

LA ARMADA EN FILIPINAS (1765-1784) (*)

Carlos MARTÍNEZ SHAW
Catedrático de Historia Moderna UNED

Los primeros barcos integrados en la Armada Real no llegaron a Filipinas hasta 1765. Y, además, lo hicieron uno tras otro, por lo que en puridad debe hablarse de una presencia discontinua entre 1765 y 1784. Más tarde, la guerra con Inglaterra, declarada en octubre de 1796 e iniciada en febrero de 1797 con la batalla del cabo de San Vicente, motivó el envío de una escuadra, mandada por Ignacio María de Álava, que sí permaneció de una manera estable durante varios años con el fin primordial de proteger el archipiélago de posibles ataques ingleses. Después, los barcos de la Armada desaparecieron del horizonte y no volvieron a asomar por él durante el resto del período que llamamos del Antiguo Régimen.

Ahora bien, si no hubo una sección de la Armada Real o una armada específica para la defensa de Filipinas o, más propiamente, para la defensa del comercio filipino (en el sentido en que hablamos de una Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, de una Armada de Barlovento o de una Armada de la Mar del Sur), podemos considerar que los galeones de Manila se constituyeron a sí mismos en armadas, puesto que eran buques pertenecientes al rey (y no a particulares) que, si bien tenían funciones primordialmente comerciales, también debían atender a su propia preservación, por lo cual fueron armados más o menos profusamente de cañones y en más de una ocasión hubieron de hacer frente a buques de guerra o corsarios de otras potencias, singularmente ingleses y holandeses. En este sentido, a los galeones de Manila —ya navegara una sola nave, como fue la regla, ya navegaran dos juntas, a las que se solía llamar capitana y almiranta respectivamente, como fue la excepción— se les podía aplicar el dictamen de José de Veitia y Linaje en su *Norte de la Contratación de las Indias*: «Hay Armada de Flota de Nueva España, que son la Capitana y la Almiranta». Aquí, estas armadas de un solo barco o a lo sumo de dos no custodiaban naos mercantes como en el caso de las que iban a Veracruz, sino que en sí mismas eran a un tiempo barcos de guerra y mercantes que garantizaban su autodefensa.

Del mismo modo, sin que pueda hablarse propiamente de la Armada, hay que aludir a las armadillas o flotillas que se formaron para hacer frente a los

(*) Este artículo se enmarca dentro del Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía «El Pacífico hispano. Imágenes, conocimiento y poder» (PO9-HUM-5392).

ataques de los enemigos europeos (de nuevo ingleses y holandeses) y a los de los enemigos regionales, es decir, a los piratas japoneses, chinos y, sobre todo, musulmanes (los «moros» de Mindanao y de Joló o «Sulú»), que constantemente hostigaban las costas del archipiélago en una guerrilla en todo similar al corso berberisco del Mediterráneo, de tal modo que en algunos momentos se tuvo la ilusión de poder disponer de una armada de galeras permanentemente pertrechada para acudir a todos los puntos donde se hiciese sentir la amenaza del corso musulmán. Algunas de estas flotillas asumieron misiones ofensivas, es decir, fueron organizadas para atacar plazas enemigas, hecho que ocurrió con más frecuencia durante el período de la unión de las dos coronas ibéricas, tanto por la oportunidad que brindó a las autoridades filipinas de expandirse en territorios de influencia portuguesa como por la ayuda prestada, a veces tras la demanda de los interesados, a las bases de Portugal en el Pacífico.

Por tanto, nuestra exposición se limitará a dar cuenta de la actuación de la Armada durante los años de 1765 a 1784, dejando fuera la vertiente militar del Galeón, las flotillas de galeras destinadas a combatir el corso musulmán, las escuadras organizadas para hacer frente a los holandeses en el espacio marítimo comprendido entre la isla de Formosa, al norte, y los archipiélagos de las Molucas y las Sulawesi, al Sur y, finalmente, la presencia de la Escuadra de Asia entre 1796 y 1803 (1).

Los gobiernos del reformismo borbónico empezaron muy pronto a pensar en una ruta directa para alcanzar Filipinas desde la metrópoli, al margen de la ruta transpacífica del galeón de Manila, que desde Acapulco unía Nueva España con la capital del archipiélago. Estos sucesivos proyectos, de interés fundamentalmente comercial, promovidos desde las altas instancias gubernamentales y secundados por los particulares, han sido objeto de diversos análisis y aun de estudios completos. Por una parte, se trata, entre otros, de los memoriales del marqués de Santa Cruz de Marcenado (de 1732), Bernardo de Ulloa (de 1740), Jerónimo de Uztáriz (de 1742), José de Carvajal (de 1745), José Calvo (de 1753), el marqués de Ovando (de 1754), Nicolas Norton Nicols (de 1758), Francisco Leandro de Viana (de 1765), Juan Bautista Muñoz (de 1779) y Bernardo de Iriarte (de 1784) (2).

(1) Un estudio sobre todas estas modalidades de la defensa marítima de las Filipinas y del galeón de Manila, en ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos», en BAUDOT MONROY, María (dir.): *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Polifemo, Madrid, 2014, pp. 331-371.

(2) Si dejamos de lado la reciente revelación de que ya a principios del siglo XVII hubo propuestas en el mismo sentido de un comercio directo entre Sevilla y Manila, los primeros proyectos del siglo XVIII se pueden seguir a través de los trabajos de DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.^a Lourdes: *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, 1965; MARTÍNEZ SHAW, Carlos: *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, 2007; ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «La reorientación de la economía filipina en el proyectismo del siglo XVIII», en JIMÉNEZ ESTRELLA, Antonio; LOZANO NAVARRO, Julián J.; SÁNCHEZ-MONTES GONZÁLEZ, Francisco, y BIRRIEL SALCEDO, Margarita M.^a (dirs.): *Construyendo historia. Estudios en torno a Juan Luis Castellano*, Granada, 2013, pp. 539-557, y «España y el comercio de Asia en

Mientras se están redactando estos proyectos, la Corona acuerda poner en funcionamiento un nuevo método para iniciar el comercio directo entre Cádiz y Manila. Se trata de abrir la ruta con el concurso de la Armada, un experimento que se iniciará en 1765 y que durará veinte años. Así defendía Carlos III sus objetivos en 1785, justamente cuando acababa de clausurarse: «Y deseo Yo desde los principios de mi reinado a estimular a mis amados vasallos a que emprendiesen el tráfico directo a Filipinas y que se acostumbraesen a la navegación de aquellos mares, mandé hacer con bajeles de la Real Armada diversas expediciones a Manila, como pruebas que les animasen» (3).

Hoy, después de muchas aproximaciones incompletas, podemos reconstruir la totalidad de las 14 expediciones llevadas a cabo por la Armada entre 1765 y 1784, que son las que figuran en el siguiente cuadro:

BARCOS DE LA ARMADA EN RUTA A MANILA, 1765-1784

1. Navío *Buen Consejo* (1), Juan de Casens, 1765-1767
2. Navío *Buen Consejo* (2), Juan de Casens, 1768-1770 (*)
3. Fragata *Venus* (1), Manuel González de Guiral. 1769-1770
4. Fragata *Astrea* (1), José de Córdoba. 1770-1771
5. Fragata *Palas* (1), Ignacio Mendizábal. 1771-1772
6. Fragata *Venus* (2), Juan de Lángara. 1771-1773
7. Fragata *Palas* (2), Gabriel de Alderete. 1773-1774
8. Fragata *Juno* (1), Juan de Araoz. 1774-1775
9. Fragata *Astrea* (2), Antonio de Albornoz. 1775-1776
10. Fragata *Venus* (3), Gabriel Guerra. 1775-1776
11. Fragata *Juno* (2), Pablo de Lasaña. 1776-1777
12. Fragata *Astrea* (3), Antonio Messía de la Cerda, 1777-1779 (**)
13. Fragata *Juno* (3), Benito de Lira. 1778-1780
14. Fragata *Asunción* (1), Juan José Ruiz de Apodaca (1783-1784) (4)

(*) Trajo en conserva a la fragata *Santa Rosa*, incorporada en Manila y comandada por Juan de Lángara.

(**) La urca *Santa Inés*, con el piloto Fernando Reinoso, salió acompañando a la fragata el 17 de diciembre de 1777. Se separó de la *Astrea* para entrar el 29 de diciembre en Santa Cruz de Tenerife, a fin de ser sometida a reparación, y volvió a zarpar el 2 enero de 1778 sin que llegase a alcanzar a la fragata. Los dos barcos salieron de Manila el 13 enero de 1779, pero la urca, después de haber reconocido la isla de Annobón, fue apresada por los ingleses en una acción que dejó 33 muertos por parte española. Sabemos su destino desde su apresamiento hasta su llegada con los supervivientes a Kinsale, en Irlanda.

el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico», en LOBATO, I., y OLIVA, J.M. (dirs.): *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*. Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes, Huelva, 2013, pp. 325-380.

(3) Se trata del preámbulo a la Real Cédula de Erección de la Compañía de Filipinas, 10 de marzo de 1785.

(4) Aunque han sido diversos los autores que han dado cuenta de estas expediciones, hasta ahora no habían sido establecidas con seguridad. En completar y estudiar pormenorizadamente todas ellas trabajan en la actualidad, además de los firmantes de este trabajo, las investigadoras María Baudot Monroy y Susana Jurado Cerón.

