ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2019
ISSN 1131-768X
E-ISSN 2340-1400

32

SERIE IV HISTORIA MODERNA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

UNED

Calidad de Revistas Científicas Españolas
FECYT | FUNDACIÓN ESPAÑOLA PARA LA CIENCIA Y LA TECNOLOGÍA | 2016

ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2019
ISSN 1131-768X
E-ISSN 2340-1400

32

SERIE IV HISTORIA MODERNA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DOI: http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.32.2019

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

La revista *Espacio, Tiempo y Forma* (siglas recomendadas: ETF), de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED, que inició su publicación el año 1988, está organizada de la siguiente forma:

SERIE I — Prehistoria y Arqueología
SERIE II — Historia Antigua
SERIE III — Historia Medieval
SERIE IV — Historia Moderna
SERIE V — Historia Contemporánea
SERIE VI — Geografía
SERIE VII — Historia del Arte

Excepcionalmente, algunos volúmenes del año 1988 atienden a la siguiente numeración:

N.º 1 — Historia Contemporánea
N.º 2 — Historia del Arte
N.º 3 — Geografía
N.º 4 — Historia Moderna

ETF no se solidariza necesariamente con las opiniones expresadas por los autores.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
Madrid, 2019

SERIE IV · HISTORIA MODERNA N.º 32, 2019

ISSN 1131-768X · E-ISSN 2340-1400

DEPÓSITO LEGAL
M-21.037-1988

URL
ETF IV · HISTORIA MODERNA · *http://revistas.uned.es/index.php/ETFIV*

DISEÑO Y COMPOSICIÓN
Carmen Chincoa Gallardo · *http://www.laurisilva.net/cch*

Impreso en España · Printed in Spain

Esta obra está bajo una licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.

MONOGRÁFICO · SPECIAL ISSUE

POLÍTICA IMPERIAL Y ADMINISTRACIÓN DE INDUSTRIAS ESTRATÉGICAS: LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL LARGO SIGLO XVIII

IMPERIAL POLICY AND STRATEGIC INDUSTRY ADMINISTRATION: THE SPANISH NAVY IN THE LONG EIGHTEENTH CENTURY

LA CONSTRUCCIÓN DE LA REAL ARMADA EN FILIPINAS. MARINOS ESPAÑOLES EN MANILA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

CONSTRUCTING THE SPANISH ROYAL NAVY IN THE PHILIPPINES. NAVY OFFICERS IN MANILA DURING THE SECOND HALF OF THE EIGHTEENTH CENTURY

Maria Baudot Monroy[1]

Recibido: 26/06/2018 · Aceptado: 18/07/2018
Doi: http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.22240

Resumen
La implantación de las reformas administrativas para controlar y rentabilizar el Imperio, promovidas por la Corona española para las Filipinas durante el siglo XVIII, se realizó con muchas dificultades y retrasos, debido a le férrea oposición de la oligarquía manilense a perder privilegios, el control de las instituciones y la gestión del Galeón de Manila, principal fuente de ingresos de la colonia. Este trabajo trata sobre la construcción de la Real Armada en Filipinas, cuya implantación y desarrollo no fue posible hasta que se encomendó a marinos del Cuerpo General de la Armada a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. El esfuerzo de estos hombres sentó las bases para que la Armada contribuyera a la conservación de las Filipinas durante el siglo XIX.

Palabras clave
Real Armada; Filipinas; oficiales de la Armada; siglo XVIII.

Abstract
The implementation of administrative reforms to control and make profitable the Empire, promoted by the Spanish Crown in the Philippines, were carried out with many difficulties and delays due to the strong opposition of the Manila oligarchy who were afraid to lose their privileges and control of the institutions. Especially

---

1. UNED, Departamento de Historia Moderna. C. e.: *mbaumon@gmail.com*
Este trabajo se ha realizado dentro del proyecto de investigación «Los nervios de la guerra. Movilización de recursos militares y construcción de la Monarquía imperial hispánica en los siglos XVII y XVIII», financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España, HAR 2015-64165-C2-1-P. Abreviaturas utilizadas: Archivo General de Indias (AGI), Mapas y Planos (MP), Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SMA), Real Academia de la Historia (RAH), Archivo Museo Naval de Madrid (AMNM)

that of the Manila Galleon, the main source of income for the colony. These article deals with the construction of the Royal Navy, whose implantation and development was not possible until it was entrusted to officers of the Navy from the second half of the 18th century. The effort of these men laid the foundations for the Navy to contribute to the conservation of the Philippines during the 19th century.

Keywords
Spanish Royal Navy; The Philippines; Navy officers; Eighteenth century.

> Señor: sin marina no puede ser respetada la Monarquía española, conservar el dominio de sus vastos estados, ni florecer esta península, centro y corazón de todo. De este innegable principio se deduce que esta parte del gobierno merece la principal atención de V.M.[2].
> Sin comercio no puede haber reino rico, ni respetable, y con menos que en otros lo será más que todos la España, porque está situada y favorecida de Dios en sus preciosos frutos[3].
>
> Marqués de la Ensenada

Las palabras de la primera cita del marqués de la Ensenada nos indican que una parte sustancial de su proyecto político, diseñado para fortalecer la Monarquía, movilizando todo tipo de recursos para incrementar la capacidad bélica del Estado, se basaba en un importante plan de rearme naval, cuyo objetivo era que España se hiciera respetar por el resto de potencias europeas en todos los territorios del Imperio español. Un propósito que comprendía un considerable incremento de la presencia de la Armada en las aguas de todos los territorios imperiales, también en las Filipinas, para controlar los derroteros y como manifestación del poder naval de la Monarquía[4]. La segunda cita nos indica que, junto a la idea de fortalecer la capacidad naval, existió el proyecto de hacer de la Monarquía hispánica un imperio comercial como ya lo eran Inglaterra o Francia a mediados del siglo XVIII, siguiendo las propuestas elaboradas durante las décadas anteriores por algunos pensadores y políticos, que desembocarían en la promulgación del decreto de Libre Comercio de 1765[5]. Ambas ideas (el fomento de la marina y el del comercio) constituyeron los dos pilares, estrechamente unidos, de todo el reformismo colonial desarrollado en el siglo XVIII. La Monarquía se propuso rentabilizar la economía colonial y desarrollar su poder naval y militar como factores fundamentales para construir un imperio comercial.

La creación de la Real Armada como una institución autónoma, centralizada y profesionalizada, dependiente directamente de la Corona a través de la Secretaría de Marina, se había iniciado nada más acabar la Guerra de Sucesión, y se fue construyendo gracias al impulso de algunos gobernantes como Bernardo Tinajero de la Escalera, el abate Giulio Alberoni y, muy especialmente, José Patiño[6]. A estos hombres se deben las primeras regulaciones para el funcionamiento y organización de la nueva institución, la creación de los cuerpos profesionales con sus respectivas normativas, la fundación de una Academia para la formación de los futuros oficiales de Marina, la construcción de arsenales entendidos como bases navales

---

2. *Representación dirigida por Ensenada a Fernando VI sobre el estado del Real Erario y sistema y método para el futuro,* Aranjuez, 18 de junio de1747, en Rodríguez Villa, 1878: 42-65, la cita en p. 53.

3. *Exposición del marqués de la Ensenada al rey sobre fomento de la Marina,* Aranjuez, 24/05/1748. En: Rodríguez Villa, 1787: 109-111, la cita en 109.

4. Gómez Urdáñez, 1996: 177-262; 2017.

5. Tavárez Simó, 2015: en línea <http://oaji.net/articles/2017/6511-1530028483.pdf> consulta el 4/02/2018.

6. Sobre la creación y la primera etapa de la Real Armada véase: Merino Navarro, 1981. Pérez-Mallaína Bueno, 1980: 137-155; 1982: 319-453. Ozanam, 1985: 457-507. Perona Tomás, 1998: 38-115. Pérez Fernández-Turégano, 2006. Marchena Fernández, 2011: 49-90. Blanco Núñez, 2014: 303-324. Crespo Solana, 2017: 75-114.

integradoras de toda la actividad naval, así como la puesta en marcha de proyectos de rearme naval para formar escuadras modernas, capaces de defender el poder naval de la Monarquía en todos los mares del Imperio. Sobre esta importante base, el proyecto de rearme naval de Ensenada, puesto en marcha a partir de 1748, durante la etapa de «neutralidad vigilante»[7], tras la firma de la paz de Aquisgrán, consolidó la Real Armada como una institución naval moderna, y sentó las bases para su progresivo desarrollo durante el reinado de Carlos III. Sin embargo, aunque desde su creación la nueva institución había estado muy presente en América, donde las escuadras de la Armada defendieron los intereses de la Monarquía[8], sorprendentemente no fue así en Filipinas, la colonia más lejana, cuya única vía de comunicación con la metrópoli era la ruta transpacífica que realizaban los barcos de la Carrera del Galeón de Manila entre Cavite y Acapulco, que también eran utilizados para la defensa del archipiélago.

La Armada de Filipinas fue creada en tiempos de Felipe II como una armada regional más entre las que existían en los territorios imperiales, para establecer un nexo permanente con el virreinato de la Nueva España, del que las Filipinas dependían jurisdiccional y económicamente, y para la defensa de las Filipinas, por lo que desde su origen fue financiada por la corona. El sistema comercial del Galeón compartía algunos elementos con la Carrera de Indias, como el régimen de monopolio, el puerto único y un régimen periódico de navegación. Una primera real orden, promulgada en enero de 1593, a la que posteriormente se fueron sumando más leyes, reguló el tráfico marítimo de los galeones entre Filipinas y Nueva España[9], estableciendo que dos galeones de trescientas toneladas respectivamente navegaran cada año entre Cavite y Acapulco con permiso de comercio para los residentes en las islas. Un tercer galeón se mantendría como reserva, siendo todos ellos propiedad del rey. Estos galeones fueron concebidos como buques, por lo que debían ir artillados, llevando soldados armados a bordo para defenderse si eran atacados durante la navegación o, como ocurrió en muchas ocasiones, para intervenir en la defensa del archipiélago[10]. A pesar de que era una institución de la Monarquía, que siempre se hizo cargo de su financiación, toda su gestión fue controlada férreamente por una poderosa oligarquía filipino-mexicana, integrada por los comerciantes cargadores del Galeón, únicos beneficiarios del comercio intercolonial que se practicaba con los barcos del rey[11]. El poder que ejercía esta oligarquía a través del control de la Audiencia de Manila queda patente en su reiterado éxito al impedir que fructificaran los intentos de cambiar la situación, obstaculizando las reiteradas tentativas de introducir reformas y modificaciones en la primera mitad del siglo XVIII[12]. Durante esta etapa inicial del siglo, el proyecto de mayor repercusión fue el que promocionó el gobernador Fernando Valdés Tamón para cambiar el derrotero de los galeones.

---

7. Palacio Atard, 1976: 301-320.
8. Pérez-Mallaína Bueno, 1980: 137-155; 1982.
9. *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias,* 1691, t. III, Libro IX, título 45, ley XV. La regulación completa comprendió 79 leyes promulgadas en distintas fechas.
10. Schurz, 1992: 187-202. Alfonso Mola & Martínez Shaw, 2014: 331-371.
11. Yuste López, 2007: 21-26, 47-56 y 109-120.
12. Barrio Muñoz, 2012: 243-281.

Se trataba de evitar que los barcos cruzaran la parte más peligrosa de su derrota desde que zarpaban de Cavite hasta que salían al Pacífico. Una navegación en la que se habían perdido muchas embarcaciones debido a las corrientes marítimas y a los vientos reinantes. Pero, no solo se trataba de evitar el riesgo de naufragar, Valdés Tamón también propuso el cambio de derrotero porque facilitaba el contrabando de mercancías y plata a los tripulantes del Galeón y alargaba el tiempo de navegación en unos cuatro meses. El proyecto de Valdés Tamón consistió en sustituir el derrotero tradicional que seguían los navíos desde que zarpaban de Cavite hasta salir al Pacífico, conocido como la ruta del Estrecho de San Bernardino, por la de los cabos Bojador y del Engaño, por el norte de Luzón. La derrota hacia el Estrecho de San Bernardino cruzaba por un vericueto de islas, islotes y escollos en cuyas bahías, ensenadas y cuevas era muy fácil esconder la plata y las mercancías que viajaban fuera de registro. A pesar de las ventajas del nuevo derrotero, demostradas por las expediciones de varios pilotos, la derrota permaneció inalterada hasta 1778 debido a la sistemática oposición de los comerciantes[13].

1. LA SITUACIÓN DE LA MARINA EN FILIPINAS EN 1748.

A mediados del siglo XVIII no solo no se habían introducido cambios sustanciales en la gestión del sistema comercial, sino que tampoco se había conseguido romper el monopolio mercantil transpacífico, abriendo una ruta comercial directa entre Filipinas y España, como abogaban varios proyectos presentados en la Secretaría de Indias[14], y defendidos por el secretario de Estado José de Carvajal[15], ni existía la nueva Real Armada. En Filipinas todavía funcionaba la estructura naval creada poco después de la ocupación española del archipiélago, semejante a la que funcionaba en el resto de Imperio de los Austrias españoles, formada por armadas regionales que se preparaban y armaban cuando la necesidad lo requería, para disolverse una vez acabada la campaña, y que tenían características propias, adaptadas a las necesidades de las regiones en las que actuaban[16]. Junto a la Armada de Filipinas, compuesta por los buques de la Carrera del Galeón, desde los primeros años de la ocupación se construyeron armadas de galeras y galeotas para enfrentarse a los ataques de los corsarios japoneses, chinos, ingleses y holandeses[17]. En 1593 se nombró a Juan Ronquillo del Castillo como primer general de las galeras[18]. Aunque algunas de estas escuadras se mantuvieron armadas de forma permanente, cuando se preparaba

13. Díaz-Trechuelo, 1956: 1-83. Barrio Muñoz, 2012: 493-502. Baudot Monroy: 2016, 441-469.

14. Díaz-Trechuelo, 1964: 201-231. Alfonso Mola & Martínez Shaw: 2013: 327-380.

15. El principal objetivo del proyecto de compañías privilegiadas para realizar comercio directo con las colonias, también con las Filipinas, que promovió Carvajal, consistió: «*en llevando de acá* [España] *lo que les falte allá* [América]", véase: Delgado Barrado, 1998: 103-120, la cita en p. 109.

