



Universidad de Oviedo

Departamento de Historia del Arte y  
Musicología

Tesis Doctoral

La Armada española: sus intereses y  
aportaciones en el coleccionismo del arte  
de Asia oriental (1842-1919)

Ramón Vega Piniella



### RESUMEN DEL CONTENIDO DE TESIS DOCTORAL

<b>1.- Título de la Tesis</b>	
Español/Otro Idioma: La Armada española: sus intereses y aportaciones en el coleccionismo del arte de Asia oriental (1842-1919)	Inglés: The Spanish Navy: its interests and contributions to the collecting of East Asian art (1842-1919)
<b>2.- Autor</b>	
Nombre: Ramón Vega Piniella	DNI/Pasaporte/NIE:
Programa de Doctorado: Historia del Arte y Musicología	
Órgano responsable: Centro Internacional Posgrado	

#### RESUMEN (en español)

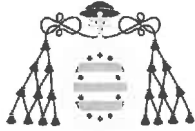
Históricamente, el primer interés de los españoles en Asia, era alcanzar China (Catay) y Japón (Cipango), objetivos de Cristóbal Colón, y fundamentos esenciales de que la Corona española sufragase esa expedición. Además de las riquezas, las especias eran los otros productos codiciados.

Expediciones como la de Magallanes-Elcano (1522) sirvieron para abrir rutas y afianzar la preexistente de la Seda. Por otro lado, aunque el esfuerzo de los españoles para adaptarse a este contexto fue mayor de lo esperado, la experiencia de haber pasado por América hizo esta aventura más sencilla, hasta el punto de que muchas especies vegetales y animales se catalogaron según lo que se había conocido en el Nuevo Continente.

A partir de mediados del siglo XVI la monarquía española comienza a disfrutar de un periodo de hegemonía que va a durar más o menos un siglo, permitiendo una talasocracia ibérica. España funda una serie de asentamientos como Cebú (1565) y Manila (1571), que se van a convertir en los principales puertos de intercambio junto a la portuguesa Macao. Y se orquesta un monopolio en el comercio a través del conocido Galeón de Manila que, a través de la ruta conocida como el Tornaviaje, ponía en conexión los mercados asiáticos con los americanos, y luego con la península Ibérica. Este gran eje supondría la primera gran circulación de bienes, riquezas, culturas y personas alrededor del mundo. Y eso a pesar, como veremos, que en el fondo su objetivo era ralentizar esas transacciones. También aquí el concurso de la Armada fue esencial, pues cumplió con éxito la tarea de proteger los convoyes.

En esta época se sientan las bases de lo que será la presencia española durante los dos siguientes siglos. El Galeón de Manila, que se gestiona con independencia de los asentamientos españoles en Asia, consume casi todos los recursos, hasta que se funda otra institución que será clave, la Real Compañía de Filipinas. Ésta estaba llamada a suplir al sistema del Galeón de Manila, pues ya no eran tiempos en que España ejerciese en el mar hegemonía alguna. El resultado de todas estas maniobras fue que, por primera vez, los territorios españoles de la Corona en Asia generaron beneficios.

La Armada era por lo tanto un elemento indisoluble de la presencia española en Asia en todos sus procesos históricos, desde su descubrimiento a los asentamientos y aprovechamientos mediante las rutas comerciales, siendo el epicentro el monopolio del Galeón de Manila y las repercusiones económicas que tuvo su transición a monoposonio, atrayendo el mercado y los asentamientos chinos, dedicados especialmente a la artesanía



en el Pairán.

Control y descubrimiento pasaron a ser las aspiraciones de la Armada en Asia, en un territorio hostil y complejo, que derivó a un proceso de desgobierno en muchas regiones del archipiélago. Sin embargo, dicho control de España sobre las Filipinas era meramente nominal, y así lo asumían el resto de potencias y armadas en Asia.

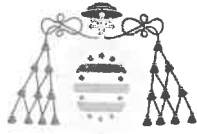
Esto coincide con el auge de la piratería malaya en el sur de Filipinas se debió a una multitud de factores. Uno de ellos radica en que el sistema del Galeón de Manila comenzase a degradarse, pues a falta de recursos y de una economía fuerte, se generó este sistema que, en lo fundamental, era un sistema económico informal, fuera de los cauces oficiales. De hecho, tenemos constancia de que los propios miembros de la Armada tomaban parte en él, basándose en la experiencia de más de dos décadas de experiencia comercial para la Compañía de Filipinas.

Tanto los españoles como otros occidentales, véase los holandeses, trataron en vano en sus pesquisas y estudios por comprender el proceso de fabricación de aquellas naves tan versátiles. Aparte de darse en el entorno un hermetismo que resultó crucial, cuando capturaba alguna y procedían a su análisis, comprendían que los piratas habían dejado atrás justamente las que eran peores y estaban defectuosas, o las que estaban muy dañadas.

