

---

## CAPÍTULO 19. LA ETAPA DESCONOCIDA EN LA RUTA DEL ÍNDICO. COMERCIO ESPAÑOL CON LA INDIA BRITÁNICA A INICIOS DEL SIGLO XX

*Enric Donate Sánchez*

Universitat Pompeu Fabra, Barcelona

### PRESENTACIÓN

Terminé mi licenciatura en Humanidades en 2003 y me incorporé como becario FI de la Generalitat en el Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives de la Universidad Pompeu Fabra. Desde entonces, me he interesado por los temas relacionados con la India donde he realizado dos estancias como docente de español y una de investigación en el Archivo Nacional de la India y la Nehru Memorial Library de Delhi. Actualmente, estoy elaborando mi tesis sobre la formación de una política exterior para la India en base a la vista de Jawaharlal Nehru a la España republicana durante la Guerra Civil.

### TEXTO

El pasado 3 de julio en la recepción en honor del Presidente del Gobierno José Luís Rodríguez Zapatero en la Embajada de España en Delhi, su discurso estuvo dominado por la idea de que España había estado, y aún lo estaba, infrarepresentada en la India. Añadió que el propósito del gobierno era trabajar para potenciar el desembarco de las empresas españolas en el país y en el ámbito cultural, impulsar la apertura del Instituto Cervantes en Delhi prevista para el 2007. La línea del discurso no nos puede ser en ningún modo ajena, pues la India sigue manteniéndose en un plano secundario dentro de las relaciones de España con Asia y en lo que respecta a los estudios de Asia y del Pacífico. Sin embargo, desde que empezamos a interesarnos sobre cuales han sido las relaciones bilaterales a lo largo de los dos últimos siglos siempre hemos encontrado muestras discontinuas de la presencia española en la India que, aunque se pueda pensar que son marginales, desvelan varios aspectos interesantes. La primera mitad del siglo XX, y en concreto el periodo de entreguerras, nos ha atraído particularmente. Después de una primera aproximación, apuntaríamos a tres campos fundamentales de la acción española en el subcontinente en este momento. Por un lado, el interés creciente por parte de la intelectualidad y la clase política respondería a la actividad nacionalista en el subcontinente y a una mayor implicación española en el comercio con la zona; a nivel cultural, una voluntad por acercarse a Europa y

conseguir una cultura más cosmopolita dieron lugar a un interés por lo asiático que se manifestó en diversos campos de la literatura y las demás artes; finalmente, la actividad misionera española en India tuvo un impulso decisivo a principios del siglo XX, cosa que nos deja gran variedad de muestras de esta relación secular con las posesiones británicas. Es nuestra intención continuar profundizando en cada uno de los temas que señalábamos, aunque en la presente comunicación nos centraremos en el comercio hispano-indio a comienzos del siglo XX.

El subcontinente indio fue por los azares históricos una zona donde la expansión española de los inicios de la Edad Moderna no tuvo apenas efectos. Tras el Tratado de Tordesillas y la expedición de Vasco de Gama, Portugal estableció en India un pequeño dominio territorial y desde allí protegió sus privilegios contra hispanos y demás potencias interesadas en incrementar su presencia en el Índico. Incluso en tiempos de la Unión de Coronas (1580-1640) la acción de castellanos y aragoneses en el dominio luso nunca fue significativa. El centro de la política asiática de los Habsburgos y después de los Borbones tuvo que ser Filipinas y los territorios circundantes. En los siglos XVIII y XIX, los esfuerzos por establecer factorías o conseguir alianzas con los estados independientes de la región se localizaron fundamentalmente en la costa del sudeste asiático<sup>351</sup>.

La India podría haber tenido cierta atracción para el comercio de Manila que, aunque clandestinamente, estableció contactos con los puertos de la costa malabar. Sin embargo, a día de hoy no existe una cuantificación aproximada del tipo y del volumen de las mercancías. Con todo hay que pensar en un tráfico marginal, puesto que las manufacturas indias podían ser adquiridas también en los puertos del sudeste asiático. No obstante, en el siglo XVIII hay que destacar algunas maniobras de acercamiento a los poderes locales indios enfrentados a los británicos. La opción más firme parece haber sido la propuesta del nawab de Mysore de firmar una alianza que hubiera permitido a los españoles un trato preferente y privilegios comerciales a cambio de material bélico. El nawab, presionado por los ingleses, buscaba aliados europeos, pero descartó a franceses, holandeses y portugueses precisamente por sus implicaciones en la geopolítica del Índico. Tras el fracaso de su intento diplomático en Prusia, el representante del nawab se dirigió a Madrid. La oferta de pacto fue presentada por un judío alemán en 1773 y transferida a Manila desde donde se llevaron a cabo la mayor parte de los trámites, negociaciones y preparativos para una expedición que acabó en fracaso. Como dice Salvador P. Escoto fue la oportunidad perdida para entrar en el mercado indio, aunque