16. Goodman, 1998, 365-383 y 2001. Pi Corrales, 2001: 23-51. Mira Ceballos, 2005: 67-75.

17. AGI, Patronato, 263, N. 1, R. 5. El gobernador Pérez Dasmariñas al rey, exponiendo la necesidad de fabricar galeras y de mantenerlas permanentemente armadas para la defensa de las islas, Manila, 20/07/1592. AGI, Filipinas, 18, B, R.7. N. 63. Carta al presidente y oidores de la Audiencia de Manila, El Escorial, 7/06/1797. AGI, Filipinas, 19, R. 2, N. 12. Orden de armar galeras al gobernador Pedro de Acuña, Valladolid, 4/06/1601.

18. AGI, Filipinas, 45, N. 18. Nombramiento de capitán general de las Galeras de Filipinas, 3/10/1593.

alguna expedición, o se tenía noticia de un ataque, se armaron más galeras para reforzar las escuadras[19]. Paralelamente se construyeron *armadillas* formadas por embarcaciones menores, como los carabaos o las vintas, y falúas en el siglo XVIII, para hacer frente a la piratería malayo-musulmana que atacaba constantemente los asentamientos españoles desde los sultanatos meridionales[20]. Cuando los dos galeones de Armada de Filipinas cruzaban el Pacífico, lo hacían como capitana y almiranta de la armada. Por ejemplo, la armada al mando de Pedro de Acuña de 1602 la formaron los galeones *Santa Potenciana* y *Nuestra Señora de la Antigua*. Según el estado del armamento de estos barcos, en ellos se embarcaron un total de 843 hombres, entre los que destacamos la tropa responsable de la defensa, compuesta por 5 capitanes de infantería, un sargento mayor, 384 soldados, veinticinco artilleros y 69 forzados, y los responsables de la navegación: 5 pilotos, 5 pilotines, 134 marineros y 58 grumetes[21].

La Monarquía adjudicó un enorme valor geoestratégico al archipiélago filipino, considerándolo antemural defensivo de la vertiente occidental de los virreinatos de Nueva España y del Perú[22]. De ahí que tratará de fomentar su poblamiento con súbditos españoles que fueran fieles a la Corona[23]. Como la lejanía de la metrópoli, las lentas y dificultosas comunicaciones a través del virreinato mexicano, la adversa climatología y el estado de permanente amenaza que padecían las Filipinas ejercieron un efecto disuasorio, el mejor estímulo fue establecer un permiso de comercio en régimen de monopolio en los barcos del rey, repartido entre los españoles que se asentaran permanentemente en Manila. La rentabilidad del comercio asiático ejerció de poderoso atractivo para los españoles, (comerciantes, militares, funcionarios y religiosos) que se asentaron en Filipinas. Paradójicamente, los mismos factores que actuaban como efecto disuasorio para un asentamiento permanente en las islas, influyeron en que el archipiélago se gobernara con bastante independencia y flexibilidad en cuanto al cumplimiento de las normas establecidas en torno al comercio transpacífico. Entre los españoles-filipinos y los gobernantes metropolitanos se estableció un pacto colonial no escrito, alimentado por el chantaje de los primeros, amenazando con abandonar Manila, cuando los gobernantes intentaban introducir reformas para combatir los numerosos fraudes institucionalizados. Las amenazas de abandono del archipiélago consiguieron que las autoridades metropolitanas actuaran con cierta flexibilidad ante los reiterados incumplimientos de las normas que regían el sistema comercial del Galeón, lo que generó una corrupción sistémica en la Administración filipina y en la Carrera del Galeón[24]. La Corona movilizó muchos recursos para conservar las Filipinas: los galeones de la ruta del Galeón, las galeras y las fragatas utilizadas para hacer frente a los ataques holandeses e ingleses, las embarcaciones menores

19. AGI, Filipinas, 19, R. 2, N. 12. Orden a Pedro de Acuña de armar galeras, Valladolid, 4.06/1601. Véase también Alfonso Mola & Martínez Shaw, 2014: 331-371.

20. Barrantes, 1878. Mallari, 1989: 412-439. Alfonso Mola & Martínez Shaw, 2012: 121-142.

21. AGI, Patronato, 263, N. 1, R. 10. Estado de la gente, de la artillería y de las armas que van en la armada de Pedro de Acosta, 1602.

22. Alonso Álvarez, 2005: 241-274.

23. Alonso Álvarez 2009: 137.

24. García Abásolo, 2015: 1843-1868.

utilizadas en el corso contra la piratería, el dinero, los pertrechos militares para la defensa y la construcción naval, así como tropas y oficiales encargados de la defensa de Filipinas. Estos recursos llegaron ocasionalmente desde España a través del virreinato mexicano, y muy especialmente de forma directa desde el virreinato en forma de un «situado» con cargo a las Cajas mexicanas con el que se financió la defensa de las islas, y en menor medida la Administración y la evangelización[25].

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII esta situación va a empezar a cambiar, coincidiendo con la puesta en marcha del proyecto reformador para América y para la Marina del marqués de la Ensenada, y el principal recurso movilizado, por la repercusión que tuvo, fueron oficiales del Cuerpo General de la Armada.

Los objetivos comunes que persiguieron todos los ministros de Indias y Marina a través de las reformas que promocionaron fueron: mantener la comunicación marítima con América, incrementar el control estatal sobre las instituciones administrativas y gubernativas coloniales, y potenciar la rentabilidad de los recursos económicos y productivos de los territorios imperiales, de forma muy especial, el comercio. Las políticas aplicadas y su ritmo de implantación es lo que diferencia los distintos proyectos reformistas que coinciden con las etapas de gobierno de cada ministro de Marina e Indias[26]. Dada la extensión geográfica del Imperio, para conseguir el objetivo prioritario de incrementar el control sobre las instituciones y los territorios, se hizo imprescindible vigilar y asegurar las rutas marítimas que los conectaban, lo que en el caso de las Filipinas dio lugar a una abierta competencia con otras potencias europeas que rivalizaban por controlar la navegación de las rutas asiáticas. Es sobradamente conocido que, desde la firma del Tratado de Utrecht, Inglaterra y Francia estaban inmersas en un proceso de ampliación de su influencia sobre regiones más allá de las que componían sus respectivos imperios coloniales, así como que perseguían acceder a los mercados asiáticos. En la segunda mitad del siglo, Ensenada dio el impulso decisivo para implantar las reformas necesarias para fomentar y rentabilizar el comercio colonial y las producciones locales. Los responsables de implantar las innovaciones decididas por los ministros de Indias fueron hombres con una educación académica, científica y militar, formados en las Academias militares creadas en la metrópoli para formar una élite de funcionarios militares, paralela y complementaria a la de los letrados de las Audiencias[27]. Un ejemplo bien conocido es la creación de las Intendencias[28].

---

25. Alonso álvarez, 2009: 261-302.

26. Una visión de conjunto de las reformas de Ensenada para América en Mijares Pérez, 1976: 82-130. Bordejé Morencos, 1989: 5-21.

27. Marchena Fernández, 2014: 195-259. Herrero Fernández-Quesada, 2013: 317-336; 2014: 73-134. Carlos Boutet De, 2016. Abián Cubillo, 2017: 85-103.

28. Navarro García, 1995. Díaz-Trechuelo, 1967. García de los Arcos, 1983. Castejón, 2017: 719-821. Domínguez Orta, 2012, <http://aeca.es/old/viii_encuentro_trabajo_historia_contabilidad/comunicaciones/007.pdf>.

2. LAS REFORMAS DE LA MARINA EN FILIPINAS

Dentro del contexto reformador, las reformas concernientes a la construcción de la Marina de Filipinas se llevaron a cabo en cinco etapas diferenciadas en función de sus promotores y de las circunstancias políticas internacionales.

2.1. PRIMERA ETAPA, 1746-1759

El proyecto reformista de Ensenada compartía con los de sus predecesores al frente del Ministerio de Marina e Indias la firme intención de reforzar y controlar las rutas y el tráfico marítimo por el que circulaban los hombres, el comercio y la plata, de ahí que los marinos jugaran un papel decisivo en promover en América las reformas diseñadas para integrar más los territorios ultramarinos a la economía y necesidades de la metrópoli[29]. En este contexto, Ensenada tuvo claro que el primer paso en las Filipinas era corregir el anacronismo histórico que suponía la inexistencia de una Marina en Filipinas al servicio de la Monarquía y no instrumentalizada por los intereses de la oligarquía mercantil de Manila. Teniendo en cuenta las condiciones tan peculiares que imperaban en la gobernación de Filipinas, Ensenada decidió que nadie mejor para introducir reformas en la gestión del Galeón y crear un «Cuerpo de Marina» en Filipinas que un oficial del Cuerpo General de la Armada con una amplia experiencia profesional en la Armada y en la administración americana. Iniciaba así la tendencia de encomendar a marinos la puesta en marcha de las reformas coloniales, que, aunque no se desarrolló de forma lineal, durante las siguientes décadas sí fue consolidándose, convirtiendo a los marinos en los principales agentes de la Monarquía para llevar las reformas ilustradas a Filipinas. Ensenada no solo seleccionó hombres que él pensó que eran competentes para el gobierno de las plazas americanas, sino que, como ha destacado Anne Dubet, estos personajes gozaron de su confianza y, en muchos casos, de su amistad, requisito importante para poder imponer su objetivo de centralizar la gestión de la política americana a través del fomento de la vía reservada[30]. La relación de amistad y cercanía, sin duda, facilitarían dar efecto a la cédula del 18 de mayo de 1747 que promulgaba que todos los negocios de Hacienda, Guerra, Comercio y Navegación se remitieran por la vía reservada a la Secretaría de Indias y Marina[31]. Para asegurarse del cumplimiento de esta cédula, Ensenada envió una copia de la misma a los gobernadores seleccionados ordenándoles su cumplimiento[32].

El marino elegido por Ensenada fue el jefe de escuadra Francisco José de Ovando, marqués de Ovando (1693-1755)[33], un hidalgo cacereño, militar y marino con una

29. García de los Arcos, 1991: 93-108.
30. Dubet, 2016: 99-116. González Caizán, 2004.
31. Muro orejón, 1980: 21-54.
32. AGI, Filipinas, 458, N. 5. Marqués de Ovando al marqués de la Ensenada, Manila, 26/05/1751.
33. RAH, Diccionario Biográfico, en línea, consultado el 25/04/2018. <http://dbe.rah.es/biografias/7637/francisco-jose-ovando-y-solis>.

brillante carrera profesional en la Armada. Sus éxitos en la toma del reino de Nápoles le habían valido la concesión del marquesado. En el momento de su elección como gobernador de Filipinas se hallaba en el virreinato del Perú al frente de la Armada del Mar del Sur[34]. Ensenada lo había enviado al Perú en 1743 con instrucciones de hacerse cargo de la escuadra de José Pizarro[35], enviada en 1740, al inicio de la Guerra del Asiento contra Inglaterra, para enfrentarse a la escuadra inglesa de George Anson[36]. Además, Ovando debía adecuar el funcionamiento de la Armada del Mar del Sur a los usos de la Marina de España, levantar planos de la costa del Pacífico sudamericano con todos sus puertos, promover en el virreinato peruano la construcción naval y los cultivos de cáñamo y brea, llevar a cabo campañas de corso contra el activo y dinámico contrabando entre los virreinatos novohispano y peruano, patrullando las aguas del virreinato del Perú y Chile[37]. En 1746 Ensenada, por recomendación de José de Carvajal, lo seleccionó para sustituir al fallecido gobernador de Filipinas Gaspar de la Torre[38], encargándole que se trasladara al virreinato de Nueva España para recibir sus instrucciones de mano del virrey Francisco de Güemes y Horcasitas, y embarcarse en el primer navío que zarpase rumbo a Manila. Ovando aprovechó el largo tiempo de espera en Nueva España antes de poder hacerse a la vela, para ponerse al día sobre la situación de Filipinas requiriendo la información de primera mano de unos misioneros que habían regresado de allí y consultando la documentación de sus antecesores en la Secretaría del virrey. Ovando no tenía una tarea fácil por delante, por lo que Ensenada le otorgó plenos poderes para acometer todas las reformas que considerase necesarias en los ámbitos de la Real Hacienda, del comercio y de la defensa. Ovando llegó a Manila y tomó posesión del cargo en julio de 1750. A los pocos meses escribió a Ensenada describiéndole el lamentable estado en que había encontrado las tropas y la casi inexistente Marina[39]. Desde su llegada desarrolló una gran actividad gubernativa, que su biógrafo Ortiz de la Tabla ha descrito con detalle[40]. Nosotros solo mencionaremos las iniciativas que responden a la intención política de cambiar los usos de la Carrera del Galeón, de reforzar la defensa del archipiélago y a su plan para establecer algunas medidas para el funcionamiento de la Marina en Filipinas. En este sentido, hay que destacar la controvertida creación de

34. Ortíz de la Tabla, 1974: 45 y ss. Sobre esta escuadra, Pérez-Mallaína Bueno & Torres Ramírez, 1987.

35. Pinzón, 2008: 63-38. Cerdá, 2010: 237-241. La documentación sobre el nombramiento de Ovando en relación con la escuadra de José Pizarro en AGS, SMA, 399-1, exp. 184-248.

