

Pasajeros España-Filipinas (1800-1841)
El Lejano Oriente Español (Siglo XIX)
Coordinadores Paulino Castañeda Delgado y Antonio
García-Abásolo
Cátedra General Castaños, Sevilla, 1997, pp 721-737

PASAJEROS ESPAÑA-FILIPINAS (1800-1841)

Antonio GARCÍA-ABÁSULO GONZÁLEZ
Catedrático de Historia de América, Universidad de Córdoba.

PLANTEAMIENTO Y FUENTES

El objetivo de esta ponencia es ofrecer los resultados de mi trabajo sobre el poblamiento español en el Pacífico, relativos al siglo XIX. Se trata de una investigación centrada en las fuentes recogidas en el Archivo General de Indias (1), que para el siglo XIX son limitadas, pero que puedo presentar en el contexto de la emigración general a Filipinas durante la totalidad del periodo del dominio español, teniendo en cuenta la provisionalidad de los datos de una investigación *in fieri*.

Mi proyecto está patrocinado por el Ministerio de Asuntos Exteriores y comprende dos partes. Una dirigida a estudiar los datos desde una perspectiva cuantitativa, fundamentada en los libros de pasajeros y las informaciones y licencias de pasajeros a Indias; otra cualitativa, con el apoyo de esas mismas fuentes y sobre todo con el aporte de una documentación de carácter privado que se oficializa circunstancialmente, y que está formada por testamentos, inventarios de bienes, cartas privadas, almonedas de bienes e informaciones de legitimación de parentesco, entre otras cosas. Es decir, en líneas generales, documentos de carácter notarial que informan sobre la vida, oficios y beneficios de los pobladores de los dominios españoles de ultramar.

(1) Los legajos consultados en el Archivo General de Indias corresponden a la Sección de Contratación (Libros de Pasajeros e Informaciones y licencias), Indiferente General y Arribadas. De ellos ha sido consultada la documentación relativa a los siglos XVI, XVII y XVIII. Del Archivo Histórico Nacional ha sido consultada documentación relativa a pasaportes concedidos en el siglo XIX, en la Sección de Ultramar.

Voy a prescindir, sólo momentáneamente, de las noticias acerca de la primera mitad del siglo XIX, objeto de mi ponencia, para hacer dos consideraciones que me permitan darles un marco histórico. Trataré, por tanto, de tres cuestiones:

- 1.ª Las pautas generales de la emigración de España a Filipinas desde su conquista
- 2.ª Algunas noticias sobre el siglo XIX en Filipinas que pudieron tener su reflejo en la emigración, en la medida en que pudieran hacer de las islas un lugar deseado, despreciado, o simplemente ignorado
- 3.ª Estudio gráfico de los resultados del movimiento de pasajeros en la primera mitad del siglo XIX.

1. MIGRACIÓN EN UNA NUEVA RUTA DE LA SEDA

El movimiento humano generado a través de esa nueva ruta de la seda oceánica, que recorrieron durante siglos los galeones de Manila, es susceptible de ser estructurado y definido en tres períodos:

1.º Considerando sólo grandes etapas, el mayor contingente migratorio de España a Filipinas llegó entre 1570 y 1650. Fue el mayor contingente y el que mejor se adaptó a los requerimientos primeros, dirigidos a la formación de una comunidad española estable, es decir formada por el asentamiento de familias de profesiones variadas, aunque eventualmente la mayoría de los hombres fueron en la condición de soldados potenciales (2).

Entre 1650 y el fin del siglo XVIII la corriente humana no se interrumpió nunca, pero su contenido tendió a hacerse cada vez más desproporcionado. La inmigración de mujeres fue notablemente menor y reducida a dos grupos: las mujeres de los miembros de la administración, que pasaban a ejercer sus oficios en Manila, y un número elevado de familias que pasaron estimulados y protegidos por los frailes de las órdenes establecidas en Filipinas, con ánimo de establecerse en Oriente. Esas familias pasan en calidad de asistentes, para atender durante el viaje las necesidades de los expedicionarios que hacían el recorrido en grupos de 30, 40 ó 50 religiosos; a menudo son familias completas (matrimonios jóvenes con hijos pequeños) que se quedan en Filipinas. Es un fenómeno interesante que sirve para mostrar, una vez más, hasta qué punto se extiende la influencia de la actividad de las órdenes religiosas en Filipinas, incluso antes de llegar a Manila, estimulando, probablemente sin pretenderlo, el poblamiento español de las islas.

2.º Las referencias a la emigración a Filipinas pueden ser inexactas porque el mismo concepto de emigración resulta inapropiado cuando se aplica a los tipos hu-

(2) Un estudio más detenido de esta etapa se puede encontrar en GARCÍA-ABÁSULO, Antonio: "El poblamiento español de Filipinas", en GARCÍA-ABÁSULO, Antonio (Ed): *España y el Pacífico*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Córdoba, 1997, págs.

manos que en su mayor parte arribaron a las islas. Estuvo constituida sobre todo por personas destinadas a ir allí de oficio, prescindiendo de que un sector importante, como el de los religiosos y comerciantes, tuviera estímulos poderosos para cruzar el Pacífico, con la esperanza de conseguir mejor vida en el cielo, o mejor vida en la tierra, según los casos. De todas formas, el paso de altos cargos de la administración era normalmente múltiple y, como la estancia podía ser larga, muy a menudo se acompañaban de su familia, de miembros de la parentela y de servidores; en algunos casos habría que hablar de familias enteras de servidores. Precisamente, durante los siglos XVII y XVIII la aportación femenina fue proporcionada por las mujeres que integraban las familias de los cargos administrativos y por las que acompañaban a las expediciones de religiosos, para atenderles en los servicios que comportaba un viaje de muchos meses. Estas mujeres también eran componentes de grupos familiares, de manera que las familias enteras se trasladaban en calidad de criados de los religiosos.