---

<sup>351</sup> Durante el siglo XIX son numerosos los intentos de extender la influencia española en el sudeste asiático. Las expediciones diplomáticas de Melchor Ordóñez a Annam y de Guillermo Camargo a Siam y Annam son claros ejemplos. Asimismo, debe leerse en esta dirección la intervención militar franco-española en Cochinchina de 1857.

probablemente un éxito en Mysore hubiera sido nefasto a largo plazo para las relaciones internacionales de España con los poderes en alza del continente europeo<sup>352</sup>. Un nuevo intento se produjo en la década de 1790 con el inicio de operaciones de la Real Compañía de Filipinas que envió diversos barcos a Tranquebar donde se intercambiaban los productos españoles por especias y tejidos de algodón<sup>353</sup>. Las Guerras Napoleónicas interrumpieron la incipiente relación con el subcontinente. La Real Compañía de Filipinas se vio obligada a abandonar la factoría que comenzaba a explotar en la India dada la alianza española con Napoleón, aunque Latreita, que había sido el artífice del comercio con la costa de Coromandel, consiguió cierta continuidad con las expediciones que llegaron nuevamente a la península indostánica en 1814 y 1816. Las guerras de independencia americanas cortaron otra vez la vía con la India tras el secuestro de naves de la compañía por parte de piratas argentinos. En 1820 se derogó el privilegio comercial de la Real Compañía de Filipinas que terminó por desaparecer en 1834. Dejaba tras de sí, la ruta del Galeón de Manila que había llevado los productos asiáticos de Manila a Acapulco.

A pesar del fracaso de la compañía, el interés por el comercio con el subcontinente no desapareció completamente. En 1834, se envió a Sinibaldo de Mas hacia China en misión diplomática y de espionaje que tuvo una etapa en la India. Parece que aprendió sánscrito y indostaní y se instaló en Benarés y Calcuta desde donde recogió información acerca de la organización colonial inglesa en los territorios gestionados por la East Indian Company, a la vez que intentaba evaluar las posibilidades de introducirse en el mercado indio<sup>354</sup>. En opinión de Juan Gil el comercio debió de continuar en manos privadas, pero su seguimiento a partir de ese momento se hace mucho más difícil<sup>355</sup>. El aumento de publicaciones referentes a la India a mediados del siglo XIX y el hecho de que la prensa comenzara a dar cierta cobertura a los acontecimientos en la colonia británica a partir de esos años son síntomas inequívocos de un creciente interés.

El hecho que iba a cambiar definitivamente las relaciones de España con Asia meridional fue la apertura en 1869 del Canal de Suez. La progresiva introducción del vapor y la reducción del trayecto que supuso la apertura del canal, cambiaron la relación de la península con las posesiones del Pacífico y, de pasada, con toda la región del Índico. Como afirma Luís Togores, el fin de

---

<sup>352</sup> Para un relato detallado sobre la alianza entre España y el estado de Mysore ver Escoto (1999).

<sup>353</sup> Sobre la Real Compañía de Filipinas ver Díaz Trechuelo (1965).

<sup>354</sup> Homs i Guzman (1990, 15-16). Con las notas tomadas en la India, Sinibald de Mas publicó en París la obra *L'Angleterre, la Chine et l'Inde* (1857) con una reedición el año siguiente. El diplomático español también fue el primero en apuntar a la necesidad de conseguir un puerto en la zona del Mar Rojo [Salom Costa. 1989, 524].

<sup>355</sup> Gil (2003b).

la ruta Acapulco – Manila provocó un descenso notable del tránsito hacia las islas<sup>356</sup>. Sin embargo, estudios recientes afirman que Filipinas se convirtió en la segunda mitad del siglo XIX en una parte fundamental del sistema colonial español. Josep María Delgado defiende que la pérdida del archipiélago fue un golpe mayor para España que la de Cuba y Puerto Rico, tesis que contraria la tendencia tradicional de la historiografía española<sup>357</sup>. En nuestra opinión, el hecho de que Filipinas se convirtiera en un objetivo prioritario para el gobierno, las grandes compañías y los pequeños emprendedores lo demuestran varios factores que coinciden en las décadas finales del siglo XIX. Por un lado, la creación de una red de embajadas, consulados y viceconsulados a lo largo de los principales puertos del trayecto España – Filipinas; en segundo lugar, el interés por la publicación de obras que describían el viaje hacia Manila, en su mayoría escritas por comerciantes y militares<sup>358</sup>; y, finalmente, desde mediados del siglo XIX, el conjunto de acciones para conseguir una base de avituallamiento en el Mar Rojo o el golfo de Adén que incluyó varias expediciones diplomáticas y acuerdos con jefes locales y con Italia para establecerse en la costa somalí, pero que finalmente no llegaron a materializarse<sup>359</sup>.

