LA ARMADA EN LOS CONFINES DEL IMPERIO: POSICIÓN Y ESTRATEGIA NAVAL EN FILIPINAS ENTRE 1785 Y 1830

Pablo Ortega-del-Cerro
Universidad de Cádiz
pablo.ortega@uca.es
ORCID: 0000-0002-4011-7225

Este trabajo estudia el papel de la Real Armada en Filipinas entre 1785 y 1830. El propósito es conocer el tamaño, alcance y rol de la Marina de guerra en este archipiélago y examinar cuáles fueron las prioridades de la estrategia naval española en Asia. Se abordan múltiples cuestiones, tal como el número de efectivos y embarcaciones destinadas, las funciones encomendadas, el carácter y naturaleza de las expediciones o la evolución de la jurisdicción de Marina. La cronología escogida es especialmente interesante porque nunca antes la Armada había tenido tanta presencia en Filipinas. La hipótesis de partida es que se puso en marcha una estrategia naval determinada por tres factores: la nueva orientación de la colonia, las directrices y vaivenes de la política imperial y los profundos cambios del contexto global.

PALABRAS CLAVE: Armada, Filipinas, estrategia, siglo XVIII, siglo XIX.

THE NAVY ON THE EDGE OF THE EMPIRE: NAVAL POSITION AND STRATEGY IN THE PHILIPPINES BETWEEN 1785 AND 1810

This work focuses on the role of the Spanish navy in Philippines between 1785 and 1830. The objective is to examine the size, significance and functions of the navy in these islands in order to observe the priorities of the Spanish naval strategy in Asia. The specific issues are varied, such as the number of vessels allocated, the functions assigned, the nature of the commissions or the evolution of the naval jurisdiction. This paper deals with a complex problem that went hand in hand with the Spanish empire, the development of the Monarchy and the global context. The chronology studied is especially interesting because of deep and broad changes in Philippines, Asia, Spain and the world.

KEYWORDS: Navy, Philippines, strategy, 18th century, 19th century.

[Recibido: 30/12/2020; Aceptado: 03/03/2021]

Introducción

En 1802 la actividad del arsenal de Cavite —el puerto militar de la bahía de Manila— era frenética. En él había una división de la Armada formada por tres navíos de línea —el Montañés, el Europa y el San Pedro Apóstol— y cuatro fragatas —la Fama, la Lucía, la Cabeza y la Pilar—. Las fragatas de guerra Aranzazu y San José y las Ánimas también estaban ancladas en este apostadero, aunque en estado ruinoso. Un año antes se había botado la corbeta Luconia y la fragata Concepción había arribado desde San Blas de California. A todo ello había que sumar los galeones que hacían la ruta Manila-Acapulco —buques mercantes que estaban artillados—, un amplio número de barcos menores y la frecuente presencia del bergantín Activo para transportar noticias desde Nueva España. Nunca antes había habido tal concentración de embarcaciones de guerra en Filipinas, lo cual era sintomático de una nueva orientación política y militar en Asia.

El presente trabajo tiene por objetivo estudiar la posición de la Real Armada y la estrategia naval en Filipinas entre 1785 y 1830. Para ello no solo será necesario conocer el tamaño, alcance y funciones de la Marina en este archipiélago asiático, sino también cuáles fueron sus prioridades y su despliegue. En este artículo se aborda el número y tipología de efectivos, embarcaciones y dotaciones, la naturaleza de las funciones encomendadas, los objetivos de las expediciones emprendidas, las obras y recursos del arsenal de Cavite y la construcción de la jurisdicción de Marina. Esta potenciación naval no fue una cuestión baladí, sino una meditada y estratégica decisión que solo puede entenderse a través de la reorientación económica que se había aplicado en Filipinas, la política imperial de la Monarquía española y los profundos cambios en el contexto global.

Viendo el siglo XVIII en perspectiva, es posible apreciar cómo las conexiones y dependencias globales se expandieron y se hicieron más densas. Durante esta centuria se asistió a un incremento espectacular del comercio y de transacciones de diferente naturaleza. La demanda de viejos y nuevos productos aumentó exponencialmente, y su intercambio requería desarrollar rutas que cubrían todo el mundo. Las redes mercantiles se dilataron cuantitativa y cualitativamente, provocando que el sistema financiero se propagara con gran dinamismo.¹ Pero todo esto tuvo una contrapartida: el incremento de las rivalidades militares y la expansión de los frentes de conflicto a todos los rincones del planeta. Las monarquías europeas se embarcaron en una espiral de lucha por ampliar los imperios coloniales, controlar nuevos mercados y extender las áreas de influencia. La Guerra de los Siete Años (1756-1763), la Guerra de Independencia de los Estados Unidos (1776-1783) y las Guerras de Coalición (1793-1815) fueron buenos ejemplos de este fenómeno.

En este juego militar de escala global, las marinas de guerra fueron un instrumento básico y determinante; se convirtieron a lo largo del Setecientos en poderosas maquina-

1. Bayly, Christopher A., *El nacimiento del mundo moderno, 1780-1914. Conexiones y comparaciones globales*, Madrid, Siglo XXI, 2010; Marks, Robert B., *Los orígenes del mundo moderno: una nueva visión*, Barcelona, Crítica, 2007; McNeill, J.R.; W.H. McNeill, *Las redes humanas. Una historia global del mundo*, Barcelona, Crítica, 2010.

rias bélicas cuyos tentáculos podían llegar a los lugares más recónditos del mundo. Su función polivalente era clave, pues además de la defensa de las costas e imperios, debían proteger el comercio, controlar y disuadir sobre extensas áreas o ejercer como agentes de captación de información.² El caso de la Real Armada española fue paradigmático. Reformada y potenciada a lo largo de toda la centuria, llegó a ser la segunda marina más grande del mundo, consiguió dominar amplias áreas del Atlántico y el Pacífico y pudo maniobrar con eficacia en todos los mares del globo. Los buques de guerra tenían como misión principal proteger las costas españolas y garantizar los lazos atlánticos del imperio, ya fuera a través de acciones ofensivas, defensivas o disuasorias.³

Ahora bien, ¿qué pasó en Filipinas? Numerosos análisis pasan por alto un punto del imperio que, lejos de ser marginal, fue determinante para la proyección global de la Monarquía. Además, durante las últimas décadas del siglo XVIII el escenario asiático aumentó su ya de por sí relevante papel. En Filipinas se sintió de primera mano esa creciente presión global y se pusieron en marcha importantes reformas.⁴ La idea era que el archipiélago dejara de ser únicamente el eslabón del comercio entre América y Asia —monopolizado por el Galeón de Manila— y se convirtiera en una verdadera colonia autosuficiente e integrada en el marco asiático. Y lo cierto es que Filipinas cambió profundamente en el tránsito del siglo XVIII al XIX; se fomentó la agricultura y la industria, el comercio se liberalizó, la burocracia quedó fortalecida y se implantó un nuevo esquema fiscal.⁵

No se puede olvidar que el archipiélago filipino se situaba en un escenario fuertemente contestado. El comercio europeo con China, Indonesia y la India llegó a máximos históricos, y los mares de Asia se convirtieron en un frente de guerra latente que fue determinante para las rutas globales que confluían en Cantón, Macao, Manila, Malaca, Batavia, Madrás o Tranquebar.⁶ Observando este marco, está más que justificado pregun-

2. Black, Jeremy, *The Power of Knowledge: How Information and Technology Made the Modern World*, New Haven y Londres, Yale UP, 2014.

3. Merino Navarro, José P., *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981; Guimerá, Agustín; Olivier Chaline (ed.); *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle*, París, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2018; Marchena Fernández, Juan; Justo Cuño Bonito (ed.); *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Madrid, Doce Calles, 2018.

4. Reid, A., «Becoming a Tropical Plantation, 1780-1900», en *A History of Southeast Asia. Critical Crossroads*, Malden, Wiley Blackwell, 2015, pp. 196-212.

5. La formulación más clara al respecto está en Elizalde Pérez-Grueso, María Dolores, «El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX», *Vegueta*, n.º 20, Las Palmas, 2020, pp. 163-187. Véase también Alonso, Luis, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, México, Instituto Mora-Universidad de A Coruña, 2009; García-Abásolo, Antonio, «Problemas para gobernar un imperio. Aspectos del modelo colonial en Filipinas, siglos XVI-XVIII», *Revista de estudios extremeños*, n.º 71, Cáceres, 2015, pp. 1843-1867; Fradera, Josep M., *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, CSIC, 1999; Sánchez, L.A., «Gobierno y administración del territorio en Filipinas, 1565-1898», en Bernabéu, Salvador (ed.), *Poblar la inmensidad: sociedades, conflictividad y representación en los márgenes del Imperio Hispánico, siglos XV-XIX*, Madrid, CSIC-Ed. Rubeo, pp. 465-531.

6. Van Dyke, P. A., «New Sea Routes to Canton in the 18th Century and the Decline of China's Control over Trade», en Qingxin, L. (ed.), *Studies of Maritime History. Haiyang shi yanjiu*, Pekín, Shehui kexue wenxian chu ban she, 2010, pp. 57-108.

tarse sobre la estrategia naval española en Asia, pero lo cierto es que el estudio de la Armada en Filipinas no ha sido un objeto especialmente prolijo. Una referencia clave y clásica es la obra de José Rodríguez Trujillo —*Memoria de la Marina en Filipinas*, publicada en 1887—, aunque se trata de un trabajo más apologético que analítico.⁷ Dentro de la historiografía contemporánea contamos con el artículo pionero de Francisco Millari, los excelentes trabajos de Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, y más recientemente la exhaustiva aportación de María Baudot Monroy.⁸ También existen acercamientos parciales al problema, siendo destacables los trabajos de María Lourdes Díaz-Trechuelo y María Dolores Herrero Gil.⁹ A pesar de todo, todavía quedan interrogantes abiertos, y muy especialmente para la cronología posterior a 1785, momento en que Filipinas y Asia en su conjunto emprendieron un verdadero y fuerte viraje.

Debido a la complejidad del problema, se ha optado por un análisis cronológico dividido en cuatro etapas. Cada una de ellas aborda los retos y necesidades específicas de la Armada, al tiempo que se contextualizan con los cambios que se dieron en Filipinas, Asia, España y el mundo, los cuales determinaron las directrices de la estrategia naval. El artículo se construye en base a amplio cruce de fuentes procedentes del Archivo General de la Marina, el Archivo General de Indias, el Archivo del Museo Naval y los *Estados Generales de la Armada*. Así mismo, cabe puntualizar que el presente trabajo se centra en la Real Armada propiamente dicha, dejando a un lado la denominada marina sutil o corsaria. Esta era una flotilla destinada a la lucha contra la piratería, la cual estuvo durante años bajo la jurisdicción de la capitanía general, aunque más tarde fue asumida por la Marina. Debido a la amplitud y particularidad de este tema, el cual necesitaría un estudio monográfico, se ha optado por dejarlo fuera del presente análisis.

