

EDUCACIÓN, HUMANIDADES Y SOCIEDAD EN TRANSFORMACIÓN

Miradas interdisciplinarias



Fabrizio Manuel Sirignano
Nadia Carlomagno
Miquel Gonzàlvez Blasco

(Eds.)

Dykinson ebook

**EDUCACIÓN, HUMANIDADES
Y
SOCIEDAD EN TRANSFORMACIÓN.
Miradas interdisciplinarias**

Fabrizio Manuel Sirignano
Nadia Carlomagno
Miquel Gonzàlvez Blasco
(Eds.)

Este libro ha sido sometido a evaluación por parte de nuestro Consejo Editorial
Para mayor información, véase www.dykinson.com/quienes_somos



*Este ebook se encuentra registrado bajo licencia Creative Commons.
Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)
Para más información, consulte la web:
<https://creativecommons.org/share-your-work/ccllicenses/>*

© Copyright by
Los autores
Madrid, 2026

Editorial DYKINSON, S.L. Meléndez Valdés, 61 - 28015 Madrid
Teléfono (+34) 91 544 28 46 - (+34) 91 544 28 69
e-mail: info@dykinson.com
<http://www.dykinson.es>
<http://www.dykinson.com>

ISBN: 979-13-7047-101-9
DOI: <https://doi.org/10.14679/4718>

Preimpresión por:
Besing Servicios Gráficos S.L.
e-mail: besingsg@gmail.com

Tabla de contenido

| | |
|---|------------|
| <i>Prólogo. Pedagogías y didácticas en la sociedad compleja. Reflexiones, experiencias, modelos.....</i> | <i>10</i> |
| <i>Capítulo 1. ¿Qué formación requiere el profesorado regular para la inclusión en las aulas ordinarias del alumnado escolarizado en unidades especiales?</i> | <i>14</i> |
| Javier Abellán Rubio & Pilar Arnaiz Sánchez | |
| <i>Capítulo 2. El juego sabio, correcto y magnífico de la enseñanza de la arquitectura</i> | <i>26</i> |
| Gonzalo Nicolás Accardi Barrientos | |
| <i>Capítulo 3. Rúbrica para la evaluación de habilidades socioemocionales en Educación Infantil y Primaria en contextos de juego: diseño y confiabilidad</i> | <i>37</i> |
| Marina Alférez Pastor | |
| <i>Capítulo 4. Estrategias de innovación docente: gamificación y ABJ para fortalecer competencias socioemocionales en las primeras etapas escolares.....</i> | <i>48</i> |
| Marina Alférez Pastor | |
| <i>Capítulo 5. Capital sexual, agencia y vida: una lectura de la sexualización digital durante la adolescencia</i> | <i>59</i> |
| Kristel Anciones Anguita | |
| <i>Capítulo 6. Diferencias de género en la actividad física y el deporte en adolescentes gitanos de Alicante.....</i> | <i>70</i> |
| Bruno Bernabeu Vilaplana, José Antonio Carbonell Martínez & M. ^a Alejandra Ávalos-Ramos | |
| <i>Capítulo 7. Unidad de programación «La música de lo cotidiano»: análisis teórico para una educación competencial, inclusiva y contextualizada</i> | <i>82</i> |
| Juan Carlos Bonill-López & María Amaya Epelde-Larrañaga | |
| <i>Capítulo 8. Innovar los escenarios de formación con la metodología del Teatro Invisible.....</i> | <i>94</i> |
| Maria Buccolo & Michele Merolla | |
| <i>Capítulo 9. Prácticas educativas inclusivas en la enseñanza del inglés a alumnado sordo: la realidad bilingüe del Colegio Gaudem.....</i> | <i>105</i> |
| Sandra Cazalla Ramón, Ariadna Monjo-Oliver & Lluís Barceló-Coblijn | |
| <i>Capítulo 10. Català com a llengua adicional i expressió escrita: una anàlisi d'errors en el nivell B1.....</i> | <i>116</i> |
| Elga Cremades | |
| <i>Capítulo 11. Hedging through time and language: a corpus study of English and French film subtitles</i> | <i>129</i> |
| Néstor de Armas Guerra | |
| <i>Capítulo 12. Écologie du langage et didactique du français langue étrangère : vers une pédagogie éthique, durable et engagée.....</i> | <i>139</i> |
| Ana Paula, De Oliveira | |

| | |
|---|------------|
| <i>Capítulo 13. De los discursos a los códigos: percepciones profesionales sobre la inclusión social en salud mental.....</i> | <i>148</i> |
| <i>Irene del Brío-Alonso, María-Victoria Martín-Cilleros & María-Cruz Sánchez-Gómez</i> | |
| <i>Capítulo 14. El ritual primitivo en cine colombiano de principios del siglo veintiuno</i> | <i>158</i> |
| <i>Rosario del Olmo Sánchez</i> | |
| <i>Capítulo 15. Interacción motriz y aprendizaje en el ciclo superior de Educación Primaria: revisión sistematizada de la literatura</i> | <i>168</i> |
| <i>Ana María Espada Follana & Gabriel Díaz Cobos</i> | |
| <i>Capítulo 16. Inteligencia artificial en educación superior: Explorando las percepciones y usos de la herramienta ChatGPT en el alumnado universitario.....</i> | <i>177</i> |
| <i>María del Carmen García-Mendoza</i> | |
| <i>Capítulo 17. Diseño de infografías interactivas con Genially como herramienta de innovación docente para analizar problemas psicosociales en el Grado en Psicología.....</i> | <i>189</i> |
| <i>María del Carmen García-Mendoza & María-Isabel Mendoza-Sierra</i> | |
| <i>Capítulo 18. Identidad emocional docente y ansiedad hacia la enseñanza de las matemáticas.....</i> | <i>202</i> |
| <i>José García Suárez</i> | |
| <i>Capítulo 19. Registerial Features of Nineteenth-Century Cooking Recipes: A Corpus-Based Study.....</i> | <i>215</i> |
| <i>Rocío Gragera Retuerto</i> | |
| <i>Capítulo 20. Inferring Stress-Timed Rhythm from Written Songs: A Phonetic–Phonological Study of Elton John</i> | <i>228</i> |
| <i>Rocío Gragera Retuerto</i> | |
| <i>Capítulo 21. Aprender a través del arte y los museos para visibilizar narrativas silenciadas en enseñanza de la historia de Educación Primaria</i> | <i>241</i> |
| <i>María José Guillén Ayala & Juan Ramón Moreno Vera</i> | |
| <i>Capítulo 22. Fundamentos éticos, críticos y pedagógicos para la implementación de la inteligencia artificial generativa en la formación del profesorado</i> | <i>252</i> |
| <i>Susana Jiménez Sánchez, César Poyatos Dorado & Fabián Rojas Ramírez</i> | |
| <i>Capítulo 23. El equilibrio docente en la Formación Profesional: implicaciones prácticas desde una revisión sistemática</i> | <i>264</i> |
| <i>Apostolos Kaltsas</i> | |
| <i>Capítulo 24. Il Magno Vitei (1597) de Ludovico Arrivabene: la supremacía china en un poema épico del siglo XVI</i> | <i>276</i> |
| <i>Clarissa María Leone</i> | |
| <i>Capítulo 25. Voces del alumnado de centros de educación especial: preferencias académicas, formativas y profesionales.....</i> | <i>286</i> |
| <i>Sandra Lorente-Avilés, Salvador Alcaraz, Carmen M^a Caballero & Pilar Arnaiz-Sánchez</i> | |
| <i>Capítulo 26. Materiales auténticos para trabajar la competencia intercultural del aprendiente chino de ELE en la clase de Español Audiovisual</i> | <i>299</i> |
| <i>Juan Carlos Manzanares Triquet & Guillem Castañar Rubio</i> | |