El buque insignia de la relación de España con su colonia en el Pacífico fue la ruta de la Compañía Trasatlántica vía Suez, Adén, Colombo, Penang y Singapur. La ruta fue inaugurada en 1881 y se vio favorecida por el hecho de que Antonio López creara la Compañía General de Tabacos de Filipinas, lo que facilitó el desarrollo de una línea regular de vapores que uniera Barcelona con Manila<sup>360</sup>. Según anunciaba su publicidad de principio de siglo, la ruta que salía de Barcelona tenía correspondencia con los principales puertos de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia<sup>361</sup>. En 1923 el viaje se efectuaba mensualmente y la ruta se había extendido a los principales puertos de China y Japón<sup>362</sup>. No prosperó, sin embargo, la sugerencia contenida en un informe de principios de siglo del viceconsulado de Calcuta solicitando que la Compañía Trasatlántica creara una ruta directa hasta el puerto de Bengala con el objetivo de potenciar el comercio con la India<sup>363</sup>. Colombo, de cuyo viceconsulado se

---

<sup>356</sup> Togores Sánchez y Pozuelo Mascaraque (1992).

<sup>357</sup> Delgado (1999, 49-62).

<sup>358</sup> Un catálogo de los libros de viajes a Filipinas se puede consultar en la obra de García-Romeral (1995-1997)

<sup>359</sup> Salom Costa (1989, 523-539).

<sup>360</sup> Cossío (1959, 43).

<sup>361</sup> Se pueden ver los anuncios periódicamente en la prensa barcelonesa sobre los «Servicios de la Compañía Trasatlántica», *Diario de Barcelona*, 5 de julio de 1900.

<sup>362</sup> Cossío (1950, 125).

<sup>363</sup> Archivo del Ministerio de Exteriores (AMAE). Archivo Histórico, Calcuta (1895-1924), legajo 1862.

tiene noticia en el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores desde 1819<sup>364</sup>, debió de ser la puerta comercial al subcontinente indio durante el siglo XIX, aunque la dispersión de consulados y viceconsulados españoles a lo largo de la costa india, indica que el comercio hispano también llegó por otras vías a la India<sup>365</sup>. El primer puesto diplomático que podemos documentar para la India es el reconocimiento de Francisco Gordínez como cónsul para la Reina de España en Bombay, fechado el 8 de marzo de 1845<sup>366</sup>. Sin embargo, conviene tener en cuenta que durante el siglo XIX fueron escasos los españoles que ejercieron la función consular en la India, dejándose el cargo en manos de otros europeos con conocimientos de español<sup>367</sup>, o incluso de comerciantes locales<sup>368</sup>. Por otro lado, el puerto principal para el comercio español fue hasta la década de 1920 Calcuta, sin embargo, la primera referencia a una representación comercial en este puerto está fechada en 1875 cuando se confirmó a Pierre Charriol como vicecónsul para España<sup>369</sup>. La red consular en la India británica se completaba a principios del siglo XX con el viceconsulado de Rangún y los viceconsulados honorarios de Madrás y Karachi. Esta última sede fue admitida por la Presidencia de Bombay el 20 de enero de 1922 alegando los siguientes motivos:

“The Bombay Government to whom reference was made as to the necessity for this post state that cotton, hides, skins and other commodities are exported from Karachi to Spain, and that the Spanish Government require all shipping documents to be vised by a representative of their Government. At present, all such documents have to go to Bombay to be vised by the Spanish Consul there, thus causing unnecessary trouble and inconvenience to the exporters.”<sup>370</sup>

<sup>364</sup> AMAE. Archivo Histórico, Colombo (1819), legajo 1875.

<sup>365</sup> El fondo del AMAE referente a las misiones diplomáticas en el subcontinente indio conserva únicamente el registro de los cónsules españoles nombrados para la India a partir del envío de Díaz Cossío a Calcuta en 1899. Para fechas anteriores debemos remitirnos a la documentación sobre candidaturas y reconocimientos de diplomáticos del National Archive of India de Delhi.

<sup>366</sup> National Archive of India (NAI). Foreign Department, Political, 1 / 16.06.1845.

<sup>367</sup> Los franceses Pierre Charriol y L. Grezoux actuaron como vicecónsules españoles en Calcuta hasta el nombramiento de Pompeyo Díaz Cossío en 1899 [NAI. Foreign Department, Political A, 128-129 / septiembre 1875; Political A, 185 / diciembre 1909]; A. Blascheck y Joseph Tintner se sucedieron en dicho cargo en Bombay [NAI. Foreign Department, Political A, 24 / agosto 1880; Political A, 62-67 / septiembre 1882].

<sup>368</sup> Es el caso de miembros de la familia Dinshaw y de la familia Dorabji en la representación comercial de España en el puerto de Adén desde 1879 [NAI. Foreign Department, Political A, 85-87 / enero 1879; General B, 197-203 / junio 1890].

<sup>369</sup> NAI. Foreign Department, Political A, 128-129 / septiembre 1875.