Consolidación de la Marina en Filipinas (1785-1796)

Entre el final de la Guerra de Independencia norteamericana y el inicio de la Primera Guerra de Coalición, esto es, desde 1783 a 1793, transcurrió un periodo de paz, aunque

7. Rodríguez Trujillo, José, *Memoria de la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta M. Pérez Hijo, 1887.

8. Alfonso Mola, Marina; Carlos Martínez Shaw, «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, 2013, pp. 331-372; Baudot Monroy, María, «La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marinos españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, n.º 32, Madrid, 2019, pp. 161-190; Martínez Shaw, Carlos, «La Armada en Filipinas (1765-1784)», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultural Naval*, n.º 69, Madrid, 2014, pp. 93-116; Millari, Francisco, «The Spanish Navy in the Philippines, 1589-1787», *Philippines Studies*, n.º 37, Manila, 1989, pp. 412-439.

9. Díaz-Trechuelo Spínola, María Lourdes, «La defensa de Filipinas en el último cuarto del siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, n.º XXI, Sevilla, 1964, pp. 145-209; Herrero Gil, María Dolores, «El comercio en tiempos de guerra: Cavite durante el gobierno de Rafael María Aguilar (1793-1806)», en Bernabéu Albert, Salvador y Martínez Shaw, Carlos (ed.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Madrid, CSIC, 2013, pp. 381-408.

también fue un tiempo de tensión y enorme competencia económica y militar. La Paz de París de 1763 no consiguió solucionar las fuertes rivalidades que había entre las principales monarquías europeas y, de hecho, hizo que se acrecentaran y se expandieran definitivamente a todos los rincones del planeta. Los niveles de interdependencia global llegaron a máximos históricos, tal y como evidenciaron los índices de circulación de plata, la comercialización de esclavos, la ampliación de productos y mercancías —especialmente el té, café, azúcar y tabaco— o el aumento de transacciones financieras.¹⁰ No obstante, la revolución que comenzó en Francia en 1789 trastocó el devenir de los hechos e hizo explotar las tensiones latentes.

Para la Monarquía española este fue un periodo de crecimiento y apogeo. Con el tratado de 1763 Francia y España consiguieron una ansiada victoria que permitía frenar —o al menos retrasar— las ansias británicas de expansión. La Real Armada vivió una época dorada, pues el tamaño, la dotación y la operatividad de la institución nunca fue mayor. Durante el ministerio de Antonio Valdés (1763-1796), la Marina emprendió las expediciones más importantes del siglo y el imperio se extendió por nuevas regiones, como la Patagonia, la costa de Chile o California. Las reformas administrativas se aceleraron, la liberalización del comercio se consumó en 1778 y nuevas instituciones, como el Banco Nacional de San Carlos, nacieron como consecuencia de este empuje. Pero al poco de ser entronizado Carlos IV, España se vio envuelta en la Guerra de la Primera Coalición contra Francia, hasta que se firmaron los tratados de Basilea y San Ildefonso, a través de los cuales la Monarquía pasó a ser el principal aliado de la nueva República francesa.

Esta creciente rivalidad se hizo sentir en Asia inmediatamente. En el lucrativo comercio de la India y China convergieron los ingleses —a través de la *East India Company*—, franceses —*Compagnie des Indes orientales et de la Chine*—, holandeses —*Vereenigde Oostindische Compagnie*—, portugueses, daneses, y más tarde suecos, prusianos y norteamericanos.¹¹ Esta circulación cada vez más densa generó tensiones y provocó una militarización de los mares asiáticos —la presencia de la *Royal Navy* y otras marinas de guerra se incrementó notablemente a partir de la década de 1770—. Desde Filipinas estos acontecimientos eran vistos con preocupación y generaron cierto desasosiego en la colonia. En 1790 el gobernador de las islas escribía con nerviosismo a Madrid informando del desembarco francés en Cochinchina, con la idea de establecerse en la bahía de Touron, y de los progresos del nuevo establecimiento inglés de Pulo Pinang, situado en el estratégico estrecho de Malaca.¹²

No obstante, en el archipiélago filipino no se permanecía impasible.¹³ El gobernador

10. Cao, Jin; Dennis O. Flynn, «Global Quantification and Inventory of Demand for Silver in China», *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, n.º 38, Madrid, 2020, pp. 421-447.

11. Blussé, L. «Chinese Century. The Eighteenth Century in the China Sea Region», *Archipel*, n.º 58, París, 1999, pp. 107-129.

12. Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Filipinas, 905, Carta del capitán general de Filipinas dando cuenta de las novedades de franceses e ingleses en Asia, Manila 18 de diciembre de 1788.

13. Machuca, Paulina, *Historia mínima de Filipinas*, México, Colegio de México, 2019; Cabrero Fernán-

Basco y Vargas (1778-1787) emprendió un ambicioso plan de reformas para promover la agricultura, el comercio y la recaudación, labor que fue continuada por el capitán general Berenguer de Marquina (1787-1793). Se creó la Intendencia de Filipinas y la Sociedad Económica de Amigos del País en 1781, la Real Compañía de Filipinas fue fundada en 1785 y, pocos años después, el puerto de Manila quedaba liberalizado a todas las marinas mercantes que quisieran comerciar productos asiáticos. Todas estas medidas provocaron que la actividad del archipiélago aumentara considerablemente. Por ejemplo, en 1792 y 1793 salieron del puerto de Manila diez embarcaciones españolas —cinco para Coromandel, en la India, y otras cinco para Cantón, en China— y veintisiete extranjeras —cuatro francesas, una portuguesa, dos ingleses, quince chinas, tres de Joló y una de Queponan—. ¹⁴ A ello había que sumar los buques mercantes de Nueva España y la Península Ibérica.

En lo que respecta a la Marina de guerra, este periodo puede ser considerado de consolidación. Los buques de la Real Armada habían estado totalmente ausentes de Filipinas hasta que en 1765 se emprendió la ardua tarea de conectar Cádiz y Manila a través de una ruta directa por el cabo de Buena Esperanza. Hasta entonces, la defensa naval del archipiélago había recaído sobre las mismas embarcaciones que hacían la ruta con Acapulco y algunos buques de pequeño porte. Entre 1765 y 1785 se hicieron catorce expediciones en barcos de la Armada con el propósito de consolidar ese derrotero directo y emprender intercambios comerciales. ¹⁵ Con la creación de la Real Compañía de Filipinas (1785) la situación cambió, pues ya no serían buques de guerra los que harían las transacciones entre Filipinas y España. ¹⁶ No obstante, eso no significó que la Real Armada se ausentara del archipiélago, sino al contrario, se fortaleció. Entre 1785 y 1795 la Marina se hizo cargo de dos grandes funciones: por un lado, se convirtió en albacea del comercio

dez, Leoncio (coord.), *Historia general de Filipinas*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1999; Corpuz, Onofre D., *An Economic History of the Philippines*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1997; Montero Vidal, José, *Historia general de Filipinas desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, vol. 2, Madrid, Imprenta de M. Tello, 1894.

14. AGI, Filipinas, 502, Estado que manifiesta las embarcaciones que salieron de esta bahía para reinos extranjeros en todo el año de 1792 hasta finales de 1793.

15. Martínez Shaw, Carlos; Marina Alfonso Mola, «La Armada en el Cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío Buen Consejo, 1765-1767», *Anuario de estudios atlánticos*, n.º 59, Las Palmas, 2013, pp. 431-477; Martínez Shaw, Carlos; Marina Alfonso Mola, «España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico», en Lobato, Isabel y Oliva Melgar, José (ed.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, pp. 325-380; Baena Zapatero, Alberto, «El comercio asiático en los barcos de la Armada: generales y equipajes entre Manila y Cádiz (1765-1784)», en Yuste López, Carmen (coord.), *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático, siglos XVI-XVIII*, México UNAM, 2019, pp. 283-320; Cosano Moya, José, «El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)», *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, n.º 102, Córdoba, 1981, pp. 183-220; Jurado Cerón, Susana, «La Armada en la ruta de Filipinas (1765-1784)», en Bernabéu Albert, Salvador et al. (ed.), *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2016, pp. 181-206.

16. Díaz-Trechuelo Spínola, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965; Escudero, Lola (2014), «La Real Compañía de Filipinas», *Sociedad Geográfica Española*, n.º 48, Madrid, 2014, pp. 62-73.

español, ya fuera a través del Galeón de Manila o la Real Compañía de Filipinas; y por otro lado, y no menos importante, se le encomendó el transporte y creación de relevante información sobre Filipinas y Asia.

Desde mediados de siglo, la Marina tuvo una enorme imbricación con el Galeón de Manila. La navegación de la nao fue encargada a miembros del Cuerpo General de la Armada, y así continuó durante este periodo. En 1783 el gobernador de Filipinas solicitó que el teniente de navío Pedro Vasco —que era parte de la tripulación de la fragata de guerra Asunción— asumiera la comandancia de la ruta transpacífica, labor que cumplió durante los años venideros con las naos San Felipe, San José de Gracia y San Andrés.¹⁷ En 1795 se acordó que la nao Magallanes fuera convoyada en su salida de Acapulco por la fragata de guerra Concepción, pues por aquellos años las tensiones hacían peligrar una navegación muy necesaria para el comercio de Manila y para la propia hacienda filipina.¹⁸

La Real Armada también tuvo una fuerte relación con la Real Compañía de Filipinas, y muy especialmente en sus primeros años de vida. Fue bastante frecuente que los oficiales de la Marina comandaran las embarcaciones de la compañía e, incluso, que se fletaran buques de guerra para hacer estas navegaciones comerciales. En 1786 salió de Cádiz la fragata de guerra Astrea, con destino a Manila a través del cabo de Hornos, y en 1787 volvió a España por medio del de Buena Esperanza.¹⁹ El comandante de esta expedición mercantil fue Alejandro Malaspina, y los resultados económicos fueron inmejorables.²⁰ En 1787 la Compañía despachó tres embarcaciones para Filipinas, y una de ellas fue fletada a la Real Armada. La fragata de guerra Santa Rufina, comandada por Gabriel Sorondo, zarpó de Cádiz y llegó a Manila tras haber hecho escala en Lima.²¹ No obstante, aún incluso cuando la compañía utilizó sus propias embarcaciones, la oficialidad de la Armada estuvo presente. La navegación de la fragata Dolores fue encargada al teniente de navío Tello Montilla y la de la Rey Carlos al capitán Ramón Ansoategui.²² Esta última embarcación hizo una nueva travesía a Filipinas en 1788, pero en esta ocasión al mando del oficial Agustín Villavicencio.

17. Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» (en adelante, AGMAB), Expediciones, 2, 1, Se aprueba el mando de la nao, Manila 16 de julio de 1784; 4, 4, Resumen de noticias del capitán general de Filipinas sobre la llegada de la fragata San Felipe, Manila 6 de diciembre de 1785; 6, 4, El comandante del navío San Andrés informa de su navegación desde Cavite.