Naturalmente, en todo este proceso las fechas no son arbitrarias, sino que definen la oportunidad de las políticas mercantiles de la Corona. En efecto, la ocupación de la ciudad de Manila por los ingleses durante la Guerra de los Siete Años (1762-1764), y la demora con que se había llevado a cabo su devolución a España tras de la paz de París (firmada el 10 de febrero de 1763), condicionarían los plazos y las modalidades de la apertura comercial en el ámbito del Pacífico. Ahora, los intereses económicos que se habían venido insinuando durante las últimas tres décadas se verían considerablemente reforzados por las urgentes e inmediatas necesidades militares, es decir, por la exigencia de mejorar de modo sensible la defensa de las islas y de garantizar una ruta directa para enviar desde la Península los socorros que fueren menester en caso de repetirse las amenazas de potencias extranjeras, en particular de Inglaterra (5).

Este es, pues, el contexto en que se diseña el plan estratégico de inaugurar una ruta directa entre Cádiz y Manila, servida de momento por buques de la Armada, con el fin de romper al mismo tiempo, por un lado, con el monopolio del comercio transpacífico entre México y las Filipinas y, por otro, con las limitaciones impuestas por el viejo tratado de Tordesillas, que supuestamente habían sido revalidadas en acuerdos posteriores —singularmente, en los tratados de Münster y Utrecht— y que parecían impedir a los barcos de la Monarquía hispánica doblar el cabo de Buena Esperanza (6).

Así lo vieron los contemporáneos, para lo cual es oportuno citar un documento detectado hace casi medio siglo por José Cepeda y retomado de nuevo hace casi treinta años por José Cosano. En una carta enviada desde San Ildefonso por el marqués de San Leonardo a su hermano el duque de Berwick, a la sazón en París, el remitente da noticia a este de la arribada a Cádiz, procedente de Manila, del navío *Buen Consejo* tras su primera expedición:

«Este es un navío de guerra de 60 cañones que fue desde Cádiz en derecha por el Cabo de Buena Esperanza a la misma isla [Luzón] para hacer ver era posible a los españoles hacer esta navegación sin tratado ninguno ni otra cosa nos lo impida; es una de las mayores cosas que ha hecho nuestro gran monarca [Carlos III] pues ha abierto [la ruta] para que sus vasallos de las Filipinas con los de Europa comercien y se comuniquen sin los trabajos y embrazos que tenían antes».

Aquí está todo lo esencial: el barco es de guerra —por el doble motivo de sus funciones militares de reglamento y de su misión coyuntural de evitar el mayor riesgo de un ataque enemigo a una nave mercante—, navega por la ruta supuestamente prohibida del cabo de Buena Esperanza, denuncia sin citarlo el

(5) Sobre el plan de emergencia tras las pérdidas de La Habana y Manila, véase FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*, t. VII. Madrid, 1901, pp. 83-99.

(6) ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas», en BERNABÉU ALBERT, Salvador, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dirs.): *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*. Madrid, 2013, pp. 307-340.

tratado de Tordesillas y todas las posteriores referencias al mismo y confiesa una finalidad fundamentalmente comercial, señalando la nueva ruta como alternativa a la monopolista del galeón de Manila. No se puede decir más claro con menos palabras (7).

Siguiendo con la cronología, aunque solo sea someramente, podemos señalar que la flota inglesa del vicealmirante Samuel Cornish se presentó ante Manila el 22 de septiembre de 1762; la ocupación de la ciudad por el coronel William Draper tuvo lugar el 5 de octubre del mismo año; las noticias de los preliminares de paz llegaron a la ciudad el 23 de julio de 1763; la firma de la paz de París se conoció el 2 de marzo de 1764 (más de un año después de la conclusión del tratado, el 10 de febrero de 1763); los ingleses hicieron entrega de la fortaleza de San Antonio Abad el 26 de marzo de 1764, y los españoles recuperaron oficialmente Manila el 31 de marzo, mientras que la flota inglesa se hacía a la vela el 10 de abril del mismo año. Ahora bien, como enseguida veremos con detalle, el primer comunicado para organizar la expedición inicial de la Armada en la ruta de Manila, remitido desde San Lorenzo de El Escorial por Julián de Arriaga, secretario de Marina, por orden del rey, y dirigido por la vía reservada a Juan Gerbaut, intendente de Marina de Cádiz, lleva por fecha el 13 de noviembre de 1764, es decir, se expide solo seis meses después del abandono por parte de la escuadra inglesa de las aguas filipinas (8).

Ahora bien, con esta travesía, la Secretaría de Marina no se propuso cumplir fines primordialmente militares. Ya la primera expedición —y naturalmente, y de manera más intensa, también las demás— tuvo una vertiente mercantil, puesto que se llevaron a cabo registros de mercancías embarcadas tanto por la Real Hacienda como por los miembros de las tripulación y el comercio de Cádiz (9). Además, en tercer lugar, las expediciones de la Armada fueron también expediciones científicas. Para este fin, en el *Buen Consejo* se embarcó el teniente de fragata Juan de Lángara, oficial nacido en La Coruña que, tras ingresar en la Academia de Guardias Marinas en 1750, había sido enviado a París para ampliar de sus estudios de matemáticas hasta 1755. Su presencia en la expedición —y en alguna de las sucesivas— abona la idea de sumar también este propósito científico a los objetivos militares y comerciales que habían movilizadado a la Secretaría de Marina (10).

(7) CEPEDA ADÁN, José: «La política americana vista por un cortesano de Carlos III», en *Anuario de Estudios Americanos* XXI, 1964, pp. 437-487, cit. en p. 442.

(8) Para las fechas de la ocupación inglesa, MOLINA, Antonio M.: *Historia de Filipinas*, t. I, Madrid, 1984, pp.158-172, y TRACY, Nicholas: *Manila Ransomed. The British Assault on Manila in the Seven Years War*, Exeter, 1995.

(9) Para una aproximación al comercio realizado mediante los barcos de la Armada entre 1765 y 1784, resultan imprescindibles los excelentes trabajos de COSANO MOYANO, José: «El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)», en *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, núm. 102, 1981, pp. 183-220, e ÍDEM: «Hombres, mercancías y precios en el tráfico comercial directo entre España y Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII», en *Actas II Coloquios de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, t. I, Córdoba, 1983, pp. 553-569.

(10) En este apartado es clave el magnífico trabajo de BERNABÉU ALBERT, Salvador: «Ciencia ilustrada y nuevas rutas. Las expediciones de Juan de Lángara al Pacífico, 1765-1773», en *Revista de Indias*, núm. 180, 1987, pp. 447-467.

Descartada sin excesivas prevenciones la cuestión previa de los derechos españoles a la navegación por el cabo de Buena Esperanza, hubo que ocuparse de las exigencias concretas de la organización de la primera expedición de la Armada. En el oficio ya citado de 13 de noviembre de 1764, el secretario Arriaga hacía ya algunas preguntas precisas. Primero, naturalmente, qué fragata se hallaba dispuesta para ser enviada directamente de Cádiz a Filipinas. Segundo, y muy significativo, cuántos oficiales y soldados podrían embarcarse en ella, lo cual quería decir que se trataba de enviar un cuerpo de tropas de tierra que contribuyera a aumentar y fortalecer la guarnición de Filipinas. Tercero, planteaba algunas cuestiones que denotaban el desconocimiento de la Secretaría de Marina acerca de una navegación de este tipo, completamente inaugural dentro de la historia marítima española: la estación apropiada para emprender la travesía, los víveres precisos, las escalas necesarias y la existencia (o no) de pilotos que fuesen expertos en la ruta. Por último, e igualmente significativo, el barco debía salir lo antes posible, reclamando «reserva y brevedad» desde las primeras palabras y, sobre todo, cerrando el escrito con una frase final de apremio: «Y si VS. concilia la posibilidad de este pensamiento ponga mano inmediatamente al apronto de la fragata, sin aguardar para esto a la respuesta de los informes que VS. me debe dar sin retardo» (11).

La respuesta de Gerbaut daba satisfacción a algunas de las inquietudes de Arriaga, pero no a todas. El intendente de Cádiz proponía la fragata *Industria*, pero señalaba que su capacidad de transporte era reducida, pues admitía solo unas 250 personas entre tripulación y efectivos militares. La salida debía hacerse entre febrero y mayo —de acuerdo con la práctica de los barcos de la compañía sueca de las Indias Orientales, que salían con aquel rumbo tras haber conseguido en Cádiz la plata necesaria para su negociación en Cantón—, y los víveres debían calcularse para unos seis meses. La dificultad más grave era la falta de pilotos, toda vez que se necesitarían dos o tres, y los suecos y los franceses los traían ya contratados desde sus respectivos países. Los mejores eran los franceses de la Compañía de las Indias Orientales. Sobre la reserva, Gerbaut se mostraba pesimista ante la posibilidad de mantener el sigilo en Cádiz (12).

Mientras Arriaga renunciaba a la *Industria* por su poca capacidad, Gerbaut se movía diligentemente, cambiaba de barco y añadía alguna información

(11) Las páginas que siguen son una nueva versión del anterior trabajo de MARTÍNEZ SHAW, Carlos, y ALFONSO MOLA, Marina: «La Armada en el cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío *Buen Consejo*, 1765-1767», en *Anuario de Estudios Atlánticos. Homenaje a Antonio Ruméu de Armas*, núm. 59, 2013, pp. 431-477.