3.º Manila fue probablemente la más exótica entre las ciudades españolas repartidas por el mundo y una de las contadas comunidades que —probablemente también— reunieron a los grupos étnicos existentes sobre la tierra *menos acostumbrados* a convivir: europeos de España y españoles americanos con asiáticos de China, japoneses e individuos de los diversos grupos raciales que habitaban el propio archipiélago filipino. Realmente, en esto España fue pionera con Portugal; Manila puede representar la vanguardia activa de una experiencia nueva que tuvo un balance favorable, pero después de pasar por muchos episodios duros, en los que esa amalgama manileña mostró su peor cara, como sucedió, por poner un ejemplo significativo, en los frecuentes levantamientos de los sangleyes del Parián de Manila.

Zozobrada por dentro y también amenazada desde fuera por holandeses, franceses e ingleses, Manila vivió numerosas situaciones a lo largo de su historia como una comunidad amenazada (3). No generaba un clima propicio para atraer población; la que llegaba *de motu proprio* la formaban los comerciantes españoles y sobre todo mexicanos, para aprovechar las extraordinarias posibilidades del puerto de Manila en el área comercial del sudeste asiático.

Una población tan heterogénea y tan escasa no produjo un mestizaje, y carece de sentido pensar en una clase criolla capaz de asumir un liderazgo social, al estilo de las provincias americanas.

2. COMENTARIOS ACERCA DE CUESTIONES DEL SIGLO XIX EN FILIPINAS QUE SE RELACIONAN CON EL MOVIMIENTO DE PASAJEROS

La historiografía de Filipinas es parca en general y la del siglo XIX en particular. De las escasas historias generales que se puede disponer, así como de los trabajos

(3) Pueden verse diversas manifestaciones de este fenómeno en mi trabajo "Manila, una comunidad amenazada", en el libro *Homenaje al profesor José Antonio Calderón Quijano* que edita en estos momentos la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.

de conjunto (memorias, informes) realizados por altos funcionarios de la época, es posible perfilar un marco de cuestiones que pudieron tener su incidencia en el movimiento de pasajeros.

Comunicaciones

En lo estrictamente material, la administración de Filipinas planificó modificaciones para introducir mejoras casi imprescindibles. A comienzos del siglo se colocó en Manila el alumbrado público, se trazaron calles y se hicieron puentes. En los años treinta las labores de mejora se extendieron a todo el archipiélago, porque la organización de una red eficaz de comunicaciones —carreteras y tendido telegráfico— fue considerada razonablemente como un factor fundamental para conseguir el fomento del país. En estos trabajos y en una de las etapas de mayor actividad se destacó un teniente del cuerpo de ingenieros llamado José María Peñaranda, al servicio del Gobernador Pascual Enrile (4). Rafael Díaz Arenas, alto funcionario de la administración de Manila, elogió la labor de Peñaranda en estos términos:

"Uno de los que más comisiones han desempeñado, ha sido sin duda alguna don José María de Peñaranda, quien desde el tiempo en que gobernó las islas el señor Enriles, no ha cesado de dar informes, de levantar croquis y de hacer otros trabajos de importancia. He leído su descripción de las islas Batanes; ha pasado por mis manos cuanto escribió desde Ilocos estando allí desempeñando una comisión mixta que el gobierno y la intendencia le confirieron; sé que sobre Albay ha escrito y ha levantado planos; suyos son los trabajos que precedieron al establecimiento de las carreras del correo, y finalmente es mucho más lo que yo no he visto ni de que tengo noticias que lo que he dicho; tal es mi convicción" (5).

No faltaron catástrofes naturales, que las Filipinas padecen habitualmente, del estilo de terremotos y huracanes. De todas formas, el siglo empezó con un hecho médico muy relevante y favorable: en 1805 llegó a Manila un equipo médico con un grupo de niños portadores de la vacuna antivariólica para vacunar a la población de Filipina, lo cual se hizo rápida y eficazmente.

En octubre de 1820 hubo una epidemia de cólera morbo que duró un mes y tuvo efectos notablemente desastrosos; y el 26 de octubre de 1824 un terremoto afectó

(4) Sobre las obras públicas en Filipinas en el siglo XIX ha trabajado PIQUERAS VILLALDEA, María Isabel: *El impulso español a las comunicaciones terrestres filipinas en el siglo XIX*. Tesis doctoral inédita, Universidad Complutense, Madrid. De esta misma autora, "Legislación Ultramarina sobre comunicaciones interiores y realidad filipina: siglo XIX: caos frente a Cuba y Puerto Rico". *Congreso Internacional de Historia de América*, IX, Vol II, pp 521-529.

(5) DÍAZ ARENAS, Rafael: *Memorias históricas y estadísticas de Filipinas y particularmente de la grande isla de Luzón*, Imprenta del Diario de Manila, 1850. Introducción, pág 4.

gravemente a Manila. Sus efectos resultaron incrementados por haber sido seguido de un baguío, un huracán, que terminó de destrozar los edificios más dañados (6).

