejando a cinco niños de entre once y tres años⁴⁹. Su especial interés por la región se refleja en sus publicaciones sobre Japón, por ejemplo, el sintoísmo, y en su posición como presidente de la Sociedad Alemana de Asia Oriental⁵⁰.

El 19 de septiembre de 1881, Kempermann desembarcó en Manila del barco de vapor *Esmeralda* desde Hong Kong⁵¹ y, tres meses más tarde, el nuevo cónsul envió a Berlín la confirmación de haber recibido su nombramiento oficial (*Bestallung*) y el execuátur de Madrid, con el “cúmplase” del gobernador general Fernando Primo de Rivera (1880-1883)⁵². Apenas ocho meses más tarde, el 25 de mayo de 1882, tomó vacaciones y viajó con la naviera Messageries Maritimes vía Hong Kong y Marsella a su tierra natal, Crefeld, dejando sus negocios en manos del secretario Leupold⁵³. A finales del año, escribió a Berlín que su estado de salud no permitía regresar a Manila, adjuntando un atestado médico y pidiendo tres meses más de vacaciones para curarse⁵⁴. El 17 de mayo 1883 —tras una ausencia de casi doce meses—, Kempermann volvió en la *Wolf* vía Hong Kong, Borneo y Joló a Filipinas y retomó su cargo en el consulado⁵⁵. Un año y medio más tarde, el 31 de octubre de 1884, alegó otra vez razones de salud (“vértigos y mareos”) para pedir dos meses de vacaciones de convalecencia⁵⁶. Esta vez, Kempermann fue a China (el 8 de abril de 1885) para curarse y volvió sin gran demora a Manila el 12 de junio⁵⁷. No obstante, no se quedó ni siquiera un año más en Filipinas, porque el 26 de marzo de 1886, fue en el barco a vapor inglés *Zafiro* vía Hong Kong a Seúl como nuevo cónsul general en Corea, dejando el cargo al antiguo cónsul de Hong Kong, Otto Franz von Möllendorff⁵⁸.

3. Informes consulares

Por regla general, el nuevo cónsul profesional en Manila envió dos informes cada año a Berlín, uno sobre su gestión y otro sobre el comercio y la navegación en Filipinas. Estos dos informes tenían un gran valor en Alemania, primero para las planificaciones geoestratégicas del imperio y segundo para el sector industrial y comercial respecto a oportunidades en el comercio exterior.

⁴⁷ Bericht zu Berufskonsulat. Berlín, 16-III-1881, PA, RZ 613/252592 Manila 2 (1876-1881), ff. 94-96. El autor de ese informe hizo hincapié también en la debilidad en años anteriores, cuando barcos alemanes fueron capturados en el archipiélago de Joló por la marina española. Ver Schult, 2002.

⁴⁸ Bestallung Kempermann. Berlín, 16-VI-1881, PA, RZ 613/252592, Manila 2 (1876-1881), f. 103.

⁴⁹ Keiper – Kröger, 2005: 505-506; Lepach, 2022; “The Late Herr Kempermann” en *The Sidney Mail*, 17-XI-1900, 1182. Disponible en: <https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/163694373> [Consultado: 1-III-2025].

⁵⁰ Conrad – Koch – Rein, 2006: 147.

⁵¹ Kempermann an Bismarck. Manila, 19-IX-1881, PA, RZ 613/252592, Manila 2 (1876-1881), f. 115.

⁵² Kempermann an Bismarck. Manila, 19-XII-1881, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), f. 15.

⁵³ Kempermann an Bismarck. Manila, 25-V-1882, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 32-33.

⁵⁴ Kempermann an Bismarck. Berlín, 19-XII-1882, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), f. 45.

⁵⁵ Kempermann an Bismarck. Manila, 26-V-1883, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), f. 54.

⁵⁶ Kempermann an Bismarck. Manila, 31-X-1884, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 99-100.

⁵⁷ Kempermann an Bismarck. Manila, 8-IV-1885, PA, RZ 613/252594 Manila 4 (1885-1886), ff. 14. Kempermann an Bismarck. Manila, 12-VI-1885, PA, RZ 613/252594 Manila 4 (1885-1886), ff. 17.

⁵⁸ Bismarck an Möllendorff. Berlín, 27-I-1886, PA, RZ 613/252594 Manila 4 (1885-1886), ff. 34-35.

Peter Kempermann era el primer representante alemán que envió informes de manera regular a Berlín⁵⁹.

3.1. Informes sobre la gestión consular

El primer informe alemán sobre la gestión consular en Filipinas es del año 1882 y comprende solo dos folios. Se puede entender esa brevedad, recordando que Kempermann apenas había tomado posesión de su cargo y además estaba de vacaciones en Alemania más de la mitad del año. El mismo se excusó alegando “asuntos urgentes” a principios del año y la dificultad de conseguir información estadística de los importadores alemanes.

El corto informe enumera las muchas actividades que ocupaban el tiempo del cónsul como, por ejemplo, la administración burocrática de seis nacimientos, siete fallecimientos, once legados, una epidemia de cólera y seis averías como consecuencia del huracán del 20 de octubre. A eso se suman ocho certificaciones, 13 legalizaciones, 52 atestados, 16 inmatriculaciones y un acto notarial. Además, retomó el asunto legal de la confiscación del barco *Gazelle* en 1876⁶⁰, que su antecesor no había llevado adelante. Destacaron, sin embargo, los mencionados “asuntos urgentes”, que probablemente eran los trabajos relacionados con la pérdida del barco alemán *G.F. Muntz*, que causó la muerte de dos marineros. Respecto a los movimientos portuarios de Manila, el informe avisó la llegada de 26 y la salida de 34 barcos alemanes, expidió siete certificados de sanidad y administró ocho protestas marítimas (*Verklarungen*), dos suplementos, 14 protestas y 66 inspecciones.

En cuanto a la utilidad comercial de su gestión, se debe resaltar su actividad como intermediario entre los fabricantes y comerciantes de Alemania y el comercio y mercado en Filipinas. En el año 1882 hubo 80 personas privadas —en su mayoría comerciantes— que contactaron con el consulado para una serie de razones. Primero, para informarse sobre empresas en Filipinas o contactar con esas, segundo, para solicitar ayuda en asuntos de reclamación y tercero para pedir que el consulado distribuyese catálogos de productos en Filipinas. Acerca a ese último punto, Kempermann opinó que se trató muchas veces de productos sin posibilidad de venta en Filipinas. Además, señaló que los comerciantes locales no estaban inclinados a consultar tales catálogos porque eran de la opinión de que buenas casas comerciales no necesitaban la ayuda del consulado para vender sus productos⁶¹.

Los informes de los años 1883, 1884 y 1885 de Kempermann son más largos y más detallados, pero en principio se parecen. A veces ponen mucho énfasis en ciertos aspectos, como por ejemplo el de 1883, que habla mucho de las relaciones con las instancias coloniales. Kempermann explicó, al respecto, que siempre había tenido buenas relaciones con los altos representantes del Gobierno, pero lamentó la corrupción, las extorsiones y el chantaje de los oficiales, causa de grandes sufrimientos de los alemanes, frente a las cuales el consulado era casi impotente. Al respecto hizo hincapié en la importancia de la presencia de naves de guerra alemanes y de otras potencias europeas como medio eficaz para frenar esas arbitrariedades⁶².

3.2. Informes sobre el comercio y la navegación

El segundo tipo de informes que Kempermann envió anualmente a Berlín se centró en el comercio y la navegación. Debido a los asuntos urgentes mencionados, la falta de documentación de su antecesor y los retrasos en la correspondencia con los viceconsulados⁶³ no existe ningún informe específico sobre 1882⁶⁴. El primer informe completo es del año 1883 y se entregó muy

⁵⁹ Salazar, 2000: 105.

⁶⁰ Para esa confiscación de barcos, ver Schult, 2002.

⁶¹ Kempermann an Bismarck. Manila, 31-III-1883, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 50-52.

⁶² Kempermann an Bismarck. Manila, 7-III-1884, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 72-75. Para los informes de 1884 y 1885, ver PA, RZ 613/252594 Manila 4 (1885-1886), ff. 2-9, 40-49.

⁶³ Kempermann an Bismarck. Manila, 11-III-1882, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), f. 26.

⁶⁴ Kempermann an Bismarck. Manila, 31-III-1883, PA RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 50-52, en particular f. 50. Un Resumen: del año 1882 se encuentra en el informe largo del año 1883 (ff. 157-159).

tarde⁶⁵, el 1 de septiembre de 1884. Sin embargo, es un informe enorme de 54 folios, seguido por un listado de los puertos de Manila, Iloilo y Cebú con los movimientos portuarios por naciones, además de listas de importaciones y exportaciones de diferentes productos.