| | |
|---|-----|
| <i>Capítulo 27. La competencia intercultural en la clase de ELE: una revisión desde los marcos referenciales.....</i> | 311 |
| Juan Carlos Manzanares Triquet & Guillem Castañar Rubio | |
| <i>Capítulo 28. Literatura de propaganda i comunitat beguina: una aproximació a la Lliçó de Narbona d'Arnau de Vilanova.....</i> | 324 |
| Robert March Tortajada | |
| <i>Capítulo 29. Aprendizaje significativo y educación musical en la etapa de secundaria: estrategias pedagógicas para la conciencia cultural y social</i> | 332 |
| Beatriz L. Martín Lobato, Sara González Gutiérrez & Javier F. Merchán Sánchez-Jara | |
| <i>Capítulo 30. ¿Cómo evaluar los hábitos de actividad física de los escolares desde la Educación Física? Una guía práctica para el profesorado.....</i> | 344 |
| Juan Manuel Mata-Molina, Sara Díaz-Hidalgo & Santiago Guijarro-Romero | |
| <i>Capítulo 31. La riqueza léxica y fraseológica venezolana como reto para la competencia comunicativa intercultural: el Diccionario de venezolanismos.....</i> | 356 |
| Luisa A. Messina Fajardo, Ruth Castillo Ochoa, Ricardo Connett, Ana Gabriella Di Lodovico & Trinis A. Messina Fajardo | |
| <i>Capítulo 32. La educación del alumnado sordo en España desde la equidad lingüística: entre el reconocimiento legal y la práctica educativa</i> | 369 |
| Ariadna Monjo-Oliver, Sandra Cazalla Ramón & Lluís Barceló-Coblign | |
| <i>Capítulo 33. Un enfoque multidimensional para la innovación docente en Psicología de la Personalidad: Proyecto PERSINNOVA</i> | 378 |
| Casandra Isabel Montoro Aguilar & Oscar Cervilla Saez | |
| <i>Capítulo 34. La guerra de Indochina-Vietnam y las culturas políticas que generó a través del cine.....</i> | 389 |
| Sara Moreno Tejada, Pedro Antonio Amores Bonilla & Jorge Pertusa Valero | |
| <i>Capítulo 35. Propuesta de un corpus de hipotextos literarios a novela gráfica.....</i> | 401 |
| María Moya García | |
| <i>Capítulo 36. Hacia una teoría de las geografías curriculares: integración de los ODS en las enseñanzas de la Geografía.....</i> | 412 |
| Ulises Najarro-Martín | |
| <i>Capítulo 37. Pronouns and political identity on social media: a comparative study of Friedrich Merz's and Keir Starmer's online discourse.....</i> | 424 |
| Laura Padrón Brito | |
| <i>Capítulo 38. Vínculos afectivos y construcción del yo: un análisis con modelado de ecuaciones estructurales sobre apego e identidad</i> | 433 |
| Vanesa Pastor-Cerezo & Alejandro Iborra Cuéllar | |
| <i>Capítulo 39. El enfoque STEAM en Educación Inicial: fomentando la igualdad, la creatividad y el pensamiento crítico</i> | 444 |
| Erika Margarita Pazmiño Cárdenas & Ivonne Anabel Pazmiño Cárdenas | |
| <i>Capítulo 40. Inclusión social adolescente en contextos de encierro: desafíos de la didáctica de la lengua para mediar aprendizajes en educación obligatoria.....</i> | 453 |
| Alberto Picón-Martínez | |

| | |
|---|-----|
| <i>Capítulo 41. «Compuncti, lacrimas fundendo». Discurso y emociones de guerra santa en la batalla de Cerami (1063) según Godofredo Malaterra.....</i> | 466 |
| Juan José Pizarroso Serrano | |
| <i>Capítulo 42. La valorizzazione del patrimonio culturale attraverso lo studio delle comunità straniere di una città. Il caso di Trieste.....</i> | 478 |
| Tiziana Pojani | |
| <i>Capítulo 43. Didáctica de la dialectología rural: el COSER para el aprendizaje basado en datos.....</i> | 487 |
| Marta Puente González | |
| <i>Capítulo 44. La lúdica como estrategia para potenciar el lenguaje y la comunicación en el síndrome de Down.....</i> | 498 |
| Juana L. Ramos & Marcos M. Ibarra | |
| <i>Capítulo 45. Hibridez organizacional en el sector salud: tensiones de autoridad en el caso uruguayo.....</i> | 507 |
| Ana Mariela Rodríguez Facal | |
| <i>Capítulo 46. Modelo Tecno-didáctico para el fortalecimiento de Competencia Digital Docente: el papel de la Inteligencia Artificial en la Formación Docente.....</i> | 518 |
| Jorge Luis Rodríguez Zúñiga, Mireia Usart Rodríguez, Emiro de la Hoz Franco & Alba Rut Pinto | |
| <i>Capítulo 47. El concepto de situaciones de aprendizaje en los debates parlamentarios.....</i> | 528 |
| Juan Patricio Sánchez-Claros | |
| <i>Capítulo 48. Aprender Historia del Arte a través de la cultura material y las tecnologías digitales.....</i> | 540 |
| Neus Serra Vives, Sofia Villatoro Moral & Miquel Àngel Capellà Galmés | |
| <i>Capítulo 49. Perspectivas docentes en contextos rurales: desafíos formativos en una universidad mexicana.....</i> | 550 |
| Karla María Siordia Portela, Gabriel Navarro Villarreal & Ramona Imelda García López | |
| <i>Capítulo 50. Trieste e l'Italia medievale: la riorganizzazione culturale, la scuola, l'apprendimento nel XIII secolo. Analisi delle fonti come costruzione della conoscenza.....</i> | 562 |
| Claudio Stornello | |
| <i>Capítulo 51. Docencia en tiempos de IA. Innovación pedagógica y desafíos en la Educación Superior.....</i> | 573 |
| Rebeca Suárez-Álvarez | |
| <i>Capítulo 52. Diseño de un instrumento para el análisis de las actividades STEAM presentes en los libros de texto en Educación Primaria.....</i> | 585 |
| Agustina María Torres Prioris | |
| <i>Capítulo 53. Repensando la dislexia: uniendo perspectivas cognitivas, emocionales y neuronales.....</i> | 598 |
| Maria Vilanova Cifre | |
| <i>Capítulo 54. El Galeón de Manila y el monopolio comercial de las Islas Filipinas desde siglo XVI.....</i> | 609 |
| Yang Yang | |