36. Sobre el viaje de la escuadra inglesa de Anson por el Pacífico: Williams, 2002.

37. AGI, Lima, 1489. Ensenada a Ovando, San Ildefonso, 1/10/1743. AGI, Filipinas, 385, N.2. Marqués de la Ensenada al marqués de Ovando, El Escorial, 2/12/1743. Las instrucciones de Ensenada a Ovando reflejan la intención política de reforzar la defensa marítima del Pacífico, para lo que era necesaria una nueva cartografía. Igualmente, aumentar el control del Estado sobre el ámbito del Pacífico, limitando el poder que ejercían las oligarquías mercantiles hispanoamericanas, sustentado en poderosas redes comerciales por las que circulaban productos asiáticos llegados en los galeones a Acapulco desde donde se redistribuían por el continente, y salía hacia Oriente la plata. Un circuito comercial ilícito que perjudicaba a la metrópoli porque disminuía la demanda de los productos españoles y europeos de la Carrera de Indias. Véase Pinzón, 2011: 213 y ss. Una visión de conjunto muy detallada: Bonialian, 2012.

38. AGI, Filipinas, 118, N.8. Provisión de plazas de gobernador en Filipinas, Ensenada al conde de Montijo, Buen Retiro, 30/07/1746. AGI, Filipinas, 385, N.2. Marqués de la Ensenada al marqués de Ovando, Madrid, 26/07/1746. Sobre la relación de Ovando y Carvajal véase Ortiz de la Tabla, 1974: 44-46, 239-240. *Diccionario Biográfico*, RAH, en línea, consultado el 25/04/2018. <http://dbe.rah.es/biografias/15977/gaspar-antonio-de-la-torre-ayala>.

39. AGI, Filipinas, 485, N. 14. Marqués de Ovando a Ensenada, Manila, 9/09/1750.

40. Ortiz de la Tabla, 1974, capítulos IV, V, VI.

un «Plan de Guerra» para reforzar la seguridad de los navíos durante la navegación. Consistió en embarcar una compañía de soldados y algunos artilleros al mando de un capitán, un total de 91 individuos que cobrarían sus sueldos correspondientes como militares. Estos hombres embarcarían como gente de mar, ayudando a la marinería en sus quehaceres, quedando los sueldos correspondientes a esta actividad marinera depositados en una «Caja de Ahorros» como remanente para gastos extraordinarios o emergencias[41]. Un tesorero y un escribano serían responsables de esta caja. Para paliar la falta de pilotos y compensar la ausencia de una enseñanza náutica reglada en Manila, promovió que tres muchachos pertenecientes a las principales familias de Manila, de edades entre 18 y 20 años, se embarcasen en calidad de cadetes en cada navío de la Carrera con un sueldo de 15 pesos mensuales y ración y media diaria. Irían a cargo del piloto mayor, quien ejercería de maestro, enseñándoles matemáticas, náutica y maniobra. Con esta medida también trataba de evitar la continuada contratación de pilotos extranjeros por falta de naturales, intentando así formar una cantera de pilotos y tripulantes autóctonos bien preparados, para engrosar las tripulaciones de la Carrera transpacífica[42]. Para evitar el desorden que imperaba en la navegación redactó unas Instrucciones a modo de Ordenanzas, en las que reglaba la responsabilidad y obligaciones de todos los cargos asignados al galeón[43]. Aprovechando su experiencia cartográfica, Ovando ordenó realizar una completa relación de los puertos y presidios filipinos, incluyendo datos de dotaciones y armamento, que aportaba una panorámica de las necesidades defensivas de Filipinas, de su estado en 1753 y del costo de la defensa[44]. La mayoría de estas iniciativas no tuvieron mucho recorrido, porque las familias de Manila no mostraron el más mínimo interés en que sus hijos se iniciaran en el aprendizaje de las matemáticas, y la «Caja de Ahorros» fue suprimida por el virrey al considerarla fraudulenta los letrados de la Audiencia mexicana, después de analizar las quejas y denuncias de los oficiales reales de Acapulco[45]. Por si fuera poco, su labor gubernativa quedó ensombrecida por los fracasos acumulados en las costosas y crueles campañas de corso que emprendió contra los musulmanes, que respondieron durante su último año de mandato, incrementando sus destructivas incursiones[46].

Para suceder a Ovando, en 1752 Ensenada nombró al brigadier del Ejército Pedro Manuel de Arandía (1699-1759)[47], quien hasta el nombramiento ejercía como intendente de La Mancha. Un personaje de carácter enérgico, en quien confió para

41. AGI, Filipinas, 603A, N. 5. El marqués de Ovando adjuntando el expediente formado sobre la creación de una «Caja de Ahorros», Manila, 25/05/1751.

42. AGI, Filipinas, 603A, N. 7, y Filipinas, 458, N. 3. *Providencia gubernativa para que en los galeones se embarquen anualmente tres hijos de vecinos, en calidad de cadetes, formándose en Matemáticas y Náutica,* Manila, 24/05/1751. Filipinas, 458, N. 10. El marqués de Ovando adjuntado su «Plan de navegación», Manila, 29/09/1751.

43. AGI, Filipinas, 919. Marqués de Ovando a Ensenada, Manila 1/01/1752. Véase también Ortiz De La Tabla, 1974: 147-150.

44. AGI, MP, LM, 81. Sobre los sistemas defensivos desarrollados en el siglo XVIII véase, Luengo Gutiérrez, 2017: 727-758.

45. AGI, Filipinas, 157, N. 1. Expediente sobre la Caja de Ahorros del marqués de Ovando.

46. Mallari, 1989: 412-439.

47. *Diccionario Biográfico,* RAH, el línea, consultado el 26/04/2018. <http://dbe.rah.es/biografias/10041/pedro-manuel-de-arandia-y-santisteban>.

imponer las reformas, que cortaran «en la raíz los excesos que no han podido contener cuantos hasta ahora se han aplicado»[48]. Ensenada pidió al virrey Güemes y Horcasitas que durante la estancia de Arandía en México esperando el galeón, le informara de todos los asuntos relacionados con la gobernanza de Filipinas, recomendándole específicamente que le instruyera en los métodos para poner fin al «desorden con el que navegaban los galeones, procedido del exceso de su buque, dejando de poner los víveres». Una reforma que el propio virrey consideraba casi imposible de realizar y justificaba con las siguientes palabras: «tiene una selva muy espesa que despejar y muchas dificultades que vencer, por ser males y abusos muy envejecidos los de aquellas islas, como es natural que suceda en países tan remotos y distantes de S.M. y de la observación de los ministros»[49].

Como Arandía no era marino, Ensenada destinó al capitán de fragata Francisco Zaráuz a Manila, para asistirle en las cuestiones navales y en lo relacionado con el arsenal de Cavite[50]. Para dirigir la construcción naval, el virrey envió a Manila al constructor Manuel Correo. El capitán Zaráuz falleció al poco tiempo de llegar a México, y el constructor Correa enfermó gravemente poco después de su llegada a Manila. En 1754 Ensenada fue sustituido por Julián de Arriaga al frente de las Secretarías de Marina e Indias[51]. El nuevo ministro destinó a Manila al capitán de navío Juan de Casens y al teniente de fragata José Soroa[52]. Arandía se empleó con la energía que de él se esperaba en aplicar las instrucciones que le había comunicado Ensenada, la mayoría de las cuales provocaron la férrea oposición de la oligarquía manileña, especialmente las iniciativas que trataban de acabar con la corrupción administrativa y en torno al sistema del Galeón. En este sentido, medidas como la expulsión de los sangleyes infieles[53], que controlaban el comercio con China y ejercían la mayoría de los oficios[54], o el control de las talas de madera para la construcción de los galeones, y el de la propia construcción naval, evitando los camarines y las dobles cubiertas habituales para embarcar más carga de la permitida, o la supervisión de la estiva de los fardos encargada al capitán Casens, enfrentaron seriamente a Arandía con todos los estamentos de la sociedad manileña[55]. Con respecto a la Marina hay que destacar la promulgación y publicación de las *Ordenanzas de la Marina de Filipinas*[56], inspiradas en las que había promulgado Ensenada en 1748

48. AGI, Filipinas, 386, N. 1. *Instrucción reservada que llevó el gobernador de Filipinas D. Pedro Manuel de Arandía.* San Lorenzo el Real, 14/11/1752.

49. AGI, Filipinas, 386, N. 6. Ensenada al conde de Revillagigedo, San Lorenzo, 14/11/1752. AGI, México, 386, N. 6. El conde de Revillagigedo a Ensenada, México, 4/10/1753.

50. AGI, Filipinas, 920, N. 2. Expediente sobre destino y fallecimiento de Pedro Zaráuz, 1753.

51. Julián de Arriaga y Rivera fue el primer marino de guerra nombrado secretario de Marina e Indias en 1754, Baudot Monroy, 2012.

52. AGI, Filipinas, 920, N. 39. Expediente sobre destino de Juan de Casens y Pedro Soroa, México, 13/07/1757.

53. AGI, Filipinas, 160, N.21. Expediente los sangleyes tras su expulsión, Buen Retiro, 1756-1758.

54. García-Abasolo, 2013: 9-29.

55. Sírvanos de ejemplo los enfrentamientos con los religiosos, en Manchado López, 1999: 485-512; o la desautorización del fiscal del Consejo de Indias al aumento fiscal decretado para financiar el corso contra los musulmanes, AGI, Filipinas, 159, N. 25, Buen Retiro, 21/10/1757.

56. *Ordenanzas de Marina para los navíos del Rey de las islas Filipinas, que en guerra y con reales permisos hacen viajes al reino de la Nueva España u otro destino del Real Servicio,* Imprenta de la Compañía de Jesús, Manila, 1757, 2 tomos.

para la Real Armada, que ya regían en la metrópoli y en el resto del Imperio, pero adaptadas a regular la navegación transpacífica[57]. Lo más destacado es la creación del cargo de capitán del navío, un marino responsable de todo lo relacionado con la navegación aunque supeditado al general de la Nao. La actividad de Soroa se centró en trasladar al arsenal de Cavite la organización y la logística de los arsenales metropolitanos. Arandía le proveyó de las correspondientes instrucciones[58], para que pudiera llevar a cabo un exhaustivo control de los almacenes y de los consumos de materiales y pertrechos. Juan de Casens fue responsable de toda la actividad del arsenal, incluyendo la construcción naval y las carenas de los barcos de la carrera transpacífica, una de las partidas en la que más dinero se malversaba, lo que enseguida le enfrentó con los representantes del comercio, quienes se negaron a aceptar que eliminara las sobrecubiertas y los camarines que habían mandado construir para aumentar la capacidad de carga de los bajeles, bajo la excusa de «reforzar» las embarcaciones. Casens construyó varias galeras destinadas al corso, en un tiempo récord y con la mitad de mano de obra utilizada habitualmente, y supervisó y racionalizó los cortes de madera[59]. Cuando Arriaga recibió los primeros informes de estos dos marinos sobre sus actuaciones en Cavite, pidió al intendente general de Marina, Juan Gerbaut que los revisara e hiciera las objeciones oportunas. Gerbaut aprobó todo lo realizado y propuso algunas medidas para mejorar la conservación de la artillería y de los bajeles. Para facilitar la tarea fiscalizadora de Soroa, Gerbaut propuso enviarle las hojas de contabilidad y las certificaciones de consumos que se estaban utilizando en los arsenales españoles[60]. Otra iniciativa de Arandía fue el establecimiento de un Aula de Matemáticas en el Real Colegio de San José dirigido por los padres de la Compañía de Jesús para la enseñanza del pilotaje y de la navegación a oficiales, cadetes e hijos de vecinos de Manila[61]. Con la muerte de Arandía el 1 de junio de 1759 acaba esta primera etapa bastante frustrante, porque a pesar de los esfuerzos de sus protagonistas sus medidas reformistas acabaron con ellos.

2.2. ETAPA NEFASTA, 1760-1767

Sustentamos el título de esta segunda etapa en tres hechos que condicionaron estos años, convirtiéndolos en los peores del siglo XVIII para la colonia. En primer lugar hay que destacar la rapidez con la que supo moverse la oligarquía criolla para aprovechar el vacío de poder dejado por la inesperada muerte de Arandía y dar un golde de mano, entregando el gobierno de Filipinas a uno de los suyos. El elegido

57. *Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar, político y económico de Su Armada Naval,* 1748, 2 tomos.

58. AGI, Filipinas, 681, N.2. *Instrucción de lo que debe practicar el teniente de fragata José Soroa en el arsenal de Cavite para establecimientos de las mejores reglas y cumplimiento del servicio del Rey, conforme a las Reales Ordenanzas de Marina, dispuestas por el Ilsmo. Sr. D. Pedro Manuel de Arandía.* Manila, 13/01/1759.

59. *Ibid*, Juan de Casens a Arriaga, Cavite, 25/07/1759.

60. *Ibid*, Juan Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 28/01/1760. Sobre las organización financiera de la Armada promovida por Arriaga véase Baudot Monroy, 2017: 195-223.