<sup>370</sup> NAI. Foreign and Political Department, General, 124G / 1922.

Por ello, quedó admitida la candidatura de W. Young, miembro de la Cámara de Comercio de Karachi, como vicecónsul español honorario en la ciudad. Con la apertura de la nueva representación se agilizaban los trámites de los comerciantes españoles en un puerto con creciente actividad exportadora.

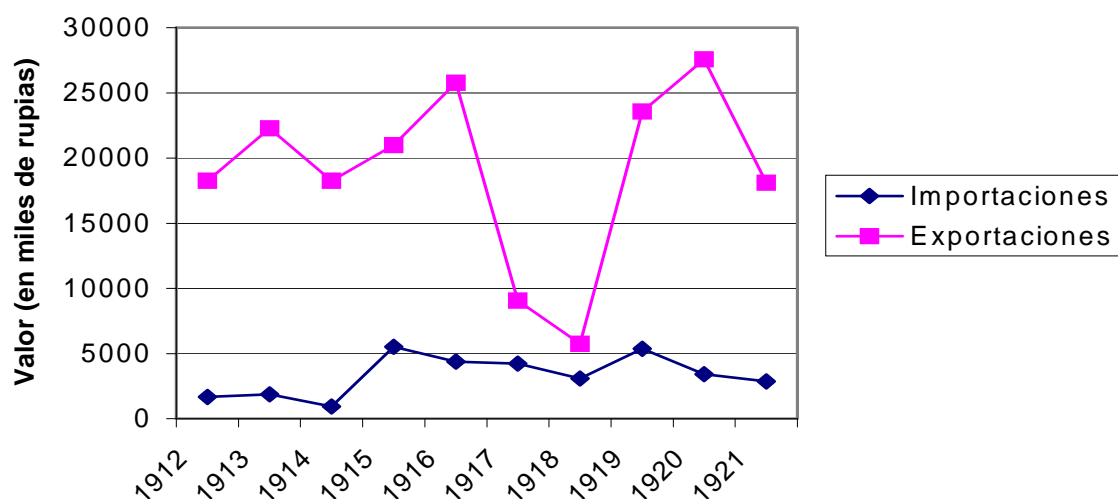
La red consular es sólo un síntoma de la mayor presencia comercial española en la colonia británica. Para poder establecer qué tipo de relación existía entre España y el subcontinente indio es necesario aportar datos concluyentes. Los fondos de la Nehru Memorial Library de Delhi custodian herramientas fundamentales al respecto. Las estadísticas del Gobierno de la India para la década 1911-1922 describen y cuantifican los intercambios mercantiles en un momento capital en el desarrollo económico del país, favorecido por el contexto bélico de la I Guerra Mundial. Gracias a estos documentos, hoy podemos hablar de una relación más que anecdótica y situar a España en el grupo de países estrechamente vinculados en lo comercial con la colonia británica. Desarrollamos a partir de aquí un análisis de dichos datos fijándonos en primer lugar en el volumen total de las importaciones y exportaciones españolas, para continuar con un análisis pormenorizado de cada uno de los principales puertos de la India británica, así como de los productos dominantes en el tráfico marítimo.

En el periodo comprendido entre 1912 y 1922 se pasa en el subcontinente de una balanza comercial favorable para la India en que las importaciones superaban considerablemente el valor de las exportaciones. Si bien las exportaciones experimentaron un estancamiento en la horquilla de los 2000 y 2500 millones de rupias, las importaciones, en especial de productos europeos, se dispararon desde valores cercanos a los 1500 millones hasta los 2217 millones del periodo 1919-1920, los 3475 de 1920-1921, ejercicio en que el déficit de la balanza comercial llegó a los 883 millones de rupias, o los 2825 del ejercicio 1921-1922 con un déficit de 461 millones, aunque ya evidenciando un retorno al equilibrio anterior a la I Guerra Mundial. Calcuta se mantuvo durante este periodo como el primer puerto en actividad mercantil, aunque en clara regresión respecto al pujante polo de Bombay. De hecho en conjunto el movimiento comercial de la presidencia de Bombay (provincias de Bombay y del Sind) que comprendía los puertos de Bombay y Karachi fue en algunos ejercicios superior al de Bengala, donde el puerto de Chittagong tenía apenas actividad al lado del gran centro de Calcuta. Como tercer centro portuario se situó Rangún, mientras que el puerto de Madrás fue el cuarto centro comercial de la India británica.