18. AGMAB, Expediciones, 18, 30, Carta del virrey de Nueva España, remite copia de lo que representa por el ministerio de Hacienda del destino de la fragata Concepción para escoltar a la fragata Magallanes en su retorno a Filipinas, 1795.

19. AGMAB, Expediciones, 4, 5, Expediente sobre habilitación en Cádiz de la fragata Astrea, fletada por la Compañía de Filipinas para hacer viaje redondo a Lima, Cádiz 6 de junio de 1785; 7, 2, Informe de Alejandro Malaspina, comandante de la fragata Astrea, dando cuenta de su viaje desde Manila.

20. Díaz-Trechuelo, Susana, *La Real Compañía de Filipinas...*, cit., p. 186.

21. AGMAB, Expediciones, 5, 13, El comandante de la fragata Santa Rufina sale para Filipinas con esta fragata fletada por la Compañía, Cádiz 7 de julio de 1787.

22. AGMAB, Expediciones, 5, 57, Orden del rey de que se armen varios navíos de la Armada como precaución ante los movimientos que se observan por parte de Inglaterra, 7 de octubre de 1787.

Además de la protección del comercio, la Real Armada tuvo otra importante función: transportar y crear información. La última fragata de guerra que se encargó de hacer la ruta comercial Cádiz-Manila antes de la creación de la Real Compañía de Filipinas también llevó consigo pliegos de enorme importancia. La fragata Asunción, comandada por Juan Ruiz de Apodaca, portaba las noticias de la paz de España con Inglaterra y los principales acuerdos de la Paz de París de 1783.²³ A su vuelta a la Península trajo caudales por valor de ciento cincuenta mil pesos. Algunos años más tarde, aprovechando que había que trasladar al nuevo gobernador de Filipinas, se aprontó la fragata de guerra Paz, la cual llevaría pliegos importantes, pero la creciente tensión entre España y Gran Bretaña hizo que esta fragata se quedara durante varios meses en Filipinas.²⁴ Por aquel entonces era más que evidente que la defensa naval del archipiélago requería destinar a Cavite alguna embarcación de guerra, de modo que el nuevo gobernador Berenguer de Marquina, que era oficial del Cuerpo General de la Armada, avisó al respecto:

por haber cesado los recelos de guerra regresa la fragata Paz forrada en cobre, pero que conviene que en aquel caso haya allí dos fragatas de la Real Armada con alguna dotación de oficiales de guerra y mar, y artilleros de brigada para armar un navío en caso necesario con el fin de hostilizar a los enemigos en sus navegaciones a China y privarles de su comercio [...] pues persuado se podía incomodar y quizá privar de este comercio tan esencial y en particular a la Inglaterra por el mucho uso que hacen de la planta del té.²⁵

La creciente interdependencia y la cada vez más evidente tensión en Asia hizo que la comunicación y defensa naval de Filipinas se convirtieran en asuntos de vital importancia. En 1790 se envió desde Nueva España la goleta Valdés para transportar información urgente de la Secretaría de Estado. A su llegada se planteó la posibilidad de utilizar esta embarcación y un buque embargado por la Real Hacienda para la defensa de las islas, pero finalmente no hubo una resolución clara.²⁶ Ante la insistencia del gobernador de Filipinas, el virrey decidió en 1793 trasladar desde el arsenal de San Blas de California al de Cavite la fragata San José y las Ánimas, en cuyo viaje transportaría pliegos importantes «de la vía reservada de Estado» y correspondencia pública. La medida, aparentemente, permitía dotar a la colonia asiática de una embarcación de guerra, pero la realidad fue que este buque estaba totalmente inservible.²⁷

La Armada también se encargó de crear y gestionar información relevante para la nueva política colonial que se había emprendido en Filipinas y para los intereses de la

23. AGMAB, Expediciones, 2, 2, Nota sobre comunicaciones del capitán general de Filipinas y el comandante de Marina de haber recibido los preliminares de la Paz, Manila 6 de febrero de 1784.

24. AGMAB, Expediciones, 6, 5.

25. AGI, Filipinas, 905, Carta del gobernador Marquina avisando que por haber cesado los recelos de guerra regresa la fragata Paz, Manila 20 de diciembre de 1788.

26. AGMAB, Expediciones, 21, 21, Carta del virrey de Nueva España informa de la llegada de la goleta Valdés con pliegos del servicio a Filipinas.

27. AGMAB, Expediciones, 14, 28, Carta del virrey de Nueva España informa de que ha mandado a Filipinas a la fragata San José y las Ánimas, con orden de que no vuelva al departamento de San Blas.

Monarquía en Asia. De hecho, la Marina actuó como un agente vigilante del archipiélago y construyó un contra-sistema de información muy útil. Durante este periodo, los oficiales navales elaboraron, recogieron y/o examinaron decenas de informes de muy diverso tipo: datos sobre el comercio y el estado económico de Asia, los ramos de la Real Hacienda o de la Administración General de la Real Aduana, los memoriales enviados a la Corte desde la Sociedad Económica de Amigos del País —especialmente los de José García de Armenteros— e, incluso, hicieron sendos listados sobre «efectos y frutos del país que se extrajeron para reinos extranjeros».²⁸

No obstante, esta labor tuvo su máximo exponente cuando la expedición Malaspina arribó a Filipinas y emprendió una ingente empresa de recopilación y análisis de información sobre la defensa, la economía y el sistema político de las islas.²⁹ Tras la recalada de las corbetas Descubierta y Atrevida en Cavite (1792-1793), Malaspina y Bustamante indagaron en el archipiélago, Macao, Oceanía y el Pacífico, tras lo cual remitieron documentos tan importantes como «Reflexiones políticas sobre las islas Filipinas y Marianas», «Noticias geográficas y económicas» o las «Observaciones sobre el estado político y económico de las islas Filipinas».³⁰

La Armada acabó por consolidarse como un elemento esencial en Filipinas, aunque durante este periodo su presencia todavía fue bastante reducida. Si atendemos a la información de los *Estados Generales de la Armada*, podremos observar que la plantilla de Marina en Filipinas era bastante limitada. Además de los oficiales que servían en los buques de la Real Compañía de Filipinas y el Galeón de Manila, apenas hubo dos o tres miembros del Cuerpo General de la Armada. El más importante fue el brigadier José Bermúdez, comandante e intendente del arsenal de Cavite hasta 1792. Pero más allá de este cargo, solo se puede mencionar al alférez de fragata Juan González, capitán del puerto de Manila entre 1793 y 1795, y el capitán de fragata Francisco Muñoz San Clemente, nombrado teniente del rey en Manila.³¹ Sin embargo, este dato choca con una cifra económica; el presupuesto asignado al arsenal de Cavite y la Real Armada —sin contar la marina corsaria, que tenía su propio concepto contable— fue de 107.424 pesos fuertes en 1793, y solo dos años después el presupuesto se dobló y alcanzó los 208.776 pesos fuertes.³²

28. Archivo del Museo Naval de Madrid (en adelante, AMN), 188, 313, 19, 20, 21 22, 23, 24 y 25; AMN, 121, 135, 5; 122, 136, 1. Incluso tuvieron copia de los diarios de los factores de la Real Compañía de Filipinas en Cantón, Permanyer, Ander, «Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)», *Itsas memoria*, n.º 7, Bilbao, 2012, pp. 523-546.

29. Pimentel, Juan, *La física de la monarquía: ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*, Aranjuez, Doce Calles, 1998; Soler Pascual, Emilio, *La aventura de Malaspina: la gran expedición científica del siglo XVIII por las costas de América, las Filipinas y las islas del Pacífico*, Barcelona, Ediciones B, 1999.

30. AMN, 311, 621, 3 y 4, Reflexiones sobre las islas Filipinas y Marianas y Observaciones sobre el estado político y económico de las islas Filipinas; 88, 311, 3, Reflexiones políticas sobre las islas Filipinas y Marianas Expedición Malaspina.

31. *Estado General de la Armada*, Madrid, Imprenta Real, 1786-1795.

32. AGI, Filipinas, 771 y 772, Estado en que manifiesta la existencia que quedo en fin de diciembre de

Apogeo de la Real Armada en Asia (1796-1805)

Desde mediados de la década de 1790 comenzó un ciclo bélico que se alargó durante veinte años y tuvo consecuencias globales. Las guerras de la Segunda y Tercera Coalición —1797-1803 y 1804-1806— trastocaron el orden mundial en tanto que los frentes y los intereses en juego no se circunscribieron únicamente a Europa, sino que se trasladaron al resto de continentes. De hecho, esta década fue un periodo de enorme inestabilidad y volatilidad en América, África y Asia.³³ Para la Monarquía española también fue un tiempo especialmente difícil. Tras sellar su alianza con la Francia republicana, Carlos IV tuvo que hacer frente a las guerras de Coalición —proporcionando tropas, buques y armamento siguiendo las directrices de París— y, en paralelo, responder a dos conflictos contra los ingleses —las guerras de 1796-1803 y 1804-1809— que tuvieron una dimensión esencialmente marítima. A esta situación había que sumar el comienzo de la decadencia de la Armada, cuyo origen fue el drástico recorte de presupuesto que se hizo desde la Secretaría de Marina a partir de 1795.³⁴

Este fue un tiempo de cambios, de rupturas, y la tensión incidió especialmente en Asia, donde los británicos estaban decididos a convertirse en el actor europeo principal.³⁵ El imperio holandés fue duramente atacado y la presencia francesa se vio drásticamente reducida.³⁶ El gobierno de Rafael María Aguilar (1793-1806) en el archipiélago estuvo dominado por este hecho, pues la colonia estaba en peligro y había que defenderla por tierra y mar.³⁷ En este contexto se puede entender por qué la Marina experimentó un periodo de apogeo en Filipinas. La Armada destinó a aquellos lares la denominada «Escuadra de Asia», una división comandada por Ignacio María Álava y formada por tres navíos de línea —el Europa, el Montañés y el San Pedro Apóstol— y cinco fragatas —la Santa María, la Cabeza, la Lucía, la Fama y la Pilar—. ³⁸ Esta expedición tuvo características muy particulares, pues nunca antes había habido tal concentración de buques de la Real Armada en el archipiélago y, además, la escuadra tuvo plenos poderes —la máxima

1793 y lo cobrado en 1793 por las cajas de la isla y Demostración de la existencia de caudales en tesorería general en finales de diciembre de 1794 y lo cobrado en 1795.

33. Mikaberidze, Alexandre, *The Napoleonic Wars: A Global History*, Nueva York, Oxford UP, 2020.

34. Kuethe, Allan J., «La crisis naval en tiempos de Carlos IV», *Minervae Baeticae*, n.º 42, Sevilla, 2014, pp. 269-281; Martínez Ruiz, Enrique, «La marina española en torno a 1802», en Morales Moya, Antonio (coord.), *1802. España entre dos siglos, Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Sociedad Española de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 263-276.

35. Ward, Peter A., *British Naval Power in the East, 1794-1805: The Command of Admiral Peter Rainier*, Woodbridge, Bodley Press, 2013.