Población

Los datos de población en los años estudiados proporcionan cifras a principios de siglo de 3 millones de nativos bajo soberanía española en las islas, 200.000 sangleyes y mestizos de sangley y 1.800 españoles concentrados sobre todo en Manila (7). Rafael Díaz Arenas, en sus *Memorias Históricas y Estadísticas de las Islas Filipinas*, que escribió en 1846, después de haber sido jefe de Hacienda, proporciona algunos datos acerca de la población de las islas:

Datos procedentes de publicaciones del Ayuntamiento de Manila (8).

1792	.....	1.392.523	personas
1805	.....	1.741.234	"
1812	.....	1.933.53	"
1815	.....	2.502.992	"
1817	.....	2.236.210	"
1829	.....	2.593.287	"
1833	.....	3.153.290	"
1837	.....	3.316.25	"

Además, Díaz Arenas recibió el encargo de normalizar las Guías de Manila, que se regularizaron desde 1840. Los datos de esas Guías referidos a la población de Filipinas entre 1840 y 1850 son los siguientes:

1840	.....	3.209.077	personas
1845	.....	3.507.277	"
1846	.....	3.552.394	"
1849	.....	3.740.492	"
1850	.....	3.815.878	"

(6) REPETTI, William C.: *Catalogue of Philippine Earthquakes 1589-1899*, Berkeley, California-University Press, 1946 (*Bulletin of the Sismological Society of America*, Vol 36-º3-julio, 1946).

(7) HUETZ DE LEMPS, Xavier: *Manille au XIX^e. Siècle. Croissance et aménagement d'une ville coloniale (1815-1898)*. Tesis doctoral inédita, Universidad Michel de Montaigne-Bordeaux III, 1994.

(8) Los datos de 1829 corresponden a estimaciones del mariscal de campo don Ildelfonso Aragón, en su plan de defensa trazado cuando era Brigadier subinspector del Real Cuerpo de Ingenieros. Los de 1833 los da Díaz Arenas sin recordar de dónde los había tomado y los de 1837 son de don Manuel Mayo de la Fuente, aunque Díaz Arenas no sabe de dónde los tomó Mayo.

De todas formas, Díaz Arenas fue muy escéptico con los datos de población, especialmente los que se referían a la de españoles y blancos en general. De la memoria sobre Filipinas de Luis Prudencio Álvarez recoge una apreciación interesante:

"Aunque desde 1820 en adelante la población de españoles ha recibido aumento considerable a lo que era antes, no puede decirse aumentada como fuera de desear, porque crear empleos y mandar empleados, que es lo que ha sucedido, no es crear propietarios, o proporcionar medios para que esta clase se fomente, y con los productos de su agricultura e industria se haga el más completo desarrollo de la riqueza del país: por consiguiente, para el fin de esta memoria subsiste la frase y sus efectos de corta población española".

Y Díaz Arenas añade:

"Debo advertir que en el tiempo que ha mediado desde que dicho señor salió de estas islas, que fue en 1837, se ha aumentado considerablemente la población blanca, particularmente europea, tanto nacional como extranjera, de tal modo que si volviese al país no lo conocería; en este sentido pues aun nos sucede así a los que vivimos en él, que estamos viendo caras nuevas todos los días" (9).

Los religiosos

En cuanto a la presencia de los grupos de españoles más estables en Filipinas, es decir religiosos y militares, hay que señalar que los religiosos redujeron su número por la expulsión de los jesuitas y por el proceso de secularización de las parroquias, efectuado a pesar de las críticas de algunos gobernadores respecto a la preparación del clero nativo. A partir de 1835 se comenzaron a hacer consideraciones políticas nuevas acerca de la colonización de Filipinas, de acuerdo con los criterios pragmáticos de los liberales. Se intentó quitar prioridad a las pautas religiosas que habían dominado hasta entonces, para hacer prevalecer planteamientos de rendimiento económico. Sin embargo, las medidas de exclaustación de frailes y supresión de conventos en España facilitaron el envío de religiosos a Filipinas. El gobernador Pedro Antonio de Salazar solicitó 200 frailes exclaustados para ponerlos de nuevo al frente de los curatos (10).

(9) DÍAZ ARENAS, Rafael: *Memorias históricas y estadísticas de Filipinas...* 5º Cuaderno: Población.

(10) Pedro Antonio Salazar se manifestó absolutamente contrario a que los curatos los sirviera el clero nativo, al que consideraba deficientemente preparado. Obras generales y descriptivas de MONTERO Y VIDAL, José: *Historia general de Filipinas desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*. Madrid, 3 vols.; y MOLINA, Antonio: *Historia de Filipinas*, Madrid, Ed. Cultura Hispánica, 1998, que sigue fundamentalmente la anterior.

El Ejército y la Armada (11)

Hay reiteradas informaciones a lo largo del siglo sobre la insuficiencia de las fuerzas españolas establecidas en Filipinas. Las consecuencias de la independencia de la América española se hicieron notar, sobre todo por las vinculaciones de Filipinas con México. Además de la apertura de los puertos españoles al comercio con Filipinas, se planteó la renovación de la oficialidad del ejército de Filipinas, casi totalmente formada por criollos americanos (mexicanos), y su sustitución por oficiales españoles peninsulares. Esto suscitó una corriente de profunda animadversión hacia los que llegaban, que terminó en un levantamiento en toda regla. En los años cuarenta se hicieron estimaciones sobre la situación del ejército en el archipiélago: provincias enteras estaban completamente indefensas y sólo tenían una guarnición en forma Manila y Cavite. Informes del Almirante Durán a comienzos del reinado de Isabel II avisaban de la insuficiencia del ejército: el total de efectivos, entre peninsulares y tagalos, alcanzaba la cifra de 10.112 hombres (de ellos 1.700 europeos del regimiento de Manila). En cuanto a la Armada, en las mismas fechas, las fuerzas del Apostadero de Manila fueron calificadas por visitadores como insignificantes. Pineda Lafuente se refirió a una "marina inofensiva": no había astilleros en Filipinas y los suministros había que llevarlos desde las posiciones británicas o desde la misma España (12).