El informe de 1883 se divide en tres partes, asuntos económicos en general, movimientos comerciales y comentarios finales⁶⁶. La primera parte comienza con una alabanza a la fertilidad de la naturaleza de Filipinas, la inmensa productividad de su suelo y los comienzos de una legislación moderna con grandes oportunidades comerciales. Sin embargo, indica también las dificultades debidas a los “pueblos salvajes” (*wilde Völkerstämme*) en las provincias, los bandidos en la vecindad de Manila y las insuficiencias de las infraestructuras. Luego profundiza en observaciones demográficas y etnográficas antes de entrar en asuntos económicos, como la agricultura, el sector forestal, la minería, el “bajo nivel” de la industria, medios de transporte, correos, el telégrafo, obras portuarias, las instituciones de comercio y de la navegación, representaciones comerciales, el dinero, bancos, ahorros y créditos. El final de esta parte se dedica al comercio, en el cual subraya la importancia de los chinos como intermediarios entre grandes casas comerciales y consumidores y como detallistas en todas partes de las islas —casi con un monopolio informal en el comercio de azúcar de Luzón—. En ese informe, además, Kempermann subrayó los sectores donde percibió oportunidades para la industria alemana, como, por ejemplo, ropa de moda, joyería y productos de artesanía de fayenza o cristal⁶⁷.

La segunda gran parte del informe se dedica al análisis del comercio concreto de una larga serie de productos. Primero, examina las importaciones de productos como algodón, lana, seda, terciopelo, calcetas, encajes, metales, maquinarias, sombreros, sillas de montar, conservas o mermelada. Segundo, explora las exportaciones de azúcar, abacá, tabaco, café, índigo, gomas, nácar, sapan y otras maderas, jarcias, pieles, cauris, cuernos de búfalo, ilangilang, resina, aceite de coco o también nidos de pájaros. Tercero, resume el movimiento portuario de los tres grandes puertos filipinos, Manila, Iloilo y Cebú⁶⁸.

En los comentarios finales, Kempermann presentó sus observaciones sobre los indígenas filipinos como consumidores muy interesados en productos europeos (“por falta de una cultura propia”), muy atraídos por la belleza de los productos y menos interesados en buena calidad (porque también productos de buena calidad sufrían las difíciles condiciones climáticas y se estropeaban rápidamente). Además, dio recomendaciones para la selección de colores de ropa y desaconsejó meterse en el comercio al por menor⁶⁹.

Basado en este largo informe del año 1883, que, sin duda, había requerido un gran esfuerzo de investigación y estudios, los siguientes informes sobre el comercio y la navegación son menos detallados. En total, el informe de 1884 tiene solo ocho folios, informando de un mal año económico con muchas cosechas perdidas. Las noticias en ese informe se refieren a menudo a cambios concretos que habían ocurrido, como por ejemplo la fundación de una nueva naviera, la Serap Linie, el abandono de una mina de oro en Leyte o la apertura de una destilación de un aguardiente de arroz, similar a la ginebra⁷⁰. Para el año 1885 solo se encuentran apuntes sobre el movimiento portuario, indicando que, en ese año, 22 barcos alemanes estuvieron en Manila, menos que en años anteriores⁷¹.

⁶⁵ Un informe preliminar de enero tiene tan solo un folio. Kempermann an Bismarck. Manila, 12-I-1884, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), f. 69.

⁶⁶ Allgemeiner Wirtschaftsbericht zu den Philippinen. Manila, 1-IX-1884, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 106-155.

⁶⁷ Allgemeiner Wirtschaftsbericht zu den Philippinen, Manila, 1-IX-1884, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 106r-132v.

⁶⁸ Allgemeiner Wirtschaftsbericht zu den Philippinen. Manila, 1-IX-1884, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 146v-154r.

⁶⁹ Allgemeiner Wirtschaftsbericht zu den Philippinen. Manila, 1-IX-1884, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 154r-155v.

⁷⁰ Handel und Schifffahrt auf den Philippinen. Manila, 1884, PA, RZ 613/252594 Manila 4 (1885-1886), ff. 20-27.

⁷¹ Hafenerverzeichnis. Manila 1885, PA, RZ 613/252594 Manila 4 (1885-1886), ff. 50-51.

4. Preocupaciones concretas del consulado

Al lado de esas observaciones genéricas del cónsul en sus informes, las fuentes en los archivos alemanes también dan indicios —por el peso de correspondencia entre Manila y Berlín (a menudo incluyendo también Madrid)—, cuáles fueron los asuntos que más atención llamaron en los ministerios del Imperio Alemán. En esta sección se presentan esos asuntos económicos que estaban más presentes, apuntando a preocupaciones concretas del consulado alemán.

4.1. Farmacéuticos

Los problemas de los farmacéuticos alemanes en Filipinas habían empezado ya a mediados del siglo, en 1848. Tras una fase de prosperidad alemana en este sector en Manila llegó una fase de competencia con los egresados farmacéuticos de la Universidad Santo Tomás de Manila, administrada por los dominicos. A pesar de varias intervenciones por parte de Alemania, en particular desde 1879, los farmacéuticos alemanes chocaron con múltiples obstáculos por parte de la universidad (respecto a las acreditaciones) y del gobierno colonial, que intentaba promover a su propia gente —en detrimento de los boticarios alemanes—. La disputa giró sobre todo alrededor de la cuestión de si la formación alemana equivalía a la formación española. En principio, no se dudó de la calidad en Alemania, pero no se encontraron fácilmente aspectos que permitieron comparar ambos planes de estudios⁷². A comienzos de la época de Kempermann (de diciembre 1881 hasta junio de 1882), este asunto continuó entre Berlín y Madrid, involucrando al ministro de Sanidad, al chanciller alemán Otto von Bismarck (1871-1890) y al enviado (*ministre plénipotentiaire*) a Madrid, Eberhard zu Solms-Sonnenwalde (1878-1887). Debido a la imposibilidad de suministrar datos para la comparación directa de ambos planes de estudios, Berlín encargó al enviado procurar permisos especiales para los boticarios alemanes en Manila, mientras que Kempermann debía observar posibles obstáculos para el ejercicio de su oficio en Manila⁷³. Tras este encargo, sin embargo, las fuentes no vuelven a mencionar este asunto hasta marzo de 1885, cuando, hablando de otro asunto, el cónsul comentó que no se había logrado nada al respecto, debido a la oposición del decano de la universidad y de los dominicos que “son un verdadero poder en las islas”⁷⁴.

Un asunto específico era el de la herencia del boticario alemán Agustín Westernhagen. Tras su muerte el 20 de julio de 1876 en Binondo, pueblo colindante de Manila, su viuda presentó sus demandas en Binondo. El asunto quedó estancado por mucho tiempo a causa de la intervención indebida de un juez de Binondo que paró el proceso. Solo en 1881 el asunto de la viuda volvió otra vez a la agenda, esta vez del enviado alemán en Madrid (probablemente vía cónsul Kempermann), que contactó con el Ministerio de Estado. Éste admitió el 10 de abril de 1882 su inactividad y confirmó que “por olvido involuntario” no se había avanzado en el asunto ni pagado lo debido a la viuda. Entonces, sin embargo, rápidamente los asuntos de la herencia se arreglaron en Binondo, salvo un solo problema, la indemnización por el cierre temporal de la farmacia, cuyo daño se calculó en 19.683 pesos por parte de la viuda⁷⁵.

Dado que esta suma, según la tasación de expertos españoles, era exagerada, el Ministerio de Estado propuso un tribunal de cuatro profesores de farmacia para decidir sobre la correcta suma de

⁷² Crailsheim, 2024: 201-210.

⁷³ BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 58-67.

⁷⁴ Kempermann an Bismarck, Manila, 20-III-1885, BA, R. 901/13054, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 3 (1884-1888), f. 47. Esa confrontación no terminó bien para la mayoría de los alemanes. De las 17 farmacias alemanas que existían en 1879, solo quedaban dos en 1897. Todas las traducciones de textos alemanes al español fueron realizadas por el autor. Salazar, 2000: 134, 138.

⁷⁵ Conflicto entre alcalde de Binondo y cónsul alemán. Madrid y Manila, 1876-1885, Archivo Histórico Nacional [España] (en adelante AHN), Ultramar 5258, exp. 48, s.f.; Kempermann an Bismarck. Manila, 20-III-1885, BA, R. 901/13054, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 3 (1884-1888), f. 47.

la indemnización, dos por parte del gobierno colonial y dos por parte del cónsul⁷⁶. Una vez aprobada la idea por el Gobierno alemán y transmitido la decisión a Manila, los peritos del gobierno colonial se encontraron rápidamente. Kempermann, sin embargo, tuvo dificultades en hallar expertos y, una vez reunidos, fueron rechazados por el gobernador general Joaquín Jovellar (1883-1885), por no ser propiamente “profesores de farmacia”. En reacción a eso, el ministerio resolvió que podía ser elegido cualquier representante del consulado u “otra persona inteligente”⁷⁷. Lo que siguió entonces fue una serie de consultas por parte del Gobierno alemán al Ministerio del Estado y su transmisión al Ministerio de Ultramar (14-VIII-1882; 20-II-1883; 21-IV-1884; 24-VII-1884; 20-X-1884 y 21-I-1885) sin respuesta ninguna, lo que causó el recrudescimiento del tono en las cartas españolas internas.