36. Kathirithamby-Wells, J., «The Age of Transition: The Mid-Eighteenth to the Early Nineteenth Century», en *The Cambridge History of Southeast Asia. From Early Times to c.1800*, vol. 1, Cambridge, Cambridge UP, 1992, pp. 572-612.

37. Luengo Gutiérrez, Pedro, «La fortificación del archipiélago filipino en el siglo XVIII. La defensa integral ante lo local y lo global», *Revista de Indias*, n.º 271, Madrid, 2017, pp. 727-758.

38. La documentación de esta expedición se encuentra repartida en: AGI, Estado, 45, 46 y 47; AMN, 117, 118, 148, 149, 175, 271, 272, 293, 307, 310, 467, 469, 576, 577, 582; AGMAB, Expediciones, 14, 16, 18, 19, 20, 21, 23, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 41.

y única autoridad sobre estos buques recaía en Álava, esto es, sin control del gobernador de Filipinas.³⁹

A lo largo su estancia en Filipinas (1796-1803), la «Escuadra de Asia» cumplió seis grandes objetivos. El primero y más importante fue la defensa de la integridad territorial del archipiélago, especialmente en el ataque que los británicos planearon en 1797, así como en otras acciones menores en los años sucesivos. Sin lugar a dudas, la división de Álava cumplió su misión, pues su presencia ejerció un efecto disuasorio sobre los proyectos ingleses de hostigamiento, ataque e invasión. En segundo lugar, Álava tenía un cometido ofensivo, pero siempre y cuando las circunstancias fueran propicias. La idea era entorpecer el comercio británico con China, y de hecho la escuadra hizo una incursión en la rada de Macao a comienzos de 1798. No obstante, las acciones ofensivas de Álava fueron muy limitadas debido a los desastres naturales y al mal estado de las embarcaciones.

Además de las funciones estrictamente militares, la Escuadra de Asia protegió el Galeón de Manila, pues fueron varias las ocasiones en las que la nao fue convoyada por un buque de guerra. Además, las embarcaciones de Álava tuvieron que sustituir a los galeones cuando estos no pudieron navegar, de modo que transportaron mercancías, información y caudales desde Nueva España. En 1797 la fragata Fama llegó a Acapulco para recoger plata novohispana —el situado y asignaciones para la defensa de Filipinas, así como cantidades de dinero del Consulado y la Real Compañía— y la Pilar hizo dos tornaviajes similares en 1798 y 1799. En 1800 lo hizo la Lucía y en 1801 el navío Montañés. La Real Compañía de Filipinas también tuvo la protección de la escuadra, sobre todo en el arribo y salida de Manila, momento en el que los buques de guerra escoltaron las embarcaciones mercantes —así se hizo con el Rey Carlos en 1798 y 1801—. En paralelo, la dirección de estas empresas comerciales recayó sobre oficiales de la Armada, cuyo conocimiento teórico y práctico de la navegación era más adecuado en un contexto de guerra.

Durante estos años la Armada también cumplió otros objetivos que, lejos de ser secundarios, fueron determinantes para Filipinas. La Escuadra de Asia hizo cruceros, reconocimientos y avisos sobre los mares de China que fueron de gran utilidad para la buena marcha del tráfico mercantil. Además, los buques de guerra hicieron varios hallazgos hidrográficos de interés. En 1795 se descubrió el estrecho de Gaspar, un paso de gran valor estratégico para la navegación a Europa, se reconocieron las costas del archipiélago y se indagaron los bajos de Bonilao, los cuales habían causado serios problemas a muchos navegantes.⁴⁰ A ello habría que sumar los nuevos derroteros directos entre Filipinas y Lima que Álava ideó, ahorrando de este modo tiempo y costes a las expedi-

39. Además de las embarcaciones mencionadas, habría que sumar el bergantín Activo, el cual viajó desde San Blas en 1795 y 1796 para anunciar la paz con Francia y la declaración de guerra contra Gran Bretaña. Del mismo modo, en 1802 se envió desde Nueva España la fragata Concepción para anunciar la paz, y volvió a México en 1803 actuando como nao. 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, La Hoja del Monte, 2005.

40. AGMAB, Expediciones, 21, 29, El gobernador de Filipinas manifiesta lo interesante que es que se ejecute un prolijo reconocimiento de las costas.

ciones de la Real Compañía de Filipinas.⁴¹ Posiblemente la ruta más innovadora fue la que bordeaba Australia y Nueva Zelanda para llegar a Lima directamente por el Pacífico sur.

Justo cuando la Escuadra de Asia volvió a Cádiz, en 1803, comenzó un nuevo ciclo bélico, pero la Armada siguió vigilando el transcurrir en Asia y Filipinas. En 1804 llegaron multitud de rumores sobre una posible guerra, así como la noticia de que los ingleses tenían intención de fijar un establecimiento en Balambanga, un punto estratégico del archipiélago filipino.⁴² La tensión aumentó e, incluso, el virrey de Nueva España planteó el envío de tropa desde Acapulco en el paquebote Príncipe de Asturias y la fragata Concepción, aunque finalmente solo lo hizo la primera embarcación para transportar caudales y algunos oficiales del Ejército.⁴³ En paralelo, habría que mencionar la labor realizada en la navegación de los buques de la Real Compañía de Filipinas. En 1803 Miguel Sierra comandó la fragata San Rafael —utilizando la nueva derrota por el Pacífico sur—, al tiempo que Juan Vernacci e Isidro Cortázar capitanearon la fragata Ifigenia.⁴⁴ En esta última expedición, que hizo escala en la India, se obtuvo una valiosa cantidad de información sobre la colonia inglesa, la navegación del Índico y el comercio asiático.⁴⁵

El periodo que transcurre entre 1795 y 1805 también fue un tiempo de apogeo para la Armada en Filipinas por la creación y puesta en marcha de la jurisdicción de Marina en el archipiélago.⁴⁶ El primer paso fue el traslado del departamento de San Blas de California a Cavite en 1796, y una vez que se ejecutó esta medida surgieron dos necesidades urgentes: desplazar a todo el personal del viejo al nuevo departamento y nombrar un jefe, un comandante para el nuevo establecimiento.⁴⁷ La primera cuestión se solucionó con el envío de la fragata Aranzazu desde San Blas a Manila con el constructor Juan Villar y la maestranza.⁴⁸ El segundo aspecto generó fuertes disputas entre el gobernador Aguilar y el

41. AMN, 112, 118, 6, Derrota trazada por Ignacio María de Álava para navegar desde Manila al Callao de Lima por el mar Pacífico. Véase también Alfonso Mola, Marina y Carlos Martínez Shaw, «La fragata *San Francisco Xavier* (a) *El Filipino* y el comercio del Pacífico a fines del siglo XVIII», *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 65, Las Palmas, 2019, pp. 1-18.

42. AGMAB, Expediciones, 35, 86 y 87, El comandante de Filipinas avisa las varias precauciones tomadas con motivo de la guerra entre Francia y Gran Bretaña.

43. AGMAB, Expediciones, 35, 10, El Virrey de Nueva España habla del envío de tropas a Filipinas desde Acapulco para formar nuevos batallones en dichas islas.

44. AMN, 173, 272, 5, Derrota de la fragata San Rafael de la Compañía de Filipinas al mando del teniente de navío Miguel de Sierra.

45. AMN, 307, 1, Diario de navegación de la fragata Ifigenia hecha por el capitán de fragata de la Real Armada Juan Vernacci y por el teniente de navío Isidro Cortázar desde la bahía de Cádiz a la de Manila.

46. Pinzón Ríos, Guadalupe, «Un departamento de marina en tránsito. Discusiones en torno al traslado de las funciones navales de San Blas a otros parajes novohispanos (1768-1796)», *Revista española del Pacífico*, n.º 25, Madrid, 2017, pp. 169-194; Thurman, M. E., *The Naval Department of San Blas: New Spain's Bastion for Alta California and Nootka Sound, 1767-1798*, Glendale, Arthur H. Clark, 1967.

47. AGMAB, Expediciones, 31, 80, Expediente sobre el traslado del Departamento de San Blas de California al puerto de Cavite; 34, 54, Sobre la translación del Departamento de San Blas al puerto de Cavite y necesidad de un comandante y de un ingeniero.

48. Dicha embarcación quedó en Cavite por el mal estado de sus maderas y estuvo bloqueada por una lucha de jurisdicciones entre Aguilar y Álava. AGI, Filipinas, 907, El comandante de la escuadra Álava mani-

comandante Álava, pero este último había recibido plenos poderes sobre los asuntos de Marina.⁴⁹ El problema quedó definitivamente solucionado con la creación de la Comandancia de Marina de Filipinas, esto es, dando forma legal e institucional a la jurisdicción naval en el archipiélago —Real Orden de 22 de octubre de 1800—. Fue un empeño personal de Ignacio María Álava, quien escribió constante y repetidas veces a Madrid para conseguir este propósito. La nueva comandancia debería cumplir tres grandes objetivos: la defensa marítima de las islas Filipinas, la mejora de la construcción naval y el adelanto del conocimiento hidrográfico y navegación.⁵⁰

La Secretaría de Marina ordenó tajantemente que el gobernador «no interferirse entre las competencias que se originan entre los jefes de la Armada y los de otros cuerpos» y nombró como primer comandante de Marina a Ventura Barcaiztegui, un destacado capitán de fragata destinado en la Escuadra de Asia.⁵¹ Unos años después, en 1802, se aprobó el «Reglamento para el gobierno de la comandancia del apostadero de Manila», escrito personalmente por Ignacio María Álava. Con esta medida se daba forma definitiva a la jurisdicción de Marina, y ya en 1804 estaba plenamente implementada. Según el *Estado General de la Armada*, la estructura naval quedaba organizada de la siguiente forma: el capitán de navío Ventura Barcaiztegui era el comandante, el teniente de navío Benito Ortiz fue nombrado oficial de órdenes y el teniente de fragata Diego Ovando era ayudante-secretario. A ello habría que sumar el oficial segundo Cristóbal Fernández de León como ministro de la Real Hacienda, y el oidor Nicolás Mesía como asesor.⁵²

Con la llegada de la escuadra y la creación de la comandancia, los gastos de Marina se dispararon, por lo que hubo que movilizar nuevos recursos. En un primer momento el gobernador de Filipinas intentó suplir estas cantidades con la Renta de Tabaco, pero fue claramente insuficiente, por lo que hubo que pedir regularmente al virreinato de Nueva España la remisión de elevadas cantidades.⁵³ A pesar de los esfuerzos realizados, los atrasos se acumularon y hubo que aplazar el pago de sueldos de hasta veinte meses.⁵⁴ Por aquel entonces, en el arsenal se computaban setenta y un oficiales del Cuerpo General, otros oficiales voluntarios, ocho contadores, catorce capellanes, veintidós pilotos y once

fiesta la necesidad de caudales para pagar a las tripulaciones; AGMAB, Expediciones, 31, 32 y 112, Sobre competencia entre el capitán general de Filipinas y el comandante de la escuadra.