En 1806 salió a la calle el primer periódico de Filipinas con el título de *Aviso al Público* y dedicado a informar sobre la Europa napoleónica. Años después salieron *El Noticioso Filipino*, *La Filantropía* y el *Diario Mercantil*. Este Diario fue el que tuvo mayor vida y salió con una tirada de 250 ejemplares, cifra que puede ser útil para entender el volumen del sector más ilustrado de Manila.

La situación internacional

En líneas generales hubo una falta de preocupación de los gobiernos españoles sobre los dominios asiáticos, y también en general una decisión inmovible de abstenerse de cualquier forma de expansión colonial, tanto en América como en Asia. Constantemente hubo una postura oficial de fijación casi enfermiza en Cuba, con un completo olvido de Filipinas y las posesiones del Pacífico, que necesariamente tuvo también un reflejo popular, favorable a Cuba e ignorante de Filipinas.

(11) Informes de 1842 en MAS Y SANZ, Sinibaldo de: *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas*, Vol. 2. Madrid, 1843. Son dos volúmenes que no tienen numeración correlativa general, sino sólo en cada capítulo.

(12) Un estudio reciente que recoge estas cuestiones desde un punto de vista bastante crítico con la administración central española es el de TOGORES, Luis: *Extremo Oriente en la Política Exterior de España (1830-1885)*. Madrid, 1996. Apreciaciones coetáneas acerca de los efectivos y capacidad del Ejército y la Armada en Filipinas las proporciona Sinibaldo de Mas y Sanz en su Informe... ob. cit., capítulos dedicados al Ejército y a la Armada, vol 2.

Se podría decir que incluso cuando los políticos del siglo XIX se fijaron en los dominios de Asia, lo hicieron pensando en Cuba. Así sucedió cuando se decidió establecer una corriente de trabajadores culíes chinos para abastecer las necesidades de la sacrocraza cubana. Después del tratado hispano-británico de 1817, la abolición de la esclavitud negra provocó una grave falta de mano de obra cuando Cuba estaba cerca de producir más del 30% del azúcar mundial (13).

En Filipinas, la preocupación fundamental fue la lucha para acabar con la piratería y conseguir la incorporación de la zona musulmana del sur. Uno de los personajes destacados en la actividad contra los piratas, el capitán de navío Barcáiztegui, es protagonista de la atracción de familia española a su compañía.

El cerramiento de Filipinas sobre sí misma impidió toda realización de proyectos de expansión colonial y de aprovechamiento de los mercados de China y Japón para los productos españoles y filipinos, exportados desde Manila. Experiencias abortadas desde sus inicios hicieron imposible, en definitiva, el fortalecimiento posible de la posición soberana española en el Sudeste asiático cuando la actividad de las potencias coloniales era muy intensa.

La conjunción de la apatía y el apocamiento central, de los gobiernos de España, y de los periféricos, los gobiernos de Manila, rechazó sistemáticamente las propuestas de los diplomáticos y militares españoles destacados en Asia (Cevallos, Sini-baldo de Mas). Así fueron desechadas una propuesta de ocupación de Formosa, otra de Macao y la intervención de España en Cochinchina.

Imagen de la monarquía

A pesar de los avatares políticos protagonizados por Fernando VII, la sensibilidad de la población de Filipinas hacia la Corona no debió sufrir demasiado, si se tiene en cuenta la recepción que se hizo al retrato del rey, pintado por Vicente López y llevado a Manila por el gobernador Ricafort en 1825. En el mismo orden de cosas se podrían situar las concesiones del derecho al uso del Escudo de Armas de la Real Corona para casas comerciales establecidas Manila que lo habían solicitado.

Se conceden honores de proveedores de la Real Casa y el uso del Escudo de Armas Reales en la muestra, facturas y etiquetas de:

- El establecimiento que con el nombre de La India Inglesa tienen en Manila los señores *Faruchand Tawardas y Compañía*, importadores de géneros de China y Japón.

(13) Archivo Histórico Nacional, Ultramar, 104, Expediente 33. Dirección Gral. de Gracia y Justicia, Admón y Fomento, Colonización china. D. José López y López, D. Maximino Villanueva, D. Francisco L. López y D. José Jiménez Leyva, solicitan se derogue la R. O. de 27 de abril de 1871 que suspendió la introducción de colíes chinos, y se les permita establecer en Manila una agencia de contratación de los mismos.

- El establecimiento de joyería y objetos de arte que con el título de *La Estrella del Norte* tienen en Iloilo los señores *Leoy Hermanos*.
- El establecimiento de perfumería de *Enrique Grupe*, alemán naturalizado en las Islas Filipinas, residente en la Calle Real de Manila.
- A la fábrica de tabacos de Manila con el título de *La Competidora Gaditana*, de Enrique García Caruano.

Se concedía en las mismas fechas en La Habana a otras casas, entre ellas a la fábrica de Ron de Santiago de Cuba de los señores *Bacardí y Compañía* (14).