Finalmente, el 21 de marzo de 1885, Jovellar respondió a las consultas y dio noticia de un acuerdo, “después de mucho tiempo y dificultades” que se había firmado el 16 de marzo de 1885 en la Administración General de Correos, en Manila. Bajo la presidencia del administrador general de Correos, Camilo Millan, y en la presencia de Kempermann, se habían reunido los peritos nombrados por aquello, el alemán Reinaldo Boie y el austríaco E. Fischer, y los dos peritos nombrados por Jovellar, Ramón Bausili y Ulpiano Rodríguez. Los cuatro habían decidido unánimemente “fijar la cantidad en 6000 pesos”⁷⁸ con lo cual se arregló el asunto, que quedó ratificado unos meses más tarde por el Gobierno alemán⁷⁹.

4.2. El negocio de tabaco después del monopolio

El 13 de julio de 1881, el cónsul austrohúngaro, Johann Conrad Labhart-Lutz (1874-1886), entonces también cónsul interino del Imperio Alemán⁸⁰, informó a Bismarck del fin del monopolio del tabaco en Filipinas, decretado el 25 de junio de 1881⁸¹. Este cambio, ofreció varias posibilidades a los empresarios alemanes de expandir sus negocios. Uno de los primeros que actuó al respecto era Emil Quellmalz, uno de los jefes del banco Quellmalz & Adler en Dresde⁸², que propuso a Bismarck el 12 de octubre de 1881 la fundación de una *Compagnie des Philippines*. Quellmalz informó al ministerio sobre una supuesta oferta del rey Alfonso XII (1874-1885) para el monopolio de tabaco y sobre el progreso de negociaciones entre España y Francia al respecto (con una propuesta francesa para 25 años). Expresó su convicción de la importancia de que Alemania iniciara también negociaciones con España para subrayar sus pretensiones para una futura política colonial. Subrayó la permanente debilidad financiera de España y opinó que, a través de ese monopolio, las inversiones alemanas podían fácilmente entrar en Filipinas e incluso facilitar la creación de colonias alemanas en la región⁸³.

Esa carta de Quellmalz no parece haber tenido ningún efecto en la política colonial alemana inmediata ni en las actividades de los alemanes en Filipinas. Tampoco se materializó un monopolio franco-español de tabaco, pero sí se fundó el 26 de noviembre de 1881 la Compañía General

⁷⁶ Ministerio de Estado al Ministerio de Ultramar. Palacio, 10-IV-1882, Conflicto entre alcalde de Binondo y cónsul alemán, AHN, Ultramar 5258, exp. 48, s.f. (doc. n° 4).

⁷⁷ Ministerio de Estado al Ministerio de Ultramar. Palacio, 17-XI-1882, Conflicto entre alcalde de Binondo y cónsul alemán, AHN, Ultramar 5258, exp. 48, s.f.

⁷⁸ Acta del secretario José Martos O’Neal. Manila, 16-III-1885, Conflicto entre alcalde de Binondo y cónsul alemán, AHN, Ultramar 5258, exp. 48, s.f.

⁷⁹ Ministerio de Estado al Ministerio de Ultramar. Palacio, 16-VI-1885, Conflicto entre alcalde de Binondo y cónsul alemán, AHN, Ultramar 5258, exp. 48, s.f.

⁸⁰ Donko, 2011: 157; Kulturmuseum St. Gallen. “Johann Conrad Labhart-Lutz”. 2023, Disponible en web: <https://www.online-collection.ch/author/Johann%20Conrad%20-Labhart-Lutz%20> [Consultado: 1-IV-2025].

⁸¹ Labhart-Lutz an Solms. Manila 13-VII-1881, BA, R 901/13053, Handels- und Schifffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 37. Para las razones de ese fin, ver Fradera, 2002: 119; Legarda, 1999: 337; Rodrigo y Alharilla, 2009.

⁸² El banco Quellmalz & Adler en Dresde fue incorporado en el banco Sächsische Sankgesellschaft el 1 de julio de 1881 y Emil Quellmalz fue uno de sus directores generales. Quellmalz und Adler. Dresde, 1881, BA, R 901/13053, Handels- und Schifffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), f. 55.

⁸³ BA, R 901/13053, Handels- und Schifffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 36-57.

de Tabacos de Filipinas⁸⁴, con participación de capitales franceses⁸⁵. Esta “Tabacalera” llegó a dominar el comercio de tabaco tras el monopolio⁸⁶, sin llegar a monopolizarlo. Al mismo tiempo, el fin del monopolio ofreció posibilidades comerciales a varias casas internacionales, incluyendo a compañías alemanas, sobre todo la compañía Baer Senior & Co.⁸⁷.

El 8 de noviembre de 1883, Kempermann escribió un informe de 7 folios sobre el estado y las perspectivas del comercio de tabaco en Filipinas tras el fin del monopolio (*Lage und Ausblick des Tabakgeschäfts auf den Philippinen seit der Aufhebung des Regierungsmonopols*), que resumió la legislación vigente del momento y presentó sus expectativas⁸⁸. Justo antes, el 1 de enero de 1883, el decreto de 1881 había sido implementado y quedó libre el cultivo, producción y comercialización de tabaco en Filipinas⁸⁹. Kempermann envió ese informe a Bismarck junto con una carta del 15 de noviembre, en la cual presentó sus conclusiones generales. Basado en un optimismo general respecto al desarrollo económico de Filipinas, evaluó las perspectivas del comercio general en Filipinas muy positivas. Sin embargo, también hizo hincapié en los problemas evidentes de las casas extranjeras en Filipinas (aversión de las órdenes religiosas contra todo tipo de desarrollo, avaricia de los oficiales y parcialidad de los juzgados), sobre todo en las zonas rurales, y desaconsejó detenidamente cualquier negocio fuera de Manila, Iloilo o Cebú, sobre todo de plantaciones, fábricas o ferrocarriles.

Respecto a la producción de tabaco, se refirió sobre todo al éxito de Baer Senior & Co., desde quince años presente en Valle de Cagayán⁹⁰. Justo en la fase entre el fin del monopolio y la implementación de la nueva legislación, Saly Baer, el fundador de la compañía, compró más tierra para el cultivo de tabaco, aumentando la propiedad de la compañía de 738 a 1460 hectáreas. Poco después el otro socio de la compañía, Julius Heymann, oriundo de la isla de Sylt, compró otras 2000 hectáreas para el aumento del cultivo en el mismo valle⁹¹. El fin del monopolio y el aumento de la producción de Baer Senior & Co., sin embargo, también tenían efectos contraproducentes, porque causaron un aumento de las extorsiones de los oficiales provinciales, como el alcalde mayor, que exigió sobornos. Por tanto, Kempermann, opinó que a corto plazo el fin del monopolio probablemente resultaría negativo para los empresarios extranjeros y solo a largo plazo podía ofrecer buenas oportunidades, incluso para los alemanes⁹². En cualquier caso, en 1885, cinco residentes alemanes vivían en el Valle de Cagayán, que compraban tabaco para compañía alemanas⁹³, y la compañía Baer Senior & Co. seguía con el cultivo y la exportación de este producto⁹⁴.

4.3. Compra de terrenos baldíos y fincas

Muy unida al tema de la expansión de la producción de tabaco para los alemanes de Filipinas era la venta de terrenos baldíos del Estado, reglamentado en el decreto del 19 de enero de 1883, publicado en la *Gaceta de Madrid* el 24 de enero de 1883⁹⁵. Debido a “errores en la redacción”, sin embargo, se tuvo que publicar en ese mismo periódico una versión revisada el 16 de febrero del mismo año (Real Orden del 13 y 14 de febrero). Respecto a extranjeros, este decreto previó

⁸⁴ Rodrigo y Alharilla, 2009: 207.

⁸⁵ Kempermann an Bismarck. Manila, 23-VII-1883, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), 78r-85v, en particular ff. 79v-80r.

⁸⁶ Jesus, 1980: 189.

⁸⁷ Salazar, 2001: 565.

⁸⁸ Lage und Ausblick des Tabakgeschäfts auf den Philippinen seit der Aufhebung des Regierungsmonopols. Manila 8-XI-1883, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 117-123.

⁸⁹ Rodrigo y Alharilla, 2022: 120; Salazar, 1997: 136.

⁹⁰ Para la compañía Baer Senior & Co. ver Salazar, 2001: 565.

⁹¹ Salazar, 2001: 573; Salazar, 2000: 149 y 240.

⁹² Kempermann an Bismarck. Manila, 15-XI-1883, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 114-116.

⁹³ Jesus, 1980: 191.

⁹⁴ Salazar, 2001: 574.

⁹⁵ Solms an Bismarck. Madrid, 25-I-1883, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), f. 68-69; *Gaceta de Madrid*, año CCXXII, n° 24, 24-I-1883, 179-180.

en el artículo 31 que “la adjudicación de terrenos baldíos del Estado á los extranjeros sólo podrá efectuarse [...] [si] residan en Filipinas y estén matriculados en el Registro consular respectivo”. Además, especificó que quedó “prohibida en absoluto la adquisición de fincas en el territorio de las islas Filipinas á las Sociedades, Compañías ó Empresas extranjeras”⁹⁶.