Si nos fijamos en la entrada de productos españoles a la India, el Secretario de Estado del gobierno indio advertía ya en 1896 que los tratados comerciales anglo-españoles tenían poco interés para la India puesto que el grueso de las importaciones desde España significaba muy poco en el conjunto del

subcontinente<sup>371</sup>. Es decir que el aumento general de las importaciones en India no repercutió en el volumen de negocio español. Los datos para la época que nos ocupa muestran una escasa variedad de productos, encabezados por la sal que copaba entre el 50 y el 75% de las exportaciones a las posesiones británicas. En conjunto, España se situó como el 12º país europeo y el 20º a escala mundial con 1,671,000 rupias (2,808,951 ptas.<sup>372</sup>) en 1912. La I Guerra Mundial tuvo efectos puntuales en el tráfico comercial hispano, situando a España en 8º lugar europeo, y cuadruplicando sus registros en 1915-1916 y 1919-1920 con un total de más de 5 millones de rupias (8,405,000 ptas.) de negocio. No hay duda de que este tirón fue fruto de la guerra ya que los registros al final del periodo analizado recuperaron los niveles prebélicos.. España era en 1922 el 32º de los socios comerciales de la India o lo que es lo mismo representaba el 0.1% de las importaciones de la India. La nota positiva fue la consolidación de España como 9º socio comercial con el puerto de

**Importaciones y exportaciones indias de/a España**



Rangún.

Por lo que respecta a las exportaciones indias hacia España, la demanda de principios del siglo XX tenía ya poco que ver con los objetivos perseguidos a lo largo de los siglos precedentes. En lugar de los tejidos de algodón y las especias de las expediciones de la Real Compañía de Filipinas, ahora lo que interesaba de la India era su potencial como suministrador de primeras materias. El desarrollo de la industria textil española justificaba esta creciente relación

<sup>371</sup> NAI. Foreign Department, External, 151-169 / agosto 1886.

<sup>372</sup> El cambio utilizado es el que aparece en las estadísticas de la Sociedad de Naciones en base a las equivalencias de la peseta y la rupia india con la libra esterlina. Hasta 1920 estas fueron de 1£ igual a 15 rupias indias y 25.22137 pesetas española, lo que significa que 1 rupia era equivalente a 1.68 ptas. A partir de febrero de 1920 la proporción de la libra y la rupia cambió a 1£ = 10 rupias, por lo que 1 rupia equivalía a 2.52 ptas. [Sociedad de Naciones. 1927: 109 y 423].

comercial. A escala europea, en 1912 España era el 9º cliente de productos indios, superado por el Reino Unido, Alemania, Francia, Bélgica, Austria – Hungría, Italia, Holanda y Rusia. El valor total de las importaciones indias a España era de 18 millones de rupias (30,258,000 ptas.), lo que sólo representaba un 0.8% del negocio de la India británica. Estos registros se mantuvieron estables durante el periodo bélico superando puntualmente los 20 millones de rupias (33,620,000 ptas.) en 1913-1914 y 1915-1916 y llegando a los 25 millones (42,025,000 ptas.) en el ejercicio 1916-1917, cuando España se erigió en 5º importador europeo en la India. Sin embargo, tras la guerra, los valores totales volvieron a rondar los 18 millones de rupias, situándose España en el 7º lugar entre los importadores, tras el cese de relaciones comerciales con la Rusia bolchevique.

Un hecho destacable del tráfico marítimo hispano con la India es que el volumen de negocio con los puertos de Calcuta y Bombay no evolucionó en paralelo al de estos centros. Los registros de exportación se mantuvieron estables en el puerto de Bengala, alrededor de los 12 millones de rupias anuales (20,172,000 ptas.), siendo España el 15º cliente del puerto, mientras que para Bombay las cifras muestran un comportamiento irregular con una horquilla que se sitúa entre los 157,000 rupias (263,917 ptas.) de 1918-1919 a los 11 millones (18,491,000 ptas.) de 1919-1920, aunque como media, el valor de las mercancías adquiridas hay que situarlo entre los 4 y los 6 millones de rupias (6,724,000 – 10,086,000 ptas.). Cabe pensar que los productos adquiridos por los barcos españoles se producían preferentemente en la zona de Bengala, caso del yute, por lo que contribuyeron a mantener la importancia de Calcuta a pesar de la tendencia general de desvío del comercio hacia Bombay y su provincia. Sin embargo, en 1899, pocos meses después del nombramiento de Díaz Cossío como cónsul de España en Calcuta, se trasladó la sede del consulado a Bombay, quedando en el puerto bengalí un viceconsulado que continuaron gestionando representantes extranjeros<sup>373</sup>. Fue una decisión un tanto extraña ya que, en la India inglesa, los diplomáticos no gozaban de ninguna otra función que la meramente administrativa en lo comercial, no reconociéndoseles como representantes políticos de su estado ante el Gobierno de la India, al que debían dirigirse a través de la Embajador en Londres. Es posible que siendo Bombay el principal puerto de salida del algodón, se intentara tener una mayor presencia en un sector básico para la industria textil española. También en una doble clave política y económica se podría interpretar la solicitud cursada en 1931 por el último gobierno monárquico de un *Commercial Attaché* a la sede de Bombay con privilegios diplomáticos que según la documentación consultada en el National Archive of India sería la primera proposición de tal tipo

---

<sup>373</sup> NAI. Foreign Department, General, 56-65 / noviembre de 1899.



presentada ante el Gobierno de la India<sup>374</sup>. La petición, cuya tramitación corrió casi en su totalidad por cuenta del primer gabinete de la II República, se desestimó por los motivos antes expuestos de la ausencia de competencia en materia de relaciones exteriores del gobierno de Delhi. Sin embargo, el proceso muestra la voluntad del gobierno español de llegar a una mayor relación con la India sin el filtro de Londres.