En 1827 es destinado a Cavite Pascual Enrile. Éste será el responsable de la mayor reforma de la Armada en Filipinas, del apostadero de Cavite y del desarrollo de los estudios de la zona, entre los que sobresale la elaboración de la Carta General del Archipiélago. Elaboró un plan estratégico de defensa mucho más eficaz y razonado en virtud de las regiones en que se dividía la zona y, aún más importante, quiso que las pequeñas embarcaciones en las regiones estuviesen al mando de oficiales de la Armada, lo que sin duda redundaría en un mayor rendimiento. Importante también fue el sistema de comunicaciones que creó, estableciendo estaciones para el telégrafo y un sistema ordenado de correo. Para el desarrollo de sus planes contó con la iniciativa privada a través de la Sociedad de Amigos del País de Filipinas, a la que, por otro lado, pertenecieron muchos miembros de la Armada. Por último, modificó la dotación de barcos de la Armada, ordenando que en el astillero de Cavite se creasen embarcaciones mucho más ligeras y gobernables para los cometidos que habrían de cumplir. Con todo, de ese astillero también saldrían barcos de mayor tonelaje y, entre ellos, algunos de los más destacados de toda la Armada española. Además, en España se estaba atravesando un mal momento por la derrota de Trafalgar, lo que supuso que, por un tiempo, la de Asia fuese la mejor concentración de naves que hubo.

Tras la exitosa etapa de gobierno de Enrile llegaron los barcos de vapor. Éstos sí que cambiaron por completo el panorama. Barcos más rápidos, de menor calado, que se podían gobernar con independencia de las corrientes, mejor artillados y que habían generado toda una industria ligada a su utilización, permitieron hacer frente a las flotillas de piratas que, por otro lado, no estaban en disposición de obtener ese salto técnico.

No obstante, al margen de la lucha contra la piratería, la Armada desempeñó múltiples funciones más. Sus objetivos eran militares, pero también económicos, políticos y científicos o culturales. Los miembros destacados allí tenían una formación ejemplar, lo que sumado a sus obligaciones como militares, la escasez de recursos del Estado para poder enviar tan lejos, las conexiones que tenían con los sectores económicos y culturales, y hasta los cometidos diplomáticos que se les podían asignar, les convertía en los verdaderos garantes de la presencia española en Asia. Esto sería más evidente que nunca mediante la Guerra del Opio y, como no, en el desarrollo de los contactos con la dinastía Qing en China, donde las relaciones de este país con España



pasaron por el tamiz de los militares destacados en Manila y Cavite, y no por gente enviada a tal efecto desde la metrópolis. Eso significa que la provincia de Filipinas había alcanzado una plena madurez.

Más allá del proceso de rearme y de la construcción de estructuras bélicas, así como de nuevas embarcaciones, la Armada pasaba a ser el elemento vertebrador del estado en Asia. La protección y comunicaciones que de ella dimanaba facilitaba unas redes productivas y mercantiles que, y ano dependían de la ruta del Galeón si no que podían ser interdependientes, siendo así más atractivas al comercio exterior, aunque no dejaran ser peligrosas por los piratas de Sulú. De hecho, la propia Armada participa tanto en la creación como en el mantenimiento y la disolución del Galeón de Manila.

La Armada pasaba a ser un crisol de informaciones de todo tipo, generándose una dependencia hacia ella por parte de la mayoría de aspectos fundamentales del archipiélago. Asumiendo una dinámica constante de problemas y soluciones que se van planteando por toda la geografía.

Esto incrementó la trascendencia de las Comisiones Hidrográficas, que, al asentarse en el tiempo, permitieron un contraste más prolongado de las informaciones y elementos, sobre todo si se llevaba una relación razonada de lo obtenido de la cultura y geografía local, generando una visión muy cercana de la Armada a Asia, próximo a un *orientalismo* naval.

Durante este período de presencia española en Asia, existían unos vínculos entre comerciantes y la Armada, que no deberíamos considerar como fluidos si no como estructurales, a pesar de los esfuerzos de las autoridades por impedirlo. Imagen que queda ratificada por los reiterados artículos emitidos en las ordenanzas por parte de la gobernación, con el fin de que las diferentes esferas se mantuviesen estancas. Sin embargo, en el caso de Asia, poder participar del comercio se encontraba entre los principales incentivos para enrolarse en la Armada, tanto por la posibilidad de tener una participación en el convoy comercial, los boletos como por los materiales que pudieran asumir dentro de sus propios equipajes.

Por otro lado, la Armada participó de la consolidación de varios modelos nuevos del mercado del arte en Asia. El arte de los “cajones de regalos de la china” resultaban el complemento económico más rentable y menos deterioro a las condiciones marítimas y de almacenamiento.

Pero, además, en este período hubo participaciones activas y más comerciales de la Armada de manera oficial, con un total de quince navíos que sirvieron para propósitos comerciales hasta 1761-1783, llevando los registros del comercio real de exportación a Asia y constituyendo los cimientos de la Compañía de Filipinas y el mencionado fin del Galeón de Manila. En este aspecto cabe destacar el papel transeccional de Agote, aportando otra visión de la Armada y del comercio sin ser miembro de la misma, pero sí uno de sus principales colaboradores a finales del S.XVIII. Conformó una base esencial del conocimiento y ejemplo de contraste con los informes los oficiales de marina y sus diarios, especialmente en lo que se refiere a sus aportes gráficos y documentales.