61. AGI, Filipinas, 199, N.2. Expediente sobre el establecimiento de un Aula de Matemáticas en Manila, Buen Retiro, 5/08/1758.

fue el religioso Miguel de Ezpeleta, quien se hallaba en Manila recogiendo las bulas de su nombramiento como obispo de Cebú cuando murió Arandía. Algunos magistrados de la Audiencia, entre ellos los fiscales, apoyaron esta maniobra, a pesar de tener reales cédulas que preveían que la interinidad del gobierno debía recaer en el arzobispo de Manila. Acallaron las protestas de los que se opusieron, encabezados por el propio arzobispo, Manuel Antonio Rojo, con amenazas de cárcel y con la fuerza de las armas[62]. Apenas jurado el cargo, Miguel de Ezpeleta «echó a rodar todo el anterior gobierno», según informó al ministro de Indias Arriaga el arzobispo Rojo[63]. Sin embargo, el mejor ejemplo de los intereses que movieron la operación, es lo sucedido con los marinos José Soroa y Juan de Casens, recordemos que el primero era el intendente del arsenal de Cavite, el segundo el director de la Marina, lo que significaba que controlaba todo lo relacionado con el sistema del Galeón. Soroa fue enviado a las islas Marianas como gobernador en un patache que Ezpeleta despachó a las pocas semanas de hacerse cargo del gobierno[64]. Al día siguiente de la partida ordenó construir una cubierta más en el *Santísima Trinidad*, el navío que se estaba aprontando para zarpar hacia Acapulco, contraviniendo las órdenes que había dado Arandía de retirar la cubierta y de cuya ejecución Soroa se había encargado, aparentemente para «reforzar su estructura». También retrasó la salida del navío a pesar del peligro que suponía para la navegación, porque se lo pidieron los comerciantes, interesados en introducir más carga de la permitida que esperaban de China[65]. Casens fue cesado de su cargo, retirándosele el sueldo de 200 pesos que gozaba, y sustituido por un afín a Ezpeleta, quien revocó todas las providencias dadas por Ovando y Arandia y puso la Marina conforme «al pie antiguo». Para defender la actuación de Arandía y sus intereses, Casens escribió al fiscal general Manuel Quintano Bonifaz, informando de lo sucedido y lamentándose de que «cuanto se había trabajado en 9 años se perdió en una hora, y a vista de este ejemplo no puede esperarse jamás la enmienda, porque lo que uno adelante otro atrasará por la fatal condición de los habitantes de este continente»[66]. Después de permanecer medio año suspendido de todos sus empleos, sin sueldo y sufriendo vejaciones, pidió permiso para regresar a Europa a seguir su carrera profesional en el Cuerpo General de la Armada, Ezpeleta lo autorizó de inmediato. Cuando llegó a Cádiz pidió a Arriaga poder declarar en un Consejo de Guerra para limpiar su honor de falsas acusaciones con respecto a su actuación tras la muerte de Arandía[67]. Arriaga reprendió duramente a Ezpeleta, especialmente por tomar decisiones recién asumido el cargo en cuestiones de guerra y marina que le eran completamente ajenas, dejando las islas es un estado de defensa muy preocupante. Sin embargo,

62. AGI, Filipinas, 388, N. 9. Manuel Antonio Rojo a Arriaga, Manila, 1/10/1759.

63. *Ibid*. Diversas cartas del arzobispo de Manila, Manuel Antonio Rojo, dando cuenta de lo sucedido en torno al nombramiento de Miguel Ezpeleta, Manila, 1759.

64. AGI, Filipinas, 388, N. 2. Miguel de Ezpeleta a Arriaga, Manila, 3/07/1759 y AGI, Filipinas, 921, N. 3, Miguel de Ezpeleta a Arriaga, Manila 17/07/1759.

65. AGI, Filipinas, 162, N. 37. Diversas cartas de Miguel de Ezpeleta a Arriaga con sus providencias de gobierno, Manila, 30/07/1759.

66. AGI, Filipinas, 386, N. 40. Juan de Casens a Quintero Bonifaz, Manila, 25/07/1759.

67. AGI, Filipinas, 921, N. 21. Juan de Casens a Arriaga, Manila, 13/09/1761.

la lejanía favorecía estas actuaciones y Ezpeleta se aferró al cargo cuanto pudo, es decir, hasta que recibió en mano la orden explícita del rey de entregar el gobierno al arzobispo de Manila, en julio de 1761[68].

Otro de los factores que contribuyeron a la inestabilidad política de esta etapa, fue el largo vacío de poder a causa de los fallidos nombramientos de un gobernador. En junio de 1760 fue nombrado Juan Manuel de la Torre, coronel del regimiento de infantería de Aragón, quien falleció durante la navegación hacia Manila, a la altura de las islas Marianas[69]. Precisamente en el mismo navío en que falleció de la Torre viajaba la real cédula por la que se obligaba a Ezpeleta a entregar el gobierno al arzobispo de Manila, Manuel Antonio Rojo, quien asumió el gobierno muy a su pesar, pidiendo ser relevado lo antes posible: «ruego a V.E. destine sujeto de iguales prendas que el que se desgració, por haber en mí poco buque para el manejo con acierto de este empleo»[70]. Estas palabras adelantaban lo que ocurriría un año más tarde, cuando Rojo, completamente sobrepasado, rindió la ciudad de Manila a la escuadra inglesa del vice-almirante Cornish[71]. El siguiente seleccionado fue el coronel Juan Pestaña, gobernador de Charcas quien renunció por problemas de salud y por lo que le «perjudicaban los viajes de mar»[72]. El siguiente elegido fue el gobernador de Panamá, el mariscal de campo José Raón[73], quien tomó posesión del cargo en julio de 1765[74].

Finalmente, la toma de Manila por los británicos el 6 de octubre de 1762, en el contexto de la Guerra de los Siete Años, y su ocupación hasta el 31 de marzo de1764 es, sin duda, el suceso más grave que condiciona esta etapa, pues también se perdieron los barcos que se hallaban en Cavite y el Galeón *Santísima Trinidad* fue apresado[75]. La causa no fue otra que el pésimo estado defensivo en que se hallaba la colonia, sobre todo en el aspecto naval, ya que las pocas embarcaciones que se hallaban en la bahía no estaban armadas, imposibilitando que, junto al fuego de tierra, hubieran podido hacer frente a los invasores[76]. La ignorancia en asuntos militares del arzobispo-gobernador Rojo agravó la situación. La corona fue plenamente consciente de la necesidad de cambiar la política practicada hasta entonces, y el gobierno de Carlos III puso en marcha iniciativas de calado para establecer una línea de comunicación directa con la colonia y reforzar su defensa y la presencia del poder real en las Filipinas.

---

68. AGI, Filipinas, 388, N. 1., Arriaga al obispo de Cebú. Real Cédula dando posesión de la interinidad al arzobispo de Manila, Madrid, 3/10/1760.

69. AGI, Filipinas, 388, N. 36. Carta de la Audiencia de Manila a Arriaga dando cuenta del fallecimiento de Juan Manuel de la Torre, Manila 13/06/1761.

70. AGI, Filipinas, 388, N. 42. Manuel Antonio de Rojo a Arriaga, Manila, 21/07/1761.

71. Vila Miranda, 2007: 167-219.

72. AGI, Filipinas, 388, N. 50. Expediente sobre nombramiento de Juan Francisco Pestaña, Aranjuez, 16/05/1763.

73. *Diccionario Biográfico,* RAH, en línea, consultado el 27/04/2018. <http://dbe.rah.es/biografias/14434/jose-raon-gutierrez>.

74. AGI, Filipinas, 388, N. 52. Minutas sobre órdenes del nombramiento de José Raón, Buen Retiro, 11/07/1763. *Ibid*, N. 83. Carta de Raón a Arriaga, Manila 27/08/1765.

75. AGI, Filipinas, 388, N.51. Simón de Anda a Arriaga, Bacolor, 9/07/1763. *Ibid*, N. 56. Francisco de la Torre a Arriaga, Manila, 5/04/1764. Ibídem, N. 57. Simón de Anda a Arriaga, Manila, 8/04/1764. AGI, Estado, 44, N. 70. Correspondencia cruzada entre Grimaldi y Arriaga adjuntando memoriales sobre la toma y la devolución de Manila, 13/09/1765.

76. Rodríguez Villa, 1887: 26-28.

2.3. TERCERA ETAPA, 1765-1777

El nuevo equipo de gobierno de Carlos III, nombrado por el rey después de la Guerra de los Siete Años, lo formaron el marqués de Grimaldi en la Secretaría de Estado, el marqués de Esquilache en las Secretarías de Hacienda y Guerra y Arriaga, quien continuó al frente de Marina e Indias. Después del impacto que supuso la pérdida de La Habana y Manila, estos hombres diseñaron una nueva estrategia imperial para reforzar la presencia del Estado en América e incrementar los recursos económicos para financiar un nuevo sistema defensivo. Desde esta perspectiva la historiografía ha estudiado el proceso y las reformas diseñadas y aplicadas para el mundo atlántico[77], y a pesar de que muchos de los propósitos reformistas fueron extrapolables a todo el ámbito imperial, todavía no existe un estudio parecido, específico, sobre el proyecto diseñado para reforzar la defensa del Pacífico, ni para Filipinas. Un espacio imperial con peculiaridades propias, en el que, además, surgieron unos condicionantes externos específicos que influyeron en el diseño de las reformas que se aplicaron. A la manifiesta vulnerabilidad defensiva, tanto de las Filipinas como de las costas occidentales de los virreinatos[78], se suman dos nuevos hechos que pusieron de manifiesto la necesidad de un proyecto político estratégico para el Mar del Sur. El primero fue la creciente presencia en el Pacífico durante la segunda mitad del silgo XVIII de buques ingleses y franceses tratando de descubrir nuevos territorios ignotos para expandirse, y establecer rutas marítimas para acceder a los mercados asiáticos. Inglaterra, Francia y España se embarcaron en expediciones marítimas bien conocidas[79]. Pero no fueron los únicos, también Rusia empezó a expandirse por el noroeste de Norteamérica[80]. La respuesta española a esta nueva situación geoestratégica fue reforzar la defensa del inmenso espacio marítimo de la Mar del Sur y sus litorales, incrementando en ellos la presencia de buques de la Armada, extendiendo las navegaciones hasta el Pacífico norte, el Mar de China, el océano Índico y el Atlántico sur. Esto se concretó en una cascada de iniciativas políticas bien diseñadas en la Secretaría de Marina e Indias. En primer lugar, se promovieron expediciones directas de la Armada desde Cádiz a Manila por el cabo de Buena Esperanza con múltiples objetivos: comercial, militar, diplomático y expedicionario[81]. Las catorce expediciones redondas realizadas por estos buques entre 1765 y 1784 abrieron y consolidaron una línea de comunicación directa y más corta entre las Filipinas y la metrópoli. Esto permitió obviar la intervención del virreinato, consolidándose la «vía reservada» entre los gobernadores de Filipinas y la Secretaría de Marina e Indias como sistema de comunicación. Las navegaciones directas Cádiz-Manila-Cádiz establecieron una nueva ruta comercial, transportando mercancías del comercio metropolitano por cuenta de los Cinco Gremios Mayores,

77. Kuethe, 1983 y 1986. Parcero Torre, 1998. Fisher, Kuethe y McFarlane, 1991. Amores Corredano, 2005. Kuethe & Andrian, 2014: 231-304.

78. Pinzón Ríos, 2011.

79. Chartier, 1985. Bañas Llanos, 1998: 17-22. Verde, 2002: 33-50. Puig-Semper, 2011: 20-41. Laorden, 2014: 253-385. Bernabéu Albert, 1988; 1992 y 2000.

80. Fernández Rodríguez, 2011: 93-117.

81. Alfonso Mola y Martínez Shaw, 2013a: 431-477. Martínez Shaw, 2007. Jurado Cerón, 2016: 181-206.

rompiendo el monopolio de la carrera transpacífica y abriendo los mercados asiáticos directamente a los comerciantes españoles. A partir de 1785 la Compañía de Filipinas se hizo cargo de esta nueva carrera comercial[82]. El objetivo diplomático de estas navegaciones, cruzando el cabo de Buena Esperanza, fue romper la resistencia holandesa a que barcos españoles navegaran fuera de las 370 leguas al oeste de Cabo Verde, establecida en el Tratado de Tordesillas de 1494, apoyada por Inglaterra. Lo cierto es que la bahía de Tabla en Ciudad del Cabo era la mejor escala en la larga navegación hacia Asia para que los buques españoles pudieran aprovisionarse de agua, leña y víveres. Pero no fueron bien recibidos por las autoridades holandesas, que tenían órdenes de los Estados Generales de las Provincias de impedir que los barcos españoles arribaran. España no se dejó intimidar y los buques de la Armada siguieron navegando por la nueva ruta. Por la vía de los hechos consumados, los buques y sus comandantes consiguieron ir rompiendo en cada viaje la resistencia holandesa, hasta conseguir ser acogidos con toda normalidad en bahía de Tabla a partir de la expedición de 1778[83].

Del carácter militar de las expediciones no hay duda. Los navíos y fragatas de guerra que las realizaron zarparon de Cádiz armados en guerra, llevando a Filipinas refuerzos militares, tanto oficiales del Ejército y de la Armada, como pilotos españoles, tropas y todo tipo de pertrechos y armamento. Durante los meses que permanecieron en Manila, esperando la llegada del Monzón propicio para la navegación de regreso, los buques de la Armada surcaron las aguas del Archipiélago en misiones de patrullaje y reconocimiento, con el doble objetivo de reforzar la defensa marítima de la colonia, y de disuadir a las potencias enemigas de intentar un nuevo ataque a Manila. Los marinos que llegaron a Filipinas en estos buques fueron los encargados de reforzar la defensa naval del archipiélago y de conseguir que el astillero de Cavite funcionara como los departamentos marítimos de España. Durante las largas navegaciones entre Cádiz y Manila y en torno al archipiélago, los oficiales de la Armada y los pilotos realizaron una importante labor científica, empleando los más modernos instrumentos para la navegación astronómica, levantando cartas hidrográficas, cartografiando las costas y describiendo derroteros fiables para los futuros navegantes[84].