*Capítulo 55. Riesgos legales de la gobernanza digital en la era de la IA:
preocupaciones sobre la digitalización del poder..... 620*
Yang Yang

Capítulo 54. El Galeón de Manila y el monopolio comercial de las Islas Filipinas desde siglo XVI

Yang Yang

<https://orcid.org/0000-0003-3229-5520>

Universidad de Alicante (España)

<https://doi.org/10.14679/4772>

Resumen: España abrió la primera ruta comercial global del mundo a través de China, Filipinas, México y Sevilla. Esta ruta había sido la vía vital y de suministro para que la familia real española mantuviera su dominio colonial en las Islas Filipinas durante más de 330 años. Sin embargo, es innegable que tuvo un impacto en el comercio de España en Nuevo México: la plata extraída continuó fluyendo hacia Asia en lugar de Europa, sin mejorar significativamente el desarrollo agrícola e industrial local en Filipinas en ese momento. En los últimos diez años del siglo XVI, la familia real española emitió una serie de decretos, y la franquicia, el permiso, la pancada, la boleta y el arancel se superpusieron para formar un conjunto completo de modelos comerciales de monopolio comercial. Este monopolio comercial mantuvo el dominio colonial de España en Filipinas y mantuvo un cierto equilibrio entre colonias y entre colonias y soberanos en la mayor medida posible. Desafortunadamente, no promovió el desarrollo a largo plazo de la primera globalización. Ante el desafío de otros países y fuerzas militares, esta ruta, considerada la más rentable, llegó a su fin.

Palabras clave: Galeón de Manila, Filipinas, Nueva España, Ruta de la Seda

Abstract: Spain opened the world's first global trade route through China, the Philippines, Mexico, and Seville. This route had been the lifeline and supply route for the Spanish royal family to maintain their colonial rule in the Philippine Islands for over 330 years. However, it undeniably impacted Spain's trade in New Mexico: the silver extracted continued to flow to Asia instead of Europe, without significantly improving local agricultural and industrial development in the Philippines at that time. In the last decade of the 16th century, the Spanish royal family issued a series of decrees, and the franchise, permit, pancada, boleta, and tariff overlapped to form a comprehensive set of trade monopoly models. This trade monopoly-maintained Spain's colonial rule in the Philippines and preserved a certain balance between colonies and between colonies and sovereigns to the greatest extent possible. Unfortunately, it did not promote the long-term development of early globalization. Faced with challenges from other countries and military forces, this route, considered the most profitable, eventually came to an end.

Keywords: Manila Galleon, Philippines, New Spain, Silk Road

1. INTRODUCCIÓN

En la primera historia de la globalización, marcada por el galeón, no existía comercio directo ni libre comercio entre la dinastía Ming de China y Latinoamérica. Esto se debía a dos razones. En primer lugar, aunque esta ruta se denominaba Galeón de Manila, esto parecía explicar, en secreto, que su punto de partida era la bahía de Manila en Filipinas.

De hecho, cuando el general Legazpi y su expedición llegaron a Cebú, Filipinas, las islas aún se basaban en el Barangay (Chen, 2015, p. 17) como principal modelo social.

Obviamente, el modelo político atrasado y la precaria economía impedían llevar a cabo una tarea tan importante. De hecho, en aquella época, las mercancías provenían principalmente de China, Japón, India y otros lugares, entre los que destacaban los productos y barcos chinos. Posteriormente, la bahía de Manila se convirtió en la estación de tránsito entre la dinastía Ming de China y Latinoamérica; el comercio era indirecto. En segundo lugar, en el siglo XVI, las Islas Filipinas eran una de las colonias de ultramar de España y la única colonia en Asia. Del informe del Comité Español de Asuntos Indígenas, se puede inferir que Filipinas, perteneciente a la Vice Gobernación de Nueva España y a la “Jurisdicción Filipina”, estaba bajo el gobierno del Gobernador de Nueva España (Blair y Robertson, 1903, p. 93), y que “los nombrados Gobernador partían de México” (Blair y Robertson, 1903, p. 131). El Galeón de Manila era una ruta comercial global y, naturalmente, debía “servir a dicha administración” (Han Qi, 2021, pp. 28-43) y “transportar personal, cartas, materiales, etc.... a ambos lados bajo la jurisdicción del Gobernador de Nueva España” (Chang, 2015, pp. 104-111). Es innegable que, durante los primeros 30 años, el comercio realizado por el Galeón de Manila debía definirse como libre comercio. Comparado con la historia de la primera globalización, fue solo un momento. Después, las “restricciones o el monopolio comercial” (Esquivel, 2023, pp. 101-120) fueron la principal existencia.

2. TRES PROBLEMS DURANTE LOS INICIOS DEL LIBRE COMERCIO

El general Miguel López de Legazpi partió de México por orden de la familia real española y llegó a la isla de Cebú, Filipinas, en 1565. El 14 de agosto de 1569, Legazpi fue nombrado gobernador de las Islas Filipinas. Antes del establecimiento del régimen colonial, el sistema social de Filipinas aún se encontraba en una etapa tribal primitiva, denominada barangay, con baja productividad y una agricultura y artesanía atrasadas, muy alejada de lo que las autoridades coloniales habían imaginado. Sin embargo, Legazpi descubrió una pista importante: los lugareños mantenían negocios y actividades de trueque directo con los chinos. En una carta al rey en 1569, mencionó: “deberíamos comerciar con China, donde existían seda, porcelana, benjuí, almizcle y otras artesanías y especias” (Yao, 1991, p. 179). “Los productos artesanales producidos en China eran baratos y de buena calidad, lo que no solo satisfacía las necesidades de consumo diario de los lugareños, sino que también se exportaban a América para obtener grandes beneficios. Esto no solo estabilizaría a los colonos españoles que llegaron a Filipinas, sino que también aumentaría los ingresos financieros de la familia real” (Esquivel, 2023, p. 213). El comercio de China con los puertos de la zona era extenso y crecía constantemente, y los comerciantes chinos traían mercancías de mejor calidad que antes (Wang, 2019, pp. 124-152).