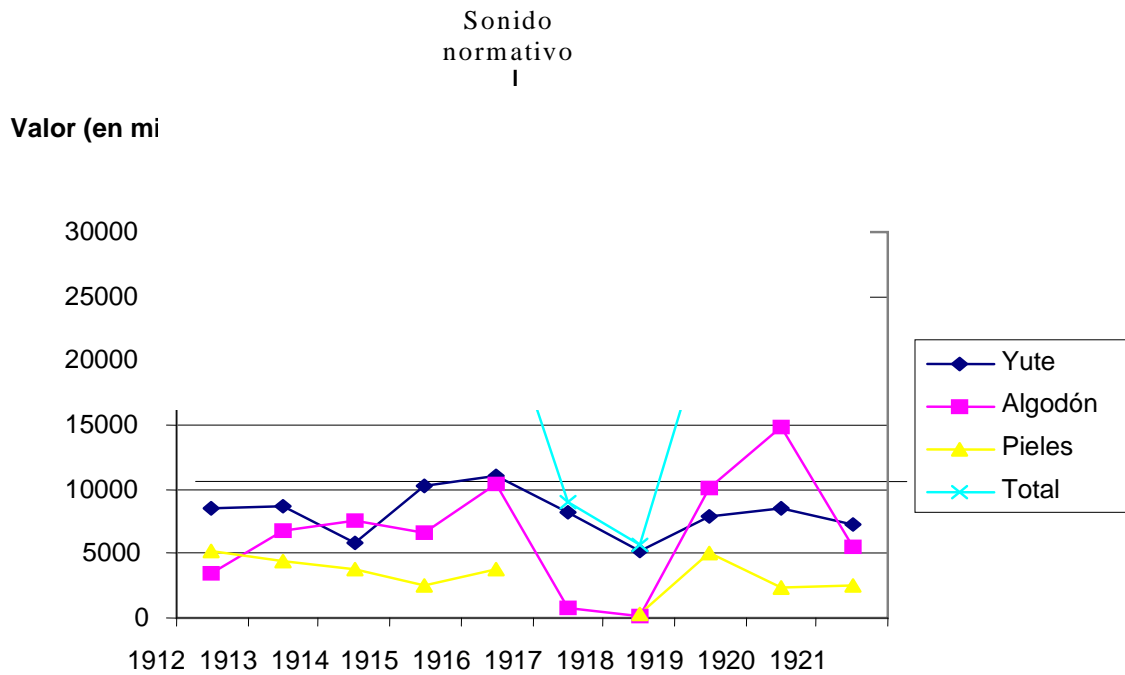
Volviendo al análisis de los cuadros estadísticos llegamos a la descripción de las mercancías que conformaban las importaciones españolas de la India. El grueso de los productos adquiridos en puertos indios estaba constituido por materias primas, lo que sitúa a España en el grupo de países industrializados que tenían a la India como proveedora de primeras materias. Dentro de este grupo, la singularidad española es la escasa adquisición de productos manufacturados como demuestra la total ausencia hispana en el cuadro de exportaciones de tejidos de algodón o seda<sup>375</sup>. Las exportaciones a España tenían como producto estrella el yute sin manufacturar que encabezó la lista de adquisiciones durante la década, mientras que en determinados momentos las puntas de demanda de tejidos de algodón debido a la guerra en Europa, convirtieron a este material en el primer producto importado como en 1914-1915, 1919-1920 y 1920-1921 con valores superiores a los 10 millones de rupias (25,220,000 ptas.). A finales del periodo, se recuperó la proporción de 1912; el volumen de negocio de yute ascendió a unos 7 millones de rupias anuales (11,767,000 ptas.), mientras que las compras de algodón fueron de 5,6 millones (9,413,600 ptas.), cifra algo superior a los valores de 1912. En valores relativos, España consumió entre el 1 y el 2% del algodón indio, cosa que le situaba en estos años como el 8º cliente en el mercado algodonerero del subcontinente, excepto en el periodo de guerra (1915-1917) en el que llegó a ser el 5º. Sin duda, las fluctuaciones del mercado algodonerero internacional debido a la guerra y los problemas para abastecer una industria tan importante en España y con tanta demanda en el contexto de conflicto internacional explican el crecimiento puntual en la compra de algodón indio<sup>376</sup>. No obstante, el mantenimiento de las pautas comerciales, evidencia que más allá de una situación excepcional, el mercado de primeras materias indio era una fuente habitual de recursos para la creciente industria textil española.