(12) La documentación de la primera expedición a Filipinas por el cabo de Buena Esperanza, en Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), leg. 408. Juan de Lángara escribió un diario de navegación conservado en AMN, Ms. 272, ff. 68-217. Por desgracia, en lo que hace al viaje de ida, este documento termina poco después de la arribada del navío a Île-de-France, el 20 de noviembre de 1765, pero prosigue para dar cuenta del viaje de vuelta desde el 11 de febrero de 1767.

nueva, tomada ahora del capitán de fragata Juan de Casens. El barco podía ser el navío *Buen Consejo*, cuyo porte era igual al de los buques de la compañía francesa de las Indias Orientales y podía embarcar unos 250 tripulantes y 250 militares, es decir, alrededor de 500 personas en total, ya que una población mayor a bordo aumentaba el peligro de escorbuto y de «otras epidemias». Siguiendo a Casens, podía confirmarse como fecha ideal para zarpar la de mediados de febrero a mediados de marzo, pero la dificultad mayor, la del piloto, persistía. Había que buscar un experto inglés, holandés, sueco o francés, lo que comprometía la exigencia de sigilo, y en su defecto podía contratarse a cualquier piloto español capaz de doblar el cabo de Buena Esperanza y llegar a las islas francesas del océano Índico (Bourbon o Île-de-France), para una vez allí contratar un piloto francés experimentado para la segunda parte de la travesía.

En enero de 1765 ya se había llegado a un acuerdo entre Arriaga en Madrid y Gerbaut y Casens en Cádiz. El *Buen Consejo* sería el barco designado, una vez asegurado de su primera quilla y aforrado de nuevo. Se trataba de un navío de 60 cañones y dos cubiertas, botado en 1761, adquirido en Génova por 60.000 pesos y que ya había navegado a Veracruz en 1763, al mando del capitán de fragata Joaquín de Olivares. El navío haría dos viajes completos entre Cádiz y Manila entre 1765 y 1770. Después, en 1772, volvería a la ruta de Veracruz pero, separado de la flota, se perdería en los bajos de la Anguilla, la más septentrional de las islas de Sotavento (13).

La tripulación se fijaba en 250 hombres, se establecía un arreglo de víveres y se redactaba (4 de enero) un «método proporcionado» para el viaje de Cádiz a Filipinas, en el cual se insertaba una previsión farmacéutica muy elaborada: doble caja de medicinas —porque no había «reemplazo bueno» en las Filipinas— y varios medicamentos para combatir el escorbuto o «mal de Luanda» (botes o frascos con polvos y jaleas, frascueros de agua de limón, espíritu de coclearia), más dos barriles de tintilla de Rota contra las diarreas de sangre —siguiendo a los franceses—. Igualmente se daban indicaciones y recomendaciones sobre la travesía: la salida debía ser entre mediados de febrero y mediados de marzo, a fin de llegar al puerto de Cavite a principios de agosto («porque hasta este tiempo no han tomado los vendavales su mayor fuerza»); debía hacerse escala en las islas de «Borbón» o Mauricio —nombres usuales para la isla Bourbon—, y desde allí seguir la derrota hasta «uno de los dos estrechos de Malaca o de Banca [Bangka] y Sonda», para finalmente aproar a la isla de Luzón y la bahía de Manila. La internada en el puerto de Cavite duraría hasta enero, para aprovechar «la nueva monzón» y llegar a España en

(13) AMN, Ms. 727, aprobación de la compra del navío, que aquí figura artillado con 62 cañones (véase VALDEZ-BUBNOV, Iván: *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española [siglos XVI-XVIII]*, México D.F., 2011, p. 311). El viaje del *Buen Consejo* a Veracruz en 1763 —al mando de Joaquín de Olivares— se puede consultar en AGS, SM, leg. 406 (244-265), donde se incluyen también referencias a las obras realizadas en el navío en 1762 (545-555), mientras que el viaje de vuelta en 1764 (Veracruz-La Habana-Cádiz) se encuentra en AGS, SM, leg. 407 (204-514).

junio o julio sin hacer escala a la vuelta, «a menos que alguna avería o atraso de viaje no obligue a ello para el remedio o refresco de víveres». Así pues, solo quedaban algunas dudas por resolver: la artillería de los entrepuentes ¿debía ir en la bodega? ¿Había de remitirse otra artillería u otros géneros pesados para sustituir como lastre al enjunque de fierro, de poco valor en las Filipinas?

Finalmente, en otro documento se daba orden al capitán general marqués de la Victoria para proceder a la designación de una compañía entera de los Batallones de Marina, con su capitán y subalternos, y al nombramiento de los oficiales mayores. Juan de Casens, capitán de fragata, sería el comandante, y los oficiales subalternos, los tenientes de navío Luis de Lortia y Manuel (González) Guiral, y los tenientes de fragata Juan de Lángara y Manuel de Albás. Todo lo cual quedaba ultimado a fines de enero de 1765.

Quedaba pendiente, al margen de las provisiones para la travesía, la cuestión de los intereses comerciales. Gerbaut señalaba al efecto el escaso interés existente en Filipinas por los productos europeos, con exclusiva excepción de la plata. Pese a todo, proponía el embarque, por cuenta de la Real Hacienda, de 300 o 400 quintales de fierro en bruto, más 586 arrobas de vino y 368 de aceite, que deberían venderse en Filipinas para adquirir «géneros o frutos de la Tierra o de la China», según el buen criterio de Casens como único responsable de la operación. Del mismo modo, se jugaba con el pago de 40 pesos para compensar la media ración de vino no dispensada a la tripulación, la mitad de cuyo abono se haría efectivo al final del viaje de ida —suponemos que detrás de ello latiría la idea de que la tripulación pudiera invertir también esos pocos miles de pesos en productos asiáticos—. Al mismo tiempo, dado que se desembarcarían 250 soldados —una apreciación del intendente que pronto se vería desmentida por la realidad, ya que el contingente «de transporte» o personal destinado al archipiélago se reduciría a ocho oficiales y cien soldados—, el espacio libre debía ser ofrecido al comercio de Filipinas para que enviase sus géneros a España, como así se hizo. En conjunto, el registro de ida se repartía entre la Real Hacienda y la tripulación, agentes a los que se añadirían, en expediciones posteriores, los comerciantes gaditanos o de otra procedencia. La propuesta del intendente sería aceptada el 1 de febrero por Arriaga, quien únicamente impondría que la operación fuese efectuada de común acuerdo con el gobernador de Filipinas, además de señalar que se le entregarían al comandante de 50.000 a 60.000 pesos en especie «para el mismo fin», cantidad que, veremos, será empleada con provecho.

La espera, debida a la demora, por un lado, de los soldados y, por otro, de los dos pilotos franceses, daba ocasión para las lucubraciones de los interesados. Así, el marqués de la Victoria aprovecharía para emitir un informe demolidor sobre las condiciones del *Buen Consejo* y una propuesta a favor de la fragata *Industria* —cuya candidatura resucitaba inesperadamente— o bien de la *Astrea*, cuyo nombre aparece por primera vez antes de que, efectivamente, llegase a realizar hasta tres viajes por esta misma ruta. Gerbaut, de mala gana, hubo de recurrir al informe pericial de Ciprián Austrán, el constructor de La

Carraca, quien lo emitió el 12 de febrero. A tenor de de este informe, el navío reunía muy buenas condiciones —como había demostrado en su viaje redondo a Veracruz—, había sido objeto de una excelente refacción —a pesar de haberse proyectado como mercante—, la batería y el entrepuentes eran proporcionados, combinaba a la perfección el pino coral con el roble, y estaba más adaptado para la navegación y la defensa, es decir, según decía el constructor, «para los fines de que estoy enterado».

El 24 de enero, el conde de Fuentes, embajador español en París, había informado al marqués de Grimaldi, primer secretario de Estado, de que el duque de Choiseul, primer ministro de Luis XV, ofrecía todas las garantías sobre «Maville» y «Marcaille» —así aparecen denominados en la mayor parte de la documentación, pero en realidad firmarían como Joseph-Marie Mabile y Jean Marquay—, los dos pilotos que serían enviados a Cádiz para conducir la expedición, los cuales procedían de Lorient y eran expertos en la navegación por China. Así, mientras proseguía la espera, se producían asimismo algunas sustituciones en la oficialidad —Luis de Lortia y Manuel de Balbás eran relevados por el teniente de navío Joaquín Daoiz y el alférez de fragata Javier Antonio Muñoz—. Del mismo modo, no había alternativa para acelerar la salida del barco, ya que Gerbaut insistía en la imposibilidad de obtener en Cádiz pilotos expertos en la navegación por el cabo de Buena Esperanza: «No se ha encontrado piloto extranjero de satisfacción que por práctico de la navegación por los mares de la India Oriental pudiera servir de tal en el viaje de este navío». De cualquier forma, el gobierno estaba resuelto a ejecutar lo decidido, y una orden del rey de 11 de febrero disponía retrasar la partida hasta la llegada de los pilotos franceses.

Sin embargo, los responsables españoles en la plaza gaditana no descansaban. El 21 de febrero, Gerbaut se hacía eco del dictamen de los pilotos franceses de que la navegación debía hacerse en derechura, sin escalas en las islas francesas del Índico —cosa que, según veremos, luego se revelaría irrealizable—, y aumentaba la ración de víveres hasta completar la de vino para ocho meses y la de agua hasta siete. Por su parte, el 26 del mismo mes, el comandante del *Buen Consejo* dirigía a Arriaga un razonado informe que recogía las conclusiones de sus conversaciones con monsieur Boubet, el comandante de las fragatas de la compañía de Lorient (que tenía ya 12 viajes redondos a sus espaldas), el cual le había confirmado que marzo era el «tiempo oportuno» en que zarpar de Cádiz incluso para él, que debía recalcar para un mes en las islas francesas y navegar a Cantón por el estrecho de Malaca, mientras que Casens no pensaba hacer escalas y además tomaría la ruta del estrecho de la Sonda («por más corto y a barlovento»). Por ello, Casens reforzaba su opinión de esperar a los pilotos franceses, en la seguridad de que «de este modo no se aventura nada y del otro pudiera no bastar el desvelo y cuidado por la falta de práctica en aquellos estrechos, donde gobierna la sonda, anclas y mareas, por fondos de cuatro y cinco brazas de agua con sus flujos y reflujos muy desiguales y extraordinarios, como antes de ahora hice comprender a V.E. en esa Corte».