La política española y su repercusión en Filipinas

La Cortes españolas tuvieron representación ultramarina. Al principio no dio tiempo para que llegaran los diputados de Filipinas, que fue representada por españoles residentes en la península. Después, el diputado más representativo de Filipinas fue el mercader de Manila Ventura de los Reyes y de la Serena, un rico y ya maduro comerciante (70 años) que participó en los debates preparatorios y que fue uno de los firmantes de la Constitución de 1812. Fueron también diputados Vicente Posada, Manuel Sáenz de Vizmanos y Francisco Bringas y Taranco. Otros diputados posteriores fueron José Florentino, Lorenzo Alberto, Alonso Quintos y Juan Francisco Lecaros, que pidió que se moderase el envío a Filipinas de pensionistas y empleados subalternos para que estos puestos se pudieran a dar a los hijos del país.

En las Cortes de 1812 se acordó suprimir el comercio del galeón de Acapulco y abrir los puertos españoles al comercio de Filipinas, lo cual dio lugar al establecimiento de numerosas casas comerciales en Manila.

(14) Archivo Histórico Nacional, Ultramar 282, Expediente 14. Ministerio de Ultramar. Año de 1889. Dirección de Administración y Fomento, Negociado tercero: Industria y Comercio. Sobre concesión de honores de proveedores de la Real Casa y el uso del Escudo de Armas Reales en la muestra a varios fabricantes y comerciantes.

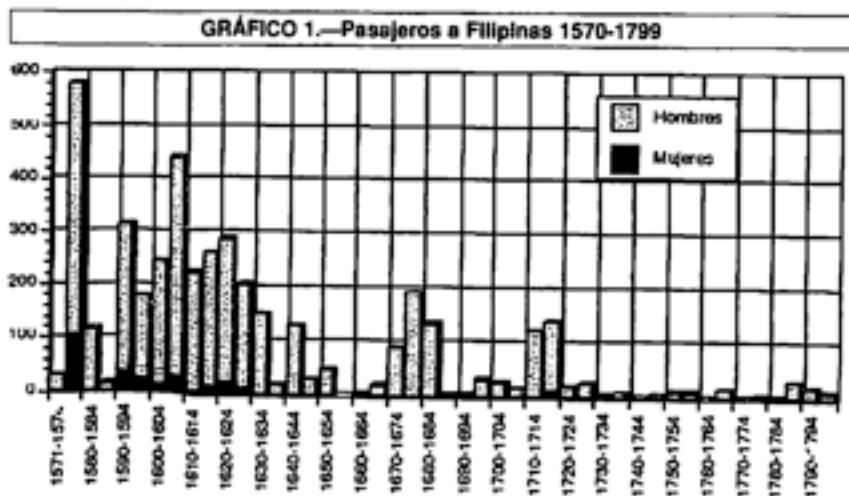
3. GRÁFICOS SOBRE EL MOVIMIENTO DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y FILIPINAS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

GRÁFICO N.º 1: Pasajeros a Filipinas 1570-1799

Observaciones:

- La emigración está concentrada entre 1570 y 1650 aproximadamente. La aportación grande del periodo 1575-80 corresponde a la expedición pobladora del Gobernador Gonzalo Ronquillo de Peñalosa. Después el ritmo se mantiene elevado hasta 1625 para bajar posteriormente.
- La emigración femenina también concentrada en ese mismo periodo entre 1570 y 1630. Hay también un porcentaje numeroso de niños. Se produjo cuando hacía más falta la emigración familiar para formar la comunidad española en Filipinas, es decir Manila. El Gobernador Gonzalo Ronquillo se comprometió específicamente con la Corona a llevar 600 personas, de las cuales al menos 200 tenían que ser casadas.
- La desproporción entre varones y mujeres es acentuada y siempre fue marcada, pero entre los varones hay una parte muy numerosa de religiosos. Durante los siglos XVI y XVII se concedieron a religiosos el 45% del total de las licencias estudiadas.

El total de pasajeros por siglo se distribuye así:

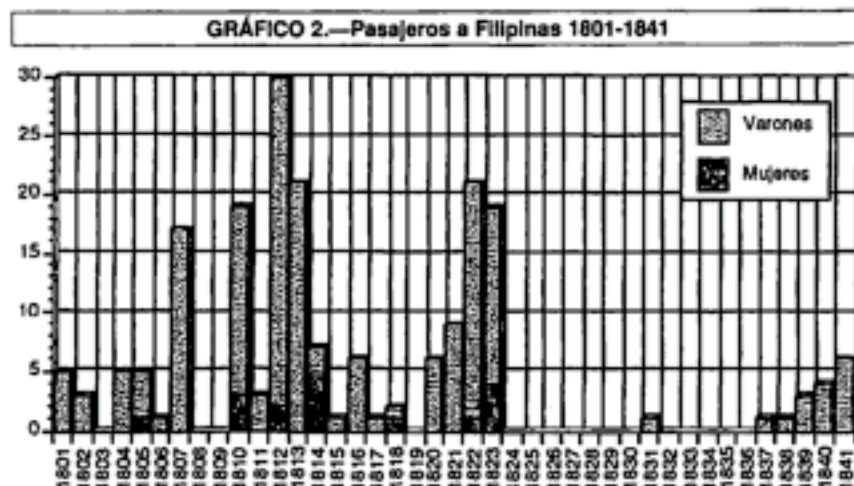


1570 a 1600 (30 años del siglo XVI)	1.382	46 Pasajeros/Año
1601 a 1700	2.505	25 "
1701 a 1800	908	9 "
1750 a 1800	490	10 "
1801 a 1841 (40 años del siglo XIX)	197	5 "

GRÁFICO N.º 2: Pasajeros España-Filipinas en el periodo 1801-1841 (el periodo propiamente considerado en la ponencia). Distribuidos por sexos y analizados año a año

Observaciones:

- Descenso notable del ritmo de pasajeros. Constantemente delatado en las fuentes del siglo XIX, hasta el punto de que la emigración de peninsulares, promovida y financiada por el Estado, terminó por considerarse el elemento fundamental para conseguir el fomento de Filipinas. En 1890, a propuesta de la Dirección General de Real Hacienda, el Ministerio de Ultramar dispuso la creación en Manila de una Junta Central de Colonización e Inmigración, para canalizar hacia Filipinas al menos una parte del flujo migratorio de españoles que hasta entonces se había dirigido a América del sur y Argelia.
- Hay presencia femenina en 7 años, entre 1805 y 1823. Son las mujeres que van en los grupos familiares de oficiales destinados al Regimiento de Filipinas.
- Se produce un descenso desde 1823 que se debe a la disminución en el paso de religiosos. Los testimonios de los propios religiosos se refieren a menudo a la difi-



cultad para llevar frailes a Filipinas durante el siglo XIX y a veces a la disminución del espíritu audaz —fervor y espíritu apostólico se podría llamar también— que los religiosos habían tenido durante la época dorada del dominio colonial. Por otra parte, el descenso de religiosos es también consecuencia de la sustitución de los frailes en los curatos por el clero secular nativo. Aunque en la segunda mitad del siglo XIX, se piden frailes exclaustros para ponerlos otra vez al frente de los curatos.

GRÁFICO N.º 3: Clérigos a Filipinas entre 1801 y 1841

Nos sirve para examinar el paso de religiosos, considerados separadamente del gráfico anterior, en el que iban incluidos incrementando la columna de varones y aumentando las diferencias entre pasajeros masculinos y femeninos.

Observaciones:

- Las altas de los años 1807, 1810, 1812 y 1813 corresponden al paso de religiosos franciscanos, agustinos y dominicos.
- Las altas del movimiento general de pasajeros quedan definidas aquí con claridad como motivadas por el paso de frailes. Los pasajes de los tres últimos años son exclusivamente de religiosos: franciscanos exclaustros.

Por eso es necesario depurar el Gráfico número 3 con el Gráfico número 4.

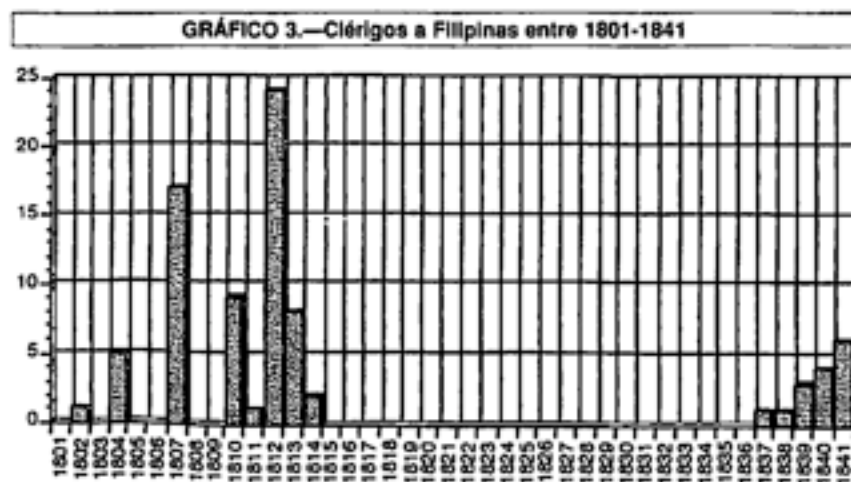
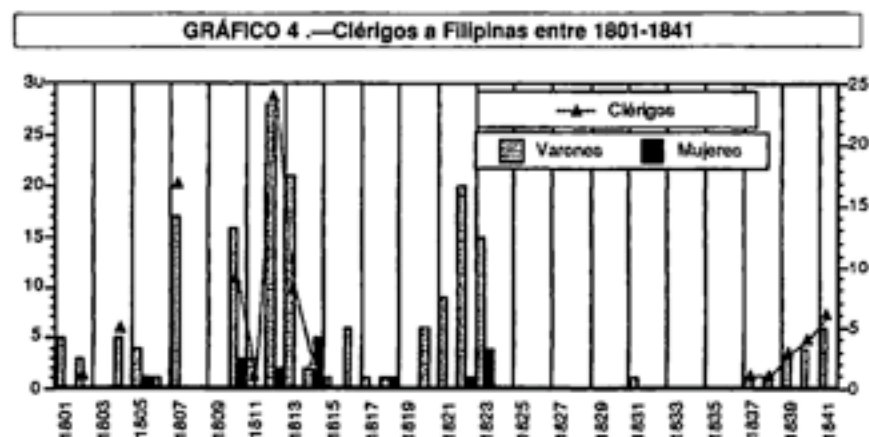


GRÁFICO N.º 4: Pasajeros España-Filipinas. Mujeres, hombres y clérigos

Observaciones:

- La columna negra representa el paso de mujeres, la gris la de varones y los símbolos triangulares negros es lo que supone el paso de religiosos dentro del de varones.

Este gráfico permite ver mejor la proporción entre los pasajeros hombres y mujeres, dentro de un entorno de emigración familiar.



GRÁFICOS N.º 5: Pasajeros España-Filipinas. Según su estado civil

Observaciones:

- En lo que se refiere a los varones, la columna de solteros comprende a los clérigos, de los que también se trata en los Gráficos números 3 y 4.
- Pasan grupos familiares en los años de 1810, 1812, 1814, 1818 y especialmente en 1822 y 1823.
- Buena parte de las mujeres solteras que pasan son niñas y mujeres jóvenes. Se pueden señalar algunos ejemplos de grupos familiares, en los que al núcleo familiar le acompañan parientes solteros, normalmente femeninos.