La segunda medida puesta en marcha fue la creación del Departamento marítimo de San Blas, en la costa occidental mexicana en 1768 por José de Gálvez, a imagen y semejanza de los departamentos marítimos de la península, es decir, como centros integradores de toda la actividad de un arsenal, abarcando tanto funciones navales y defensivas, como de construcción naval[85]. San Blas se levantó en una zona despoblada para contribuir a su poblamiento, estableciéndose una población permanente formada por trabajadores del arsenal, adscrita al Departamento, de modo que también se fomentó el desarrollo económico de la región. Como en Cavite, la organización y el funcionamiento del nuevo establecimiento se puso en manos

82. Díaz-Trechuelo, 1965.
83. Alfonso Mola & Martínez Shaw, 2013b: 307-340.
84. Bernabéu Albert, 1987: 447-467. Luengo Gutiérrez, 2012: 171-191.
85. Thurman, 1967. Pinzón Ríos, 2011: 161-184.

de oficiales de la Armada enviados desde España. Su misión fue convertir San Blas en el eje vertebrador de la actividad naval, expedicionaria y científica del este del Pacífico. Desde San Blas zarparon las expediciones hidrográficas hacia el noroeste americano, como también hacia Poniente buscando derroteros alternativos a los conocidos hasta entonces[86]. También desde San Blas se promovió la colonización de la Alta California. Con la creación de San Blas frente a Cavite, se estableció un eje defensivo marítimo para el enorme océano Pacífico.

La principal consecuencia de las expediciones directas desde Cádiz a Manila de la Armada fue la notable mayor presencia de marinos en Manila. Julián de Arriaga entregó el mando de la primera expedición de la Armada que llegó a Manila en la fragata *El Buen Consejo* a Juan de Casens, buen conocedor de la situación de Manila. Viajaron con él entre otros oficiales, el teniente de navío José de Córdoba al mando de los primeros Batallones de Marina desplazados a Filipinas desde España, el teniente de fragata Juan de Lángara y los jóvenes guardiamarinas Antonio Messía de la Cerda y Gabriel de Aristizábal. Estos marinos repitieron posteriormente en varias ocasiones los viajes, mandando las fragatas que los realizaron. Algunos de ellos se quedaron durante un tiempo en Filipinas con misiones especiales, como Gabriel de Aristizábal o José Bermúdez, a quienes Arriaga encomendó la organización del astillero como si de un departamento marítimo se tratara. La Real Armada en Filipinas se empezó a formar a raíz del establecimiento de una estructura profesional al mando de un director de la Armada en Filipinas como ya funcionaba en la península. Durante su estancia en Manila, los marinos españoles ejercieron las funciones propias de su profesión, desde la supervisión de las tareas del arsenal, hasta la realización de expediciones hidrográficas y cartográficas, campañas de corso contra los «moros», la construcción naval, la formación de los oficiales más jóvenes y el entrenamiento de los pilotos[87]. Y, por supuesto intentaron influir en la gestión y en la navegación del Galeón, lo que les generó el rechazo de la poderosa oligarquía manileña, que los recibió muy mal, y sintiéndose protegida por el gobernador Raón, obstaculizó cuanto pudo la actividad de estos hombres, negándose, incluso, a enviar mercancías a España en los buques y a colaborar en el avituallamiento del *Buen Consejo* para su viaje de regreso a Cádiz[88]. El oidor de la Audiencia de Manila y héroe de la resistencia durante la ocupación inglesa, Simón de Anda[89], y el fiscal de la Audiencia Leandro de Viana[90] enviaron a la Corte sendos informes sobre la situación

86. Landín Carrasco, 1978. Bernabéu Albert, 1990, 1992, 1995 y 2000. Pinzón Ríos, 2011: 161-183.

87. AGI, Filipinas, 923, N. 35. José Raón a Arriaga, informando del reconocimiento efectuado por Juan de Casens y Juan de Lángara del puerto de Subit, inmediato a la salida de la bahía y de la punta de Mariveles, Manila, 31/01/1767. Ibídem, N.34. Raón a Arriaga informando de la acertada participación de Juan Casens y José de Córdoba en la carena de la fragata *San Carlos,* Manila, 31/01/1767. AGI, Filipinas, 493. Anda a Arriaga recomendando a Juan de Lángara, Manila, 25/01/1773.

Sobre las expediciones de Juan de Lángara, Bernabéu, 1987: 447-467.

88. Cosano Moyano, 1981: 183-219.

89. *Diccionario biográfico de la Real Academia de la Historia,* en línea, consultado el 25/05/2018. <http://dbe.rah.es/biografias/7297/simon-de-anda-y-salazar>.

90. AMNM, Ms. 405. Memorial del fiscal de la Audiencia de Filipinas, D, Leandro de Viana, Manila, 10/02/1765. AMNM, Ms. 1576, doc. 2, *Informe del fiscal de la Audiencia Francisco Leandro de Viana sobre los engaños con que se hace el comercio de los galeones de Acapulco, la extracción de plata que sin autorización realizan, la complicidad que los*

de Filipinas, proponiendo soluciones para combatir la corrupción, incentivar la economía y que la colonia fuera autosuficiente. Sus propuestas fueron la base de los proyectos que Julián de Arriaga encargó poner en marcha a Simón de Anda para mejorar la situación económica de las islas, después de nombrarle nuevo gobernador en diciembre de 1769[91]. Además de las medidas para mejorar la administración y el fomento económico de Filipinas, Anda envió un listado a Arriaga con las diez peticiones que consideraba imprescindibles para recuperar el control del gobierno de las islas y poner en marcha las principales reformas[92]. Aparte de que se aumentara el situado que se enviaba desde México a 300.000 pesos anuales, pedía que se enviaran oficiales del Ejército y tropa, jóvenes comerciantes para fomentar el comercio interregional entre Manila y los mercados asiáticos, e ir relegando poco a poco a los sangleyes; maestros para hacer hierro y pólvora, maestros fundidores de artillería, el diseño de una sierra de agua para cortar maderas, constructores navales, y, por supuesto oficiales de Marina y pilotos. El rey denegó el aumento del situado, y como desde 1765 en las primeras expediciones directas a Manila protagonizadas por *El Buen Consejo* y la *Venus* ya se habían enviado 25 oficiales y 100 soldados[93], algunos de los cuales se incorporaron a la Marina para crear un «cuerpo fijo de Marina», el rey no autorizó el envío de más tropa, solo el de dos oficiales de cada Cuerpo del Ejército. Por lo que respecta a los jóvenes comerciantes, no solo se aprobó su remisión, sino que se les concedió el pasaje y la ración de armada gratis. Además, para fomentar el poblamiento, se pidió al virrey mexicano que enviara a Manila los españoles que se hallaban en el virreinato sin destino fijo[94]. También se autorizó enviar dos maestros fundidores de artillería, que se pidieron a Vizcaya, así como todos los pertrechos necesarios para montar una herrería. Cuatro fabricantes de pólvora y dos de fusiles se pidieron a Barcelona y dos más de pólvora a Nueva España. Arriaga solo autorizó el envío de cuatro constructores especializados en la fabricación de jabeques y galeotas, porque los que trabajaban en la construcción de navíos de línea y fragatas eran necesarios en los arsenales de la península y en La Habana, y ordenó el alzado del plano de la sierra de agua y la construcción de un «modelito» al intendente de Cuenca. El autor de ambos fue el maestro Juan Alarcón[95]. Por motivos estratégicos y defensivos Arriaga reiteró en varias ocasiones la prohibición de contratar pilotos extranjeros[96]. Para crear una cantera de pilotos conocedores de las nuevas rutas decidió enviar pilotos españoles. Destinó a Cavite

---

gobernadores y demás autoridades de las islas tiene este comercio y el remedio que sugiere para estos males, Manila, 1765. *Ibid*, doc. 4. AGI, Filipinas, 371. Varios informes de Leandro de Viana, Manila, 1763-1767.

91. AGI, Filipinas, 390, N. 3. Expedientes sobre nombramiento e instrucción de Simón de Anda, Aranjuez, 17/04/1769.

92. AGI, Filipinas, 390, N. 4. Expediente sobre pie de gobierno que propone Simón de Anda, Aranjuez, 19/05/1759.

93. *Ibid*, Nota de los oficiales de Infantería y Artillería enviados a Manila después de la Paz en los tres viajes del navío *Buen Consejo* y fragata *Venus*, Aranjuez, 7/10/1759.

94. *Ibid*, Filipinas, 390, N. 15. Minuta de Simón de Anda pidiendo que se envíen «*europeos de México y otras ciudades*» a Filipinas, Aranjuez, Madrid, 21/11/1769.

95. AGI, Filipinas, 390, N. 13. Minuta de orden de Arriaga para fabricar un modelo de sierra de agua, Escorial, 10/11/1769.

96. AGI, Filipinas, 336, L. 18. Real Cédula a los oficiales de la Audiencia de Manila, El Pardo, 6/03/1771. Ídem. Real Cédula a los oficiales de la Audiencia de Manila, San Ildefonso, 24/9/1773.

dos oficiales de Marina, entre cuyas funciones estaba la de instruir en las nuevas derrotas a los cuatro pilotos que irían con ellos, y para ejercer los cargos de director de la Marina de Filipinas e intendente del arsenal de Cavite eligió al teniente de fragata Gabriel de Aristizábal, quien a sus veintiocho años ya había demostrado capacidad para asumir semejante responsabilidad[97]. Además, conocía las Filipinas y los problemas a los que se iba a enfrentar, por haber participado como Guardia Marina en la primera expedición del *Buen Consejo* (1765-1767). El joven marino se puso enseguida manos a la obra, pues a los pocos días de llegar a Manila el gobernador le encomendó una expedición de castigo contra los moros de Mindoro, que recientemente habían atacado la bahía de Manila y apresado varios champanes, impidiendo con sus piraterías el comercio entre las islas. Aristizábal ordenó carenar las embarcaciones que encontró en Cavite, artillarlas y dotarlas de los pertrechos necesarios para una campaña[98]. Al carecer de suficientes oficiales de Marina para formar las dotaciones de la escuadra de corso, formó una oficialidad provisional con oficiales del Ejército, que instruyó en cuestiones navales «con conferencias y modos prácticos de mis instrucciones, que incluían los forzosos a empeñar o huir una función naval, mantener la conserva y proteger un desembarco o embarco en los casos de resistencia y huida; les di leyes penales por no haber ordenanzas, y les hice planes de combate y estados particulares»[99]. La expedición castigó duramente a los musulmanes que se replegaron durante algún tiempo, permitiendo restablecer el comercio entre las islas[100]. A partir de febrero de 1771 Aristizábal organizó el arsenal y estableció una escuadra permanente en Cavite para su defensa y la de Manila, formada por una fragata, cuatro galeotas y doce vintas con sus correspondientes dotaciones, armamento y pertrechos. Estableció su «proyecto de Armada» para el funcionamiento del arsenal y de la escuadra adscrita, y elaboró el presupuesto para su mantenimiento, que ascendía a 48.000 pesos anuales. Presentó ambos documentos a los oficiales reales de la Audiencia para su aprobación, y para garantizar el funcionamiento de la Marina. Solicitó formalmente a los oficiales de la Audiencia que se entregara la consignación anual, de acuerdo con el presupuesto, al intendente de Marina, y que éste rindiera cuentas ante el capitán general y no ante los oficiales de la Audiencia[101]. Simultáneamente, Aristizábal dirigió las carenas en firme de las fragatas *San Carlos y San José* destinadas a la carrera transpacífica. Para cumplir las órdenes de Arriaga de recuperar el control de la navegación del

97. AGI, Filipinas, 336, L. 18. Simón de Anda a Arriaga, Casarrubios del Monte, 9/08/1769. AGI, Filipinas, 390, N. 25. Real Orden de 18 de diciembre de 1769 con el nombramiento de Gabriel de Aristizábal. AGI, Filipinas, 923, N. 69. Aristizábal a Arriaga, Cavite, 16 de julio de 1771. Sobre este marino véase, Antequera, 1854. *Diccionario biográfico de la Real Academia de la Historia,* en línea, consultado el 29/05/2018, <http://dbe.rah.es/biografias/7928/gabriel-de-aristizabal-y-espinosa>.

98. AGI, Filipinas, 923, N. 69. Aristizábal a Arriaga, Cavite, 16/07/1771. Se trataba de las fragatas: *San Carlos y San José,* los paquebotes: *Guadalupe, San Telmo, San José;* goletas: *Soledad,* las galeras: *Santa Clara, Santa Rosa San José, Santo Niño Santa Teresa;* los pontines *Santo Niño* y *San Carlos.* La mayoría de estas embarcaciones se habían construido durante el gobierno de José Raón en Pangasinán, cfr. AGI, Filipinas, 336, L. 18, f. 365v-367v.

99. AGI, Filipinas, 923, N. 69. Aristizábal a Arriaga, Cavite, 17/07/1771.

100. AGI, Filipinas, 923, N. 69. *Compendio de diario de la expedición que hice con la escuadra de mi mando... 17 de octubre de 1770.*

101. Sobre las finanzas de la Marina de esta época véase Baudot Monroy, 2017: 195-223.

Galeón modificando el derrotero, propuso poner al mando a un marino de guerra, asistido por pilotos de la Armada. Asumiendo esta propuesta, Anda entregó el mando del *San Carlos* a Aristizábal, disponiendo que se embarcaran pilotos de la Armada en lugar de los «prácticos del país», porque debían seguir el derrotero por el norte de Luzón, evitando el estrecho de San Bernardino. Sin embargo, una vez más, el comercio obstaculizó la navegación por el nuevo derrotero, chantajeando a Anda con no embarcar sus mercancías y no colaborar en los gastos del apresto del Galeón de ese año. Anda cedió a las presiones y el bajel zarpó hacía San Bernardino, con tan mala suerte, que los temporales les obligaron a arribar en Cavite. En la evaluación de lo sucedido, realizada por los pilotos del país, se estimó la arribada como dolosa para perjudicar a Aristizábal. Pero Anda decidió buscar una tercera opinión, sometiendo el diario de navegación de Aristizábal al dictamen, mucho más profesional, del capitán de fragata Juan de Lángara, que había llegado a Manila al mando de la fragata de la Armada *Venus* y debía esperar la llegada del Monzón para regresar a Cádiz. El dictamen de Lángara, exculpó a Aristizábal, y dejó al descubierto los manejos de los pilotos de la Carrera del Galeón, quienes actuaban en connivencia con el Comercio, para evitar el cambio de derrotero ordenado por la Secretaría de Marina, así como sus intentos de excluir de la Carrera a los pilotos de Armada[102]. Sin embargo, Anda no se rindió, y pidió a Juan de Lángara que con algunos pilotos de la Armada realizara una nueva expedición en el paquebote *Nuestra Señora del Rosario* por el norte de Luzón hasta las Marianas[103], y dispuso que ese mismo año la fragata *El Buen Fin* con tres pilotos expertos y un pilotín hijo del país zarpara desde Manila hacia San Blas por primera vez[104]. Aristizábal había propuesto a Anda la fabricación de pontones y ganguiles para la limpieza del puerto y de la bahía, pues los ríos que en ella desembocaban, la iban cegando con sus depósitos. Fue Juan de Lángara quien supervisó su fabricación, mientras Aristizábal navegaba hacia Acapulco[105]. Arriaga atendió la petición de Aristizabal de no «eternizarse en estos países» para poder proseguir su carrera como marino, nombrando al capitán de fragata José Bermúdez para sustituirle en la intendencia del arsenal de Cavite a final de 1774[106]. En enero de 1777 este oficial envió al ministro de Indias, José de Gálvez, un memorial en el que denunciaba la mala organización en la gestión del Galeón, la poca profesionalidad y disciplina reinante entre los oficiales de las dotaciones y la marinería de las tripulaciones, así como el despilfarro en los sueldos.