A primeros de marzo, el marqués de la Victoria les comunicaba que el *Buen Consejo* estaba fondeado y pertrechado en la bahía y que ya se había efectuado la última operación —el embarque de pólvora y de pan— en Puntales, aunque sabía que no habían llegado los pilotos franceses y que el destacamento de tropas del ejército, procedente de Ceuta, estaba detenido en Algeciras —no obstante, él tenía preparada una compañía suplente de Marina—. Por cierto, al cuerpo de tropa previsto de ocho oficiales y cien soldados se le habían añadido, por orden emanada de Arriaga y recibida por Gerbaut (12 de febrero), dos condestables de brigadas y cuatro sargentos de Batallones de Marina —que también debían quedarse en Filipinas—, además de una remesa de 2.000 fusiles nuevos de la fábrica de Plasencia, que efectivamente se embarcaron.

Por fin, el 5 de marzo se presentaron en Cádiz los esperados pilotos franceses, Joseph-Marie Mabilie —aunque se le cite aquí como «Marville»— y Jean Marquay —aunque aquí se le dice «Marcaille»—, con lo cual tres días después se pudo dar la orden de zarpar. El estado presentado a la salida de Cádiz —firmado por Casens a bordo del navío, dada ya la vela, el 8 de marzo de 1765— contabilizaba un total de 467 personas embarcadas. La tripulación estaba integrada por 292 individuos, y la guarnición, por 175 efectivos. Aquella se componía a su vez de 60 artilleros de mar, 60 marineros, 30 grumetes, 10 pajes y 18 criados, a los que se sumaban, por una parte, 2 condestables, 4 sargentos y 93 soldados, y por otra, 15 religiosos de pasaje. La guarnición incluía 11 oficiales mayores, 2 guardiamarinas, 26 oficiales de mar, 8 oficiales de artillería, 6 sargentos de guarnición, 3 tambores, 12 cabos de escuadra y 98 soldados, más dos oficiales sueltos de transporte y otros siete oficiales de tropa de transporte.

Hay que señalar una ligera anomalía: la diferencia entre este estado (del cual hay dos copias en el mismo legajo, f. 72 y f. 80) y un «extracto que comprende tripulación, guarnición, gente de mar y transporte con que sale a navegar el navío del rey el *Buen Consejo*», fechado el mismo día, firmado por Francisco Pascual y Sedano y que contabiliza un total de 485 personas embarcadas. Figuran primero los 11 oficiales mayores y los dos guardiamarinas, la tropa de infantería de marina (3 oficiales, más los 6 sargentos, los 12 cabos, los 3 tambores y los 98 soldados). A continuación se mencionan los oficiales de mar, los de artillería y la gente de mar: los dos pilotos franceses, 24 oficiales de mar, ocho oficiales de artillería, los 60 artilleros, los 60 marineros, los 31 grumetes (no treinta), los 10 pajes, los 18 criados y cuatro dependientes de la provisión de víveres, más Cristóbal Ros, sargento mayor de Manila, y el subteniente de Ingenieros Feliciano Márquez, la infantería del ejército transportada (compuesta por 1 teniente coronel, 1 capitán, 3 tenientes, 3 subtenientes y 100 soldados, es decir, los que se había previsto desde un principio), más los dos condestables de brigadas y los cuatro sargentos de Batallones de Marina ya señalados —destinados igualmente a reforzar las defensas de Manila—. Finalmente, la lista se cierra con 17 misioneros: Antonio María Xellao, Casio José Tay y los 15 religiosos previstos, todos ellos de la orden agustina. Por

tanto, una diferencia de 18 personas más, en todo caso un desacuerdo sin mayor relevancia numérica.

Los oficiales mayores fueron finalmente el capitán de fragata Juan de Casens, los tenientes de navío Joaquín Daoiz y Manuel González Guiral y el teniente de fragata Juan de Lángara, mientras que los guardiamarinas también respondían a nombres destinados a la celebridad: Antonio Messía de la Cerda y Gabriel Aristizábal. El teniente de navío José de Córdoba mandaba la infantería de marina, auxiliado por el alférez de navío Fernando Angulo y el de fragata Alonso Antúnez. Los oficiales mayores fueron el contador Patricio del Villar, el maestro de jarcia Antonio Miguel Visorio, los capellanes Juan Bautista Vila y José Gandulfo y los cirujanos Agustín de Lacomba, Antonio Martínez y Juan de Dios Cano. El teniente coronel José Fajardo mandaba la tropa destinada a quedarse en Filipinas. Los pilotos españoles que acompañaban a los dos franceses eran Tomás Chevers —alguna vez citado como «Chevest»— y Valentín Cierito.

La partida no fue acompañada de buenos augurios, puesto que diversos percances —un accidente en Rota el día 11 que impone un primer regreso a puerto; un temporal al día siguiente que implica un segundo retorno— obligaron a efectuar hasta tres salidas, la definitiva el 15 de marzo de 1765, pese a la persistente inestabilidad del tiempo que, como comenta de paso el comandante, había disuadido de zarpar a dos navíos de la compañía sueca de las Indias Orientales que viajaban a Cantón y que ya estaban «con el dinero dentro» y prontos a hacerse a la vela.

La siguiente información de que disponemos proviene de una carta enviada el 11 de junio del mismo año desde Río de Janeiro, donde se da cuenta de la arribada a dicho puerto el 23 de mayo anterior. Por ella sabemos que tal arribada se hizo «tras 66 días de feliz navegación», contados seguramente hasta el día 21 de mayo, en que el barco fondeó a tres leguas del puerto brasileño. El navío había viajado hasta las Canarias en conserva del *San Pedro y San Pablo*, buque de la misma clase perteneciente a la Compañía Guipuzcoana, que iba a Caracas, y del paquebote *Nuestra Señora de la Merced*, que navegaba a Cartagena de Indias, y llegó a la vista de las islas de Gran Canaria y Tenerife el 25 de marzo. Sin embargo, tras cruzar el archipiélago de Cabo Verde, una vía de agua cuyo origen no fue posible averiguar obligó el 2 de mayo a convocar una junta de oficiales en la que participaron también los pilotos franceses y españoles. En ella se tomó la decisión de aproar hacia Río de Janeiro con objeto de encontrar la avería y de carenar la nave, en vista de la buena acogida que venía dispensando a otros navegantes el virrey del lugar, conde de Acuña, cosa que también ocurrió en esta ocasión. La vía de agua no se localizó hasta el 4 de julio, fecha a partir de la cual se realizaron las reparaciones necesarias mientras se hacían planes de futuro: previsión de llegar al cabo de Buena Esperanza en octubre y estudio de las mejores derrotas siguiendo las opiniones de los dos pilotos franceses y de otros dos portugueses. Igualmente, se señalaba la intranquilizadora noticia del paso por Río de Janeiro de cuatro navíos ingleses de guerra, que habían tocado en Bahía de

Todos los Santos y se dirigían a Manila. Al margen de lo dicho, la única incidencia notable reseñada fue la entrada en el puerto, el 2 de junio, del navío de la Armada llamado el *Gallardo*, mandado por Carlos de la Villa. Procedente de Buenos Aires, se refugió en Río de Janeiro tras haber sufrido serios desperfectos a causa del mal tiempo, y tanto las autoridades portuguesas como el propio Casens le brindaron todo el socorro que les fue posible.

Además de proceder a la carena del barco, Casens, significativamente, aprovechó su tiempo para informarse sobre la situación exacta del puerto de Río de Janeiro, no sin antes lamentarse de las insuficiencias tecnológicas de la expedición: «... el no haber traído yo aguja acimutal con que indispensablemente debían navegar todos, me ha causado muchos cuidados para el aterramiento y que es muy precisa a todos los que corten la línea para cualesquiera paraje que navegue» Pese a ello, pudo estudiar a fondo los diarios de navegación y las cartas de que venía provisto, para extraer sus propias conclusiones: «Nunca vi más concordancia ni igualdad como en la longitud de veinte diarios bien trabajados como he traído en este navío y las diferencias de situaciones de las cartas: la que mejor ha concordado es la antigua holandesa de Piter Gost [Pieter Goos, 1616-1675], porque pone toda esta costa 6 grados más al Este que todos los demás» (14).

Finalmente, el 4 de octubre, el comandante del buque hubo de dar cuenta de las bajas producidas durante la estadía brasileña: dos muertos (un artillero irlandés y un soldado) y 32 desertores: otros seis artilleros (uno de Sevilla, otro de Ragusa y cuatro venecianos), 16 marineros y diez de los soldados destinados a la protección de Manila. También debió dar cuenta de los gastos de la carena: 12.273 pesos y dos reales de plata españoles (a razón de un peso por 780 reis portugueses). Cumplimentados estos requisitos, el *Buen Consejo* pudo zarpar el 12 del mismo mes en demanda del cabo de Buena Esperanza (15).