Este decreto causó mucha perturbación entre los empresarios alemanes⁹⁷, sobre todo porque la Ley de Extranjería del 13 de julio de 1870 –vigente hasta entonces– no había decretado ninguna restricción parecida para extranjeros⁹⁸. A la demanda de Julius Heymann, el mencionado socio en la compañía Baer Senior & Co. y entonces vicecónsul ruso, pidiendo más detalles, el directo de las aduanas de Manila contestó que solo se trataba de la venta de “terrenos baldíos del Estado” (*Verkauf unbebauter Staatsländereien*) y que no incluyó otros tipos de propiedad inmueble⁹⁹. Sin embargo, en una reunión anterior entre Peter Kempermann y el gobernador general Jovellar (que pretendió no conocer bien el asunto), el último opinó –a modo de opinión privada y no de interpretación autorizada– que el término “fincas” en el artículo 31 comprendió claramente todo tipo de terreno, lo que significó que compañías extranjeras no podían comprar ni del Estado ni de privados¹⁰⁰. Por tanto, Kempermann, atestó que el decreto no quedaba muy claro al respecto y que, a pesar de la interpretación del director, no se podía fiar de que no surgiesen chantajes por parte de los oficiales¹⁰¹. Resumiendo, Kempermann escribió que, debido a las inseguridades que había causado el nuevo reglamento, no se podía esperar que los inversores europeos se interesasen por invertir más en el cultivo de tabaco en Filipinas. Terminó resignando: “El capital extranjero que había fluido a Filipinas, gracias al fin del monopolio de tabaco, para encontrar provecho, ha sido rechazado sin rodeos”¹⁰².

Estas circunstancias causaron grandes preocupaciones que se reflejan fuertemente en las fuentes consulares en Berlín, incluyendo contactos con Madrid, París y Bruselas¹⁰³. La compañía alemana Baer Senior & Co., sin embargo, encontró una solución transitoria para el problema. En vez de seguir como titular de los terrenos, la compañía cedió nominalmente sus títulos a individuos fidedignos (probablemente unos de sus empleados) que, por su parte, dejaron su uso en manos de la compañía. De tal modo, Baer Senior & Co. pudo mantener sus negocios e incluso intensificar su producción. En 1884 unas 135 familias indígenas estaban cosechando tabaco para la compañía en la provincia de Isabela en la Hacienda Maluno y también en 1889 esta hacienda siguió funcionando. Posibles planes para expandir sus negocios, sin embargo, parecen haber sido imposibilitados¹⁰⁴. La inseguridad debida a la imposibilidad de vender fincas/terrenos baldíos siguió siendo uno de los temas más preocupante para el consulado alemán de Manila. Hasta al menos 1889, la legislación no llegó a aclararse para las compañías extranjeras en Filipinas y causó mucho trabajo a Eberhard zu Solms-Sonnenwalde en Madrid y Peter Kempermann, y su sucesor Otto von Möllendorff¹⁰⁵, en Manila¹⁰⁶.

⁹⁶ *Gaceta de Madrid*, año CCXXII, n° 47, 16-II-1883, en BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 74-75.

⁹⁷ Entre los británicos, el decreto no causó mucho escándalo por su poco interés en esas compras. Salazar, 1997: 136.

⁹⁸ Kempermann an Bismarck. Manila, 23-VII-1883, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 78r-85v, en particular f. 74r.

⁹⁹ Kempermann an Bismarck. Manila, 15-XI-1883: BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 114-116, en particular f. 115.

¹⁰⁰ Kempermann an Bismarck. Manila, 23-VII-1883, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 78-85, en particular ff. 81-82.

¹⁰¹ Kempermann an Bismarck. Manila, 15-XI-1883: BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 114-116, en particular f. 115.

¹⁰² Kempermann an Bismarck. Manila, 23-VII-1883, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 78-85, en particular ff. 84r.

¹⁰³ BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 68-93, 101-143, 153-167. BA, R 901/13054, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 3 (1884-1888), ff. 3-21.

¹⁰⁴ Salazar, 2001: 573-574.

¹⁰⁵ Zilch, 1982.

¹⁰⁶ BA, R 901/13055, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 4 (1888-1891), ff. 11-47. Para un estudio detallado de la intervención del Gobierno alemán en este asunto, ver Salazar, 1997.

4.4. Agujas

Otro asunto preocupante para el consulado fue la protesta de la compañía alemana Wolff & Knippenberg en Ichtshausen, Turingia¹⁰⁷, una reputada productora de agujas de primera calidad para máquinas de coser. Al intentar una expansión comercial en el sureste de Asia, su socio en Manila, la compañía Klöpfer & Co., se topó con obstáculos aduaneros. En su opinión, los oficiales portuarios cobraban mucho más de lo permitido. En una carta del 15 de abril de 1884, Wolff & Knippenberg pidieron al consejero secreto (*Geheimer Rath*) de la Jefatura del Estado (*Reichskanzler-Amt*) Heinrich von Kusserow¹⁰⁸ la intervención del Imperio Alemán para evitar el daño comercial y para la reputación de la industria alemana. Ni siquiera diez días más tarde, Berlín escribió a Kempermann para que se encargase del asunto e interviniese en Manila en favor de los socios de Wolff & Knippenberg si la situación lo exigiese¹⁰⁹.

El 8 de julio del mismo año, el consulado respondió a Berlín y dio cuenta de la negativa de la Aduana de Manila frente a las protestas de Klöpfer & Co. La Aduana justificó su respuesta sobre todo por la costumbre de pesar siempre dos cajas en vez de una (*Spiegelschachtel*) para calcular el impuesto. En sus propias investigaciones¹¹⁰, Kempermann se había enterado de que eso era cierto y que algunos aduaneros cumplieron mal con sus obligaciones, sobre todo en los años precedentes. Esa negligencia posiblemente había dado la impresión a Klöpfer & Co. de que la cuota más baja representaba la normalidad, mientras que en realidad era más bien la excepción de la norma. Por tanto, el cónsul recomendó no proseguir más este asunto. Wolff & Knippenberg aceptaron esa evaluación, sin olvidar de dar las gracias al ministerio por su ayuda en la aclaración del asunto¹¹¹.

Kempermann, sin embargo, aprovechó la posibilidad para denunciar otra vez el mal manejo de las aduanas en Manila, destacando: los cambios constantes en el reglamento por cada nuevo ministro y director; la venalidad de los aduaneros (debido a su bajo sueldo); la falta de meticulosidad de los oficiales; las anticuadas leyes de la aduana (50 años), cuyas contradicciones daban lugar a vejaciones y chantajes; impasses en las descargas portuarias; y la inutilidad de las reclamaciones jurídicas. Además, lamentó que los almacenes portuarios tenían ya más de 30 años y cumplían poco con las necesidades actuales, ni de tamaño ni de calidad para mantener los géneros protegidos del clima o de los muchos robos¹¹².

4.5. Obras en el puerto de Manila

No eran solamente los almacenes los que dejaban que desear en el puerto de Manila. En los años ochenta, era todo el puerto el que necesitaba mejoras¹¹³. El 2 de enero de 1880, se estableció una junta de políticos y expertos para “impedir el empeoramiento del puerto”, la Junta de Obras del Puerto de Manila, y por Real Decreto se instauraron varios impuestos: dos por ciento de las importaciones y un por ciento de las exportaciones, más diez centavos por tonelada de los buques de navegación de altura y cinco para el cabotaje¹¹⁴. Todos esos impuestos sirvieron

¹⁰⁷ Thüringer Wirtschaftsarchiv für Nord- und Mittelthüringen (TWA). “Nadelwerk Ichtshausen”. Disponible en: <https://www.twa-thueringen.de/bestaende/detail.htm?liste=13D55779616> [Consultado 1-IV-2025].

¹⁰⁸ Hildebrand, 1982.

¹⁰⁹ Rosses an Auswärtiges Amt, Berlín 10-IV-1884, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), f. 145; Wolf & Knippenberg an Reichskanzler. Ichtshausen, 15-IV-1884, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), f. 146; Bismarck an Kempermann. Berlín, 24.4.1884, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), f. 147.

¹¹⁰ Kempermann habló con cuatro diferentes casas comerciales al respecto, dos alemanas y dos suizas.

¹¹¹ BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 173-181, 184.

¹¹² Kempermann an Bismarck. Manila, 8-VII-1884, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 175-177.

¹¹³ Para las mejoras del puerto de Manila en el siglo XIX, ver Huetz de Lemps, 2021.