49. AGMAB, Expediciones, 22, 116 y 117, El gobernador de Filipinas informa acerca de un conflicto de jurisdicción.

50. AGI, Filipinas, 378 y 917, Asuntos varios del apostadero de Cavite.

51. AGMAB, Expediciones, 82, 3, Documentos referentes al establecimiento de una comandancia de Marina en las islas Filipinas; 31, 84, El gobernador de Filipinas acusa recibo de la circular del 8 de agosto de 1800 que ordena no interferirse entre las competencias que se originan entre los jefes de la Armada y los de otros cuerpos; 34, 53, El gobernador de Filipinas contesta a la circular expedida con el fin de obviar competencias con los jefes de la Armada y otros cuerpos.

52. *Estado General de la Armada*, Madrid, Imprenta Real, 1804, p. 101.

53. AGMAB, Expediciones, 21, 31, El gobernador de Filipinas informa de que ha remitido al señor superintendente general el producto remisible de aquella renta del tabaco.

54. AGI, Filipinas, 907, El comandante de la escuadra Álava manifiesta la necesidad de caudales para pagar a las tripulaciones que alcanzaron veinte meses, Cavite 8 de agosto de 1798.

cirujanos.⁵⁵ En 1803, cuando la escuadra ya había zarpado a Cádiz, el presupuesto de la comandancia ascendía a 215.774 pesos, a lo que habría que sumar otros 50.573 para sueldos de marinería y oficialidad. Los encargados de la Real Hacienda se mostraron preocupados por el elevado monte y la imposibilidad de las cajas de cubrir estos gastos. Todo ello fue acompañado de una mejora material y de las instalaciones del arsenal de Cavite, en donde se comenzó a construir una grada para poder carenar los buques.⁵⁶

Crisis de la jurisdicción naval (1805-1815)

A mediados de la década de 1800 la tensión siguió aumentando y en los años siguientes se sucedieron las Guerras de la Cuarta (1806-1807), Quinta (1809), Sexta (1812-1814) y Séptima Coalición (1815). El continente europeo quedó devastado y el orden mundial conocido hasta ese momento quedó fracturado. Los frentes bélicos se expandieron a toda América, África y Asia, y los vínculos que habían envuelto el globo se quebraron. Se trata, además, de un tiempo especialmente crítico para Monarquía española, cuyos acontecimientos principales son de sobra conocidos —derrotas navales y militares, invasión francesa, regencia, implantación del sistema liberal y Guerra de la Independencia—. Pero además de los problemas internos, hay que atender a la difícil comunicación y articulación del imperio. Las numerosas incertidumbres sobre lo que estaba ocurriendo en la Península y la creciente presión de los enemigos —como por ejemplo, el asedio y conquista de Buenos Aires— hizo que las fidelidades se desvirtuaran y comenzaran sendos procesos de independencia.

En Asia se desencadenó una fase de gran inestabilidad. Las guerras de origen europeo convirtieron al continente asiático en un campo de batalla peligroso y muy contestado, especialmente por la creciente preponderancia inglesa. En Filipinas se vivió un tiempo de excepcionalidad; se tuvo que hacer frente a una insoportable presión extranjera —en 1806 hubo fuertes rumores de un ataque inglés sobre Manila— mientras los lazos con la Península y Nueva España eran casi nulos. Los acontecimientos de 1808 fueron prácticamente desconocidos en Filipinas y los gobernadores Folgueras (1806-1810) y González de Aguilar (1810-1813) se limitaron a aplicar la legislación que venía de las Cortes de Cádiz, como la supresión de la nao de Acapulco.⁵⁷ A pesar del caos reinante en los ministerios de Indias y Marina, en 1813 se proclamó oficialmente la Constitución y tomó pose-

55. AGI, Filipinas, 773, El contador mayor de Filipinas da cuenta con testimonio haber nombrado este gobernador de ayudante de Marina a un sobrino suyo sin más necesidad ni motivo, Manila 7 de enero de 1796.

56. AGMAB, Expediciones, 31, 83, El gobernador de Filipinas acusa recibo de la Real Orden de 28 de septiembre de 1800 en que se le previene auxiliarse al comandante de aquella escuadra para la construcción de una grada en Cavite.

57. Elizalde Pérez-Grueso, María Dolores, «Filipinas en las Cortes de Cádiz», *Historia y política*, n.º 30, Madrid, 2013, pp. 177-203; Castellanos, Alicia, «Representantes de Filipinas en las Cortes de Cádiz», en Gutiérrez Escudero, Antonio (ed.), *La Constitución gaditana de 1812 y sus repercusiones en América*, vol. I y II, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2012.

sión el nuevo gobernador, José Gardoqui (1813-1816). Por aquellos años, la actividad en Manila no quebró; en 1809 se instaló la primera casa comercial inglesa y el tráfico mercantil continuó —entre 1808 y 1809 entraron en el puerto cinco embarcaciones españolas, una francesa, cinco portuguesas, tres americanas, dos inglesas y una holandesa con cargas valoradas en 2.116.123 pesos.⁵⁸

En este contexto se produjo una fuerte crisis de la Marina en Filipinas. A pesar de la relevancia obtenida tras la creación de una jurisdicción propia, la posición de la Armada se desmoronó entre 1805 y 1809. Las lanchas cañoneras del arsenal —que por aquel entonces constituían la principal fuerza naval— quedaron desarmadas, se suprimieron las matrículas de mar y nunca se llegó a poner en marcha el sistema de guardacostas que tan útil había sido en América —se aprobó que esta función la hicieran las embarcaciones menores de las Rentas de Vino y Tabaco—. ⁵⁹ La corbeta de guerra Luconia, que había sido botada en 1802 pero era inservible, fue puesta a la venta y finalmente se hundió, aunque algunas voces propusieron que se construyera un nuevo buque de guerra para la defensa de las islas. Además, en 1807 se tuvo que hacer frente a un leve bloqueo inglés que hizo cerrar el puerto de Manila durante meses.⁶⁰

La situación en aquellos momentos no podía ser más delicada. El capitán de fragata Ángel Crespo renunció a comandar la nao de Acapulco y, como respuesta, el Consulado de Manila emprendió un duro ataque contra la jurisdicción de Marina, acusándola de ineptitud.⁶¹ Los comerciantes pedían que la Armada proporcionarse alguna embarcación para acometer la navegación entre Filipinas y Nueva España, pero la realidad era que los recursos de la Marina eran prácticamente nulos. Se necesitaba urgentemente la remisión de caudales.⁶²

En aquella tesitura apareció una fragata de guerra francesa, llamada *Surveillante*, que necesitaba auxilios y una nueva carena.⁶³ Se proyectó enviar esta embarcación a Nueva

58. AGI, Filipinas, 506, Estado que manifiesta las embarcaciones españolas que vinieron al puerto de Manila en los meses de diciembre de 1807, julio y septiembre de 1808 y abril de 1809. Véase Sugaya, N., «Spanish Colonial Manila in Transition: Trade and Society at the Turn of the Nineteenth Century», *The Bulletin of the Faculty of Law and Letters. Humanities*, n.º 36, Ehime, 2014, pp. 19-32; Legarda Fernández, Benito, *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila UP, 1999.

59. AGMAB, Expediciones, 37, 88 y 89, Que no hay necesidad de establecer guardacostas en el archipiélago.

60. «Estando para salir la nao [...] apareció una fragata inglesa delante del puerto y obligó a suspender la expedición hasta la inmediata monzón, cuya fragata que cruzó algunos días sobre aquellas hasta apresando las embarcaciones del comercio, y aunque preparó ocho lanchas para sorprenderla, se frustró el intento por haber desaparecido»; AGMAB, Expediciones, 41, 79, Estado de la nao de Manila.

61. AGMAB, Expediciones, 41, 81, Que el capitán de fragata Ángel Crespo ha renunciado a mandar la nao de Manila; 43, 6, Quejas del comandante del apostadero de Manila contra el cuerpo de comercio que no perdonan el que ya no intervengan en la nao de Acapulco.

62. AGMAB, Expediciones, 41, 78, Necesidad del apostadero de Manila que de Nueva España se le libren caudales.

63. AGMAB, Expediciones, 40, 7, Lo ocurrido por Filipinas a la fragata francesa *Surveillante* cuyo capitán se ofreció en nuestro servicio para ir a México.

España para recoger caudales, pero en su navegación se topó con dos buques ingleses y tuvo que volver. Casi en paralelo, en Acapulco se había aprontado la fragata francesa *Cannonière*, que transportó a Manila 2.670.308 pesos —de los cuales, 532.137 eran de cuenta de la Real Hacienda—. A pesar de la urgente necesidad, en la Península hubo muchas reticencias a esta expedición, pues podía crear un precedente de funestas consecuencias —«el extraño que ha causado al dicho ministerio de Hacienda el embarco de caudales en la referida fragata [francesa] no puede menos de hacer presente a Vuestra Majestad que este procede de no existir en Filipinas buque alguno de guerra para el servicio de aquella isla y su comunicación con el reino de Nueva España, por lo que se ven precisados aquellos jefes de valerse de las embarcaciones extranjeras que se les presenta»—.⁶⁴ Ante esta situación surgieron críticas, y muy duras, a la jurisdicción de Marina, pero Ignacio María Álava —principal valedor de este proyecto— consiguió neutralizárselas gracias a su importante rango en la jerarquía naval:

De cuantos establecimientos ultramarinos conozco en los dominios de Su Majestad no hay uno en donde sea más útil, y aún más necesario, que en Filipinas un apostadero de Marina. Y en mi opinión, el mando de aquellas islas debería recaer siempre en un oficial de la Real Armada que reasumiese ambos cargos, porque allí no hay clase de defensa ni ofensa que no sea marítima, ni relaciones con la metrópoli ni con el extranjero en que no se necesiten conocimientos de Marina.⁶⁵

A pesar de la crisis abierta, la Real Armada volvió a asumir la navegación de la nao de Acapulco y las embarcaciones de la Real Compañía de Filipinas. Pero cuando todo parecía calmarse, arribaron a Manila los bergantines Activo y San Carlos procedentes de Nueva España con información urgente.⁶⁶ Las noticias de la Península, aunque con un año de retraso, generaron gran incertidumbre y en la capitanía general se optó por apaciguar la opinión pública, de modo que apenas hubo sobresaltos. Durante los años de la Guerra de Independencia, el ramo de Marina en Filipinas tuvo una capacidad de maniobra mínima, pues el presupuesto en 1810 apenas era de 82.516 pesos.⁶⁷ A pesar de todo, en 1811 se consiguió botar en el astillero de Manila una corbeta de guerra llamada Fidelidad. Con ella se suplía un elemento básico en la comandancia de Marina, y de hecho tuvo constantes servicios activos. En 1813 actuó como nao y transportó correspondencia, pero el estado de insurrección en México entorpeció la expedición.

volviendo la cara a una bahía sin buques, a un departamento sin el menor auxilio, y a unas cajas reales exhaustas en un todo, porque con créditos a su favor en las de Nueva España sin

64. AGMAB, Expediciones, 43, 92, Sobre haberse embarcado caudales en Acapulco para Manila en la fragata francesa la *Cannonière*.