---

<sup>374</sup> NAI. Foreign Department, General, 36G / 1931.

<sup>375</sup> Otro gran grupo de países, básicamente ribereños del Índico y colonias británicas, pero también algún país europeo como Turquía o de Asia Oriental como Japón, China y Formosa destacaban por ser destinatarios de manufacturas de algodón, seda y pieles.

<sup>376</sup> En situaciones normales el mercado del algodón se situaba en Estados Unidos, seguido de Egipto. América Latina y otros países europeos como Italia, Grecia o Turquía realizaban ventas puntuales de proporciones muy inferiores a Estados Unidos, Egipto y la India.



Sobre el total de las exportaciones indias, el sector donde la participación española alcanzó valores relativos mayores fue el de las pieles. El comercio español se abasteció básicamente de pieles sin manufacturar. La diferencia aquí respecto a los sectores del algodón o del yute reside en que, si bien sobre el conjunto de las exportaciones a España las pieles representaban sólo entre el 10 y el 25% del total anual, si las ponemos en relación con las adquisiciones de otros países las compras españolas representaban entre un 5 y un 10% del total, situándose en el 5º lugar en la mayoría de años, pero llegando en el ejercicio 1921-1922 a ocupar el 3º puesto entre los importadores de pieles (2,473,000 rupias o 6,236,906 ptas). En valores absolutos, estamos hablando de un volumen de negocio que oscilaba entre los 2 y los 5 millones de rupias según los años, sobre un total de entre 30 y 80 millones para el conjunto de la India.

Una vez analizado el contenido de las estadísticas, podemos cruzar las cifras del Gobierno de la India con las que publicó la Sociedad de Naciones sobre el comercio mundial en los años veinte. Obtenemos de esta manera una perspectiva global que sitúa al subcontinente indio dentro del marco del comercio asiático español<sup>377</sup>. Haciendo esto observamos que la relación con la India ha sido muy superior a la de otras regiones que han concentrado mayor interés por parte de los especialistas. La Sociedad de Naciones confirma, por un lado, que España sólo consiguió registros del 0.1% en sus exportaciones a la

<sup>377</sup> Los datos que manejaba la Sociedad de Naciones procedían en el caso español de la *Estadística General del Comercio Exterior de España* publicada en Madrid anualmente por el Consejo de Economía Nacional. La estadística india se basaba en el *Annual Statement of the Sea-Borne Trade (and Navigation) of British India* del Commercial Intelligence Department de Calcuta [Sociedad de Naciones. 1927: 109 y 423].

India, mientras que en importaciones registró valores relativos del 1% sobre el total del comercio exterior de la India británica<sup>378</sup>. Si ampliamos el horizonte y comparamos los datos de exportación de las posesiones británicas con otros países en el marco del comercio exterior de España, los datos son mucho más reveladores. En este sentido, en 1913 las importaciones de India significaron para España el 4.6% del total, con un valor en pesetas de 59,945,000. A principios de los años veinte, a pesar del aumento del valor absoluto, en valores porcentuales se situaban alrededor del 3%, pero la tendencia al alza del valor absoluto elevó hasta el 5% de las importaciones las mercancías indias a partir de 1924 (144,449,000 ptas.). Tan sólo Francia, Alemania, Gran Bretaña, Estados Unidos y Argentina superaban el volumen de intercambios con la India que se situó a los niveles de Italia o Bélgica en sus exportaciones a España. Antiguas colonias como Cuba o Filipinas, los grandes países de América Latina como México o Brasil y potencias emergentes como el Japón registraban porcentajes muy inferiores. Por productos y en base al cambio dado por la Sociedad de Naciones, el algodón indio supuso aproximadamente el 6% de las importaciones españolas de este material en 1922, mientras que en el mercado de las pieles, las adquisiciones de la India llegaron al 11.7% del total. Las estadísticas consultadas no ofrecen datos para el yute.

Así pues, a la luz del desarrollo de la actividad consular y de las cifras comerciales que hemos analizado, el primer tercio del siglo XX parece haber sido un momento de expansión del comercio español en el subcontinente indio, especialmente en lo que se refiere a las importaciones de materias primas. Debemos tener en cuenta que los intentos por incrementar la relación comercial con la India británica empiezan a finales del siglo XVIII, pero no es hasta mediados del siglo XIX cuando por fin tendrán cierta consistencia. La ruta a Filipinas por el canal de Suez provocó una creciente relación con el Índico. Con todo, el interés por la India fue derivando hacia el mercado de primeras materias a medida que en España crecía la importancia de la industria textil. Los números indican que durante los años diez y veinte la relación bilateral se sostuvo a pesar de las convulsiones de la guerra, y el hecho que en 1931 se solicitara un agente comercial con privilegios diplomáticos para dirigirse al Gobierno de la India directamente, sólo hace que reforzar la idea que la India se estaba convirtiendo en un mercado interesante y necesario para España. Aparentemente, esta tendencia se vio truncada por la Guerra Civil y sus consecuencias. Por un lado, el partido dominante en la India, el Congreso Nacional Indio, mostró una actitud reacia a entablar ninguna relación con el régimen del General Franco; por otro, una vez iniciada la II Guerra Mundial,

---

<sup>378</sup> Los valores registrados en la Sociedad de Naciones se refieren a la India británica, excluyendo los puertos de los estados principescos, las Islas Laquedivas, las Islas de Andaman y Nicobar y el territorio de Adén. Los datos para España excluían las Islas Canarias, Ceuta y los territorios coloniales en África [Sociedad de Naciones. 1927: 109 y 423].