¹¹⁴ Allgemeiner Wirtschaftsbericht zu den Philippinen. Manila, 1-IX-1884, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 106-155, f. 122. En este informe sobre el comercio se encuentran más detalles sobre el estado

específicamente “como arbitrio especial con destino a las obras del puerto de Manila” y “con destino exclusivo a la ejecución y conservación” de esas obras¹¹⁵. En algún momento incluso, se aumentaron las tarifas a veinte centavos por tonelada y a diez centavos para el cabotaje. Esos impuestos para las obras del puerto siguieron siendo una preocupación permanente para los alemanes en Filipinas durante la década de los años 1880¹¹⁶.

Los informes de Kempermann, sin embargo, comenzaron con una buena noticia (informe del 10 de febrero de 1884), porque anunciaron el decreto del 8 de febrero de 1884 que ordenó la reducción a la mitad de ambos impuestos (volviendo al valor original)¹¹⁷. El ministro de Ultramar, Manuel Aguirre de Tejada, (1884-1885), explicó al respecto que los impuestos ya habían “producido rendimientos que exceden de las cifras calculadas, y superan á las necesidades de las mismas obras”¹¹⁸. Esta reducción, sin embargo, no parece haber sido suficiente para el comercio de la ciudad y el 1 de septiembre Kempermann escribió confidencialmente a Berlín que el dinero para las obras estaba siendo despilfarrado y que había un general descontento¹¹⁹.

El 18 de octubre de 1884 unas 50 casas comerciales de Manila, “todas las casas comerciales locales, extranjeras y españolas”¹²⁰, firmaron una carta al Ministerio de Ultramar para la suspensión total de ese impuesto. En esta carta, el comercio recordó su voluntad inicial de contribuir a las mejoras del puerto en 1880, para aumentar sus capacidades y hacer más seguros los trabajos de carga y descarga. No obstante, más de cuatro años más tarde las obras todavía no habían empezado y “el puerto empeora cada día”¹²¹. Además de hacer hincapié en la inactividad de la Junta de Obras del Puerto, subrayaron el gran monto de pagos realizados hasta entonces. Respecto a las reducciones anunciadas en febrero de 1884, opinaron: “Pero la medida propuesta por la Junta del Puerto no resuelve de modo alguno la cuestión; pues sin dar un solo paso en favor de proyecto tan deseado, deja vivo un gravamen que no por ser menor [deja] de ocasionar perjuicios sin cuento, y exige esfuerzos completamente estériles”¹²².

Entre los firmantes aparecen las compañías internacionales con renombre, como Peel, Hubble & Co. (estadounidense), Smith, Bell & Co, la Hong Kong & Shanghai BC (británicos) y también la Compañía General de Tabaco (española), el suizo Félix Ullmann (relojería), el farmacéutico Jacobo Zóbel de origen alemán, el alemán Adolfo Richter (minorista) y las compañías alemanas Baer Senior & Co. (tabaco) y Tillson, Herrmann & Co. (seguros)¹²³. La carta se entregó en diciembre de 1884 a Jovellar para su transmisión al Ministerio de Ultramar.

A pesar de esa protesta colectiva del comercio de Manila, no se quitaron los impuestos, como escribió P. Kempermann el siguiente año. En carta del 24 de enero de 1886, el cónsul alemán informó Berlín que no había movimiento al respecto. Según sus cálculos, las importaciones alemanas (alrededor de 12 millones de marcos) contribuyeron 240.000 marcos al año a este impuesto. Razonó que el núcleo del problema era que el puesto del ingeniero jefe para las obras estaba

de las obras y sus costes. También en *Handel und Schiffahrt auf den Philippinen*. Manila, 1884, PA, RZ 613/252594 Manila 4 (1885-1886), ff. 20-27, f. 22.

¹¹⁵ *Gaceta de Madrid*, año CCXXIII, n° 41, 10-II-1884, 400.

¹¹⁶ En 1891, en particular, abundan las fuentes consulares sobre los cambios de aranceles en Filipinas, BA, R 901/13055, *Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916*, Bd. 4 (1888-1891), ff. 100-181.

¹¹⁷ BA R 901/13053, *Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916*, Bd. 2 (1881-1884), ff. 135-138, 148-151, 169-171.

¹¹⁸ *Gaceta de Madrid*, año CCXXIII, n° 41, 10-II-1884, 400.

¹¹⁹ Kempmann an Bismarck: Überreichung des Handelsberichts für das Jahr 1883. Manila 1-IX-1884, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 102-105, f. 103. En la misma carta Kempermann recomendó que Alemania podía contribuir ingenieros y excavadoras alemanas para las obras (ff. 103v-104r).

¹²⁰ Übersetzung: Copia de petición del comercio de Manila. Manila, 18-X-1884, BA, R. 901/13054, *Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916*, Bd. 3 (1884-1888), ff. 30-39, en particular f. 37v.

¹²¹ Copia de petición del comercio de Manila. Manila, 18-X-1884, BA, R. 901/13054, *Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916*, Bd. 3 (1884-1888), ff. 23-29, en particular f. 26r.

¹²² Copia de petición del comercio de Manila. Manila, 18-X-1884, BA, R. 901/13054, *Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916*, Bd. 3 (1884-1888), ff. 23-29, en particular f. 27v.

¹²³ Copia de petición del comercio de Manila. Manila, 18-X-1884, BA, R. 901/13054, *Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916*, Bd. 3 (1884-1888), ff. 23-29, en particular 29.

vacante. Nadie podía tomar posesión de esa plaza “lucrativa” por ser un puesto muy político, y “para no perjudicar las relaciones con nadie el puesto simplemente se deja vacante y el puerto y el río de Manila siguen deteriorándose”¹²⁴. Al final de la carta, Kempermann recomendó solucionar el problema a través de una acción concertada de todas las potencias interesadas (Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos y Alemania), presentando al mismo tiempo su descontento en Madrid¹²⁵.

Para los próximos años no sabemos más sobre las obras del puerto de Manila a través de las fuentes consulares, pero sí sabemos que los impuestos se siguieron cobrando muchos años más. El 8 de enero de 1891, se publicó un Real Decreto (del 7 de enero) que marcó el auge de la nueva política proteccionista en Filipinas. Se expandió el cobro del impuesto por las obras del puerto de Manila a todos los grandes puertos del archipiélago y se fijó el importe en 10 por ciento del valor de las importaciones, más 50 centavos por tonelada del buque en las exportaciones¹²⁶. Es evidente, pues, que las esperanzas del comercio internacional de Manila no se cumplieron¹²⁷.

4.6. Miscelánea

Otro asunto alarmante para los alemanes de Manila fueron los cambios en el sistema del trabajo obligatorio (o forzado) de los habitantes de las Filipinas. En su relación del 17 de septiembre de 1883, Kempermann informó de la reducción de ese trabajo de 40 a 15 días anuales en el Real Decreto del 12 de julio de 1883, publicado en la *Gaceta de Manila* el 4 de agosto de 1883. Lo preocupante para los alemanes era que esta obligación parecía extenderse a todos los hombres entre 18 y 60 años, presentes en Filipinas, sin diferencia de “raza” o nacionalidad, incluyendo a los españoles peninsulares y a los extranjeros. La situación de extranjeros europeos quedó en duda. En Berlín se tomó en serio este informe, no obstante, dado que hasta finales del año no se había presentado queja ninguna, el Gobierno alemán desistió de presentar reclamaciones¹²⁸. En efecto, el “polo”, como se llamó este trabajo obligatorio, no llegó a aplicarse a los europeos¹²⁹.

El 25 de julio de 1884, la *Gaceta de Manila* contenía un artículo sobre el brote de cólera en los puertos de Tolón y Marsella y la expansión de la epidemia en varios puertos europeos que se declararon contagiados (*unrein*)¹³⁰. En consecuencia, todos los barcos procedentes de puertos franceses que llegaban a Filipinas tuvieron que quedarse en cuarentena de entre 15 y 20 días y barcos de Inglaterra y Alemania por tres días. Kempermann advirtió en su informe del 5 de agosto de 1884 que ese decreto (del 22 de julio de 1884) no tuvo mucho efecto en los barcos alemanes por la falta de líneas directas entre Alemania y Filipinas. Sin embargo, mencionó una circular de la compañía Hartrodt & Co. dando cuenta que recientemente había establecido una línea directa mensual de vapores entre Hamburgo, Manila e Iloilo. No quedó claro para Kempermann si se trataba de un barco y capital alemán o británico, sin embargo, subrayó la desafortunada

¹²⁴ Kempmann an Bismarck: Überreichung des Handelsberichts für das Jahr 1883. Manila, 1-IX-1884, BA, R 901/13054, Handels- und Schifffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 3 (1884-1888), ff. 21v. De hecho, no había ingeniero jefe entre principios de 1883 y finales de 1884 en Manila. Kempmann an Bismarck. Manila, 1-IX-1884, PA RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 102-105, f. 103v. Véase también Huetz de Lemp, 2021: 237 (nota 180).

¹²⁵ Al mismo tiempo, Kempermann lamentó que los cónsules de Gran Bretaña y Francia estaban de vacaciones desde más de un año y que el de los Estados Unidos estaba indiferente al problema. Kempermann an Bismarck. Manila 24-I-1885, BA, R 901/13054, Handels- und Schifffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 3 (1884-1888), ff. 21-22, en particular f. 22r.