---

102. AGI, Filipinas, 493. Simón de Anda a Arriaga, Manila, 20/01/1772.

103. AMNM, Ms. 624. Expedición de reconocimiento de Juan de Lángara de la ruta por el cabo Bojador, desde Manila hasta las Islas Marianas al mando del paquebote *Nuestra Señora del Rosario* por disposición de don Simón de Anda, 1773.

Cruischank, Listado de los galeones que zarparon de Manila hacia Acapulco en 1772 y 1773, <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnxtYW5pbGFnYWxsZW9ubGlzdGluZ3xneD02Z-DAzMjA3OGRmZDhiYzMx>.

104. AGI, Filipinas, 493. Anda a Arriaga, Manila, 7/01/1773. AMNM, Ms. 577, doc. 13. Extracto del diario de la navegación desde Manila a San Blas por el norte de Luzón realizado en 1773, por el piloto Felipe Thompson.

105. *Ibid*.

106. AGS, SMA, 420, exp. 876. José Bermúdez a González de Castejón, a bordo del *San Pedro,* 1/11/1780.

Como única solución para vencer las resistencias del comercio a introducir cambios proponía un nuevo arreglo para la guarnición y tripulación de los galeones[107].

3. CUARTA ETAPA, 1776-1787

Con respecto a la consolidación de la Marina en Filipinas, puede considerarse la etapa más fructífera, porque todas las reformas que se venían aplicando en las últimas décadas para construir la Real Armada en Filipinas terminaron afianzándose. Detrás de este éxito hay un personaje decisivo: el brigadier de la Armada José Basco y Vargas (1778-1787), un marino elegido por el ministro de Indias José de Gálvez para suceder al interino Pedro Sarrió en el gobierno de Filipinas[108]. Este enérgico marino resistió todas las presiones y obstáculos de la oligarquía manileña y consiguió imponer las reformas militares, defensivas, fiscales y económicas que se venían intentando desde hacía décadas. Entre sus primeras actuaciones destacan las relacionadas con la gestión del Galeón, que habían quedado reguladas en las Ordenanzas redactadas por Arandía en 1757, que no se cumplían. En primer lugar impuso que en adelante el capitán del navío fuese un oficial de la Armada, que cumpliese la orden de la Secretaría de Marina de navegar por el nuevo derrotero por el norte de Luzón, y que los buques llegaran a Acapulco (luego se estableció San Blas como segunda cabecera de la carrera), recalando antes en Monterrey y San Diego. Igualmente estableció que los cargos subalternos al capitán también los ocuparan oficiales de Marina y de Infantería. El primer capitán de la Nao elegido por Basco fue el teniente de navío José de Emparán[109]. También impuso la regulación propuesta por José Bermúdez para racionalizar la guarnición y tripulación de los galeones, estableciendo el número de los empleos de la Nao de acuerdo con el porte del buque, suprimiendo muchos empleos superfluos, como el de general de la Nao o los numerosos cargos ficticios, ocupados por comerciantes que viajaban por cuenta de la Real Hacienda. Decretó, igualmente, que todos los empleos del Galeón (oficialidad, tropa, marinería, capellanes, contadores, etc.) quedaran sujetos al fuero de la Armada, que se retribuyesen con los mismos sueldos que se pagaban en el resto de las Indias y que estuvieran exentos del pago de la Media Annata. La concesión del fuero militar y del privilegio de exención del pago de la Media Annata a los oficiales, tripulantes y tropa que quedaron adscritos al servicio de la Nao, compensaron la rebaja salarial que se les aplicó. Además, para diferenciarlos del resto de los tripulantes que se embarcaban puntualmente para cubrir las plazas vacantes, Basco decretó que éstos últimos no gozasen del fuero militar ni se les descontase la Media Annata[110]. La nueva regulación de cargos y sueldos supuso el

107. AGS, SMA, 420, exp. 877. José Basco y Vargas a José Bermúdez, Manila, 21/04/1779.

108. Sobre Basco y Vargas véase: Luque Talaván, 2007: 169-209. Baudot, 2013: 341-379; 2016: 441-467.

109. AGS, SMA, 419-1, exp. 41. Basco y Vargas a González de Castejón, Manila, 30/12/1779. AMNM, Ms. 577, exp. 14. Diario de navegación de José de Emparán a bordo de la fragata *San José* desde Manila a Acapulco por la nueva ruta del cabo Bojador, mandado por don José Basco y Vargas.

110. AGI, Filipinas, 494. Manila, 15 de mayo de 1779. Basco a Gálvez, Manila, 15/05/1779.

importante ahorro de 51.815 pesos 7 reales y 5 granos para la Real Hacienda, lo que da buena idea de los abusos sistemáticos que se habían practicado, sin que Basco pudiese averiguar el origen de los elevados sueldos que habían gozado los oficiales del Galeón, a pesar de estar en vigor desde 1757 la Ordenanza para la Marina de Filipinas redactada por Arandía, y aprobada por Arriaga. La única explicación de los oficiales reales fue «por remitirse a una envejecida costumbre». La pérdida de privilegios suscitó reclamaciones por parte de los oficiales reales y jueces de la Media Annata al Consejo de Indias. Sin embargo, el dictamen del Consejo fue favorable a la nueva reglamentación de sueldos y a la nueva planta de la Nao, porque se ajustaban a las Ordenanzas de Marina vigentes, militarizando los empleos e igualando los sueldos en todos los buques de guerra a lo largo del Imperio[111]. Gracias a esta militarización de la gestión y navegación del Galeón, el nuevo derrotero se consolidó durante su mandato, contribuyendo a ello la conquista de las islas Batanes que Basco llevó a cabo para cubrir la retaguardia del Galeón cuando cruzaba por el norte de Luzón hacia el Pacífico, y consolidar la presencia española en un punto geoestratégico decisivo para el comercio asiático, en medio del Mar de China[112]. En septiembre de 1779 Basco recibió noticias del rompimiento entre Francia e Inglaterra del gobernador de la colonia francesa de Pondichery. Le avisaba de que una escuadra inglesa navegaba hacia el Mar del Sur para apoderarse de Manila. Basco redactó un plan defensivo de actuaciones sistematizado. También desde México se enviaron a Manila dos paquebotes: el *San Carlos* mandado por el teniente de navío Juan Manuel de Ayala y el *Príncipe,* mandado por el teniente de navío Diego Choquet[113], para prevenirle de la nueva situación internacional. El virrey de Nueva España confió la arriesgada misión de enviar los pliegos de la corte junto con tropas de refuerzo y dinero para la defensa a los mejores marinos del recientemente creado apostadero de San Blas[114], todos ellos buenos conocedores de las rutas transpacíficas. Estos marinos cruzaron el Pacífico desviándose del derrotero habitual para evitar ser interceptados y llevar los refuerzos a Manila, reduciendo el tiempo de navegación[115]. También en enero zarpó de San Blas un pequeño convoy al mando del capitán de fragata Bruno de Hezeta[116], formado por las fragatas *Princesa* y *San José*, ésta al mando del teniente de navío José de Emparán. Conducían 600 hombres de tropa, 200 quintales de pólvora y 600.000 pesos. Estos marinos también tomaron la precaución de separarse de la derrota ordinaria, arriesgándose a recalar en las Filipinas por el cabo del Espíritu Santo, una costa tan llena de escollos que representaban una defensa natural y que, por la dificultad para sortearlos, requería una gran pericia para su navegación. El

111. AGI, Filipinas, 337, L.20. El rey al gobernador y capitán general de las Islas Filipinas y presidente de mi Real Audiencia. «*Aprobándole el reglamento que dispuso para la expedición del navío que se despacha anualmente desde el puerto de Cavite al de Acapulco con lo demás que se refiere*», San Ildefonso, 13/08/1784.

112. Baudot, 2013: 342-379.

113. AGI, Filipinas, 498. Basco a Gálvez, Manila, 12/05/1781.

114. Martín-Merás, 1993: 173.

115. AGS, SM, 420, doc. 859. Diego Choquet a González de Castejón, Manila, 18/05/1780. AMNM, Ms. 577. Diario de la navegación de Diego Choquet desde San Blas a Manila, 1779.

116. Sobre este marino y sus exploraciones del Pacífico: Bernabéu Albert, 1995. Sobre Francisco Mourelle: Landín Carrasco, 1978.

virrey consciente «del mérito que contraen en los viajes a estas Islas los oficiales del departamento de San Blas» les había concedido a todos ellos, en concepto de generalas, el derecho de embarcar mercancías por valor de 35.000 pesos en el viaje de retorno[117]. Para compensar la escasez de tropas para defender Manila, Basco ordenó levantar un regimiento urbano con cuatro compañías, formado por españoles, otro de mestizos chinos, y varias compañías más para defender las provincias y Cavite, sometidos todos ellos a la Ordenanza de Milicias de La Habana[118]. Ordenó al ingeniero Tomás Sanz reforzar las defensas de ambas plazas y construir nuevos baluartes donde fuera necesario[119].

Cuando llegaron los refuerzos mexicanos, Basco entregó el mando de Cavite a Hezeta, quien junto con Emparán mejoró lo existente, levantando un nuevo plano del puerto con la sonda exacta para situar en la mejor posición de tiro a los buques de guerra y a los mercantes privados artillados, que estaban fondeados en el puerto. Se colocaron cables sumergidos de forma que los buques enemigos picaran en ellos cuando entraran en el puerto o varasen en los bajos y playas adyacentes cuando intentaran salir de él. Como tenían noticias de que Cavite sería el primer objetivo del enemigo, les prepararon un buen recibimiento en forma de un «vivo combate», reforzando el fuego de la plaza y del castillo con el de fuerzas terrestres y artillería de campaña. En Manila y en Cavite se practicaron varios ensayos de desembarco que fueron presenciados por comerciantes armenios antes de ser expulsados por Basco de Manila por sospechosos. Estos armenios contribuyeron a la guerra preventiva, propagando en Cantón el estado defensivo de las Islas. Según Basco, la estrategia diseñada sería «el más oportuno medio para desconcertarles todas las ideas que traerán formadas de ataque»[120]. Lo cierto es que el plan fue un éxito. Cuando a finales de 1779 el almirante Hughens se enteró por los comerciantes de Cantón del estado defensivo de ambas plazas y de que el mando del archipiélago lo ostentaba un marino de la Real Armada, rechazó el proyecto inicial de atacar y sitiar Manila sin una orden expresa del rey británico, oponiéndose en una junta de guerra a la mayoría de los oficiales de su escuadra[121]. Aunque las reformas administrativas y económicas no son el objetivo de este trabajo, no podemos dejar de reseñar que gracias al impulso de las producciones autóctonas y, sobre todo a las reformas fiscales, que implantó Basco, especialmente el estanco del tabaco, y a los estrictos controles para evitar los excesos en la carga del Galeón y la ocultación

117. AGI, Filipinas, 498. Basco a Gálvez, Manila, 12/05/1781.

118. Díaz-Trechuelo, 1978: 78-80.

119. AGI, Filipinas, 496. Basco a Gálvez, Manila, 8/07/1780. Con respecto a Manila, Basco informa: «*puse en movimiento el reparo de todos los baluartes, baluartillos, revellines, fuerza de Santiago, camino cubierto, estacada, contraforo, almacén de pólvora, baterías de ambas plazas. Se colocaron multitud de útiles de que carecían los almacenes para la fortificación, cantidad de maderas y demás cosas necesarias, se prosiguió en la formación de milicias, se vistieron, disciplinaron y presentaron a la Asamblea el 15 de mayo*» Sobre fortificaciones, Díaz-Trechuelo, 1964: 145-209. Luengo, 2017:727-758.

120. AGI, Filipinas, 496. Carta de Basco a Gálvez, detallando minuciosamente todo su plan defensivo, Manila, 8/07/1780.

121. *Ibid*, Filipinas, 497, Basco a Gálvez, Manila, 12/10/1780.

de mercancías y plata no declarada, el archipiélago empezó a ser rentable para la Corona por primera vez[122].