De los datos anteriores, se puede inferir que el libre comercio se practicaba en la bahía de Manila en los primeros días del dominio colonial español. Entre 1575 y 1583, cuando comenzó el comercio de galeones, un promedio de 20 barcos mercantes chinos zarpaba a Manila cada año, generalmente “trayendo mercancías por valor de 200.000 pesos” (Wang, 2025, pp. 71-89). Además, la población de Manila también aumentó rápidamente. A la llegada de los españoles, la población era de tan solo algo más de 2.000 personas, y para 1591 había ascendido a unas 34.000 (Zhou, 2020, pp. 104-116). En carta al rey, fechada el 26 de abril de 1590, el obispo Salazar escribió con entusiasmo: “[...] tan llena

de vida está Manila, que no dudaría en confesar a Vuestra Majestad que no había otra ciudad famosa en España ni en estas regiones que tuviese cosa tan digna de ver como ésta; porque aquí se veía traficar toda suerte de géneros y novedades de la China” (Shen, 2009, pp. 79-85).

Las prósperas escenas mencionadas, junto con la continua expansión del comercio de galeones de Manila, expusieron constantemente algunos problemas importantes.

En primer lugar, el comercio de galeones de Manila no favorecía el desarrollo de la agricultura y la artesanía en las Islas Filipinas. Este comercio fomentaba la especulación comercial. Los colonos filipinos descubrieron que los recursos locales dependían en gran medida de las importaciones de China, por lo que algunos, sabiamente, comprendieron la necesidad de fomentar y expandir la producción agrícola en el archipiélago. En una carta al rey, el 30 de junio de 1586, Pedro de Rojas acusó a los chinos de perjudicar los intereses de las colonias con el comercio de seda y otros bienes de lujo, y sugirió prohibir dicho comercio, ya que “no importar seda ni bienes de lujo” (Zhang y Gong, 2025, pp. 1-12), “más grano y ganado” (Esquivel, 2023, pp. 101-120), es decir, “los recursos de China que beneficiaban la producción agrícola” (Han Qi, 2021, pp. 28-43) eran adecuados para las Islas Filipinas en ese momento. No se puede ignorar otra situación. Si los españoles que permanecieron en las Islas Filipinas, la mayoría soldados, se dedicaban activamente al comercio, ignorarían las tareas militares, perderían el coraje (Yao, 1991, pp. 105-131) y se volverían decadentes y moralmente corruptos (Yao, 1991, pp. 177-182). Gómez Pérez Desmadrinas, otro gobernador de las Islas Filipinas escribió al rey el 20 de junio de 1592: “[...] se debería permitir a los indígenas de las Islas Filipinas cultivar (la agricultura) lo más ampliamente posible y tejer su propio algodón” (Álvarez-Delgado, 2012, pp. 913-928). El rápido salto de Barangay a Colonia no benefició la producción agrícola de las Islas Filipinas. Los negocios, con la especulación como principal medio, generaron inquietud en la gente sobre el terreno, y los negocios podrían acabar siendo un castillo en el aire. Esto también demuestra, por un lado, que la prosperidad comercial de las Islas Filipinas, impulsada por el Galeón de Manila, fue una prosperidad comercial de tránsito sin fundamento, que se redujo a ganancias por la reventa.

En segundo lugar, los neo hispanos arrebataron el negocio a los filipinos. Debido a la rentabilidad del comercio de galeones, algunos neo hispanos y peruanos llegaron a Filipinas para comerciar con los chinos, lo que perjudicó los intereses de los comerciantes filipinos. En una carta al rey en junio de 1586, el Ayuntamiento de Manila se quejó de que los comerciantes mexicanos que llegaban a Manila y comerciaban con los chinos no solo causaban pérdidas a los comerciantes de la ciudad, sino también al gobierno colonial (Chen, 2022, pp. 45-59). Por lo tanto, se solicitó que la ruta de transporte del Galeón de Manila se limitara a los residentes permanentes. Durante un breve período, entre 1580 y 1640, se permitió a los portugueses participar en el comercio de Manila, y los comerciantes portugueses de Macao reemplazaron a los comerciantes chinos en el suministro de mercancías. En un memorando presentado al Ayuntamiento de Manila en 1632, Nevada Alvarado, miembro del Ayuntamiento de Manila, declaró que los portugueses de Macao reemplazaron a los chinos en el comercio con Manila, causando perjuicios que imposibilitaron a los ciudadanos filipinos beneficiarse de las mercancías que enviaban a Nueva España (Chen, 2024, pp. 171-180).

En tercer lugar, el comercio de galeones impactó el comercio español en América. El comercio de exportación de España a las colonias americanas se realizaba a través de comerciantes de Sevilla, quienes no toleraban el impacto de la entrada de productos de seda china en América sobre los productos españoles. “Muchos productos chinos, incluyendo textiles como oro, seda, algodón y otros productos básicos, se vendían a

precios bajos. [...] Aunque estos productos eran de mayor valor y mejor calidad, no podían venderse porque el país estaba repleto de productos de China” (Cervera, 2020, pp. 69-90). Las restricciones comerciales podían evitar este fenómeno de ganancias y pérdidas para unos y para otros, salvaguardar los productos enviados desde España a Nueva España y lograr un crecimiento común del comercio entre diferentes lugares. Al mismo tiempo, el comercio de galeones provocó una disminución de los ingresos reales y la pérdida de metales preciosos, como la plata.

3. LA CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE MONOPOLIO DEL COMERCIO DE GALEONES

España estableció su sistema colonial en México antes que en las Islas Filipinas y ya había formado un sistema legal de monopolio comercial mercantilista. La Oficina de Comercio Colonial era responsable de regular el comercio entre España y México e implementar una política de cuotas para limitar los tipos de bienes comercializados. En la jurisdicción de ultramar, el gobernador de las Islas Filipinas estaba sujeto a la jurisdicción de Nuevo México. Por lo tanto, basándose en las restricciones a la jurisdicción comercial en Nueva España, para fortalecer la gestión del comercio del galeón de Manila, los reyes promulgaron una serie de decretos desde finales del siglo XVI hasta mediados del siglo XVII, que permitieron que el comercio internacional pasara de la fase libre a la fase monopolística.