La siguiente comunicación viene fechada el 10 de enero de 1766 en Port Louis, Île-de-France (Isla Mauritius o Mauricio entre 1638 y 1721 y desde

(14) La misma queja sobre la carencia de la aguja acimutal aparece en Lángara, después de comprobar que la situación del navío no se correspondía con la posición establecida para Río de Janeiro por Louis Godin y el abate Nicolas Louis de la Caille: «[Era necesario] tener en los puertos agujas maestras con las cuales se debe comparar las que saquen a la mar para tales navegaciones si se han de hacer con acierto». Y más tarde: «Cada día notamos más la necesidad de una aguja acimutal con que poder a toda hora del día averiguar la variación de la aguja y aunque en todas las navegaciones es útil en esta es indispensable». Diario de navegación, ff. 90v y 92v), cit. en BERNABÉU ALBERT: «Ciencia ilustrada...», p. 454.

(15) El elevado número de desertores no es ninguna anomalía, sino que está a la altura de los porcentajes habituales. En un caso, se trata de un grupo nacional y profesional (cinco de los seis artilleros, naturales todos ellos de Venecia o de la vecina Ragusa), mientras que las demás deserciones responderían en su mayoría a otra motivación común: la búsqueda de mejores oportunidades en América. Como dice para el siglo XVI Pérez-Mallaina: «No cabe duda [de] que el fenómeno de las deserciones de marineros, tanto de buques mercantes como de guerra, alcanzó unas proporciones importantísimas, al menos si lo medimos por las continuas quejas de los generales de las armadas y los maestros de las naos mercantes de la flota». PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla 1992, pp. 220-222, cit. en p. 221.

1810 hasta hoy), ya en la costa oriental africana. En ella se da cuenta de la derrota seguida: salida de Río de Janeiro el 12 de octubre de 1765, rumbo al sudeste para superar el cabo Frío, y continuación rumbo al banco del cabo de las Agujas por el norte de las islas de «Tristán de Acuña» (hoy Tristán da Cunha). Avistada tierra entre el cabo Falso y el de las Agujas, la derrota prosiguió, por el norte del banco del Holandés (a 36° S), hacia la isla de Rodrigues («Rodríguez» en nuestra documentación) y, finalmente, a Île-de-France, a 105 leguas de la anterior. El navío tomó la cabeza del norte de la isla y pasó entre esta y la isla Redonda antes de fondear en Port Louis (puerto de «Fort Louis» en nuestra documentación) el 21 de diciembre de 1765, después de sesenta y nueve días de travesía.

Tras quedar anclado en el puerto, siguió el largo período de varios meses de inacción a que obligaba la espera del monzón, cuyos vientos permitían el paso en dirección a oriente. En ese tiempo, el gobernador puso a disposición de Casens una casa acondicionada a orillas de un río y con capacidad para unos 1.500 hombres, con el fin de que la gente del navío pudiera «tomar los aires de tierra y los baños de agua dulce para preservarla del escorbuto». Sin embargo, la preocupación inmediata de Casens fue procurarse el avituallamiento para el momento en que hubiera de zarpar de nuevo rumbo a Filipinas, aproximadamente a primeros de mayo.

Por una parte, la isla no ofrecía suministros, los cuales había que buscarlos en la vecina Bourbon:

«El establecimiento de esta isla [Île-de-France] es formado de treinta años a esta parte, y aunque muy floreciente por la aplicación con que se dedican a su cultivo, este es abundante [suficiente] para sus habitantes, pero para la provisión de los navíos de la compañía [de Lorient] y de guerra que aportan aquí se hacen en la isla de Borbón donde indispensablemente sea para la India, China o Europa van a tomarlos, teniendo en lo general regulada la distancia de 30 leguas, y que haciéndose de aquí a la vela sobre el mediodía con viento que cuentan seguro del sudeste todos los meses del año, al otro día a las diez u once de él toman el surgidero de Borbón y en 24 o 48 horas toman cuanto necesitan para el equipaje y mesas, tanto por la prevención que se anticipa de aquí como por la abundancia que allí hay de todo cuanto puede necesitarse; para cuyo efecto va la providencia en esta misma fragata que va a tomar los suyos y parte de su carga para Europa, habiendo regulado 420 quintales de pan, 135 de menestras y dietas vivas para tres meses hasta Manila [un cálculo exacto, como después veremos], reservando la carne y tocino que me ha quedado del que saqué de Cádiz para lo que me resta y regreso a Europa, por estar tan buenos como si se hubieran acabado de embarcar con el cuidado de haberle refrescado en salmuera en Janeiro, cuya diligencia practicaré aquí, si alguna barrica lo necesitare».

Sin embargo, no fue tan fácil atender las necesidades de la tripulación y el pasaje durante los meses de la estadía, por la falta de colaboración de las

autoridades y los abusivos precios que pretendieron imponer los proveedores, detrás de lo cual Casens entrevió un conflicto entre los vecinos de la isla y los directivos de la Compañía de Lorient. El comandante del *Buen Consejo* salió del paso por la doble vía de dirigirse al gobernador Deforges, a quien intimó más de una vez a que el navío español «no perdiera los privilegios de los de Su Majestad Cristianísima», y de ajustar por su cuenta con un particular (un «habitante») el suministro de 45 bueyes (de 350-400 libras) a 30 pesos de plata la pieza. De esta forma se fueron capeando las necesidades durante la estadía en la isla Bourbon, y finalmente el aprovisionamiento para la derrota a Cavite se pudo sustanciar en el último momento.

A principios de marzo, el comandante del *Buen Consejo* enviaba a Cádiz —por intermedio de la fragata *Duc de Choiseul*, de la compañía francesa de las Indias Orientales— unas noticias que le habían llegado a través de un jesuita, también francés, sobre la situación en Filipinas. Tales novedades tenían un doble interés, militar y comercial. Así, por un lado, se referían a las obras de reparación de las murallas de Manila emprendidas por el teniente de rey y, por el otro, a una práctica que no por conocida dejaba de ser interesante constatar una vez más. En efecto, el piloto del galeón de Manila, que había partido para Acapulco en la muy tardía fecha del 29 de septiembre, había pretendido hacer la derrota para Cabo Bojeador como ruta más rápida —permitía ahorrar un mes y medio y hasta dos de navegación—. Pero los mercaderes se habían opuesto con uñas y dientes, en razón de lo habitual de la práctica del contrabando durante la travesía del estrecho de San Bernardino, en cuyo transcurso el Galeón «va recibiendo otra tanta carga de los champanes que tienen apostados, lo cual no podrían si hiciesen desde la bahía su derrota para Bojeador». Es decir, los mercaderes se oponían porque utilizar la ruta acostumbrada era el medio de seguir ejercitando el fraude, como habría de denunciar más tarde el gobernador José de Basco y Vargas, que impondría la ruta del norte, aunque solo fuera durante el estricto periodo de su mandato (16).

También en este mes, el gobernador Deforges tuvo la deferencia («deseoso de acreditar su celo en servicio del Rey mi Amo») de comunicar a Casens que en septiembre de 1762 había enviado desde Batavia un barco a Manila para avisar a la capital filipina de la declaración de guerra y de la salida de barcos ingleses con intenciones hostiles contra el archipiélago. Todo ello como fruto de su voluntad de «dar a tiempo la noticia a Manila y de contribuir a la defensa con las fuerzas que a su mando tenía», aludiendo a las obligaciones contraídas por Francia con la firma del tercer Pacto de Familia. Desgraciadamente, la embarcación se perdió en la isla de Borneo, un penoso accidente que «privó a la plaza la anticipación de tan importante aviso».

(16) BAUDOT MONROY, M.^ª: «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782», en BERNABÉU ALBERT y MARTÍNEZ SHAW: *Un océano de seda y plata*, pp. 341-379.

La rutina, sin embargo, había quedado rota en ese mismo mes de marzo cuando el *Buen Consejo* quedó varado, a causa de un violento huracán desatado sobre Port Louis, en la madrugada del 18 al 19. Las obras de rescate terminaron el día 25, aunque naturalmente hubo que proceder a efectuar algunas reparaciones, según queda reflejado en el dictamen solicitado al calafate mayor. Pero por fortuna los daños no fueron excesivos y el barco estuvo en condiciones de darse a la vela el 2 de mayo de 1766. Como ya vimos, antes de la salida de Port Louis era necesario pasar a la vecina isla Bourbon (desde 1793 y hasta hoy, isla de la Reunión), a menos de un día de navegación, que era utilizada por todos los navegantes para proveerse de víveres. Finalmente, el 9 de mayo, tras un último acopio de vituallas efectuado en la rada de San Pablo de la isla en cuestión —se embarcaron comestibles para tres meses, agua para cuatro y carne salada en cantidad suficiente para que pudiera también aprovecharse en el viaje de vuelta—, el *Buen Consejo* zarpó con destino a Manila, con una previsión —demasiado optimista, como veremos— de sesenta y cinco a setenta días de travesía.

El primero de junio de 1767 llegó a Cádiz la siguiente carta de Juan de Casens, fechada ya en Cavite el 22 de agosto de 1766, en la que daba cuenta de las singladuras entre la isla Bourbon y la bahía de Manila. Tras darse a la vela, como quedó dicho, el 9 de mayo, el navío, tras más de tres semanas de navegación, tomó tierra el 2 de julio en la isla de Java, cuyas costas recorrió de este a oeste antes de entrar el día 7 en el estrecho de la Sonda, donde hubo de fondear hasta el 14 por falta de viento. El 17 se situó a cuatro leguas de la isla de Lucipara, que forma la boca del estrecho de Bangka, de donde salió el 21. De allí partió en demanda de las islas de Pulo Taya, Pulo Aor y Pulo Cóndor («en cuyo tránsito son las más fuertes corrientes que salen del golfo de Siam»), para llegar a la isla de Pulo Zapata tras una prudente travesía, en este caso no por temor a las corrientes, sino por los muchos bajos existentes tanto a babor como a estribor. Ya muy cerca de su destino, trató de reconocer la isla de Lubán —es decir, la mayor de las islas Lubang—. Pero, a causa de un furioso temporal («violentos vientos con fuertes turbonadas»), hasta el día 8 —y ello pese a la persistencia de «tan cruel tiempo»— no pudo reconocer la punta norte de la isla, desde donde ya a la mañana siguiente embocó «por la boca chica de la Isla del Corregidor y [la isla de] la Monja», hasta dar fondo a las cuatro de la tarde del día 9 en Cavite, es decir, después de tres meses justos de navegación, mucho más tarde de lo previsto.