65. AGMAB, Expediciones, 82, 36, Documentos relativos al arreglo del apostadero de Manila.

66. Llobet, Ruth de, *Orphans of Empire: Bourbon reforms, constitutional impasse, and the rise of Filipino Creole consciousness in an age of revolution*, Tesis de Doctorado, Wisconsin-Madison UP, 2011.

67. Durante estos años hubo un acentuado vaivén en las partidas de Marina. En 1809 se consignaron 219.105 pesos, en 1810 82.516, en 1811 ascendió a los 143.923 y en 1812 volvió a caer hasta los 47.893 pesos. Ver las cartas del gobernador de Filipinas conservadas en: AGI, Filipinas, 506.

nao en dos años y con atrasos de la guerra anterior, en nada podía fijarme para realizar. Atingido el comercio con la abundancia de ropas en sus almacenes, con fondos detenidos en la Nueva España y con riesgos pendientes en la nao Rey Fernando, me atrevo a proponerle la remisión de la corbeta Fidelidad que se ha construido en mi gobierno, para que lleguen a ese reino nuestros clamores y nuestra lealtad y se digne Vuestra Excelencia volvérnosla inmediatamente con los auxilios que nos pueda proporcionar.⁶⁸

La corbeta finalmente consiguió volver a Manila con el bergantín Activo, aunque sin carga del comercio de Acapulco.⁶⁹ Estando bloqueada la comunicación por el cabo de Buena Esperanza, y sin posibilidad de contactar con Nueva España por la insurrección, las Filipinas estaban virtualmente bloqueadas. Además, en 1813 las Cortes habían promulgado la supresión del Galeón de Manila y el propio gobernador decía hallarse «aislado sin buque alguno que llegue de España, Perú o Nueva España, y estar su autoridad en entredicho».⁷⁰ Este mismo año llegó a las islas el nuevo capitán general José Gardoqui, quien era oficial de la Armada y, además, asumió la comandancia de Marina. En aquel momento se hallaban en el apostadero algunas embarcaciones desarmadas —la nao Magallanes, el paquebote Príncipe de Asturias y tres falúas— y otras prontas —la nao Rey Fernando, la corbeta Fidelidad y la goleta Sonora.⁷¹

Aunque la llegada del nuevo gobernador hacía presagiar buenos augurios para la Marina, en 1814 se desató una fuerte crisis. Varios oficiales de la Real Hacienda enviaron sendos memoriales al rey en los que hacían constar que «el apostadero de Marina, con sus ineptos oficiales, nos ha llenado de males y acarreado nuestra ruina. Desgraciada será Manila con sus leales habitantes porque de tan raros tunantes sin fe para su intriga sufren mil horrores de sus bárbaros gobernadores. Sin comercio y sin dinero tres años y medio van los siguientes seguirán cual será nuestro paradero dichoso apostadero».⁷² A pesar de los esfuerzos hechos desde la Secretaría de Marina, el 23 de marzo de 1815 se firmó el decreto por el que quedaba «suprimido por cinco años el apostadero de Marina establecido en Cavite».⁷³

68. AGI, Filipinas, 507, Carta de Manuel González al virrey de Nueva España, Manila 24 de septiembre de 1812.

69. Hay documentación variada sobre las entradas y salidas en el apostadero de Cavite consultada en: AGMAB, Expediciones, 50, 5 y 158; 51, 50 y 74.

70. AGI, Filipinas, 389, Carta de Manuel González al secretario de Estado y del Despacho remitiendo parte volante sobre la incomunicación en que se encuentra, Manila 6 de febrero de 1813. Pérez Lecha, Manuel, *Los últimos años del Galeón: El ocaso de un modelo colonial hispano en el Pacífico, 1785-1821*, Tesis Doctoral, Universidad Jaume I, Castelló de la Plana, 2014; Giráldez, A., *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2015; Castellanos, A., «El comercio con Filipinas. Los últimos años del galeón de Manila», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia Naval*, n.º 52, Madrid, 2006, pp. 85-107.

71. AGMAB, Expediciones, 50, 109, Estado de los individuos y buques de que se compone el apostadero de Manila.

72. Se pueden consultar varios expedientes sobre el apostadero de Cavite en: AGI, Filipinas, 917.

73. AGMAB, Expediciones, 51, 68, Expedientes sobre reformas en la Marina de Manila según proponen los Oficiales Reales.

Vaivenes y readaptación de la Marina (1815-1830)

En 1815 la amenaza napoleónica había sido sofocada, pero nada volvió a ser igual. Era imposible volver al estado anterior a 1793 y, de hecho, la balanza de poder había cambiado profundamente. Reino Unido se estaba convirtiendo en un actor global hegemónico, Europa entró en un ciclo de profundas transformaciones territoriales y políticas, y gran parte del imperio colonial americano estaba inmerso en procesos de independencia. Aunque no hubo conflictos a gran escala, el mundo siguió dominado por la competencia económica —especialmente en las rutas comerciales globales y la provisión de materias primas— y por la rivalidad militar —no tanto para crear imperios territoriales, sino para controlar áreas de influencia—. España, por su parte, experimentó un periodo tremendamente complejo. Tras la Guerra de Independencia y la restauración de Fernando VII, fue necesario adecuar las estructuras sociales, políticas y económicas a la nueva realidad; había que construir un nuevo concepto de monarquía y hacer una formulación diferente del imperio colonial —a partir de ahora circunscrito únicamente a Cuba, Puerto Rico y Filipinas.

En Asia también comenzó una nueva época. Los británicos se habían asentado en la India, controlaban los mares de Asia y estaban obsesionados con el comercio chino, mientras que franceses, españoles, holandeses y portugueses vieron muy mermada su proyección en este continente. A partir de 1815 los ingleses ejercieron una presión económica enorme y fueron adquiriendo puntos estratégicos —Java, Singapur, Hong Kong—. Las islas Filipinas, que estaban insertas en este escenario, experimentaron un profundo cambio. Desprovisto el archipiélago de su conexión transpacífica —la independencia de México fue un punto de inflexión—, tuvo que buscar una nueva forma de comunicación y de relación con la metrópoli, pero lo cierto es que desde Madrid no se dictaron normas muy coherentes.⁷⁴ La Secretaría de Estado de Indias se sumió en un caos político e institucional, y durante el Trienio Liberal hubo que hacer frente a un gran desorden en el archipiélago —cabe mencionar la revuelta de 1820 o la rebelión de Novales en 1823, la cual acabó con el gobernador Folgueras.

En lo referente a la Marina, desde que en 1815 se decretó la supresión del apostadero se sucedieron algunos años de incertidumbre. La aplicación de esta norma fue dudosa porque en los meses venideros se sucedieron órdenes muy contradictorias. En un primer momento, el gobernador Gardoqui, que pertenecía a la Armada, quiso frenar su aplicación, pero tras fallecer en el cargo, su sucesor tampoco tuvo claro el procedimiento a seguir.⁷⁵ Este último hizo patente el enorme revuelo ocasionado y propuso un plan interme-

74. Elizalde Pérez-Gruoso, María Dolores, «Filipinas en el marco del imperio español en el siglo XIX», *Estudis. Revista de Historia Moderna*, n.º 45, Valencia 2019, pp. 93-116; Martínez Shaw, Carlos, *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007; Cheong, W.E., «The Decline of Manila as the Spanish Entrepôt in the Far East, 1785-1826: Its Impact on the Pattern of Southeast Asian Trade», *Journal of Southeast Asian Studies*, n.º 2, Londres, 1971, pp. 142-158.

75. Bordejé Morencos, Federico, «Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX», *Revista de historia naval*, n.º 57, Madrid 1997, pp. 25-58.

dio: mantener el arsenal de Cavite, pero reduciendo su consignación al máximo y dejando solo unos pocos oficiales del Cuerpo General para aplicarlos en el corso contra la piratería —cuestión de la que se encargaba la marina sutil—. ⁷⁶ Mientras tanto, la Marina siguió participando en los últimos viajes del Galeón de Manila —hubo veintidós expediciones entre 1816-1821— y en las navegaciones de la Real Compañía de Filipinas. ⁷⁷ Destaca especialmente la labor de los oficiales Ángel Laborde y Alonso de Riva, quienes comandaron la fragata Atocha y el navío Águila —este último fletado por la Real Compañía de Filipinas—. En sus viajes hicieron profusas investigaciones sobre el estado económico de Asia y la navegación por el Índico. ⁷⁸

Aunque algunos cargos de responsabilidad insistieron en la supresión de la Marina —sobre todo desde la Real Hacienda y la capitanía general—, sus servicios eran más necesarios que nunca. ⁷⁹ La cronificada incomunicación del archipiélago se intentó solventar con un proyecto capitaneado por la Armada, a través de la construcción de seis corbetas que actuarían como correos marítimos directos entre Cádiz y Manila, aunque finalmente no salió adelante. ⁸⁰ Algunos años después, en 1819, el gobernador de Filipinas pedía encarecidamente a Madrid el envío de dos fragatas de guerra, y muy especialmente tras el bloqueo del puerto de Manila en 1818 por la fragata Argentina, una embarcación de corso de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Desde el ministerio se respondió que era imposible, e invitaba al personal de Marina en Cavite a promover la construcción naval en aquellas islas. ⁸¹ Por aquel entonces el presupuesto y el personal asignado era muy exiguo —el apostadero apenas contaba con diez oficiales y la consignación económica no superaba los 170.000 pesos para todo el ramo de Marina, incluido el corso contra piratas. ⁸²

76. AGMAB, Expediciones, 57, 3, Expediente sobre el estado del arsenal de Cavite y supresión del apostadero de Marina.

77. Pérez Lecha, Manuel *Los últimos años del Galeón...*, cit.; Elizalde Pérez-Grueso, María Dolores, «El Galeón de Manila, visto desde el siglo XIX», en Bernabéu Albert, Salvador y Carlos Martínez Shaw (ed.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, CSIC, 2013, pp. 409-443.

78. AMN, 136, 168, 1 y 2, Informe del capitán de fragata Ángel Laborde del viaje de Cádiz a Manila y su regreso a bordo de la fragata Atocha en 1816 y 1817; Extracto del diario de navegación de Calcuta a Cádiz en el navío de guerra San Julián, fletado por la Real Compañía de Filipinas para su fomento, realizado por Alonso de la Riva.

79. Bordejé Morencos, Federico, «La estrategia militar de la Armada durante el siglo XIX en el Lejano Oriente», en *El lejano oriente español. Filipinas, siglo XIX*, Madrid, Cátedra General Castaños, 1997, pp. 205-224.