3.1. Franquicia

El propósito del sistema de franquicias era materializar y proteger los intereses de los operadores restringiendo el comercio y la operación de los galeones de Manila. En 1583, el rey estipuló que la facultad de inspección de los galeones y el nombramiento de oficiales y tripulantes a bordo correspondían a los funcionarios reales de Manila, y el cupo de galeones se limitaba a los residentes filipinos y comerciantes registrados (Feng, 2025, pp. 42-52). En 1590, el decreto real mencionaba que, dado que los comerciantes novohispanos o sus agentes invertían en el comercio con los chinos, compraban mercancías a precios de mayorista y las subían, sus mercancías ocupaban el espacio de los galeones, perjudicando gravemente los intereses de los residentes filipinos. El decreto real de 1593 reiteró: “el comercio de galeones con Nueva España estaba limitado a los habitantes de las Islas Filipinas, y a todos los locales o habitantes de Nueva España o de otras partes de las Indias Occidentales no se les permitía comerciar en las Islas Filipinas. No se permitía el paso de ningún barco a China desde Perú, la costa norte de Sudamérica, Guatemala, Nueva España ni ningún lugar de las Indias Occidentales. No se permitía el paso de ningún barco a las Islas Filipinas, excepto los que partieran de Nueva España. A los infractores se les confiscaban sus barcos” (Jin y Liu, 1990, p. 58). La familia real otorgó a los filipinos el derecho a operar el comercio de galeones, excluyendo a los operadores de otros lugares. La implementación de este sistema buscaba proteger los intereses de los residentes españoles en Filipinas y consolidar el dominio colonial de la familia real española sobre el país. Anteriormente, la excesiva participación de comerciantes adinerados en el comercio de galeones de Nueva España limitaba el espacio para que los filipinos operaran, y las disposiciones mencionadas ayudaron a calmar el descontento de los residentes filipinos (Cervera, 2020, pp. 69-90). Por otro lado, esta medida también puede evitar que los comerciantes chinos obtengan ganancias excesivas en este comercio, ya que la inversión de los comerciantes en este comercio ya había

encarecido los productos chinos. En general, la familia real cree que esta disposición favorecerá la estabilidad de la colonia y evitará la reducción de los ingresos reales (Shi, 2007, pp. 97-102).

3.2. Pancada

En cuanto a la organización del origen de las mercancías para el comercio de galeones, la familia real exigió a las autoridades filipinas que adoptaran el sistema pancada (Jin y Liu, 1990, p. 64). Dado que los pueblos Chao Shan y Min Nan en Fu Jian, Guang Dong y otras partes de China tenían una fuerte capacidad comercial en todas las dinastías, los españoles y Filipinas eran inferiores. En 1589, la familia real sugirió a las autoridades filipinas: Los barcos chinos o extranjeros no venderán las mercancías que transportan a las islas a precios de venta al público como lo hacen actualmente; los residentes no comprarán estas mercancías ni abierta ni secretamente, y los infractores serán severamente castigados. La compra de dichas mercancías será debatida por el Consejo, y se designará al mayor número posible de personal cualificado según las necesidades del negocio. Comprarán todas las mercancías que traigan los barcos en lotes, y luego las distribuirán equitativamente entre los ciudadanos, españoles, chinos e indios a precios determinados” (Liu, 2019, pp. 123-129).

El Gobernador, el Capitán General y el Ayuntamiento de Manila, cada año, debían nombrar de dos a tres personas, proporcionarles las mejores herramientas para tasar estos bienes y comprarlos al por mayor a los chinos (Lü, 2016, pp. 74-93). Posteriormente, distribuían estos bienes a los ciudadanos o nativos de la isla según su capital. De esta manera, todos podían compartir las ganancias y beneficios generados por este comercio. Los españoles creían que las tiendas minoristas de los comerciantes chinos eran a menudo bases secretas para rituales paganos. Prohibir a los comerciantes chinos dedicarse al comercio minorista ayudaría a depurar a los paganos y permitiría a los españoles dirigir la industria minorista y crear oportunidades de empleo para ellos. A finales del siglo XVII, el sistema era insostenible. En 1696, el Rey de España anunció que la pancada ya no era aplicable. A partir de 1703, las transacciones regulares del mercado la reemplazaron gradualmente. Sin embargo, este sistema complementaba la franquicia, que casi se convirtió en el sistema legal más importante durante el período del monopolio comercial o sus inicios (Quan y Lin, 2015, pp. 107-122). El pancada debía complementarse con el sistema de inspección de carga y valoración de existencias. La inspección y la valoración son la base de la tributación y la evaluación del peso de la carga, y también pueden prevenir la sobrecarga y el contrabando. Por lo tanto, la familia real estipuló un sistema de inspección y valoración de carga para el comercio de galeones. En Nueva España, en el puerto de Acapulco, el registro de todas las mercancías procedentes de Filipinas debía ser abierto por los agentes de aduanas designados por el gobernador y los funcionarios reales de finanzas, quienes, conjuntamente, revisaban y verificaban los paquetes y cajas para evitar la entrada de mercancías no registradas o no autorizadas (Wu, 2012, p. 192). El registro mencionado y los resultados de la inspección en Acapulco eran llevados posteriormente a la Ciudad de México por un funcionario real. En cuanto a los barcos que regresaban a Filipinas desde Nueva España, la familia real estipuló que, antes de que los buques mercantes zarparan de Acapulco, los funcionarios reales del puerto debían verificar y registrar cuidadosamente la cantidad de plata y otras mercancías, y enviar el registro al gobernador de las Islas Filipinas y a los demás funcionarios reales de la zona, informándoles de toda la información necesaria sobre los buques mercantes.