De allí despachó a Juan de Lángara para Manila con un pliego del rey que le había sido entregado en Cádiz. Termina su carta resumiendo sus propósitos para el futuro inmediato: «Yo quedo desarmado para recorrer y aprontarme para emprender mi viaje de vuelta por principios de diciembre, haciendo la obra que reconozca indispensable, que sólo será si encuentro pieza a propósito meterle la primera pieza de roda que se partió en la varada de Mauricio, y el codaste, que una y otra será obra de 8 días, pues para este fin he traído tomadas las formas, que en lo demás del cuerpo del navío sólo tiene necesidad de recorrer las costuras altas».

Sin embargo, pese a la falta de inconvenientes de parte de la embarcación, el *Buen Consejo* no zarpó de Manila hasta la tarde del 11 de febrero de 1767, tal como se da cuenta en la detallada derrota de Casens fechada «a la vista de Cádiz el 15 de julio de 1767». El estado presentado a la salida de Manila daba un total de 342 personas embarcadas: la tripulación estaba compuesta por 223 individuos, la guarnición incluía un total de 108 efectivos y, finalmente, el pasaje se componía de don Simón de Anda y Salazar, tres particulares (uno de ellos don Tomás, el hijo del futuro gobernador, más don Manuel Montoya y don José de Bustos), un religioso franciscano (fray Antonio de la Concepción) y seis criados al servicio de los anteriores sin mayores especificaciones. En total, 342 personas, que significan 125 o 143 menos que a la ida, según se elija uno u otro de los dos documentos discordantes escritos a la salida de Cádiz (17).

Tras una semana de feliz travesía, el 18 de febrero el navío avistó Pulo Zapata, cuyo paso calificó como uno «de los más escabrosos que en la mar se pueden presentar, así por la multitud de bajos, bancos y arrecifes dudosamente situados aun en las mejores cartas» — significativa alusión —. Pudo cruzarlo el mismo día, «verificando el acierto, la utilidad de la determinación astronómica de Manila por el académico de París, Monsieur de Gentil [Guillaume Le Gentil]» — segunda alusión a retener —. De allí se pasó a Pulo Cóndor («oculto por su frecuente cerrazón») y después a Pulo Timón — único islote no mencionado a la ida —, paraje en el cual «son tan rápidas las corrientes del golfo de Siam que sin el conocimiento del fondo es inútil la aguja y evidente el riesgo» — nuevo aviso para futuros navegantes —. Tras rebasar la isla el día 23, el navío siguió costeando las islas de Pulo Aor y Pulo Taya hasta llegar al estrecho de Bangka. Aquí Casens se detiene un momento para obsequiarnos con una nueva reflexión geográfica: «La fuerza y variedad de corrientes, la multitud de islotes, lo bajo de la costa de Sumatra, sus bajos, lo oscuro del tiempo, todo hace respetable este corto tránsito, y dudosa la suerte del que está obligado a emprenderle con malos aturbonados tiempos y de noche». El 2 de marzo, tras rebasar «el estrecho paso de Lucipara», el navío fondeó en la isla del norte, para embocar en buenas condiciones el estrecho de la Sonda el día 4, fondear en la isla «Cracata» (Krakatoa) y salir el 7, arrumbando ya para el cabo de Buena Esperanza.

El día 10 de abril, tras más de un mes de navegación — en cuyo transcurso se encontró con una fragata holandesa, con la que no quiso comunicarse «porque sus noticias en la mar según mi experiencia son poco creíbles» —, el barco se hallaba en la boca norte del canal de Mozambique, donde hubo de

(17) Sin embargo, la revista pasada por Casens en alta mar desveló algunas desviaciones respecto de este estadillo oficial. El comandante informó de haber hallado 23 polizones («individuos guachinangos y indios»), a los que aplicó inmediatamente al trabajo en el navío, pero en contrapartida se encontraron a faltar 24 desertores de entre la guarnición y la tripulación. Por último, dio cuenta de los que habían quedado impedidos en el hospital — que imagino no contabilizados en el total de 342 —: tres integrantes de la guarnición y otros tres de la tripulación. El estadillo se firmó también en Cádiz el 15 de julio de 1767.

soportar una serie de furiosos vientos, hasta que el 30, tras cruzar el canal, consiguió doblar la punta sur africana, por lo que Casens dispuso el 3 de mayo celebrar el canto de un tedeum. A renglón seguido puso proa a la isla de la Ascensión, donde, en busca de remedio para el escorbuto, fondeó el 21 para dedicarse durante tres o cuatro días a la pesca de la tortuga («como las demás naciones lo practican»). Pero las adversas condiciones de la mar le obligaron a seguir su derrota, hasta «cortar la línea», el 27 de mayo. Sin mayores novedades, salvo el encuentro con una fragata mercante inglesa que le dio noticia de la presencia de otras dedicadas a la pesca de la ballena, el navío avistó el 5 de julio la isla del Cuervo —«Corvo», la más occidental de las Azores—, desde la cual, aunque amargado por los estragos del escorbuto en la tripulación, puso rumbo al cabo de San Vicente, que avistó el día 13 y de donde siguió hasta Cádiz, puerto en el que fondeó dos días más tarde, el 15 de julio, después de poco más de cinco meses de navegación (18).

Fue el momento de rendir cuentas. Por una parte, se dio razón del gasto efectuado; por otra, se consignaron las bajas producidas en los cuatro meses y pico que había durado la navegación. Treinta y cinco hombres habían muerto por escorbuto, el estado de 43 era grave, 133 se hallaban más levemente afectados —«picados» de la enfermedad, según la expresión del comandante—, y los restantes, «tan débiles que con quince días más no hubiera de su progreso libertado alguno». No obstante, entre los que arribaron sin novedad figuró el que sería próximo gobernador de las Filipinas, don Simón de Anda, que también venía embarcado y que no mucho después, tras su nombramiento, volvería a surcar los mismos mares, en sentido contrario, a bordo de la fragata *Astrea*, mandada por José de Córdoba, el teniente de navío al mando de la infantería de marina que había navegado en el *Buen Consejo*. Finalmente, se cerró el contrato con los dos pilotos franceses, quienes, manifestando su deseo de regresar a su tierra, cobraron puntualmente todo lo pactado y recibieron los más cálidos elogios de parte de Casens, tal como transcribía en una carta de 28 de julio el intendente de Cádiz. Los pilotos habían servido «con tan especial conocimiento de la navegación como conducta, celo y aplicación, según informan el comandante y la oficialidad, franqueando cuantas noticias han sido necesarias a la utilidad del viaje e instrucción de nuestros pilotos». Sus servicios, por tanto, habían posibilitado el éxito de la expedición y puesto al mismo tiempo los cimientos para la futura independencia técnica de los marinos españoles en la ruta a Filipinas por el cabo de Buena Esperanza.

Como prueba de sus actividades científicas, Juan de Casens entregó, además de la detallada derrota, otros documentos, entre ellos el que contenía

(18) El informe de Casens terminaba con una súplica al rey remitida a través de Arriaga: «Los muchos y diversos accidentes de mi viaje, la fatiga incesante y el ardiente celo de cuantos bajo mis órdenes le han hecho, les hacen tan acreedores a la piedad de S.M. que no puedo menos de suplicar a V.E. se lo haga presente, pues esto y la aprobación de mi conducta es todo a lo que aspira mi deseo. Dios guarde a V.E. muchos años. A bordo del Navío *Buen Consejo* a la vista de Cádiz en demanda del Puerto a 15 de julio de 1767».

las circunstancias de su difícil arribada a Cavite. En dicho informe da cuenta del fuerte temporal —uno de los que son frecuentes desde julio— al que hubo de hacer frente a partir del primero de agosto de 1766, agravada su situación por «las dudas de la verdadera longitud o situación de Manila», en cuya bahía, «por igual motivo», unos días antes había naufragado una fragata «con valor de 300 mil pesos», de la cual solo habían conseguido salvarse tres personas. Para prevenir estas dramáticas situaciones, Casens había pedido al gobernador una embarcación real anclada en Cavite, a fin de que Lángara («por su conocida exactitud y habilidad») pudiese levantar un plano de algún puerto situado al norte de Manila susceptible de servir de alternativa en casos de temporales violentos y duraderos. Sin embargo, otro hecho, también significativo de las amenazas que se cernían sobre la capital, lo impidió: la bahía estaba «inundada de moros». De ahí que Casens, para obtener la información deseada, se decidiese a realizar la exploración por tierra ayudado por el primer piloto, Valentín Cierto: «El puerto se llama Suby [Subic], es utilísimo y de un recurso absoluto y necesario para el que busque a Manila en tiempo cerrado. V.E. [Arriaga] tendrá gran gusto de saber que el Rey tiene allí semejante puerto, donde además de su bondad, está circundado de montes vírgenes y copiosísimos hasta las playas para fabricar centenares de navíos, no sólo de las maderas conocidas para construcción, sino de tándalos (que son caoba), ébanos gruesísimos, cedros, pinos y otras muchas que ni tienen nombres ni están conocidas». Como complemento, Casens anunciaba el envío del plano del puerto de Subic, así como de otros planos de «la costa sur de la isla de Java donde aterré, bien arrumbada desde su medianía para el Oeste», más «toda la navegación desde el estrecho de Sonda hasta Manila cuidadosamente demarcada, arrumbada y observada, como corregidos de algunos errores que tienen los planos modernos de aquella navegación examinados por mí». Y, para terminar, adjuntaba otras informaciones procedentes de ingleses y holandeses y de un navegante de Manila, don Tomás de León, con más de treinta y cinco años de experiencia.