GRÁFICO 5.—Pasajeros España-Filipinas. Según su estado civil.

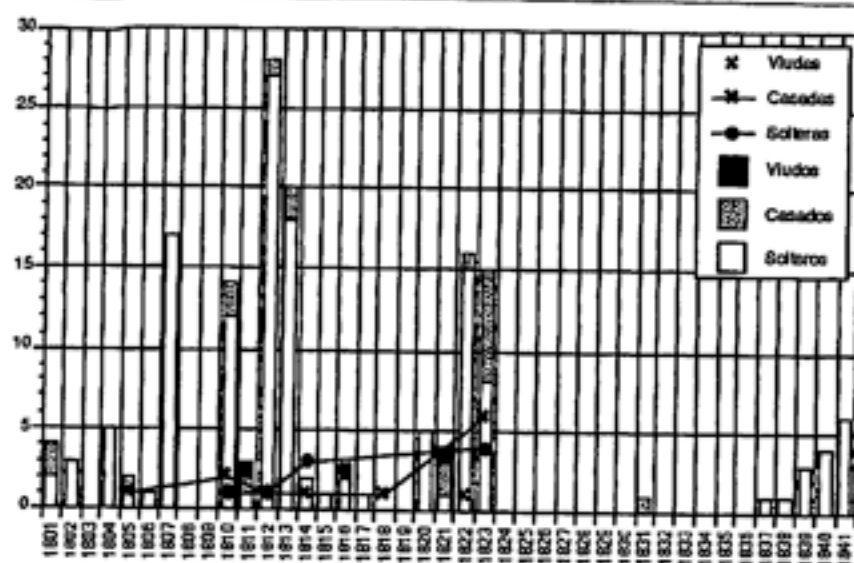


GRÁFICO 6.—Pasajeros España-Filipinas. Según sus edades.

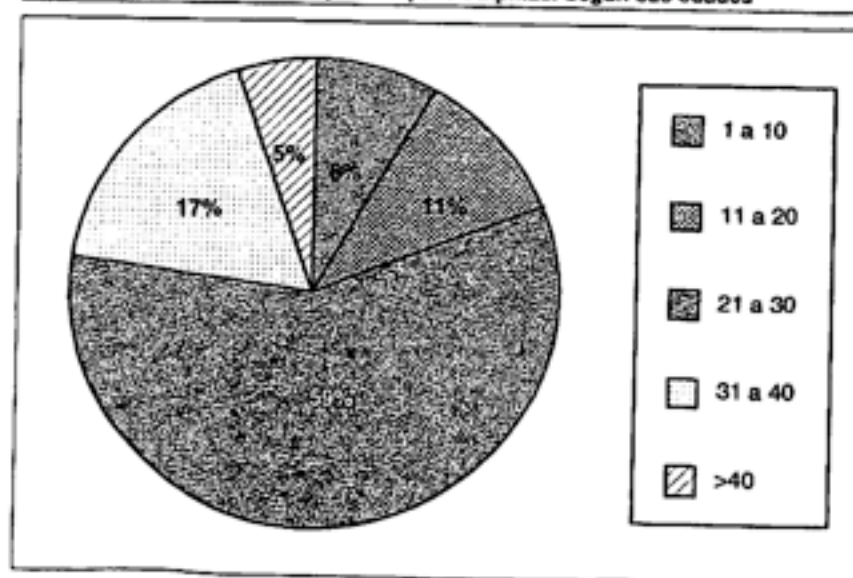


GRÁFICO N.º 6: Pasajeros España-Filipinas. Según sus edades

Es difícil encontrar el dato de la edad en la información relativa a los pasajeros, sin embargo, también es cierto que cuando se suele encontrar reflejada es cuando pasan grupos familiares. Así que esto nos permite tener más noticias sobre el tipo de emigración más estable y genuino.

He conseguido datos de edad para 75 pasajeros, que suponen el 38% del total. Como se puede observar en el gráfico, el 95% de estos pasajeros tenía menos de 40 años: la emigración del siglo XIX, si no fue abundante al menos fue idónea en cuanto a la edad.

Entrando un poco más en este grupo se puede ver que el perfil aún es más joven, con un 59% de menores de 30 años, un 11% menores de 20 y un 8% de niños menores de 10 años.

Nuevamente estos datos inciden en un la presencia de una connotación familiar entre los pasajeros a Filipinas de la primera mitad del siglo XIX. Por lo demás, habría que decir que la presencia por arriba de personas mayores también se refiere a emigración familiar: son padres y suegros probablemente en un grado elevado de dependencia para subsistir.

Pero también los regresos desde Filipinas a España se hicieron a menudo en estos años en grupos familiares numerosos. Casos significativos fueron los de Angel de la Fuente, Coronel de Milicias de Pangasinán, que regresa con su esposa y 9 de sus 12 hijos, porque quería darles en España la educación que no podía encontrar en Manila. Ana Vélez Escalante, viuda del Capitán de Milicias Antonio Martínez Zurbitu, regresó con sus 10 hijos, también para darles educación y carrera. Los comerciantes de Manila Felipe Fernández Bedoya, viudo con 8 hijos, y Pedro Escudero con dos hijos por el mismo motivo. ¿Era real esta carencia en el sistema educativo de Filipinas para la población hispana e hispano-filipina?