¹²⁶ Ministerio de Ultramar, 1891: 6-9 y 111-116.

¹²⁷ Stumm an Caprivi. Madrid, 11-I-1891, BA, R 901/13055, Handels- und Schifffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 4 (1888-1891), ff. 94-98. Para el comienzo del neo-mercantilismo español en Filipinas alrededor de 1887/1891, ver Salazar, 1997.

¹²⁸ BA, R 901/13053, Handels- und Schifffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 94-100, 128.

¹²⁹ Legarda, 1999: 337.

¹³⁰ Ver también “The Cholera Epidemic of 1884”. Los años ochenta fueron particularmente mortíferos para Filipinas. Legarda, 1999: 335.

planificación del proyecto por el mencionado brote de cólera¹³¹, que muy probablemente pronto iba a afectar a Hamburgo también¹³².

Una de las últimas preocupaciones de Kempermann fue una nueva ley de la recaudación de impuestos sobre el consumo de una serie de productos, como aguardientes, licores, cerveza, sidra, vinos, vinagre, quesos, mantecas y conservas alimenticias. El Real Decreto del 25 de julio de 1885 para el año fiscal de 1885-1886 se publicó en la *Gaceta de Madrid* del 12 de septiembre de 1885. El impuesto debería cobrarse ya a partir del 1 de noviembre de 1885. El periódico *Berliner Politische Nachrichten* del 5 de enero de 1886, no obstante, avisó de una posible demora debido a protestas de las casas comerciales españolas, que también estaban por sufrir estos impuestos. Las noticias en la prensa alemana se basaban en las noticias que Kempermann había enviado a Berlín el 28 de noviembre de 1885 y que el Ministerio de Asuntos Exteriores había distribuido debidamente. El cónsul especificó que, finalmente, también los españoles debían pagar esos impuestos. El mayor daño para el comercio alemán lo tuvo el sector de cervezas, licores y vinos del puerto de Hamburgo. Al final, Kempermann criticó abiertamente la política fiscal en la colonia, sobre todo el número innecesario de funcionarios y oficiales, y pronosticó más aumentos de impuestos¹³³.

5. Un estudio: Exportaciones alemanas a Asia Oriental con recomendaciones

Al mismo tiempo que Peter Kempermann estaba preparando su informe sobre el comercio y la navegación del año 1883 en Filipinas, el más completo que iba a escribir, redactó un tipo de estudio de las exportaciones alemanas a Asia Oriental de 22 folios, con recomendaciones concretas, llamado *Lage des deutschen Exporthandels. Mittel zur Hebung desselben. Mitwirkung der Konsuln* (Situación del comercio de exportación alemana. Medios para aumentarlo. Contribución de los cónsules)¹³⁴. Al escribir este estudio, que firmó el 29 de febrero de 1884, Kempermann contaba ya con casi 15 años de experiencia en Japón, Hong Kong y Filipinas. El estudio comienza con observaciones sobre otras naciones extranjeras, continúa con propuestas cómo amplificar el interés alemán en el comercio ultramar y termina con propuestas de medidas concretas para incrementar las exportaciones alemanas en Asia Oriental, siempre con un ojo a la situación en Filipinas.

5.1. Comparaciones

El estudio inicia con el dato impresionante que las exportaciones alemanas en Asia Oriental se habían multiplicado por diez entre 1873 y 1883. Identifica unos productos alemanes de gran demanda, incluso frente a la competencia británica y francesa, y subraya que la clasificación de los productos como “de origen alemán” ya no era ningún perjuicio, sino una ventaja. Observa que la prensa extranjera encumbraba muchos productos alemanes y aún alertaba de su competencia. Entonces presenta consideraciones sobre el comercio exterior de otras naciones europeas, empezando con Austria-Hungría y Suiza, que Kempermann percibía como conectadas y hasta propicias para el comercio alemán. Descarta la competencia de Italia, los Países Bajos y también España e identifica Francia, Bélgica, los Estados Unidos y Gran Bretaña como la verdadera

¹³¹ Posiblemente fue por la epidemia que la creación de esa parte de la compañía se retrasó hasta 1887. “A. Hartdodt: Our History: 135 Years of Dedication to Transport”. Disponible en <https://www.hartrodtd.com/company/history> [Consultado: 1-IV-2025].

¹³² Kempermann an Bismarck. Manila, 5-VIII-1884, BA, R 901/13053, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 2 (1881-1884), ff. 185-190.

¹³³ BA, R 901/13054, Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Philippinen, 1874-1916, Bd. 3 (1884-1888), ff. 56-62.

¹³⁴ Kempermann: Lage des deutschen Exporthandels. Mittel zur Hebung desselben. Mitwirkung der Konsuln. Manila, 29-II-1884, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 76r-97v. Una versión abreviada del estudio se encuentra en la carta de Manila 1-IX-1884, Kempmann an Bismarck: Überreichung des Handelsberichts für das Jahr 1883, ff. 102-105.

competencia¹³⁵. Cada una de esas naciones disponía de una buena red de cónsules, pero presentaba ventajas y desventajas frente a Alemania. Bélgica tenía mejoras estaciones marítimas y medios de transportes y un gobierno muy dispuesto a fomentar este comercio. Sus agentes consulares viajaban mucho por la región en búsqueda de posibilidades en el comercio, la minería, la industria y la agricultura. Además, Kempermann resaltó la existencia de muestrarios belgas para el comercio, incluso de Filipinas. Francia, por su parte, se había despertado de su inactividad y mostró más interés en ese comercio que antes, lo que hizo que sus cónsules tuvieran que tratar una cantidad desmesurada de peticiones y consultas. La desventaja de ambas naciones se encontraba en la falta de casas comerciales y la casi total dependencia de casas británicas o alemanas. Los Estados Unidos, en cambio tenían empresas en todas partes, una industria en auge, distancias más cortas y un producto de especial demanda, petróleo. Por tanto, Kempermann percibió a los Estados Unidos como un competidor muy peligroso. Gran Bretaña, finalmente, era la principal fuerza motriz de todo el comercio, líder en casi todos los grandes sectores, como el transporte (dominio de sus navieras), el mercado de capitales (sus comerciantes tenían más aliento para aguantar escaseces de efectivo) y el comercio, mostrando también mucho interés en comerciar con productos alemanes.

Frente a estos dos grandes competidores —contra los cuales la pura potencia industrial no podía resistir—, Kempermann propuso los medios necesarios para un futuro prometedor de la industria alemana en los mercados de ultramar¹³⁶. El cónsul insistió otra vez en los logros de la industria alemana, la buena calidad de los géneros y el afán de penetrar mercados ajenos. No obstante, la escasez de capitales para la producción en masa y la carencia de medios de transporte asequibles parecían obstaculizar el triunfo del comercio alemán. Lo que faltaba, a ojos de Kempermann, era algún tipo de bisagra entre la industria nacional y los mercados internacionales, o sea navieras, barcos de vapor y bancos. Lo que más echó de menos, sin embargo, fue una buena comprensión del funcionamiento del comercio mundial entre los “capitalistas” y, más en general, en la población educada del Imperio Alemán¹³⁷.

5.2. Educación

En la parte central, Kempermann profundizó en el tema del gran defecto en la comunicación entre la industria de Alemania y los importadores alemanes en Filipinas, que ya había abordado en el informe sobre la gestión consular en Filipinas de 1882. Volvió otra vez al tema de las consultas de Alemania y la poca utilidad de enviar catálogos. En 1883, llegaron al consulado 36 consultas respecto a posibilidades de venta (de 36 productos diferentes) que fueron respondidos correctamente. Asimismo, el consulado elaboró una lista de nombres de alemanes y suizos fiables. De tal modo, el consulado consiguió ayudar a establecer relaciones fructíferas entre ambos lados. No obstante, la información demandada se encontraba casi siempre en los informes consulares sobre el comercio, que, por lo visto, no tenía gran alcance en Alemania. Los muchos muestrarios y los catálogos que adjuntaron esas consultas no se podían transmitir a posibles compradores, en cambio, se exhibieron permanentemente en una habitación del consulado. Pero era en vano, porque no encontraron ningún interés entre los detallistas locales por no estar escritos en español y por no incluir precios concretos. Además, algunas de las consultas —incluso de casas comerciales de renombre— mostraron claramente la poca conexión entre fabricantes alemanes y el mercado filipino¹³⁸.

Otro tipo de consultas concernía la fiabilidad de casas de comercio. A las diez consultas de esa clase en 1883, Kempermann respondió a tres favorablemente y en cuatro casos desaconsejó la colaboración con las casas locales, salvando así compañías alemanas de negocios

¹³⁵ Kempermann: Lage des deutschen Exporthandels. Mittel zur Hebung desselben. Mitwirkung der Konsuln. Manila, 29-II-1884, PA, RZ 613/252593 Manila 3 (1882-1885), ff. 76r-77r.

¹³⁶ *Ibidem*: ff. 77r-79v.

¹³⁷ *Ibidem*: ff. 79v-80v.