3.3. Permiso

Aunque el rey otorgó a los filipinos el derecho a operar el comercio ante las quejas de los comerciantes españoles, quiso limitar el volumen de comercio en la ruta filipina a través de este sistema. El decreto de 1593 estipulaba: solo se permite la navegación de dos barcos mercantes de Nueva España a las Islas Filipinas cada año, y cada barco no puede transportar más de 300 toneladas de carga. La familia real también estipuló el valor de la carga de cada galeón: en ninguna circunstancia, el valor de las mercancías enviadas desde las Islas Filipinas a Nueva España cada año no puede exceder los 250.000 pesos, y el capital y las ganancias devueltas no pueden exceder los 500.000 pesos en total” (Yao, 1991, pp. 102-125). La familia real implementó la gestión de cuotas sobre el número, tonelaje y valor de las salidas de los galeones cada año, con el objetivo de equilibrar los intereses de los comerciantes de las colonias y la metrópoli. Debido a que la carga de los galeones de Manila enviada a Nueva España y otras colonias americanas tuvo un impacto en las mercancías enviadas a las colonias americanas por los comerciantes de la metrópoli a través de la doble flota, a la que se opusieron los comerciantes de la metrópoli, principalmente los comerciantes sevillanos y los comerciantes de seda andaluces, que incluso solicitaron a la familia real que renunciara a colonizar Filipinas. Sin embargo, Filipinas no solo tiene valor comercial para España, sino también valor estratégico. Su ubicación geográfica cerca de China y Japón la convierte en una base ideal para España en Oriente. Por lo tanto, equilibrar los intereses bilaterales mediante el sistema de gestión de cuotas es una estrategia.

3.4. Boleta

Debido a la implementación del sistema de gestión de cuotas de exportación, el tonelaje y el valor de los buques de carga se limitaron anualmente, y ocupar un asiento en un buque de carga para transportar las propias mercancías se convirtió en un privilegio. El decreto real de 1604 estipuló que el derecho a asignar la parte del tonelaje de carga del galeón de Manila debía ser ejercido por el Gobernador, el arzobispo de Manila, el presidente del Tribunal de Investigación, el Tesorero Real y el Consejo de dos miembros del Ayuntamiento de Manila, y que dicha parte debía distribuirse equitativamente entre los ciudadanos filipinos con capacidad para invertir. En vista de algunos problemas surgidos en la implementación de este decreto, “en la autorización para el espacio de carga asignado a los ciudadanos filipinos en Nueva España, se solicitó que estas facultades se asignaran según su rango y riqueza” (Cervera, 2020, pp. 69-90).

Sin embargo, el gobernador no asignaba los espacios según la orden real. En ocasiones, pagaban a los funcionarios a mitad de precio con el pretexto de una recompensa, obligando a los residentes a comprar dichos almacenes a un precio exorbitante. En ocasiones, distribuían muchos espacios de carga con fines benéficos y los vendían, utilizando las ganancias para fines benéficos, perjudicando así el bienestar público. Esto resultó en que los espacios de carga de los galeones de Manila se vendieran a quienes ofrecían el precio más alto, a comerciantes con propiedades en México, quienes a menudo eran los mayores propietarios de las mercancías. En desventaja de los residentes, a quienes se les permitía dar un trato preferencial, la asignación de espacio de carga por un consejo especial generalmente se realizaba mediante la boleta. Es decir, la unidad de cada boleta era un fardo, y cada billete se dividía en seis partes para facilitar su distribución y venta. El billete significaba el derecho al transporte, y cada ciudadano filipino tenía derecho a compartirlo proporcionalmente según su capital o estatus social. Esta distribución de beneficios contribuyó a estabilizar el dominio colonial español sobre

Filipinas. Algunas viudas o huérfanos de españoles también recibían billetes, que a menudo vendían a comerciantes y especuladores. Como resultado, se formó gradualmente un mercado de compraventa de billetes en Filipinas. Dependiendo del año, el valor de cada billete oscilaba entre 80 y 300 pesos, lo que finalmente llevó a que la boleta quedara monopolizada por unas pocas personas.

3.5. Tarifa

Los aranceles son una importante fuente de ingresos fiscales para la familia real del soberano. Los aranceles impuestos al comercio de galeones contribuyen a la supervivencia de la colonia filipina y reducen el gasto fiscal de la familia real. El llamado sistema arancelario se refiere principalmente a los impuestos de importación y exportación que el soberano aplicaba a las mercancías de los barcos mercantes chinos y de otros países orientales, los impuestos de exportación a los comerciantes de Manila y los impuestos de importación a las mercancías de los galeones en el puerto de Acapulco, México. Inicialmente, las mercancías que entraban y salían de Manila estaban exentas de impuestos, pero a partir de 1581, el gobernador de Filipinas, Gonzalo impuso por primera vez un arancel del 3% a la importación y exportación de mercancías de los barcos mercantes chinos. En 1606, el impuesto a las importaciones se elevó al 6%: “Ordenamos que el arancel del 3% sobre los bienes traídos de China a las Islas Filipinas se incremente en otro 3%” (Liu y Luo, 2024, pp. 22-30). El 20 de junio de 1591, Desmadrinas escribió a la familia real que, para construir fortificaciones, impondría un impuesto de exportación del 2% sobre los bienes de todos los ciudadanos de las islas. Sin embargo, los obispos y miembros de la Inquisición se opusieron, aparentemente porque la medida afectaba sus intereses personales. La implementación del aumento de impuestos llegó después de la legislación. En 1610, el gobernador Juan de Silva implementó el nuevo plan. El impuesto a las importaciones de productos orientales en Filipinas subió al 8% en 1714 y luego disminuyó. Se aplicaba un impuesto de exportación del 3% sobre los bienes propiedad de los ciudadanos de Manila, y el arancel anual oscilaba entre 40.000 y 60.000 pesos. La mayor parte de los ingresos fiscales provenientes del comercio de galeones provenía de México. Inicialmente, México cobraba impuestos según el peso de la carga del galeón, como 12 pesos por tonelada de mercancías. En noviembre de 1591, la familia real estipuló que “las mercancías chinas y de otros países embarcadas con destino a Nueva España vía Filipinas debían estar sujetas a un impuesto ad-Valorem del 10% basado en el valor de las mercancías en el puerto y la zona de descarga” (Jin y Liu, 1990, pp. 133-137). Desde entonces, se ha cobrado un número fijo de aranceles según el valor del galeón. En 1684, el gobernador general Tomás de la Cerda y Aragón recaudó 74 000 pesos; para 1720, los aranceles fijos habían ascendido a 100 000 pesos.

Los impuestos relacionados con el comercio de galeones incluían el impuesto portuario para buques mercantes, el impuesto por daños marítimos para prevenir la piratería y el impuesto sobre las ventas de carga de galeones vendida fuera de la Ciudad de México. El monto de estos impuestos era generalmente bajo. Los aranceles aplicados al comercio de galeones constituían un importante complemento para las finanzas filipinas. La mayor parte de las finanzas filipinas provenía de las asignaciones financieras del Virreinato de Nueva España. Esto no se debía a la generosidad de la familia real, sino a la característica de las finanzas del Imperio español. La familia real exigía que las regiones productoras de plata de México y Perú apoyaran a aquellas regiones estratégicamente ubicadas, pero económicamente pobres. De hecho, los gastos de mantenimiento de las islas Filipinas superaban con creces los ingresos del comercio de galeones.