80. AGMAB, Expediciones, 84, 49 y 51, Documentos referentes al establecimiento de un sistema de correos directos con Filipinas y la construcción de los buques para ello.

81. AGMAB, Expediciones, 63, 90, El capitán general de Filipinas da cuenta de los buques insurgentes que cruzan por allí. Necesidad de dos fragatas de 40 cañones.

82. AGI, Ultramar, 646, Carta al gobernador capitán general de Filipinas trasladándole la real orden comunicada por el Ministerio de Guerra por la que manda que la plaza de Cavite se fortifique con obras firmes, Madrid 31 de marzo de 1819; AGMAB, Expediciones, 57, 32, Relación de los oficiales mayores y menores existentes en el apostadero de Filipinas, Manila 20 de enero de 1817; AGI, Filipinas, 511, Cartas del gobernador sobre los gastos del año 1819.

Durante el Trienio Liberal (1820-1823), que fue especialmente convulso en Filipinas, se acentuó aún más la necesidad de acometer reformas en la Marina. En 1822 las Cortes debatieron la posibilidad de restaurar el arsenal de Cavite —aunque en realidad nunca llegó a suprimirse— y se propuso un plan de distribución de fuerzas navales. La Armada contaba en aquel momento con treinta y cuatro buques —incluyendo navíos de línea, fragatas, corbetas, bergantines y goletas—, pero teniendo en cuenta las guerras abiertas que aún había con las antiguas colonias americanas, el reparto fue muy desigual. Las zonas más reforzadas fueron el seno mexicano —con ocho embarcaciones—, Tierra Firme —con cinco— y Perú —con cuatro—, mientras que Manila fue dotada con la corbeta Descubierta, muy similar a los arsenales de Cádiz, Ferrol y Cartagena, a donde se destinó una única corbeta.⁸³ La Descubierta debía sustituir a la Fidelidad, que fue perdida en un huracán en 1821, pero la nueva embarcación nunca llegó a Filipinas, por lo que el archipiélago seguía sin tener un buque de guerra en activo.

A la difícil situación interna del imperio, que ya estaba prácticamente demolido, había que sumar la presión externa. En 1822 el embajador español en Londres avisaba urgentemente de la necesidad de proteger Cuba, Puerto Rico y Filipinas, pues los británicos planeaban algún tipo de ataque.⁸⁴ Durante los años siguientes, las tentativas de invasión u hostigamiento se hicieron más fuertes y creíbles, de modo que la defensa de las islas se convirtió en un objeto prioritario. También siguieron las tensiones con las nuevas repúblicas americanas, y de hecho llegaron a Manila dos bergantines capturados —bautizados como Providencia y Amalia—. A pesar de todo, en los años sucesivos se dictaron órdenes contradictorias que no pusieron solución a este problema. En 1824 se intentó reactivar un plan de construcción naval, pero los problemas financieros lo hicieron imposible.⁸⁵

Un año más tarde, en 1825, tomó posesión el nuevo gobernador, Mariano Ricaford (1825-1830), quien decidió crear un verdadero plan de defensa para las islas.⁸⁶ Junto a él llegó Pascual Enrile, nombrado segundo cabo y comandante de Marina de las islas. Tras varias gestiones, en 1827 fue formalmente restaurado el arsenal de Cavite, lo cual parecía indicar una reactivación de la Armada en el archipiélago.⁸⁷ Durante estos años hubo un vaivén de embarcaciones menores para transportar armamento y tropas —las fragatas Victoria y Perla, la corbeta Amalia, el bergantín Relámpago y el navío mercante Santa

83. AGMAB, Expediciones, 71, 70, Se pide al Almirantazgo que proponga la distribución de las fuerzas navales en el Seno Mexicano, Costa Firme, Ferrol, Cádiz, Cartagena, Manila, Mediterráneo, Pacífico y Correos Marítimos.

84. AGMAB, Expediciones, 70, 36, Despacho del Ministro de Su Majestad en Londres, Luis Onís, sobre la importancia de proteger Cuba y Filipinas, y el estado de las fortificaciones de estas últimas, Londres 9 de abril 1822; 75, 66, Oficio reservado de Estado con otro del embajador de Su Majestad en París relativo a los planes de los revolucionarios en Londres contra las islas Filipinas.

85. AGAMAB, Expediciones, 75, 14, Oficio de Hacienda relativo a la construcción de buques en Filipinas suspendida en 1819.

86. Celdrán Ruano, Julia, *Instituciones hispano-filipinas del siglo XIX*, Madrid, Ed. Mapfre, 1994.

87. AGMAB, Expediciones, 77, 5, Nombramiento de Pascual Enrile como comandante de Marina de Filipinas interino.

Ana—, aunque no siempre fue posible movilizar embarcaciones.⁸⁸ Por ello, desde Filipinas se emprendió un programa de construcción naval que incluía algunas falúas, un bergantín —llamado Realista y finalizado en 1827 y una fragata —la Esperanza, botada en 1832.⁸⁹

A finales de la década de 1820 la situación de Filipinas se había calmado. El gobernador se felicitaba por «el buen estado en que se hallan las islas y la inalterable quietud que gozan», y en 1829 se firmó un tratado amistoso con los británicos para el fomento del comercio mutuo.⁹⁰ Las dinámicas económicas estaban por aquel entonces en profunda transformación, por lo que en 1834 se suprimió definitivamente la Real Compañía de Filipinas y un año más tarde Manila se convirtió en puerto franco. Filipinas era un nodo comercial de primer orden en el que convergían multitud de embarcaciones —durante 1831 entraron cuarenta y seis buques españoles y setenta y nueve extranjeros, además de los ochocientos setenta y nueve de cabotaje—⁹¹ que deseaban sacar provecho de la nueva orientación económica colonial, volcada a la producción del azúcar, tabaco y arroz.⁹² Mientras tanto, en el ramo de Marina continuaba la tensión entre quienes querían ampliar los recursos y competencias de la Armada y aquellos que intentaban reducir al máximo la jurisdicción naval. Desde Madrid se daba orden para que en Filipinas solo se hicieran las obras más «indispensables», aunque finalmente se consiguió botar y poner en activo la fragata Esperanza, de modo que el arsenal de Cavite volvía a tener un buque de guerra de consideración.⁹³

Conclusiones

Al comenzar el año 1785, la Armada ya tenía una posición considerable en Filipinas. Desde hacía veinte años había hecho posible la ruta directa entre Cádiz y Manila, había

88. AGMAB, Expediciones, 78, 2 y 7, Sobre envío de Cádiz a Filipinas de algunos efectos y personal para la seguridad de aquellas islas.

89. AGI, Filipinas, 515, Cartas del gobernador. Acompaña índice de las reales órdenes que se han dirigido por este ministerio y condujo el bergantín de guerra Relámpago, Manila 21 de octubre de 1828; AMN, 455, 1263, Expedientes sobre la construcción de la fragata Esperanza.

90. AGMAB, Expediciones, 79, 8, Satisfacción por el buen estado en que se hallan las islas Filipinas y la inalterable quietud de que gozan.

91. AGMAB, Expediciones, 79, 15, El comandante general de Filipinas remite parte relativo a las embarcaciones de comercio españolas y extranjeras que han entrado y salido en aquel puerto en diciembre de 1830 y todo el año de 1831.

92. Permanyer, A., «Opium after the Manila Galleon: The Spanish involvement in the opium economy in East Asia (1815-1830)», *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research*, n.º 10, Madrid, 2014, pp. 155-164; Elizalde Pérez-Grueso, María Dolores, «Filipinas, ¿una colonia internacional?», *Illes i Imperis*, n.º 10-11, Barcelona, 2008, pp. 203-236; Larkin, John A. *Sugar and the Origins of Modern Philippine Society*, Berkeley, California UP, 1993.

93. AGMAB, Expediciones, 79, 10 y 18, Orden que Hacienda manifiesta si las Reales Cajas de Filipinas pueden sufrir los gastos para poner en aquel apostadero una fuerza de mar proporcionando a la que tienen los rebeldes de Perú y Chile; Que no se hagan en Filipinas más obras que las muy indispensables.

transportado mercancías y, al mismo tiempo, era un símbolo de fuerza de la Monarquía española en Asia. Cuando se creó la Real Compañía de Filipinas, el rol de la Marina cambió. Se convirtió en un apoyo táctico y logístico para el Galeón de Manila —tal y como había hecho desde mediados de siglo— y para la recién fundada compañía. Durante la década siguiente, varias embarcaciones de la Marina atracaron en Filipinas, sobre todo para el transporte de pliegos y correspondencia reservada, aunque hubo voces que reclamaron que se destinase de manera permanente algún buque de guerra. No obstante, la Armada también se encargó de generar y gestionar información sensible para los intereses de la Monarquía en Asia. La famosa expedición de Malaspina, por ejemplo, fue solo la culminación de un fenómeno más amplio y complejo.

La creciente inestabilidad política motivó que se enviara una división de la Armada a Filipinas entre 1795 y 1803, aunque también arribaron otras embarcaciones para el transporte de personal y pliegos. La denominada Escuadra de Asia representa el apogeo de la Marina en Filipinas, y no solo por el número de embarcaciones, sino también por las múltiples funciones que tuvo que cumplir —defensa del archipiélago, incursiones ofensivas contra el comercio enemigo, trabajos hidrográficos, cruceros y reconocimientos por los mares de Asia y transporte urgente y seguro de caudales desde Nueva España—. Este periodo tuvo su momento culminante en 1800, cuando se creó la comandancia de Marina, gracias a la cual se sancionaba jurisdiccionalmente el creciente poder naval en el archipiélago. Esta década, que transcurre entre 1795 y 1805, fue la de mayor actividad para el arsenal de Cavite.

Una vez que los buques de la Escuadra de Asia volvieron a España, la posición de la Marina en Filipinas se tambaleó. El acuciante contexto bélico y la propia crisis de la Armada provocaron una pérdida de poder que fue en paralelo a una lucha intestina de jurisdicciones —entre la capitanía general, la audiencia, la hacienda, la comandancia de Marina y el consulado—. Entre 1805 y 1815 se fueron sucediendo una serie de acontecimientos que fueron minando el papel de la Armada, tal como la intervención de buques franceses, el bloqueo inglés del puerto de Manila en 1807, la falta de caudales y recursos, la incomunicación con Nueva España y la Península, o la supresión de la nao de Acapulco en 1813. A pesar de la construcción de la corbeta Fidelidad en 1811, la Marina quedó menguada en Filipinas y su decadencia se confirmó con el decreto de supresión del apostadero de Cavite en 1815 —muy en sintonía con la política naval aplicada en todo el imperio por aquellos años.