¹³⁸ *Ibidem*: ff. 80v-82v.

arriesgados. Pero entonces, se encontró una de sus evaluaciones (de una fábrica española de cigarrillos) en un periódico alemán, publicado de forma retorcida, resultando en gran daño para la reputación del consulado. Por tanto y para garantizar el ambiente confidencial de sus conversaciones con comerciantes, decidió no transmitir más evaluaciones de empresas. Igualmente, hizo hincapié en el *modus operandi* de los británicos en tales situaciones, que siempre hacían uso de bancos competentes para pedir semejante información sobre otras compañías¹³⁹.

De esas consultas de Alemania se puede desprender la gran utilidad del cónsul para el comercio. También en Manila, las casas comerciales apreciaban la sólida representación del imperio en la colonia, la protección contra vejaciones y extorsiones de los funcionarios, el servicio de atestados, certificaciones y legalizaciones, sus consejos e intermediación en querellas. No obstante, los importadores alemanes no consideraron la opinión del cónsul en asuntos de comercio, no compartieron voluntariamente información con él y pretendieron que los grandes fabricantes no necesitaban la ayuda de un cónsul. Kempermann, sin embargo, respondió que también había recibido consultas de “grandes fabricantes” (12 de 36 consultas) y objetó que en Hamburgo no se apreciaba adecuadamente el valor de su trabajo en Filipinas. De esa ignorancia, Kempermann dedujo que, para aumentar el comercio exterior de Alemania, hacía falta mejorar la comunicación entre la industria nacional y el comercio de ultramar¹⁴⁰.

Para ampliar la proyección alemana en ultramar, Kempermann propuso entonces una serie de reformas, sobre todo, para dinamizar a los jóvenes fabricantes y comerciantes alemanes y elevar su motivación de buscar su suerte en el extranjero. La nación británica le servía como modelo porque entre ellos, el comercio de ultramar era algo noble y aventurero que valía la pena. Para educar a los alemanes a seguir ese modelo, habría que empezar en los institutos, las asociaciones y revistas geográficas, económicas y coloniales, y la prensa de calidad. Esas instituciones deberían contribuir a la distribución de conocimientos sobre otras partes del mundo entre los jóvenes y demostrar que la migración temporal tenía la capacidad de mejorar las condiciones económicas de su patria. Como destino, Kempermann recomendó sobre todo las Filipinas y América Latina, donde la “rigidez inglesa” no caían bien mientras que la “complacencia” y la adaptabilidad alemana tenían muchas posibilidades¹⁴¹.

En ese trabajo educativo en la patria, Kempermann veía la mayor utilidad del cónsul en ultramar. Entendía que solamente el cónsul profesional —al cónsul honorario le faltaba la visión de conjunto— podía educar adecuadamente al pueblo, y en particular a las “clases interesadas”. A través de las asociaciones y revistas, el cónsul podía hablarles, mediante sus informes, regular, sistemática y objetivamente de otros países (“*über Land und Leute*”). Kempermann expresó su descontento por el poco uso que los informes consulares habían encontrado hasta entonces y su esperanza que en un futuro las asociaciones y revistas coleccionarían y publicarían los informes más relevantes, sobre todo, para el uso de los comerciantes y fabricantes. También la fundación de un museo del comercio sería una buena plataforma para la educación de los alemanes al respecto, opinó el cónsul en Manila¹⁴².

5.3. Medidas

Una vez concluida la presentación de sus ideas para activar el comercio exterior en el imperio, Kempermann abordó tres medidas para aliviar el dilema de la industria en ultramar: un depósito de muestras para la exportación, bancos y conexiones con barcos de vapor —señalando la correlación entre comercio, capital y comunicación—. Para Kempermann, la hegemonía de los comerciantes de Hamburgo en Alemania era aplastante y obstaculizó el desarrollo del comercio internacional. Representaban un freno para la dinámica industrial del país, sin interés en la debida expansión, celosos de guardar sus privilegios y reacios de compartir sus experiencias. Por tanto,

¹³⁹ *Ibidem*: ff. 80v, 82v-83r.

¹⁴⁰ *Ibidem*: f. 81v.

¹⁴¹ *Ibidem*: ff. 83v-84v.

¹⁴² *Ibidem*: ff. 85r-86v.

argumentó en favor de un mayor protagonismo de Berlín que, si bien no tenía puerto, estaba más cerca de las zonas industriales. En la capital se debía crear un depósito de muestras para las exportaciones (*Exportmusterlager*), siguiendo el modelo de París, para presentar ordenadamente los géneros alemanes a los comerciantes interesados de Europa. Ese depósito, o más bien instituto (*Institut*) serviría de bisagra entre la industria y el comercio internacional, incluyendo ultramar. Podía dar empleo a jóvenes con algunos años de experiencia en el extranjero, mejorar el proceso de encargos y ventas y agilizar la facilitación de información sobre mercados ajenos¹⁴³.

La segunda medida comprendía el fomento de bancos en Asia. A pesar de un volumen de exportación alemán de 55 millones de marcos a Asia Oriental, no había apenas bancos alemanes en esa región. Esa falta de intermediación financiera en los negocios era un gran óbice para el comercio alemán. La dependencia de comerciantes alemanes de bancos británicos infló indebidamente el coste de las transacciones. Esa carencia complicó además anticipes para la producción y flujos de información sobre credibilidades de futuros socios. Para aliviar ese dilema, Kempermann propuso la fundación de un banco central en Londres y la creación de una red de sucursales en Asia Oriental¹⁴⁴.

La última medida que Kempermann propuso para fortalecer las posibilidades de la industria alemana en Asia Oriental tenía que ver con la deficiencia de barcos comerciales de vapor en el Imperio Alemán. En los años ochenta, sus barcos de vela estaban todavía muy presentes en los mares del mundo, pero el futuro era para los barcos de vapor, más rápidos y con más carga. No obstante, entonces solo existía una línea alemana regular de barcos de vapor, llegando a Singapur y China, pero sin alcanzar ni Japón ni Filipinas. Dependientes de servicios extranjeros, los comerciantes alemanes tuvieron que pagar unos precios desmesurados para el transporte de sus productos, sobre todo, para cargas pesadas, como productos de hierro y maquinaria. Consciente del alto coste de las líneas de barcos de vapor, Kempermann abogó por una subvención estatal, siguiendo modelos de otras potencias europeas. La línea que propuso conectaría, cada cuatro semanas, Hamburgo con Singapur, Iloilo, Manila, Higo y Yokohama, con una duración de viaje de ida de 50 días. Calculando que Dinamarca, Suecia, Noruega y Austria-Hungría cargarían en esa línea, la empresa podía llegar pronto a ser lucrativa¹⁴⁵. Al final del estudio, Kempermann subrayó otra vez la importancia de los cónsules y sus sólidos informes en la educación del pueblo alemán para el progreso de las exportaciones a Asia Oriental.

6. Conclusiones

Centrándose en los años de servicio de Peter Kempermann en Manila, el primer cónsul de carrera alemán en Filipinas entre 1881 y 1886, este artículo ha ofrecido un recorrido por la utilidad económica del representante del Imperio Alemán para su nación. Las fuentes consulares de los archivos alemanes ofrecen una visión general del trabajo diario del cónsul entre actos notariales, negociaciones con viudas, negociaciones sobre planes de estudios o querellas con aduaneros. En algunos casos, no hizo mucho más que informar brevemente sobre los asuntos en esa colonia española pero otras veces su responsabilidad fue más amplia, evitando negocios imprudentes o ventas fraudulentas. Junto con el enviado alemán en Madrid, mantuvo a Berlín informado de los cambios importantes en el archipiélago, respecto a monopolios, prácticas aduaneras o cambios de impuestos. Sus informaciones resultaron esenciales para enteros sectores comerciales, sobre todo, el cultivo de tabaco por la compañía alemana Baer Senior & Co.

Su mayor utilidad para el imperio Kempermann comprendió el envío de informes regulares sobre la situación económica de la colonia y sus alrededores. Primero, los informes sobre la gestión consular eran de gran interés para los ministerios y sus planificaciones imperiales, y segundo, los informes sobre el comercio y la navegación (junto con el estudio sobre las exportaciones alemanas) fueron de gran provecho para la economía alemana. Sus análisis de la formidable

¹⁴³ *Ibidem*: ff. 82r, 86v-92v.

¹⁴⁴ *Ibidem*: ff. 92v-93v.

¹⁴⁵ *Ibidem*: ff. 94r-97r.

variedad de productos para importaciones y exportaciones, ofertas, demandas, cultivos, gustos, problemas climáticos, posibilidades de producción, seguridades de almacenamiento o medios de comunicación y transporte fueron muy útiles para los fabricantes alemanes y todo el sector comercial.