3.6. Restricción a la exportación de metales preciosos

Una característica importante del mercantilismo temprano fue la de premiar las exportaciones y restringir las importaciones en el comercio exterior, así como la prohibición de la exportación de metales preciosos. Esta característica se reflejó claramente en la prohibición del comercio de grandes veleros. En 1589, el rey indicó a Desmadrinas: “deberías intentar intercambiar los productos de estas islas por mercancías chinas... para evitar pagar tantas monedas como de costumbre a países extranjeros” (Shen, 2009, pp. 79-85). Un contenido similar también apareció en el decreto de 1596: “el gobernador de Filipinas debería intentar promover otros productos de la isla en el intercambio y trueque con China y tratar de evitar traer grandes cantidades de dinero a países extranjeros” (Long y Chen, 2023, pp. 67-70). Estos decretos enfatizaban la prevención de la salida de metales preciosos más allá del volumen comercial legal, incluyendo la prohibición de que los metales preciosos de Perú fluyeran a Nueva España, a Filipinas y a China. Otro sistema no debe considerarse independiente, es decir, la familia real española siempre se había involucrado en actividades comerciales rentables a través de funcionarios relacionados con el Comercio del Galeón de Manila. El comercio del galeón es un acto oficial monopolizado por la familia real española. Los puestos importantes en los galeones son funcionarios nombrados por las autoridades de las Islas Filipinas. Para que cumplan con sus deberes, reciben un salario considerable por cada viaje. Sin embargo, el comercio del galeón también era una actividad comercial altamente rentable, lo que inevitablemente conduce a la corrupción.

4. REFLEXIÓN HISTÓRICA

El comercio de galeones filipinos era un acto oficial; los galeones eran propiedad de la familia real, las flotas privadas no tenían derecho a navegar a América y su propósito era mantener el dominio de la colonia filipina. El rey otorgó el derecho a operar el comercio de galeones al pueblo español en las Islas Filipinas, excluyendo a los operadores de otros lugares; la pancada redujo el precio de compra para los españoles; el permiso y la boleta garantizaron los intereses fundamentales de los españoles en Filipinas y su distribución más justa y razonable; el sistema arancelario y el sistema de inspección y valoración garantizaron los ingresos fiscales de la colonia filipina; las restricciones a la salida de metales preciosos impidieron el flujo de plata a Asia fuera de la cuota comercial normal, etc.

Desde la perspectiva del Imperio español, este sistema de monopolio comercial teóricamente desempeñó al menos tres funciones principales: En primer lugar, equilibró las relaciones entre las distintas partes del Imperio español. Por un lado, el sistema de franquicias excluía a los neo- españoles, peruanos y portugueses del derecho a operar el comercio de galeones, y los españoles en las Islas Filipinas lo disfrutaban en exclusiva. Por otro lado, el permiso y las restricciones al comercio entre Nueva España y otras colonias americanas lograron suprimir la afluencia de manufacturas orientales, especialmente seda china, al mercado americano, y garantizaron parcialmente el mercado de seda y productos industriales de la potencia colonial española en América. Esta es una solución de compromiso, ya que los comerciantes de Sevilla, España y los de las Islas Filipinas se enfrentan mutuamente en la cuestión de la ocupación del mercado americano. Si se satisface a los comerciantes españoles, se perjudicarán los intereses del Imperio español en Oriente; y si se satisface a los comerciantes de Manila, inevitablemente se generará insatisfacción entre los españoles locales. Elegir solo una de las dos opciones es demasiado extremo, y aunque ambas partes no están muy satisfechas con esta solución

de compromiso, ambas pueden aceptarla. En segundo lugar, inhibió en cierta medida la importación de seda china y otros productos manufacturados al mercado continental americano, manteniendo así el monopolio de los productos manufacturados españoles en dicho mercado. Dado que la familia real limitó el comercio de galeones a un cupo fijo y tomó medidas para limitar el flujo de productos chinos a otras regiones americanas, excepto Nueva España, el comercio de galeones se convirtió en un comercio controlable. Sin este sistema legal, más productos chinos habrían inundado el mercado americano, y el monopolio de los productos manufacturados españoles en dicho mercado no se habría mantenido durante 250 años. En tercer lugar, suprimió en cierta medida la salida de metales preciosos de Hispanoamérica. El sistema de cupos no solo limitó la cantidad de productos manufacturados chinos importados a América, sino que también limitó la cantidad de plata americana exportada a Asia y China. Las regulaciones reales sobre la exportación de metales preciosos restringieron principalmente la salida de metales preciosos fuera del volumen comercial normal. De no existir tales regulaciones, más plata fluiría a Asia o China. Sin embargo, dadas las circunstancias de la época, la comunicación de información entre España, país soberano, y la colonia filipina era lenta, sobre todo cuando el decreto real no atendía los deseos de los colonos o vulneraba sus intereses privados; a menudo se convertía en letra muerta.

La realidad que había que afrontar era que, para los españoles en las Islas Filipinas, el comercio monopolista no representaba una ventaja permanente, y la especulación a corto plazo acabaría arruinando los intereses del desarrollo a largo plazo de Filipinas. El comercio monopolista limitaba el comercio a una escala fija, por lo que el enorme potencial de Manila para convertirse en un centro de distribución comercial asiático no se materializó. De todas las ciudades de Asia, Manila es el centro geográfico, tanto natural como económico, más adecuado para el comercio oriental. Con Manila como centro, extendiéndose hacia el exterior, podía alcanzar Japón, China, India y la extensa cadena de islas Molucas al sureste. En cuanto a la distancia a las principales zonas de producción, Manila gozaba de la mayor ventaja geográfica, superando a Malaca, Macao y Batavia. Sin embargo, debido a las limitaciones del sistema monopolístico del comercio de galeones, sumado a la reticencia de los filipinos a desarrollar la industria y la agricultura de las Islas Filipinas, estas no pudieron constituir una fuente de productos locales, y se convirtieron únicamente en una estación de tránsito comercial de escala limitada (sistema de licencias y cuotas). Los negocios estaban subdesarrollados, al igual que la agricultura, debido al comercio de Acapulco, el sistema restrictivo implementado por España, el monopolio de las empresas filipinas y la política española hacia sus colonias... Todo esto impidió que Manila se convirtiera en el mayor centro comercial oriental (Chang, 2015, pp. 104-111). A finales del período colonial, las diversas desventajas del sistema monopolístico del comercio de galeones se hicieron cada vez más evidentes, y los desafíos de fuerzas externas como los Países Bajos, Gran Bretaña y Francia finalmente llevaron al fin del comercio de galeones de Manila.