Mucho más extenso es el inventario de las memorias científicas redactadas por Juan de Lángara, descritas minuciosamente por Salvador Bernabéu. Para el viaje de ida, abarcan unas «Notas concernientes a la navegación de esta costa, buscar el puerto de Río de Janeiro y entrar en él», dos mapas (un plano de Río de Janeiro y otro de su bahía) y un dibujo de la isla de Rodrigues; en cuanto al de vuelta, comprenden una «Descripción del estrecho de Sonda sacado del derrotero de Monsieur d'Après [Jean-Baptiste Après de Manneville] con algunas enmiendas hechas por las observaciones ejecutadas sobre el navío de S.M.C. nombrado el *Buen Consejo* el año de 1766 y 1767», una «Descripción del estrecho de Banca [Bangka]», dos cartas planas de dicho estrecho —una de ellas «con la isla de su nombre y parte de la isla de Sumatra»— y una descripción de la isla de la Ascensión. Al margen, hay que subrayar la ya citada discrepancia encontrada respecto de la posición dada para Río de Janeiro por Louis Godin y el abate Nicolas Louis de la Caille, y la medición de la longitud de Manila en colaboración con Guillaume Le Gentil,

destacado miembro de la Academia de Ciencias de París. Hay que advertir, sin embargo, que nos hallamos ante una información orientada en una sola dirección: se trata de una serie de descripciones geográficas, con especial énfasis en el establecimiento de la posición de los accidentes que se van encontrando o de los puertos que se van visitando —incluyendo Río de Janeiro y Manila—. Su propósito es el de su utilización inmediata como instrumentos para perfeccionar el conocimiento de una ruta nunca frecuentada —que los oficiales a cargo del navío habían establecido a través de planos ajenos o de los 20 libros de navegación que Casens declara tener en su poder como guía durante todo el crucero—. Este tipo de resultados constituyeron otra de las grandes aportaciones de la expedición, especialmente si tenemos en cuenta que era la primera vez que un buque español navegaba por aquellas aguas, aunque los restrictivos objetivos planteados todavía no sitúan esta travesía del *Buen Consejo* a la altura de las grandes expediciones científicas de la España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII (19).

Sus funciones militares también quedaron cumplidas. Basta para ello comparar los estados relativos a guarnición, tripulación y pasaje entre la ida y la vuelta. El 11 de febrero de 1767, como ya vimos, se habían embarcado en Manila tan solo 342 personas —y quizá una menos, pues los 23 polizones no alcanzan a los 24 desertores registrados por Casens—, es decir, entre unos 125 y 143 menos que a la ida. Importa saber que esta diferencia está sin duda vinculada con las fuerzas militares que se quedaron para la defensa del archipiélago pues, aunque también ha disminuido en siete efectivos el número de los infantes de marina embarcados en Cádiz, habría que tener también en cuenta los desertores y el número menor de pasajeros (once a la vuelta por quince o diecisiete a la ida). En todo caso no cabe duda de que, tal como estaba previsto, al menos se quedaron en el archipiélago noventa y tres de los 100 soldados transportados para este efecto, sin que la documentación manejada nos permita mayores precisiones sobre el particular.

Ahora bien, si alguien tiene duda de la prioridad de los intereses comerciales en el programa de las expediciones de la Armada, la actitud de los mercaderes de Manila, interesados en perpetuar su exclusiva del comercio transpacífico, contribuye a disiparlos de manera inmediata. En efecto, es conocido el paso a la acción directa del colectivo, que llegó a impedir el aprovisionamiento de trigo para el viaje de vuelta del navío —al que habían rebautizado como «el *Mal Consejo*»—, sin que el gobernador, José Raón, hiciera nada para evitarlo, lo que trajo como consecuencia que se embarcasen algunas vituallas en mal estado, que muy probablemente fueron la causa de la anormal extensión del escorbuto entre la tripulación. Simón de Anda, oidor de la Audiencia de Manila y más tarde también gobernador de Filipinas, ofrece de todas estas acciones un valioso testimonio de primera mano: «Oí a muchos regulares y a aquel gobernador preguntar a los oficiales de él [el barco] ¿Para qué vienen vuestras mercedes aquí? ¿Para qué envía el Rey este navío? Aquí nada se necesita sino dinero». Más tarde, y

(19) BERNABÉU ALBERT: «Ciencia ilustrada...», pp. 454-456.

siempre siguiendo las palabras de Simón de Anda, los mercaderes llegaron incluso a hacer a la embarcación objeto de un sabotaje, abriéndole, cuando estaba fondeada en Cavite, una vía de agua que pudo haber causado su naufragio en plena travesía: «Si D. Francisco Salgado no hubiese hecho traer trigo de China, no se hubiera hecho el viaje, o nos hubiéramos quedado en él, y aun faltó poco por los víveres corrompidos, en que según voz pública hubo inteligencia como lo habría sin duda en el barreno (...) que supe se había dado en Cavite» (20).

No sabemos el valor de la carga transportada hasta Cádiz por el *Buen Consejo*. En este apartado solo podríamos intentar calcular quizá algunos ramos, pues disponemos de la expresión numérica de ciertos registros, como por ejemplo el de José Herrera Iglesias, «vecino y del comercio de Manila», que embarca, junto a 24 arrobas (y 9 libras y 2 onzas) de té y dos quintales de café, una remesa de ocho churlos con 1.048 libras netas más 10 picos, 77 cates y 20 onzas (lo que en total haría unos 1.120 kg) de canela fina de China. En cualquier caso, conocemos por José Cosano que los géneros pagaron un total de 6.278 pesos al Real Proyecto, y que solo tres de los barcos que siguieron su ruta pagaron más —el mismo *Buen Consejo*, en su segunda travesía, casi el doble, y la *Astrea* en 1771 y la *Palas* en 1772, algo más de lo abonado en el primer viaje—, pero luego las cifras empezaron a descender notablemente. Si nos atenemos por tanto a los efectos producidos sobre los años inmediatos, la experiencia debió de ser remuneradora también desde el punto de vista económico. Y, siempre manejando los mismos datos fiscales, si los géneros importados contribuían con un 5 por 100 —salvo las especias, que se subían al 8 por 100—, el valor del cargamento puesto a bordo del *Buen Consejo* debió de aproximarse a los 100.000 pesos de plata, cifra que justificaba las expectativas despertadas por la segunda expedición.

En definitiva, la expedición del navío *Buen Consejo* constituyó por varios motivos un verdadero hito: 1, fue el primer barco español en doblar el cabo de Buena Esperanza, después de su descubrimiento por Bartolomeu Dias en 1487, lo que contribuyó poderosamente a desactivar las reclamaciones de las potencias rivales; 2, guiado por sus pilotos franceses, puso los cimientos para una futura independencia técnica de los marinos españoles en la ruta a Filipinas por el cabo en cuestión; 3, fue una iniciativa militar que inauguraba un nuevo modo de protección armada para las islas Filipinas, después de la

(20) El testimonio de Simón de Anda, en un informe dirigido a Carlos III, en AGI, Filipinas, leg. 940. Para una reconstrucción de los hechos, DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.^a Lourdes: *Philippine Economy in the second half of the XVIIIth Century*, Manila, 1966, pp. 222-224; MARTÍN PALMA, M.^a Teresa: *El Consulado de Manila*, Granada, 1981, pp. 12 y 120-121. Sobre el mal estado de las vituallas y su relación con el escorbuto, COSANO MOYANO: «El comercio directo...», p. 187: «Efectivamente, las malas condiciones de conservación de los alimentos fueron causa de que perdiesen la vida 37 hombres desde el tramo comprendido entre la isla de Ascensión y Cádiz». La figura de Francisco Salgado, el funcionario y empresario ilustrado de Calavang, que sería amigo de Juan de Cuéllar y acogiera a los naturalistas de la expedición Malaspina, se estudia en el magnífico artículo de ESCOTO, Salvador P.: «Francisco Xavier Salgado, Civil Servant and Pioneer Industrialist in Eighteenth Century Philippines», en *Southeast Asian Studies* XXXVI, núm. 3, 1998, pp. 273-292.

lección aprendida a causa de la ocupación inglesa de Manila entre 1762 y 1764; 4, abrió una ruta comercial hasta entonces inexplorada, pese a la plétora de memoriales, proyectos y propuestas que se habían ido sucediendo a lo largo del siglo XVIII, consiguiendo resultados económicos satisfactorios, superando las resistencias de los interesados en el monopolio del comercio transpacífico y sirviendo de experiencia y dotando de valiosas informaciones a las iniciativas posteriores, que habrían de culminar en la creación de la Real Compañía de Filipinas; 5, se constituyó asimismo en expedición científica que, aunque dotada de una impronta muy utilitarista, llevada del objetivo primordial de precisar la ruta para las proyectadas empresas comerciales, prefiguraba las siguientes que tomarían al archipiélago como espacio para las exploraciones hidrográficas, etnográficas y de historia natural. En conclusión, el viaje del *Buen Consejo* marcó un profundo giro en la relación de la monarquía española con el archipiélago, el más alejado de los dominios puestos bajo su soberanía, por medio de la acción de la Armada, que por primera vez tuvo una presencia regular, mantenida durante veinte años, en las islas Filipinas, ámbito siempre descuidado hasta entonces desde el punto de vista naval.