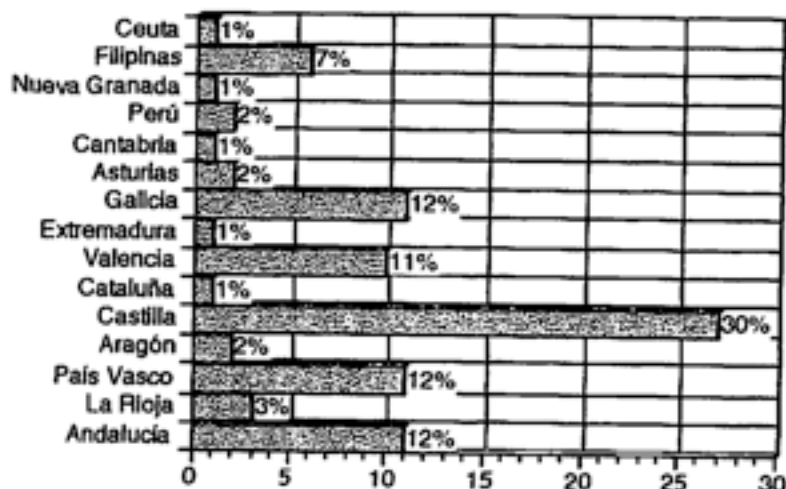
GRÁFICO N.º 7: Pasajeros España-Filipinas. Según sus orígenes

El origen de estos pasajeros fue muy variado, bastante más de lo que lo había sido en épocas anteriores.

Para que se interprete mejor el gráfico tengo que señalar que la referencia a Castilla es a la Castilla antigua, que englobaba el amplio territorio de la Nueva y la Vieja. Esa es la naturaleza de la mayoría de los pasajeros: el 30%.

Pero hay otros datos muy interesantes, como son la presencia de un 3% de procedencia americana (peninsulares que salen de esos puertos más que españoles americanos; por ejemplo el fraile destinado a Filipinas que solicita quedarse en Lima). Y un 7% más de pasajeros residentes en Filipinas que se mueven en la ruta España-Filipinas en los dos sentidos. Poner ejemplos: viudas y viudos que quieren regresar con proles numerosas y que desean dar una educación a sus hijos de una calidad que no

GRÁFICO 7.—Pasajeros España-Filipinas. Según sus orígenes



existía a su parecer en Manila. Individuos que se trasladan con la intención de hacer viajes rápidos para atender asuntos de interés familiar, normalmente herencias.

Lo más importante dentro de la propia España se refiere al reparto generalizado, aunque no equilibrado y especialmente a la importante aportación de la periferia y en concreto del norte de España. Está relacionado con la existencia en esas zonas de una burguesía de comerciantes y navieros entre la que las iniciativas eran más frecuentes, y que no contemplaba los dominios de ultramar con la apatía de la mayoría de la sociedad española.

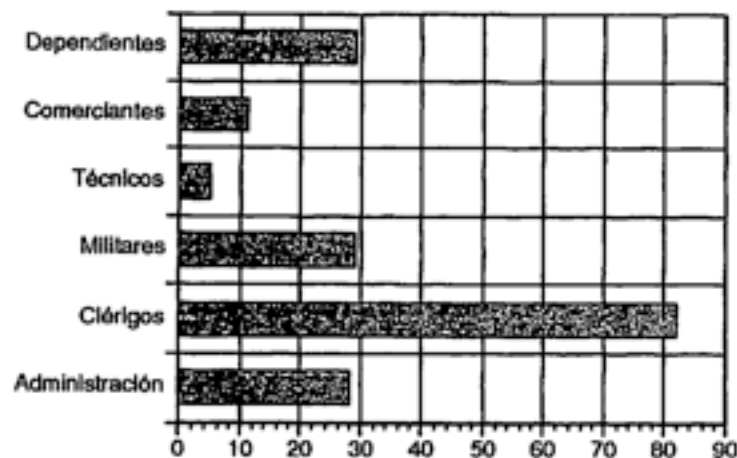
GRÁFICO N.º 8: Pasajeros España-Filipinas 1801-1841. Según sus profesiones

Un intento de distribución profesional de los pasajeros a Filipinas de la primera mitad del siglo XIX. Mi experiencia es que este tipo de análisis profesional es muy difícil debido a la escasez de datos; sin embargo en este caso he podido obtener, sorprendentemente, casi un 100% de noticias.

Casi la mitad de los pasajeros fueron clérigos, específicamente frailes. Prácticamente se podría decir que la otra mitad se compuso de militares, miembros de la administración y sus familias. A los miembros de las familias de estos pasajeros —mujeres, menores y ancianos— los he clasificado como dependientes.

Incluso los técnicos estaban relacionados frecuentemente con la milicia, porque se trata de ingenieros y constructores militares y cirujanos y farmacéuticos del ejército y la armada.

GRÁFICO 8.—Pasajeros España-Filipinas. Según sus profesiones



CONCLUSIONES

En el estado actual de mi investigación no me parece oportuno sacar conclusiones precisas para el movimiento de pasajeros de España a Filipinas en el periodo estudiado; sin embargo, no es arriesgado en absoluto afirmar que el número descendió con respecto al siglo anterior. Algunos testimonios de personas significadas de estos años, como es el caso de Rafael Díaz Arenas, llevarían a centrar precisamente en la primera mitad del siglo XIX la peor época para ese movimiento de pasajeros en toda la historia española de Filipinas. De todas formas, está por ver todavía cuantitativamente si esos testimonios tienen razón cuando afirman el aumento de llegadas en el último medio siglo que restaba para la proclamación de la nación independiente.