No obstante, Kempermann se dio cuenta de que sus informes y recomendaciones no hallaron gran número de lectores en Alemania y que el interés en asuntos de ultramar quedaba atrasado en comparación con otras potencias comerciales. Por ello, formuló recomendaciones para hacer más asequible los informes consulares a un público general, reivindicando más involucración de revistas y asociaciones (él mismo era presidente de la Sociedad Alemana de Asia Oriental) y proponiendo un “instituto” para movilizar a la juventud para que se interesara más por la proyección alemana en el mundo. Para Kempermann, esta era la utilidad más grande de los cónsules profesionales en todo el mundo. Es probable, por tanto, que el giro que Bismarck realizó en la Conferencia de Berlín entre 1884 y 1885¹⁴⁶ y la emergencia de Alemania en el escenario imperia- lista fueran del agrado del ambicioso cónsul¹⁴⁷.

7. Referencias bibliográficas

- Aguilar, Filomeno V. “Beyond Inevitability: The Opening of Philippine Provincial Ports in 1855”. *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 25,1 (1994), 70-90.
- Baasch, Ernst. “Die Anfänge des modernen Verkehrs Hamburgs mit Vorderindien und Ostasien”. *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg*, vol. 13 (1897), 92-130.
- Bacareza, Hermógenes E. *A History of Philippine-German Relations*. Quezon City: National Economic and Development Authority, 1980.
- Baumgart, Winfried. “Bismarck und der deutsche Kolonialerwerb”. En *Die Deutschen und ihre Kolonien: Ein Überblick*, coordinado por Gründer, Horst –Hiery, Hermann J., 2ª ed. revisada. Berlín: BeBra Verlag, 2018, 45-61.
- Bayly, Christopher A. *The Birth of the Modern World: 1780-1914. Global Connections and Comparisons*. Malden, Mass.: Blackwell, 2004.
- Benton, Lauren – Ford, Lisa. *Rage for Order. The British Empire and the Origins of International Law, 1800-1850*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 2016.
- Blumentritt, Ferdinand. *J. C. Labhart-Lutz: Ein Nachruf: Gewidmet dem Andenken des edlen Verblichenen*, 1889.
- Conrad, Sebastian – Koch, Matthias –Rein, J. J. *Johannes Justus Rein: Briefe eines deutschen Geographen aus Japan 1873-1875*. Munich: Iudicium, 2006.
- Crailsheim, Eberhard. “La llegada de los cónsules alemanes a Filipinas en el contexto de la expansión comercial alemana (1844-1871)”. En *Cónsules e imperios: El establecimiento de consulados extranjeros en las Filipinas del siglo XIX*, coordinado por Elizalde, María D. Madrid: Sílex, 2023, 195-218.
- Crailsheim, Eberhard. “La protección de alemanes en Filipinas: El consulado alemán de Manila puesto a prueba (1871-1885)”. En *Redes consulares en el Mar de China: Cónsules extranjeros en Filipinas, cónsules españoles en China*, coordinado por Elizalde, María D – Huetz de Lempis, Xavier. Madrid: Polifemo, 2024, 185-218.
- Donko, Wilhelm M. *Österreich-Philippinen 1521-1898: Österreichisch-philippinische Bezugspunkte, Beziehungen und Begegnungen während der Zeit der spanischen Herrschaft*, 2ª ed. Berlín: epubli GmbH, 2011.
- Elizalde, María D. “Filipinas: ¿Una colonia internacional?”. *Illes i Imperis*, vol. 10-11 (2008), 203-236.
- Fradera, Josep M. *Filipinas, la colonia más peculiar: La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1999.

¹⁴⁶ Baumgart, 2018; Knoll – Hiery, 2010.

¹⁴⁷ La postura de Kempermann hacia el colonialismo alemán se puede desprender de su propuesta de la anexión de la Isla de Mindanao en 1885. No obstante, Berlín descartó rápidamente esta propuesta (al menos para un lustro). Salazar, 2002: 23.

- Fradera, Josep M. "Filipinas en el siglo XIX: Crecimiento económico y marco colonial". En *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, coordinado por Elizalde, María D. Madrid/Barcelona: CSIC/Casa Asia, 2002, 107-122.
- Hahn, Hans-Werner. *Die Industrielle Revolution in Deutschland*, 2ª ed. revisada. Múnich: Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 2011.
- Hildebrand, Klaus. "Kusserow, Heinrich von". En *Neue Deutsche Biographie*, coordinado por Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, vol. 13, 1982. 343-344. Disponible en <https://www.deutsche-biographie.de/pnd116626933.html#ndbcontent>.
- Hobsbawm, Eric J. *Das imperiale Zeitalter 1875-1914*, 3ª ed. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch-Verl., 1999.
- Hoffmann, Walther G. *Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*. Berlin/Heidelberg/New York: Springer, 1965.
- Huetz de Lempis, Xavier. "Las remodelaciones portuarias de Manila en el siglo XIX: La ingeniería colonial frente a las dificultades medioambientales". En *Anhelos de cambio: Reformas y modernización en las Filipinas del siglo XIX*, coordinado por Elizalde, María D. - Huetz de Lempis, Xavier Madrid: Polifemo, 2021, 193-252.
- Jesus, Ed C. de. *The Tobacco Monopoly in the Philippines: Bureaucratic Enterprise and Social Change, 1766-1880*. Quezon City: Ateneo de Manila University Press, 1980.
- Keiper, Gerhard - Kröger, Martin (orgs.). *Biographisches Handbuch des deutschen Auswärtigen Dienstes 1871-1945*. Paderborn: F. Schöningh, 2005.
- Kellenbenz, Hermann. "German Trade Relations with the Indian Ocean from the End of the Eighteenth Century to 1870". *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 13,1 (1982), 133-152.
- Knoll, Arthur J. - Hiery, Hermann (orgs.). *The German Colonial Experience: Select Documents on German Rule in Africa, China, and the Pacific, 1884-1914*. Lanham, Md., Boulder, Colo.: University Press of America, 2010.
- Legarda, Benito J., jr. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*. Manila: Ateneo de Manila University, 1999.
- Lepach, Bernd. "Kempermann, Peter K." 2022, Disponible en http://www.meiji-portraits.de/meiji_portraits_k.html.
- Milward, Alan - Saul, S. B. *The Economic Development of Continental Europe 1780-1870*. Abingdon, Oxon: Routledge, 2013.
- Ministerio de Ultramar. *Aranceles y ordenanzas de aduanas para las Islas Filipinas: Edición oficial*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1891.
- Montemayor, Michael S. *Captain Herman Leopold Schück: The Saga of a German Sea Captain in 19th Century Sulu-Sulawesi Seas*. Diliman: University of the Philippines Press, 2006.
- O'Rourke, Kevin H. - Williamson, Jeffrey G. *Globalization and History: The Evolution of a Nineteenth-Century Atlantic Economy*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1999.
- Osterhammel, Jürgen. *Die Verwandlung der Welt: Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*. Munich: Beck, 2009.
- Pierenkemper, Toni - Tilly, Richard. *The German Economy During the Nineteenth Century*. New York: Berghahn Books, 2004.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. "Del desestanco del tabaco a la puesta en marcha de la Compañía General de Tabacos de Filipinas (1879-1890)". *Boletín Americanista*, vol. 59 (2009), 199-221.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. "Business and Commerce in the Last Two Decades of the Nineteenth Century". En *Transforming the 19th Century Philippines*, coordinado por Elizalde, María D. Madrid: Polifemo, 2022, 105-128.
- Salazar, Wigan. "British and German Passivity in the Face of the Spanish Neo-Mercantilist Resurgence in the Philippines, c. 1883-1898". *Itinerario*, vol. 21,2 (1997), 125-153. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0165115300022877>.
- Salazar, Wigan. "German Economic Involvement in the Philippines, 1871-1918". Tesis doctoral, University of London, 2000.

- Salazar, Wigan. "Baer & Co. and the transformation of the Philippine Tobacco Industry, 1860-1918". En *La formación de una colonia: Filipinas*, coordinado por María D. Elizalde. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2001, 563-584.
- Salazar, Wigan. "Uneasy Observers: Germans and the Philippine-American War". En *Vestiges of War: The Philippine-American War and the Aftermath of an Imperial Dream, 1899-1999*, coordinado por Shaw, Angel V.- Francia, Luis H.. New York: New York University Press, 2002, 22-37.
- Schult, Volker. "Sulu and Germany in the Late Nineteenth Century". *Philippine Studies*, vol. 48,1 (2000), 80-108.
- Schult, Volker. "Sultans and Adventurers: German Blockade-runners in the Sulu Archipelago". *Philippine Studies*, vol. 50,3 (2002), 395-415.
- "The Cholera Epidemic of 1884". *Nature*, 30,783 (1884), 629-630. Disponible en <https://www.nature.com/articles/030629a0.pdf>.
- Wehler, Hans-Ulrich. *Das deutsche Kaiserreich 1871-1918*, 7ª ed. Gotinga: Vandenhoeck & Ruprecht, 1994.
- Zilch, Adolf. "Moellendorff, Otto Franz von". En *Neue Deutsche Biographie*, coordinado por Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, vol. 13, 1982, 631-632. Disponible en <https://www.deutsche-biographie.de/pnd117081027.html#ndbcontent>.