4. ÚLTIMA ETAPA: LA «ESCUADRA DE ASIA»

Esta etapa sirve como colofón a esta trayectoria con la doble lectura de implantar la Real Armada en Filipinas y de promover reformas políticas y económicas para rentabilizar el archipiélago, protagonizada por marinos españoles. Durante el gobierno de Rafael María de Aguilar (1793-1803)[123], coincidiendo con la declaración de guerra de Inglaterra en octubre de 1796, para hacer frente a un posible ataque inglés, el gobierno decidió destacar en Cavite la «Escuadra de Asia», formada por tres navíos de 74 cañones y cinco fragatas de 34 cañones, al mando del jefe de escuadra Ignacio María de Álava, que se hallaba en Lima[124]. El enfrentamiento no se produjo porque los ingleses desistieron de llevar a cabo la expedición de desembarco que habían organizado, cuando evaluaron el estado defensivo y el costo de mantener la colonia ocupada[125]. La superioridad numérica de las escuadras inglesas hicieron desistir a Álava de buscar una confrontación, para mayor infortunio, los navíos sufrieron serias averías por los temporales. No obstante, la escuadra llevó a cabo varias intervenciones. Una división se mantuvo patrullando sobre la costa de Cantón y Macao para entorpecer el comercio inglés con China. Se estableció una línea defensiva con tres buques patrullando frente a Manila, mientras otros bajeles escoltaban los mercantes de la Compañía de Filipinas, o exploraban previamente la ruta de los galeones y los escoltaban hasta Acapulco para asegurar el situado[126].

Aguilar fue partidario de abandonar Cavite y focalizar todos los recursos en reforzar Manila, pero gracias al empeño de Álava se mantuvo la actividad del arsenal, reforzada por el traslado del Departamento de San Blas a Cavite, y por su posterior conversión en Comandancia de Marina[127]. Aguilar, por su parte, propuso al príncipe de la Paz algunas medidas de largo alcance para completar la construcción de la Armada filipina. Consideraba que era más operativo disponer de una escuadra permanente que mantener un ejército numeroso con tropas indisciplinadas, que enfermaban fácilmente por la adversa climatología. Para evitar las frecuentes pérdidas de embarcaciones, propuso el establecimiento de una escuela de pilotos dirigida por alguno de los oficiales de Marina destinados en Manila. Cuatro pilotos de la Armada de los adscritos a Cavite, ejercerían de maestros. Igualmente, planteó construir un observatorio, y que se levantara una carta hidrográfica exacta de todo

122. Fradera, 1999: 191-254.
123. Herrero Fernández-Quesada, 2013: 381-404.
124. Laborda, 2005. AGI, Estado, 45, N. 22. Ignacio María de Álava, comandante de la escuadra de Asia, al Príncipe de la Paz, Cádiz, 22/11/1795.
125. AGI, Estado 46, N. 61. Rafael María de Aguilar, gobernador de Filipinas al Príncipe de la Paz, Manila, 31/07/1798.
126. AGI, Estado, 45, N. 55. Ignacio María de Álava, a Francisco Saavedra, Cavite, 20/06/1799.
127. Herrero Fernández-Quesada, 2013: 404.

el archipiélago para facilitar la navegación, finalmente pidió el establecimiento de una academia de dibujo[128].

Álava, por su parte, redactó un reglamento adicional a la Ordenanza de Marina de Arandía, que persistió hasta el final de la carrera del Galeón. Ahondaba en la militarización de la gestión, de la dotación y tripulación, regulando los plazos de la navegación, las carenas y recorridas, el nombramiento del comandante y oficiales de Marina. Establecía la marinería y la tropa fijas, lo que fue posible, gracias a la creación de la Matrícula de Mar[129]; regulaba el arqueo, la ubicación del cargamento, de los víveres y de la aguada[130]. Como habían hecho todos los marinos que le precedieron, Álava también llevó a cabo una importante labor hidrográfica y cartográfica, levantando mapas y estableciendo nuevos derroteros para la navegación entre Manila, El Callao y Valparaíso, o Manila y Cantón. Con el regreso de la escuadra a Cádiz en 1803, se cerró esta etapa.

REFLEXIÓN FINAL

La construcción de la Marina en Filipinas fue un objetivo político de la Monarquía bien definido, que no resultó una empresa fácil ni tuvo un desarrollo lineal y progresivo, semejante al de la metrópoli, por la resistencia de la oligarquía manileña a perder sus privilegios. A las dificultades para introducir cambios que encontraron los gobernadores, hubo que sumar los continuos retrocesos en las reformas que consiguieron poner en marcha, por los boicots, por la coyuntura internacional, o por los cambios de gobernador. Los primeros marinos enviados para gobernar las Filipinas afrontaron los problemas con mayor o menor acierto, sin conseguir dar continuidad a muchas de sus iniciativas. Realmente fueron los marinos del Cuerpo General de la Armada enviados a partir de 1765, los que con mucho esfuerzo y constancia consiguieron trasladar a Filipinas la estructura y la organización de la Real Armada, adaptándola a las peculiaridades filipinas. Gracias a la presencia de la Real Armada, Filipinas dispuso de un sistema defensivo que evitó que fuera atacada por Inglaterra en 1778 y 1796, y gracias a la militarización del sistema del Galeón, el comercio transpacífico dejó de ser deficitario para la Hacienda. La herencia del esfuerzo de estos marinos fue la base para seguir fortaleciendo la presencia de la Marina durante el siglo XIX.

---

128. AGI, Estado, 46, N. 52. Rafael María de Aguilar al Príncipe de la Paz, Manila, 8/08/1797.

129. Pedro Arguëlles de la Concepción y Rafael María Aguilar, *Reglamento provisional que para el orden y método de la matrícula de la Marina que ha de crearse en Manila, y las provincias situadas en las playas de su bahía, se manda observar por el Superior Gobierno,* Sampaloc, Imprenta de Nuestra Señora de Loreto, por el Hermano Pedro Arguëlles de la Concepción, 1796

130. *Reglamento adicional a la Ordenanza de Marina para los navíos de las islas Filipinas que con efecto de comercio viajan a Nueva España,* Sampaloc, Imprenta de Nuestra Señora de Loreto, 1802.

BIBLIOGRAFÍA

Abián Cubillo, David Alberto, «La instrucción de la oficialidad de Infantería y Caballería. Las Academias militares en los reinados de Fernando VI y Carlos III», *Revista Universitaria de Historia Militar,* 6/11, (2017): 85-103.

Álava, Ignacio María de, *Reglamento adicional a la Ordenanza de Marina para los navíos de las islas Filipinas que con efecto de comercio viajan a Nueva España,* Sampaloc, Imprenta de Nuestra Señora de Loreto, 1802.

Alfonso Mola, Marina & Martínez Shaw, Carlos, «La introducción de la Matrícula de Mar en Indias», en Martínez Shaw, Carlos y Oliva Melgar, José María, (eds), *El sistema atlántico español, (siglos XVII-XIX),* Madrid, Marcial Pons, 2005: 271-284.

Alfonso Mola, Marina & Martínez Shaw, Carlos, «Defensa naval de los reinos de Indias», en O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo, (coord.), *Historia Militar de España. III Edad Moderna. Ultramar y la Marina,* Madrid, Ediciones El Laberinto, Ministerio de Defensa, 2012: 121-142.

Alfonso Mola, Marina & Martínez Shaw, Carlos, «España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico», en Lobato, I. y Oliva, J. M. (eds.) *El sistema comercial español en la economía mundial, (siglos XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes,* Huelva, Universidad de Huelva, 2013: 325-380.

Alfonso Mola, Marina & Martínez Shaw, Carlos, «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas», en Bernabéu Albert, S. y Martínez Shaw, C. (eds.) *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila,* Madrid, CSIC, 2013: 307-340.

Alfonso Mola, Marina & Martínez Shaw, Carlos, «La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos», en Baudot Monroy, María, (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII,* Madrid, Polifemo, 2014: 331-371.

Alonso Álvarez, Luís, *El costo del Imperio asiático,* A Coruña, Universidad da Coruña – Instituto Mora, 2009.

Alonso Álvarez, Luís, «Don Quijote en el Pacífico: la construcción del proyecto español en Asia, 1591-1606», *Revista de Historia Económica,* XXIII, (2005 extra): 241-274.

Amores Carredano, Juan Bosco, «Las élites cubanas y la estrategia imperial borbónica en la segunda mitad del siglo XVIII», en Navarro, Luis, (ed.) Élites urbanas en Hispanoamérica, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2005: 189-197.

Antequera, José María, *Biografía del Excmo. Sr. Don Gabriel Aristizábal. Teniente General de la Real Armada,* Madrid, por Aguado, impresor de S.M. y de su Real Casa, 1854.

Arguëlles de la Concepción, Pedro y Aguilar, Rafael María de, *Reglamento provisional que para el orden y método de la matrícula de la marina que ha de crearse en Manila, y las provincias situadas en las playas de su bahía, se manda observar por el Superior Gobierno,* Sampaloc, Imprenta de Nuestra Señora de Loreto, por el Hermano Pedro Arguëlles de la Concepción, 1796.

Blanco Núñez, José María, «La Real Armada», en Iglesias, C. (coord.) *Historia Militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones,* Madrid, Real Academia de la Historia, Ministerio de Defensa, 2014: 303-324.

Barrantes, Vicente, *Guerras piráticas de Filipinas,* Madrid, Imprenta de Manuel Hernández, 1878.

Barrio Muñoz, José Ángel, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón, (1729-1739),* Madrid, CSIC, 2012.

Baudot Monroy, María, *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada, 1700-1754*, Ministerio de Defensa-Cátedra e Historia Naval de Murcia, Madrid, 2013.

Baudot Monroy, María, «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782», en Bernabéu Albert, Salvador y Martínez Shaw, Carlos, (eds.) *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila,* Madrid, CSIC, 2013: 341-379.

Baudot Monroy, María, «La Ilustración y el pulso en la gobernación de Filipinas de José Basco y Vargas (1778-1788)», en Bernabéu Albert, Salvador, Mena García, Carmen, Luque Azcona, Emilio José, *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones,* Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2016: 441-467.

Baudot Monroy, María, «La Hacienda de Marina entre la neutralidad de Fernando VI y la movilización de Carlos III en 1760», en Rodríguez Hernández, Antonio José, Julio Arroyo Vozmediano, Julio, Sánchez Belén, Juan Antonio, (eds.) *Comercio, Guerra y Finanzas en una época de transición* (*siglos XVII-XVIII),* Valladolid, Castilla Ediciones, 2017: 195-223.

Bernabéu Albert, Salvador, «Ciencia ilustrada y nuevas rutas: las expediciones de Juan de Lángara el Pacífico, (1765-1773) », *Revista de Indias,* 48, (1987): 446-467.

Bernabéu Albert, Salvador, «El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas», en Rodao, Florentino, (ed.) *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico,* Madrid, Asociación española de Estudios del Pacífico, 1989: 23-30.

Bernabéu Albert, Salvador, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1792,* Madrid, Alianza, 1990.

Bernabéu Albert, Salvador, *El Pacífico ilustrado: del lago español a las largas expediciones,* Madrid, Mapfre, 1992.

Bernabéu Albert, Salvador, *Trillar los mares: la expedición descubridora de Bruno de Heceta al noroeste de América,* Madrid, Banco de Bilbao Vizcaya, Instituto de Geografía, 1995.

Bernabéu Albert, Salvador, *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunwerg, 2000.

Bonialian, Mariano, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio español, (1680-1784),* El Colegio de México, México, 2012.

Bordejé Morencos, Fernando de, «El poder marítimo en la concepción política del marqués de la Ensenada», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval,* 2, (1989): 5-21.

Carlos Boutet, Enrique, de «La Compañía de Guardias Marinas de Cádiz: origen, influencias, regulación y primeros pasos, (1717-1720)» Trabajo Fin de Máster, U.N.E.D. 2016.

Carlos Boutet, Enrique de, «La fundación de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz en 1717», *Revista de Historia Naval,* 139, (2017): 9-38.

Castejón, Philippe, «Reformar el Imperio: el proceso de la toma de decisiones en la creación de las Intendencias americanas», *Revista de Indias,* 271/ 77, (2017): 791-821.

Cerdá Crespo, Jorge, *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años, 1739-1748* ¸ Alicante, Universidad de Alicante, 2010.

Crespo Solana, Ana «La Intendencia de Marina y el «gobierno de la contratación»: el sueño naval de José Patiño y Rosales (1717-1736), *Studia Histórica, Historia Moderna,* 39/2, (2017): 75-114.

Cosano Moyano, José «El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada, 1765-1784.», *Boletín de la Real Academia de Córdoba de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes,* Córdoba, (1981): 183-219.

Delgado Barrado, José María, «América y el proyecto de compañías privilegiadas de José de Carvajal (1745-1754)», *Brocar,* 22, (1998): 103-120.

Díaz-Trechuelo, María Lourdes, «Dos nuevos derroteros del Galeón de Manila (1730-1773)», *Anuario de Estudios Americanos*, XIII, (1956): 1-83.

Díaz-Trechuelo, María Lourdes, «Philippine economic Development Plans, 1746-1779», *Philippine Studies,* 12/2, (1964a): 203-231.

Díaz-Trechuelo, María Lourdes, «La defensa de Filipinas en el último cuarto del siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos,* 21, (1964b): 145-209.

Díaz-Trechuelo, María Lourdes, «Historia económica de Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII», *Cuadernos del Centro Cultural,* Manila, (1978): 78-80.

Domínguez Orta, Manuela, «La Real Hacienda y las Intendencias en Indias», *VIII Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad,* Soria, 2012,
<http://aeca.es/old/viii_encuentro_trabajo_historia_contabilidad/comunicaciones/007.pdf>.

Dubet, Anne, «El marqués de la Ensenada y la vía reservada en el gobierno de la Hacienda americana: un proyecto de equipo», *Estudios de Historia Novohispana,* 55, (2016): 99-116.

Fernández Rodríguez, Manuela, «La presencia rusa en el Pacífico Noroeste», en Martínez Peñas. Leandro y Fernández Rodríguez, Manuela, (eds.) *El Ejército y la Armada en el Noroeste de América: Nootka y su tiempo,* Madrid, Omnia Mutantur, 2011, 93-118.