Entre 1815 y 1830 se sucedió un periodo en el que la Marina era esencial para la colonia filipina, pero su dotación y estrategia estuvo sujeta a fuertes y contradictorios vaivenes. La supresión del apostadero nunca llegó a consumarse y hubo que hacer frente a la presión inglesa y las incursiones de las marinas americanas. Una vez que la independencia mexicana era irreversible, fue necesario aplicar un nuevo sistema de comunicaciones con Asia. Se propuso la creación de unos correos marítimos a cargo de la Armada, aunque finalmente el proyecto no se llevó a cabo. Durante la década de 1820 fueron constantes los debates sobre el arsenal de Cavite, de modo que se decretó su restitución formal en 1827. A pesar de todo, había que contar con algún buque de guerra —más allá de los

bergantines y goletas que transitaban continuamente por Manila—, y finalmente se consiguió botar la fragata Esperanza en 1832, la cual se ocuparía desde entonces de la defensa y protección del archipiélago.

Archivos consultados

Archivo General de Indias (AGI), Sevilla, España

Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Viso del Marqués, España

Archivo del Museo Naval (AMN), Madrid, España

Bibliografía

Alfonso Mola, Marina; Carlos Martínez Shaw, «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, 2013, pp. 331-372.

—, «La fragata San Francisco Xavier (a) El Filipino y el comercio del Pacífico a fines del siglo XVIII», *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 65, Las Palmas, 2019, pp. 431-477.

Alonso, Luis, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, México, Instituto Mora-Universidad de A Coruña, 2009.

Baena Zapatero, Alberto, «El comercio asiático en los barcos de la Armada: generalas y equipajes entre Manila y Cádiz (1765-1784)», en Yuste López, Carmen (coord.), *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático, siglos XVI-XVIII*, México UNAM, 2019, pp. 283-320.

Baudot Monroy, María, «La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, n.º 32, Madrid, 2019, pp. 161-190.

Bayly, Christopher A., *El nacimiento del mundo moderno, 1780-1914. Conexiones y comparaciones globales*, Madrid, Siglo XXI, 2010.

Black, Jeremy, *The Power of Knowledge: How Information and Technology Made the Modern World*, New Haven y Londres, Yale UP, 2014.

Blussé, L., «Chinese Century. The Eighteenth Century in the China Sea Region», *Archipel*, n.º 58, París, 1999, pp. 107-29.

Bordejé Morencos, Fernando, «Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX», *Revista de historia naval*, n.º 57, Madrid, 1997, pp. 25-58.

—, «La estrategia militar de la Armada durante el siglo XIX en el Lejano Oriente», en *El lejano oriente español. Filipinas, siglo XIX*, Madrid, Cátedra General Castaños, 1997, pp. 205-224.

Cao, Jin y Dennis O. Flynn, «Global Quantification and Inventory of Demand for Silver in China», *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, n.º 38, Madrid, 2020, pp. 421-447.

Cabrero Fernández, Leoncio (coord.), *Historia general de Filipinas*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1999.

Castellanos, Alicia, «El comercio con Filipinas. Los últimos años del galeón de Manila», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia Naval*, n.º 52, Madrid, 2006, pp. 85-107.

- , «Representantes de Filipinas en las Cortes de Cádiz», en Gutiérrez Escudero, Antonio (ed.), *La Constitución gaditana de 1812 y sus repercusiones en América*, 2 vols., Cádiz, Universidad de Cádiz, 2012.
- Celdrán Ruano, Julia, *Instituciones hispano-filipinas del siglo XIX*, Madrid, Mapfre, 1994.
- Cheong, W.E., «The Decline of Manila as the Spanish Entrepôt in the Far East, 1785-1826: Its Impact on the Pattern of Southeast Asian Trade», *Journal of Southeast Asian Studies*, n.º 2, Londres, 1971, pp. 142-158.
- Corpuz, Onofre D., *An Economic History of the Philippines*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1997.
- Cosano Moya, José, «El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)», *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, n.º 102, Córdoba, 1981, pp. 183-220.
- Díaz-Trechuelo Spínola, María Lourdes, «La defensa de Filipinas en el último cuarto del siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, n.º XXI, Sevilla, 1964, pp. 145-209.
- , *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965.
- Elizalde Pérez-Grueso, María Dolores, «Filipinas, ¿una colonia internacional?», *Illes i Imperis*, n.º 10-11, Barcelona, 2008, pp. 203-236.
- , «El Galeón de Manila, visto desde el siglo XIX», en Bernabéu Albert, Salvador; Carlos Martínez Shaw (ed.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, CSIC, 2013, pp. 409-443.
- , «Filipinas en las Cortes de Cádiz», *Historia y política*, n.º 30, Madrid, 2013, pp. 177-203.
- , «Filipinas en el marco del imperio español en el siglo XIX», *Estudis. Revista de Historia Moderna*, n.º 45, Valencia, 2019, pp. 93-116.
- , «El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX», *Vegueta*, n.º 20, Las Palmas, 2020, pp. 163-187.
- Escudero, Lola, «La Real Compañía de Filipinas», *Sociedad Geográfica Española*, n.º 48, Madrid, 2014, pp. 62-73.
- Fradera, Josep M., *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, CSIC, 1999.
- García-Abásolo, Antonio, «Problemas para gobernar un imperio. Aspectos del modelo colonial en Filipinas, siglos XVI-XVIII», *Revista de estudios extremeños*, n.º 71, Cáceres, 2015, pp. 1843-1867.
- Giráldez, A., *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2015.
- Guimerá, Agustín y Chaline, Olivier (ed.), *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle*, París, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2018.
- Herrero Gil, María Dolores, «El comercio en tiempos de guerra: Cavite durante el gobierno de Rafael María Aguilar (1793-1806)», en Bernabéu Albert, Salvador; Carlos Martínez Shaw (ed.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Madrid, CSIC, 2013, pp. 381-408.
- Jurado Cerón, Susana, «La Armada en la ruta de Filipinas (1765-1784)», en Bernabéu Albert, Salvador et al. (ed.), *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2016, pp. 181-206.
- Kathirithamby-Wells, J., «The Age of Transition: The Mid-eighteenth to the Early Nineteenth Century», en *The Cambridge History of Southeast Asia. From Early Times to c.1800*, vol. 1, Cambridge, Cambridge UP, 1992, pp. 572-612.

- Kuethe, Allan J., «La crisis naval en tiempos de Carlos IV», *Minervae Baeticae*, n.º 42, Sevilla, 2014, pp. 269-281.
- 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, La Hoja del Monte, 2005.
- Larkin, John A., *Sugar and the Origins of Modern Philippine Society*, Berkeley, University of California Press, 1993.
- Legarda Fernández, Benito, *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila UP, 1999.
- Llobet, Ruth de, *Orphans of Empire: Bourbon reforms, constitutional impasse, and the rise of Filipino Creole consciousness in an age of revolution*, Madison, University of Wisconsin, 2011.
- Luengo Gutiérrez, Pedro, «La fortificación el archipiélago filipino en el siglo XVIII. La defensa integral ante lo local y lo global», *Revista de Indias*, n.º 271, Madrid, 2017, pp. 727-758.
- Machuca, Paulina, *Historia mínima de Filipinas*, México, Colegio de México, 2019.
- Marchena Fernández, Juan; Justo Cuño Bonito (ed.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Madrid, Doce Calles, 2018.
- Marks, Robert B., *Los orígenes del mundo moderno: una nueva visión*, Barcelona, Crítica, 2007.
- Martínez Ruiz, Enrique, «La marina española en torno a 1802», en Morales Moya, Antonio (coord.), *1802. España entre dos siglos, Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Sociedad Española de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 263-276.
- Martínez Shaw, Carlos, *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007.
- , «La Armada en Filipinas (1765-1784)», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultural Naval*, n.º 69, Madrid, 2014, pp. 93-116.
- Martínez Shaw, Carlos; Marina Alfonso Mola, «La Armada en el cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío *Buen Consejo*, 1765-1767», *Anuario de estudios atlánticos*, n.º 59, Las Palmas, 2013, pp. 431-477.
- , «España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico», en Lobato, Isabel y Oliva Melgar, José (ed.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, pp. 325-380.
- McNeill, J. R.; W. H. McNeill, *Las redes humanas. Una historia global del mundo*, Barcelona, Crítica, 2010.
- Merino Navarro, José P., *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- Mikaberidze, Alexandre, *The Napoleonic Wars: A Global History*, Nueva York, Oxford UP, 2020.
- Millari, Francisco, «The Spanish Navy in the Philippines, 1589-1787», *Philippines Studies*, n.º 37, Manila, 1989, pp. 412-439.
- Montero Vidal, José, *Historia general de Filipinas desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Madrid, M. Tello, 1894, vol. 2.
- Pérez Lecha, Manuel, *Los últimos años del Galeón: El ocaso de un modelo colonial hispano en el Pacífico, 1785-1821*, Castelló de la Plana, Universidad Jaume I, 2014.
- Permanyer, A., «Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)», *Itsas memoria*, n.º 7, Bilbao, 2012, pp. 523-546.
- , «Opium after the Manila Galleon: The Spanish involvement in the opium economy in East Asia

- (1815-1830)», *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research*, n.º 10, Madrid, 2014, pp. 155-164.
- Pimentel, Juan, *La física de la monarquía: ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*, Aranjuez, Doce Calles, 1998.
- Pinzón Ríos, Guadalupe, «Un departamento de marina en tránsito. Discusiones en torno al traslado de las funciones navales de San Blas a otros parajes novohispanos (1768-1796)», *Revista española del Pacífico*, n.º 25, 2017, pp. 169-194.
- Reid, A., «Becoming a Tropical Plantation, 1780-1900», en *A History of Southeast Asia. Critical Crossroads*, Malden, Wiley Blackwell, 2015, pp. 196-212.
- Rodríguez Trujillo, José, *Memoria de la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta M. Pérez Hijo, 1887.
- Sánchez, L.A., «Gobierno y administración del territorio en Filipinas, 1565-1898», en Bernabéu, Salvador (ed.), *Poblar la inmensidad: sociedades, conflictividad y representación en los márgenes del Imperio Hispánico, siglos XV-XIX*, Madrid, CSIC-Ed. Rubeo, pp. 465-531.
- Soler Pascual, Emilio, *La aventura de Malaspina: la gran expedición científica del siglo XVIII por las costas de América, las Filipinas y las islas del Pacífico*, Barcelona, Ediciones B, 1999.
- Sugaya, N., «Spanish Colonial Manila in Transition: Trade and Society at the Turn of the Nineteenth Century», *The Bulletin of the Faculty of Law and Letters. Humanities*, n.º 36, Ehime, 2014, pp. 19-32.
- Thurman, M. E., *The Naval Department of San Blas: New Spain's Bastion for Alta California and Nootka Sound, 1767-1798*, Glendale, Arthur H. Clark, 1967.
- Van Dyke, P. A., «New Sea Routes to Canton in the 18th Century and the Decline of China's Control over Trade», en Qingxin, L. (ed.), *Studies of Maritime History. Haiyang shi yanjiu*, Pekín, Shehui Kexue Wenxian Chu Ban She, 2010, pp. 57-108.
- Ward, Peter A., *British Naval Power in the East, 1794-1805: The Command of Admiral Peter Rainier*, Woodbridge, Bodley Press, 2013.