Los restantes viajes aún no poseen estudios detallados sobre las cuestiones referidas a su navegación, aunque sí, como ya hemos indicado, sobre los aspectos científicos y, sobre todo, los comerciales, que no son los que más nos interesan en este caso. El *Buen Consejo* hizo un segundo viaje redondo entre 1768 y 1770, cuya vuelta realizó en conserva de la fragata de la Armada llamada *Venus*. En la travesía se tropezó con algún contratiempo, como la obligada arribada a la plaza holandesa de Batavia, donde para continuar hubo de contratar los servicios de un piloto francés, a semejanza de lo que ya ocurriera en la primera expedición. El cuarto viaje corrió a cargo de la fragata *Astrea*, que llevó a las Filipinas al gobernador Simón de Anda y que decidió romper la prohibición de entrar en la bahía de la Tabla, donde, aunque pudo fondear, volvió a tropezarse con la negativa holandesa a reconocer sus derechos a seguir la ruta del cabo de Buena de Esperanza, condenados, en opinión de los neerlandeses, por las cláusulas del tratado de Tordesillas. Siguió el quinto viaje, emprendido por la fragata *Palas*, y el sexto, que corrió a cargo de la *Venus* y que ha sido analizado detalladamente desde el punto de vista científico por el protagonismo que en él tuvo Juan de Lángara (21). Apenas tenemos noticias de las siguientes travesías, que tuvieron lugar entre 1773 y 1777: *Palas* (por segunda vez), *Juno*, *Astrea* (por segunda vez), *Venus* (por tercera vez) y *Juno* (por segunda vez). La travesía de la *Astrea* —que hizo la misma derrota por tercera vez entre 1777 y 1789— está vinculada con el primer intento de iniciar la trata de negros en la isla de Annobón, recientemente cedida por Portugal (a lo que obedece la carga de doscientos fardos de géneros de algodón para servir a los intercambios), y con la posterior pérdida de la urca *Santa Inés*, que había navegado en su conserva. La fragata *Juno* (también por tercera vez en la misma ruta) salió de Cádiz en 1778 para un decimotercer

(21) BERNABÉU ALBERT, Salvador: «Ciencia ilustrada», pp. 458-465.

viaje, regresando al puerto de partida en 1780, cuando ya se había declarado la guerra de las Trece Colonias, razón por la que quedaron interrumpidas las expediciones de la Armada a las Filipinas. Hubieron de transcurrir tres años para que la fragata *Asunción* reanudase la navegación entre Cádiz y Manila (1783-1784), siendo realmente la última en cubrir la ruta, aunque sus propósitos fueran muy diferentes a la ida —y no tanto a la vuelta, donde volvió a interesarse por participar de la vertiente mercantil de estas expediciones—, pues sus instrucciones contemplaban tan solo la comunicación del fin de la guerra con Inglaterra y la firma del tratado de Versalles. De este modo, el ciclo de la presencia de la Armada en Filipinas se ha considerado cerrado bien en 1780, bien en 1784, según el valor que se conceda a esta travesía, que posee en cierto modo el carácter de un epílogo (22).

Cuando el último de los barcos de guerra que siguieron la estela del *Buen Consejo* abandonó las islas, el archipiélago volvió a la situación anterior a la ocupación de Manila por los ingleses. De hecho, como acabamos de ver, la fragata *Asunción* desempeñó un cometido diferente del de sus antecesoras: la transmisión a las autoridades filipinas de la noticia del fin de la guerra de las Trece Colonias. El período de paz se prolongó durante una década, hasta la declaración de guerra a la República Francesa, cuyos ecos apenas se hicieron sentir en aquellas lejanas latitudes. Sin embargo, la firma consecutiva con Francia de la paz de Basilea (julio de 1795) y del tratado de San Ildefonso (agosto de 1796) hacía prever lo inevitable: la inminente guerra con Inglaterra, que efectivamente se declaró en octubre del mismo año y cuya primera acción relevante fue la derrota de la flota española de José de Córdoba ante la inglesa de John Jervis a la altura del cabo de San Vicente (14 de febrero de 1797). Es este el contexto en el que se constituye la llamada Escuadra de Asia, que bajo el mando de Ignacio María de Álava iba a permanecer en aguas del Pacífico durante toda la contienda hasta más allá de la firma de la paz de Amiens (23).

En cualquier caso, las primeras medidas de De Álava se orientaron a la puesta de Cavite y Manila en estado de defensa, ante el riesgo de un ataque naval por parte de Inglaterra. En este sentido, el comandante de la Escuadra

(22) Nuestros conocimientos sobre los aspectos navales de estas expediciones se deben sobre todo a la generosidad de Susana Jurado Cerón, que actualmente realiza su tesis doctoral, «Los barcos de la Armada en Filipinas (1765-1784)».

(23) Para una narración lineal de la actuación de la Escuadra, LABORDA, Antonio: *Viaje alrededor del globo realizado por la Escuadra al mando de Don Ignacio María de Álava, con anotaciones sobre las operaciones de dicha Escuadra en los mares de Filipinas*, Madrid, 2005. Ahora bien, el más completo estudio sobre la actuación en Filipinas de Ignacio María de Álava es el de LASTRES PARDO, Rafael: *La Escuadra de Asia, 1795-1803* (tesis de licenciatura inédita), Madrid, 2007, que el autor puso a nuestra disposición con extrema generosidad. Al respecto, hay que citar también los artículos de DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.^a Lourdes: «La defensa de Filipinas en el último cuarto del siglo XVIII», en *Anuario de Estudios Americanos* XXI, 1964, pp. 145-209, y de HERRERO GIL, M.^a Dolores: «El comercio en tiempos de guerra: Cavite durante el gobierno de Rafael María Aguilar (1793-1806)», en BERNABÉU ALBERT y MARTÍNEZ SHAW: *Un océano de seda y plata*, pp. 381-408.

de Asia se pronunció por hacer pivotar la defensa torno a Cavite, frente a la opinión del gobernador de Manila, que daba preferencia a la protección de la capital. Además del diseño de un plan general de defensa, las acciones de la Escuadra de Asia fueron de dos tipos: de escolta armada del galeón de Manila, en toda su travesía o en parte de ella —un fenómeno este, el de la protección de la Armada al comercio, que aunque habitual en la Carrera de Indias, era rigurosamente nuevo en la de Acapulco—, y las operaciones propiamente bélicas.

Las acciones de guerra se limitaron a la vigilancia de Macao y de la costa de Cantón, con objeto de entorpecer los movimientos de los barcos británicos, tanto mercantes como de guerra. La primera se produjo en enero de 1799, cuando, enterado de la presencia de un convoy inglés, Ignacio María de Álava se adentró con cuatro buques españoles (el *Europa* y el *Montañés*, más la *Santa Lucía* y la *Fama*) y dos franceses en el delta del río de Cantón y, tras contratar como guías a dos prácticos chinos, consiguió poner en fuga a los tres navíos enemigos, para retornar a Cavite al mes siguiente. Como consecuencia de este encuentro, en abril del mismo año, en la segunda misión de guerra de la Escuadra de Asia, el navío *Europa* y la fragata *Fama* patrullaron las aguas frente a Macao, sospechando una posible presencia de barcos británicos en la región («un crucero en la costa de China con el fin de interceptar los buques ingleses que hacen aquel comercio y empiezan a llegar de la India a principios de mayo»), pero esta vez tales previsiones no llegaron a confirmarse. Por último, en 1802, conocedor de la firma de la paz de Amiens, envió con una fragata a Ventura de Barcáiztegui para anunciar en Macao el fin de las hostilidades y frenar de este modo una más que previsible conquista británica de la plaza portuguesa, que sin exageración puede decirse fue salvada una segunda vez —tras la famosa defensa de 1622— por una intervención española. Además, aunque solo se tratase de una acción ocasional, hay que mencionar un contacto más con China, que se produjo cuando los comerciantes españoles instalados en Cantón hubieron de ayudarle al rescate de los efectos de la urca *Ferroleña*, la cual, comisionada para adquirir trigo, naufragaría en aquellas costas en 1802, poco antes de que la escuadra emprendiera el regreso a España (24).

Con el regreso de la Escuadra de Asia, que zarpó rumbo a España el 11 de enero de 1803, las cosas quedaron como antes. Los galeones de Manila volvieron a constituirse en su propia armada, y las escuadras defensivas siguieron sin tener la continuidad deseada, con lo que quedó siempre para más adelante el sueño de la Armada de Galeras, que nunca existió en el sentido pleno de la expresión. En cualquier caso, en ese momento todo el océano Pacífico había dejado de disponer de armadas específicas —la Armada del Mar del Sur se había extinguido, en una fecha imprecisa, a mediados del siglo XVIII—, para dejar paso al auxilio eventual de unidades de la Armada expresa-

(24) LABORDA: *Viaje alrededor del globo...*, extractos del «Diario de Ocurrencias, 1797 a 1802» y del «Diario de Navegación de Manila a Cádiz», pp. 80-90 y 39-64, respectivamente, con el episodio de la *Ferroleña* en pp. 40-41.

mente destacadas a aquel ámbito en ocasiones concretas (25). En tales condiciones, como había sido la regla durante dos siglos (1565-1765), el comercio transpacífico supo protegerse a sí mismo hasta 1820, cuando los movimientos independentistas impidieron la llegada a los puertos americanos de las naves salidas de las Filipinas.

(25) PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio, y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987.