Fradera, José María, *Filipinas la colonia más peculiar. La Hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868,* Madrid, CSIC, 1999.

Herrero Fernández-Quesada, María Dolores, «La formación de los militares en el siglo XVIII. El Colegio artillero de Segovia o la creación de un modelo», en Imízcoz Beunza, J.M. y Chaparro Sáinz, A. (coords.), *Educación, redes y producción de élites en el siglo XVIII,* Madrid, Sílex, 2013: 317-336.

Herrero Fernández-Quesada, María Dolores, «El Real Colegio de Artillería. De la fundación a la consolidación de un modelo de centro docente militar y científico-técnico», *Revista de Historia Militar,* Extra/1, (2014): 73-134.

García Abasolo, Antonio. «Españoles y chinos en Filipinas. Los fundamentos del comercio del Galeón de Manila», Iñesta Mena, Félix, Lorenzana Lapuente, Felipe, y Mateos Ascacibar, Mateo, (coords.) *España, el Atlántico y el Pacífico, y otros estudios sobre Extremadura,* Llerena, Sociedad Extremeña de Historia, 2014: 9-30.

García Abásolo, Antonio, «Problemas para gobernar un Imperio. Aspectos del modelo colonial de Filipinas, siglos XVI-XVIII» *Revista de Estudios Extremeños,* LXXI, (2015):1841-1865.

García de los Arcos, María Fernanda, *La Intendencia en Filipinas,* Granada, Universidad de Granada, 1983.

García de los Arcos, María Fernanda, «Reformas y resistencias en Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII», *Iztapalapa,* 24, (1991): 93-108.

Gómez Urdáñez, José Luís, *El proyecto reformista de Ensenada,* Lérida, Milenio, 1996.

Gómez Urdáñez, José Luís, *El marqués de la Ensenada. El ministro de todo,* Madrid, Punto de Vista Editores, 2017,

González Caizán, Cristina, *La red política del marqués de la Ensenada,* Madrid, Distribuidora Don Jorge, 2004.

Goodman, David, *Spanish Naval Power,* Cambridge, 1997, traducción española: *El poderío naval español (1589-1665),* Barcelona, Península 2001.

Goodman, David, «El dominio del mar y las armadas de la Monarquía» en Ribot García, Luís, Belenguer Cebrián, Esther, *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI,* 6 vols., Madrid, Sociedad Estatal Lisboa'98, 1999, Vol. II: 365-383.

Jurado Cerón, Susana, «La Armada en la ruta de Filipinas (1765-1784)», en Bernabeu, Salvador, Mena, Carmen y Luque, Emilio José, (eds.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones,* Sevilla, Universidad de Sevilla, 2016: 181-206.

Kuethe, Allan, *Cuba, 1753-1815, Crown, Military and Society,* Knoxville, University of Tennessee Press, 1986.

Kuethe, Allan J., & Andrian, Kenneth J., *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century,* Cambridge, Cambridge University Press, 2014.

Laborda, Antonio, *Viaje alrededor del globo realizado por la escuadra del mando de D. Ignacio María de Álava, con anotaciones sobre las operaciones de dicha escuadra en los mares de Filipinas,* Madrid, La Hoja del Monte, 2005.

Landín Carrasco, Amancio, *Mourelle de la Rua. Explorador del Pacífico,* Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1978.

Landín Carrasco, Amancio, *Descubrimientos españoles del Mar del Sur,* Madrid, Museo Naval, 1992.

Luengo Gutiérrez, Pedro, «La fortificación el archipiélago filipino en el siglo XVIII. La defensa integral ante lo local y lo global», *Revista de Indias,* (2017): 727-758.

Luque Talaván, Miguel, «Descubriendo las luces de un rico diamante», en Martínez López Cano, María del Pilar y Ludlow, Leonor, *Historia del pensamiento economico: del Mercantilismo al Liberalismo,* México, Universidad Nacional Autónoma de México – Instituto de Investigaciones Dr. José María Luís Mora, 209-169 ,2007.

Mallari, Fernando, «The Spanish Navy in the Philippines, 1587-1787», *Philippines Studies,* 37, (1989): 412-439.

Marchena Fernández, Juan, «De las «reliquias» de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750: guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII», en Sánchez Baena, Juan José y otros, (coords.): *Estudios de Historia naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII,* Madrid, Ministerio de Defensa, 2011: 49-90.

Marchena Fernández, Juan, «Llevar la guerra al otro lado del mundo. Reforma e ilustración en las guerras de España contra Portugal. La Gran expedición militar al Brasil y al Río de la Plata en 1776», en Baudot Monroy, María (ed.) *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII,* Madrid, Polifemo, 2014: 195-159.

Martín-Merás, María Luisa, *Cartografía marítima hispana: la imagen de América,* Madrid, Lunwerg, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993.

Martínez Shaw, Carlos, *El sistema comercial español el Pacífico, 1765-1820,* Madrid, Real Academia de la Historia, 2007.

Fisher, John, Kuethe, Allan J., McFarlane, Anthony, *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru,* Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1991.

Merino Navarro, José Patricio, *La Armada española en el siglo XVIII,* Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

Mijares Pérez, Lucio, «Programa político para América del marqués de la Ensenada», *Revista de Historia de América,* 81, (1976): 82-130.

Mira Ceballos, Esteban, *Las armadas imperiales,* Madrid, Esfera de los libros, 2005.

Muro Orejón, Antonio, «Legislación general de Fernando VI para las Indias hispanas», *Anuario de Historia del Derecho español,* 50, (1980): 21-54.

Arandía, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de Marina para los navíos del Rey de las islas Filipinas, que en guerra y con reales permisos hacen viajes al reino de la Nueva España u otro destino del Real Servicio,* 2 tomos, Imprenta de la Compañía de Jesús, Manila, 1757.

Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar, político y económico de Su Armada Naval, 2 tomos. Imprenta de Juan de Zúñiga, Madrid, 1748.

Ortega del Cerro, Pablo, «La profesionalización de la oficialidad naval española, 1750-1780: aproximación a sus destellos desde las sombras», *Vegueta,* (2016): 221-244.

Ortega del Cerro, Pablo, *Siluetas de cambio: siluetas de transformación social de la élite naval, siglos XVIII-XIX,* tesis doctoral, Universidad de Murcia, 2017.

Ozanam, Didier, «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI», en *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal,* t. XXIX-1, Madrid, 1985: 457-507.

Palacio Atard, Vicente, «La neutralidad vigilante y constructiva de Fernando VI», *Hispania,* 133/36, (1976): 301-320.

Parcero, Celia, *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, (1760-1773),* Ávila, Junta de Castilla y León, 1998.

Pazzis Pi Corrales, Magdalena de, «La Armada de los Austrias», *Estudis*, 27, (2001): 23-51.

Perona Tomás, Dionisio, *Los orígenes del Ministerio de Marina,* Madrid, Ministerio de Defensa, 1998.

Perez Fernández-Turégano, Carlos, *Patiño y las reformas del a Administración en el reinado de Felipe V,* Madrid, Ministerio de Defensa, 2006.

Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715,* Sevilla, CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.

Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio, «La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)», *Revista General de Marina,* agosto, (1980):137-155.

Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio y Torres Ramírez, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur,* Sevilla, CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987.

Pinzón Ríos, Guadalupe, «Defensa del Pacífico Novohispano ante la presencia de George Anson», *Estudios de Historia Novohispana,* 38/enero-junio, (2008): 63-86.

Rodríguez Trujillo, José, *Memoria de la Marina de Filipinas,* Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez, hijo, 1887.

Rodríguez Villa, Antonio, *Don Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada,* Madrid, librería de M. Murillo, 1878.

Tavárez Simó, Fidel, «La invención de un imperio comercial hispánico, 1740-1765», *Magall*ánica, 2/3, (2015): 56-76.

Thurman, M. E., *The naval Department of San Blas: New Spain's Bastion for Alta California and Nootka Sound, 1767-1798,* Glendale, California, Arthur H. Clark, 1967.

Vila Miranda, Carlos, «Toma de Manila por los ingleses en 1762», *Anuario de Estudios Atlánticos,* 53, (2007): 167-220.

Williams, Glyn, *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII,* Madrid, Turner Océano, 2002.

Yuste López, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815,* México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.

Yuste López, Carmen, *Nueva España: Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, México Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019.

Calidad de Revistas Científicas Españolas
FECYT | FUNDACIÓN ESPAÑOLA PARA LA CIENCIA Y LA TECNOLOGÍA | 2016

AÑO 2019
ISSN: 1131-768X
E-ISSN 2340-1400

32

SERIE IV HISTORIA MODERNA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

Monográfico · Special Issue: Política imperial y administración de industrias estratégicas: la Armada española en el largo siglo XVIII Imperial Policy and Strategic Industry Administration: the Spanish Navy in the Long Eighteenth Century

13 María Baudot Monroy, Manuel Díaz-Ordóñez & Iván Valdez-Bubnov
Introducción / Introduction

19 Agustín González Enciso
Estado y empresa en la provisión de armas de fuego en el Siglo XVIII / State and Enterprises in the Supply of Firearms in the Eighteenth Century

45 Manuel Díaz-Ordóñez
El abastecimiento militar de cáñamo para el imperio español (1665-1808): globalización, estado y empresarios en el largo Siglo XVIII / Providing Hemp for Military Purpose for the Spanish Empire (1665-1808): Globalization, State and Entrepreneurs in the Long Eighteenth Century

73 Rafal B. Reichert
¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? Un acercamiento a las estrategias de la marina real sobre los suministros de materias primas forestales provenientes del Báltico y Nueva España (1754-1795) / How did Spain Tried to Recover his Naval Power? An Approach to the Strategies of the Royal Navy on the Supply of Forest Raw Materials from Baltic Sea and New Spain (1754-1795)

103 José Manuel Vázquez Lijó
Servir en la marina de Aranjuez en el Siglo XVIII: un destino deseado / Serving in the Navy in Aranjuez in the 18th Century: A Desirable Destination

123 Iván Valdez-Bubnov
Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo Siglo XVIII (1670-1834) / Warships for a Global Empire: Shipbuidling and the Maritime Registry in Spain, America and the Philippines during the Long Eighteenth Century (1670-1834)

161 Maria Baudot Monroy
La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marinos españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII / Constructing the Spanish Royal Navy in the Philippines. Navy Officers in Manila during the Second Half of the Eighteenth Century

Miscelánea · Miscellany

193 Iván Lázaro Urdiales
Las relaciones entre España y Rusia durante el reinado de Felipe V (1722-1742) / Relationships between Spain and Russia during the Reign of Philip V (1722-1742

221 Leopoldina Landeros de Casolari
Controversias sobre el cosmógrafo Andrés García de Céspedes / Controversies about the Cosmographer Andrés García de Céspedes

239 Ainoa Chinchilla Galarzo
Portugal y la fallida paz con Francia: mediación española y corrupción francesa (1796-1800) / Portugal and the Failed Peace with France: Spanish Mediation and French Corruption (1796-1800)

263 Marcos Rafael Cañas Pelayo
De una compañía comercial a la inserción en la élite cordobesa: los Fernández de Carreras (S. XVI-XVIII) / From a Trade Company to the Insertion in the Cordovan Elite: Fernández de Carreras's Lineage (16th-18th Centuries)

289 Rumen Sosa Martín
La sustitución lingüística del guanche en las Islas Canarias, un caso excepcional en la historia del mundo bereber / The Language Shift of Guanche Language in the Canary Islands, an Exceptional Case in the History of the Berber's World

303 Aitor Díaz Paredes
Fidelidad, fueros y negociación. Las Cortes de Sangüesa en la defensa de la Corona de Aragón (1705) / Loyalty, *Fueros* and Negotiation. The Cortes of Sangüesa in the Defense of the Crown of Aragon (1705)

Taller de historiografía · Historiography Workshop

Ensayos · Essays

329 David Martín Marcos
La otra mirada de António Manuel Hespanha (1945-2019), *In Memoriam* / An Alternative Gaze: António Manuel Hespanha (1945-2019), *In Memoriam*

333 Gabriel Astey
Virtud de la retorsión / *Nobility* of Contortion

ISSN 1131-768X 32
9 771131 768008

AÑO 2019
ISSN: 1131-768X
E-ISSN 2340-1400

32 ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

SERIE IV HISTORIA MODERNA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

Reseñas · Book Review

345 Burke, Peter *Hybrid Renaissance. Culture, Language, Architecture* (Antonio Urquízar Herrera)

351 Olds, Katrina B., *Forging the past. The Invented Histories in Counter-Reformation Spain* (Javier Rodríguez Solís)

357 Bolufer Peruga, Mónica, *Mujeres y Hombres en la Historia. Una propuesta historiográfica y docente* (Julio Arroyo Vozmediano)

361 Mira Caballos, Esteban, *Francisco Pizarro. Una nueva visión de la conquista del Perú,* (Beatriz Alonso Acero)

367 Esteban Estríngana, Alicia (ed.), *Decidir la lealtad. Leales y desleales en contexto (siglos XVI-XVII)* (José Miguel Escribano Páez)

371 Gaudin, Guillaume, *El Imperio de papel de Juan Díez de la Calle. Pensar y gobernar el Nuevo Mundo en el siglo XVII* (Javier Ruiz Ibáñez)

375 Pasolini, Alessandra y pilo, Rafaella (eds.), *Cagliari and Valencia during the Baroque Age. Essays on Art, History and Literature* (Fernando Ciaramitaro)

381 Sánchez-Montes González, Francisco, *El viaje de Felipe IV a Andalucía en 1624. Tiempo de recursos y consolidación de lealtades* (Francisco Precioso Izquierdo)

385 Alimento, Antonella & Stapelbroek, Koen (eds.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade* (Fidel J. Tavárez)

393 Marchena Fernández, Juan y Cuño Bonito, Justo (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada* (Pablo Ortega del Cerro)