El comercio de juncos desde los puertos del sur de China

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Las estaciones del comercio de juncos

El vínculo comercial más antiguo de Singapur era el vínculo con China. Los juncos chinos llevaban siglos navegando hacia los puertos del Nanyang, como ha mostrado el primer capítulo de esta parte. Empezaron a hacer escala en el nuevo asentamiento británico poco después de su fundación. Sus viajes seguían los monzones. Los juncos zarpaban de los puertos de Fujian y Guangdong con el monzón del nordeste a finales de año, llegaban a Singapur a comienzos del año siguiente y regresaban con el monzón del suroeste en verano.[1] La llegada de los primeros juncos de la temporada era uno de los grandes acontecimientos del año comercial, esperada por comerciantes, tenderos y las familias de los emigrantes.

El comercio de juncos unía Singapur con las provincias marítimas del sur de China, de donde procedía la mayor parte de su población china. Los juncos de Amoy, en Fujian, los de Cantón y los de los puertos teochew del este de Guangdong atendían cada uno a su propia comunidad en Singapur, con la que compartían dialecto y

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

distritos de origen. Los juncos de Hainan formaban otro grupo. La estructura del comercio de juncos reproducía, por tanto, las divisiones dialectales de la comunidad china, que el capítulo siguiente analiza con más detalle.[2]

Cargamentos y pasajeros

Los juncos traían los productos que los chinos del Nanyang querían de su tierra: té, seda, porcelana y loza, medicinas, papel, tabaco y una amplia gama de alimentos y artículos domésticos. En el viaje de vuelta llevaban a China los productos de los Estrechos y del archipiélago, manufacturas británicas e incluso armamento.[3] Los productos de los Estrechos eran sobre todo estaño, pimienta, ratán, cohombros de mar, nidos de pájaro y otros productos del bosque y del mar, por los que los mercados chinos pagaban bien.

La carga más valiosa era la humana. Los juncos traían de China a Singapur comerciantes, artesanos y trabajadores, que dependían de ellos para recibir noticias de su tierra, enviar dinero a sus familias o regresar a casa.[4] Cada temporada llegaban miles de recién llegados, muchos de los cuales habían pedido prestado el precio del pasaje a cuenta de sus futuros salarios. Así, el comercio de juncos alimentaba el mercado laboral del puerto y de las plantaciones y minas de estaño del interior. También generó los primeros flujos de remesas de Singapur a China, un negocio que con el tiempo se convirtió en una parte importante del sector financiero de la ciudad.

El junco como empresa comercial

Un junco era una empresa comercial con organización propia. La propiedad solía repartirse entre varios inversores, mientras que el espacio de carga se dividía entre comerciantes que embarcaban mercancías por cuenta propia. El capitán y un sobrecargo dirigían el viaje, y los tripulantes tenían a menudo derecho a llevar una pequeña cantidad de carga para su propio comercio.[5] Este reparto del riesgo entre muchos participantes recuerda a las estructuras asociativas de la navegación europea medieval. Permitía a capitales pequeños participar en el comercio a larga distancia y repartía las pérdidas por naufragio o piratería.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

El junco servía también de canal para el dinero y la información. Con él viajaban cartas, remesas y noticias comerciales. Un comerciante de Singapur que quería pagar a un proveedor de Amoy, o un trabajador que deseaba enviar sus ahorros a su aldea, confiaba dinero o mercancías a una persona que viajaba en el junco. Estos canales informales de remesas se institucionalizaron después en las casas de remesas y en las redes qiaopi, que se tratan en el capítulo siguiente.

El declive del comercio de juncos

El comercio de juncos alcanzó su apogeo a principios de la década de 1840. El tonelaje de los juncos que llegaban a Singapur alcanzó 18 400 toneladas en 1841–1842 y cayó bruscamente a 3280 toneladas en 1865–1866.[6] El punto de inflexión fue el Tratado de Nankín de 1842, que puso fin a la Primera Guerra del Opio. El tratado abrió varios puertos chinos a los barcos extranjeros y permitió a los buques europeos comerciar directamente con China, de modo que gran parte del negocio que transportaban los juncos pasó a los veleros de aparejo de cruz. La piratería costera y el menor coste del transporte europeo aceleraron el cambio.[7]

El estudio de Wong Lin Ken sobre el comercio de entrepôt de Singapur confirma la tendencia. Sus tablas documentan el desplazamiento gradual de los juncos chinos y los prahus bugis por los veleros occidentales de aparejo de cruz entre 1830 y 1866, sobre todo en las rutas hacia China y Tailandia.[8] Los comerciantes chinos de Singapur sobrevivieron a sus juncos. Fletaron barcos europeos, compraron buques propios y más tarde invirtieron en vapores. El cambio de medio de transporte dejó intactas las redes comerciales, y esa es una de las razones por las que las firmas chinas conservaron su papel central en el comercio del puerto.

Notas

1. Sobre el calendario de los viajes de los juncos entre los puertos del sur de China y Singapur, con llegadas a partir de enero aproximadamente y salidas en verano, véase Wong Lin Ken, “The Trade of Singapore, 1819–69”, *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, vol. 33, n.º 4, 1960. ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

2. Sobre la división del comercio de juncos por puerto de origen y grupo dialectal, véase Kua Bak Lim, "Chinese Junk Trade in Early Singapore", en Kwa Chong Guan y Kua Bak Lim (eds.), *A General History of the Chinese in Singapore*, Singapur, World Scientific, 2019, capítulo 2. ↩
3. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia* (Singapore Chinese Cultural Centre), 21 de febrero de 2024: las exportaciones a China incluían «Straits local produce, British manufactured goods, and armaments». ↩
4. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia*, 21 de febrero de 2024: los juncos traían «merchants, craftsmen, and labourers from China to Singapore», a través de los cuales los migrantes podían «inquire about news from their homeland, send money to their families, or return home». ↩
5. Sobre la organización del comercio de juncos, incluida la propiedad compartida, el reparto del espacio de carga entre comerciantes y el comercio privado de los tripulantes, véase Jennifer Wayne Cushman, *Fields from the Sea: Chinese Junk Trade with Siam during the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, Ithaca, Cornell University Press, 1993. ↩
6. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia*, 21 de febrero de 2024: tonelaje máximo de 18 400 toneladas en 1841–1842, que descendió a 3280 toneladas en 1865–1866. ↩
7. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia*, 21 de febrero de 2024: los barcos europeos sustituyeron a los juncos después de 1842 debido a las disposiciones de los tratados que daban a los buques extranjeros acceso directo a los puertos chinos, a la piratería costera y a alternativas europeas más baratas. ↩
8. Wong Lin Ken, "Singapore: Its Growth as an Entrepot Port, 1819–1941", texto consultado a través de Cambridge Core, septiembre de 2026 (tabla 5, sobre el desplazamiento de juncos y prahus por veleros de aparejo de cruz entre 1830 y 1866). ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com