APOYOS

Este capítulo cuenta con el proyecto de investigación “*Museos, misiones y miradas: interacciones España-China, 1815-1949*” (*MUSEMISION*) con referencia PID2023-149140NB-I00, financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades - Agencia Estatal de Investigación (España) y Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER, Unión Europea), y con el apoyo de la Universidad de Alicante, España, como parte del Programa Redes-I3CE en Investigación y Docencia Universitaria-6298-Universidad de Alicante.

REFERENCIAS

- Álvarez-Delgado, L. (2012). Los sangleyes y los problemas de la diversidad cultural en una colonia imperial (Filipinas, siglos XVI-XVIII). En A. Jiménez Estrella y J. J. Lozano Navarro (Eds.), *Actas De La XI Reunión Científica De La Fundación Española De Historia Moderna: Comunicaciones, 1(1)* pp. 913-924. Universidad de Granada. <http://doi.org/10.20350/DIGITALCSIC/14441>
- Blair, E. H. y Robertson, J. A. (1903). *The Philippine Islands 1493-1898*. Arthur H. Clark Company.
- Cervera, J. A. (2020). El Galeón de Manila: mercancías, personas e ideas viajando a través del Pacífico (1565-1815). *México y la Cuenca del Pacífico*, 9(20), 69-90. <https://doi.org/10.32870/MYCP.V9I26.677>
- Chang, N. (2015). Two representations of Mediterranean civilization: a new approach to the study of maritime history. *Asia-Pacific Security and Maritime Studies*, (6), 104-111. <https://doi.org/10.19780/j.cnki.2096-0484.2015.06.010>.
- Chen, B. (2015). *Philippine colonial authorities' China policy (16th-17th centuries)*. Xia Men University Press.
- Chen, J. (2022). Review of Western maritime history research after World War II. *Journal of Maritime History*, (2), 45-59. <https://doi.org/10.16674/j.cnki.cn35-1066/u.2022.02.002>.
- Chen, J. (2024). Chinese cultural thinking under the Manila Galleon Trade. *Chinese Cultural Studies*, (2), 171-180. <https://doi.org/10.15990/j.cnki.cn11-3306/g2.2024.02.008>.
- Esquivel, R. M. (2023). La Misión China, el mundo Pacífico y el advenimiento de la modernidad, siglos XVI-XVIII. En L. Arsovka (Coord.), *América Latina y El Caribe - China. Historia, cultura y aprendizaje del chino 2023* (pp. 101–120). Unión de Universidades de América Latina y el Caribe.
- Feng, Z. (2025). American and European academic circles' understanding of the Digital Silk Road. *Yunnan Social Sciences*, (4), 42-52. <https://doi.org/10.16721/j.cnki.cn61-1487/c.2025.04.042>
- Han Qi, Z. Y. (2021). The establishment and evaluation of the Manila Galleon trade monopoly system. *International Sinology*, (4), 28-43. <https://doi.org/10.19326/j.cnki.2095-9257.2021.04.004>
- Jin, X. (2019). On the motivation of Spanish colonists to persuade Filipino Chinese to convert to Catholicism. *Western Journal*, (9), 107-109. <https://doi.org/10.16721/j.cnki.cn61-1487/c.2019.09.032>
- Jin, Y. y Liu, D. (1990). *History of the Philippines*. Henan University Press.
- Liu, Z. y Luo Q. (2024). Mercury trade between Latin America and China during the Galleon Trade Period. *Journal of Inner Mongolia University for Nationalities (Philosophy and Social Sciences Edition)*, 50(3), 22-30. <https://doi.org/10.14045/j.cnki.nmsx.2024.03.011>

- Liu, Q. (2019). Modern China in Maritime History: Fujianese Activities and the Responses of Britain and the Qing Dynasty. *Journal of Maritime History*, (3), 123-127. <https://doi.org/10.16674/j.cnki.cn35-1066/u.2019.03.010>
- Long, D. y Chen, L. (2023). A study on language planning of Fujian Chinese families in Manila, Philippines. *Journal of Minnan Normal University (Philosophy and Social Sciences Edition)*, (4), 62-70. <https://doi.org/10.16007/j.cnki.issn2095-7114.2023.04.021>
- Lü, J. (2016). The extension and reconstruction of the relationship between Catholicism and Chinese society in the Spanish Philippines. *Southeast Asian Studies*, (1), 74-93. <https://doi.org/10.19561/j.cnki.sas.2016.01.010>
- Quan, Y. y Lin, S. (2015). Zhangzhou Yuegang and China's Maritime Silk Road in the Age of Sailing Ships. *Journal of Fujian Administration Institute*, (6), 107-112. <https://doi.org/10.19357/j.cnki.35-1295/d.2015.06.017>
- Shen, H. (2009). The status and thoughts on the study of overseas Chinese in the Philippines. *Southeast Asian Studies*, (9), 79-85. <https://doi.org/10.19561/j.cnki.sas.2009.06.013>
- Shi, X. (2007). *Studies on Philippine Catholicism*. Xia Men University Press.
- Wang, L. (2025). Research on the dynamic mechanism of population migration and ethnic integration along the Southern Silk Road in Ming and Qing Dynasties. *Academic Exploration*, 11(11), 71-89. <https://acortar.link/KT9EaW>
- Wang, Z. (2019). A review of the research on Spanish Manila from the perspective of maritime history since 2010: Focusing on the research results published by Chinese scholars. *Journal of Maritime History*, (4), 125-142. <https://doi.org/10.11648/j.history.20251302.14>
- Wu, J. (2012). *Galleon Trade and Trans-Pacific Cultural Exchange*. Kun Lun Publishing House.
- Yao, N. (1991). *Collection of Essays on the History of Sino-foreign Relations*. Shanghai Translation Publishing House.
- Zhang, Z. y Gong, L. (2025). Cooperative governance of piracy risks on the 21st Century Maritime Silk Road under the Belt and Road Initiative. *Southeast Asia*, (3), 1-12. <https://doi.org/10.20226/j.cnki.issn1003-2479.20250616.003>
- Zhou, M. (2020). Impacto cultural de los reales españoles en el sur de Fujian. *Revista De Patrimonio Iberoamericano*, (17), 104-116. <https://doi.org/10.30827/quiroga.v0i17.0009>