España quedó encuadrada en los países potencialmente enemigos y en los territorios británicos se desarrollaron diversas leyes para limitar los movimientos de los ciudadanos españoles y de su actividad económica en los puertos principales. Tras la independencia, la nueva Unión India mantuvo una política de no-reconocimiento del gobierno de Madrid hasta 1957. Sin embargo, la documentación inédita en España de los archivos indios muestra una considerable cantidad de empresas españolas actuando en India durante el conflicto y con posterioridad, se firmaron acuerdos comerciales, a pesar de la ausencia de relaciones diplomáticas. Por ello, habrá que considerar la posible continuidad de esta tendencia creciente de relaciones bilaterales matizada por los acontecimientos internacionales en los años treinta y cuarenta. Sin embargo, volviendo a la época que hemos analizado, creo probada la importante relación comercial entre ambos territorios, superior a la de países con vínculos históricos muy estrechos con España e importantes países europeos. Nos debemos replantear, pues, el argumento ampliamente aceptado de la escasa relación entre España e India y situar al país asiático en un lugar más destacado, en lo económico pero también en otros campos, dentro del panorama de los estudios sobre la región de Asia y el Pacífico.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALEMANY, J Y A. CASANOVAS (1987): *La navegació a Catalunya*. Barcelona, Diputació de Barcelona.
- COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA (1902): *Itinerarios de la Compañía Trasatlántica*. Barcelona, Imprenta de Henrich y Cia.
- COSSÍO, P. (1950): *Cien años de vida sobre el mar, 1850-1950*. Barcelona, Compañía Trasatlántica.
- DELGADO, J. M. (1999) “Menos se perdió en Cuba. La dimensión asiática del 98”, *Illes i imperis*, 2. 49-62.
- DÍAZ TRECHUELO, M. L. (1965): *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- ESCOTO, S. P. (1999): “Haidar Alí: un intento frustrado de relación comercial entre Mysore y Filipinas 1773-1779”, *Revista Española del Pacífico*, 10 [En línea]: <http://www.cervantesvirtual.com> [consulta: 25 de mayo de 2005]
- FRADERA, J. M. (1992): “Les Filipines en el segle XIX: Facetes d’una colonització tardana”, *L’Avenç*, 163. 16-21.
- GARCIA-ROMERAL, C. (1995-1997): *Bio-bibliografía de viajeros españoles*. 4 volúmenes. Madrid, Ollero y Ramos.
- GIL, J. [COORD.] (2003a): *India – España. Sueño y realidad. 2000 años de relaciones*. Madrid, Embajada de la India en España.

---

—— (2003b): «El comercio directo con la India: La Real Compañía de Filipinas» en GIL, JUAN [COORD.] (2003a) *India – España...* Madrid, Embajada de la India en España. 133-135.

GOVERNMENT OF INDIA (1925): *Statistical Abstract for British India with statistics, where available, relating to certain Indian States, 1912-1913 to 1921-1922.* Londres, His Majesty's Stationery Office. 403-495.

HOMS I GUZMÁN, A. (1990): *Sinibald de Mas.* Barcelona, Edicions de Nou Art Thor.

RODRIGO ALHARILLA, M Y A. SELLA (2002): *Vapors.* Barcelona, Museu Marítim/Angle Editorial.

SALOM COSTA, J. (1989): “El Mar Rojo en las comunicaciones con el Extremo Oriente ibérico en el siglo XIX: estado de la cuestión” en RODAO, F. ET AL. (1989) *El Extremo Oriente ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión.* Madrid, CSIC. 523-539.

SOCIEDAD DE NACIONES (1927): *Mémoire sur les balances des paiements et sur les balances du commerce extérieur, 1911-1925.* 2 volúmenes. Ginebra, Publications de la Société des Nations.

TOGORES SANCHEZ, L. E. Y B. POZUELO MASCARAQUE (1992): “Viajes y viajeros españoles por el Pacífico en el siglo XIX”, *Revista Española del Pacífico*, 2 [En línea] <<http://www.cervantesvirtual.com>> [consulta: 25 de mayo de 2005]

VOHRA, D. (2003): “India – España. Contactos oficiales” en GIL, J. [COORD.] (2003a) *India – España...* Madrid, Embajada de la India en España. 194-201.