Aún más determinante fue el papel de la Sociedad de Amigos del País en este contexto, ya que sus miembros estaban en posiciones relevantes y podían influir en las decisiones comerciales a favor del desarrollismo que fomentaban. Fray Mariano Gutiérrez de los Dolores fue un ejemplo privilegiado de ellos, ya que con ellos intercambiaba información y materiales. Especialmente activos fueron también los oficiales de la Armada miembros de la Sociedad Económica: su sobrino Nicolás Enrile, José María Halcón y José Ruiz de Apodaca, que constituirán la esencia de las donaciones al Museo Naval junto a Siro Fernández. Todos ellos conjugaron el papel



científico y de estudiosos de la historia natural con sus aportaciones artísticas.

El arte era por lo tanto parte intrínseca de la presencia de la Armada en Asia, tanto como elemento de documentación como parte esencial del comercio del que formaban parte. Comerciar con materiales artísticos generaba toda una serie de beneficios a nivel personal. Como conjunto, la Armada estaba presente en la defensa de este comercio y, de hecho, también en la obstrucción de manera activa de insumos esenciales para la industria del arte, especialmente en China.

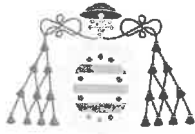
Ése era precisamente uno de los fundamentos de las instrucciones de la Armada en Asia. Esto se puede ver en la Real Cédula de 1712, que mandaba recoger y enviar a España las cosas más singulares y raras encontradas en las islas asiáticas. Los marineros de la Armada también se dedicaron a la recopilación de informes sobre las culturas asiáticas como parte de su trabajo. Por lo tanto, parte del enfoque científico se relacionó con temas relacionados con el arte y su contexto, inclusive emplear las capacidades artísticas de los marinos o de los locales para la constatación de eventos o estudios a través de la producción artística. Esto tenía una larga tradición en la Armada, que concluyó con las ideas ilustradas para lograr su cénit en estos años, por el porcentaje de representatividad de las élites científicas y culturales entre los oficiales de la Armada.

Aunque muchos miembros de la Armada no tenían conocimiento de todos los campos científicos, buscaban constantemente fuentes de información a través de entrevistas y fuentes escritas, y solicitaban a las autoridades instrucciones sobre qué hallazgos debían recoger y enviar a España. Estos oficiales recibían incentivos para recopilar este tipo de materiales en función de su celo, curiosidad, formación, intereses personales y aspiraciones. Así, la orden de “hallar, recoger y remitir” materiales dependía mucho de la formación e intereses de cada individuo, aunque fomentó el coleccionismo, que se comenzó a fomentar en las propias academias durante la instrucción y de manera deliberada.

Por su parte, el arte era una herramienta esencial de documentación. El apartado de la historia natural es especialmente prolijo por lo documentado que estaba, teniendo en cuenta que eran referencias básicas para la supervivencia de las expediciones en un primer momento y más tarde elementos para el desarrollo de las comisiones y de sus posibilidades comerciales y coloniales. Las apreciaciones de este tipo de elementos aportaron fundamentos para el establecimiento y las comunicaciones en Filipinas, haciéndose los relatos algo intrínseco a las expediciones, con énfasis en aquellos oficiales con mayor formación científica previa o formándose en el destino y durante los viajes. En base a las experiencias previas cartógrafos e ilustradores, como Bauzá o José Cardero Meléndez en la expedición de Malaspina, incluso el mismo Agote, la Armada realizó sus propias obras en base a los objetivos mucho más específicos. Estas experiencias previas aportaron una sistematización de la que era heredera la Armada del S. XIX.

El interés por los intercambios entre oriente y occidente, derivará precisamente del fallo de la Armada en la defensa de Manila, el *entrepôt* donde se reunían los materiales de toda Asia. Este concepto de puerto intermediario y filtro del comercio para su adecuado control, cristalizado en el sistema del Galeón de Manila, dimanó de la conquista británica de 1762 de Manila.

La aparición de un nuevo mercado, en ambos sentidos, sin las restricciones y condicionantes emanadas del filtro de Acapulco y el virreinato de Nueva España, tuvieron la suficiente fuerza como para impulsar nuevos sistemas de comercio y nuevas mercancías. La influencia fue bidireccional, pues se abrieron nuevas posibilidades a un comercio exótico para ambas partes, que no cumplía las expectativas ya centenarias del comercio Pacífico. Se constata que los españoles se encontrarían envueltos en una



nueva corriente del arte oriental, influidos por el próspero comercio británico que pasaba ante sus ojos.

Se evidencia un nuevo planteamiento para el estudio de objetos y corrientes internacionales, con el foco entre occidente y oriente, asumido como tal en ese momento, rompiendo la *discordance de temps* (discordancia temporal). Es decir, las instituciones presentes, como la Armada y las Sociedades, son partícipes de las transferencias culturales son plenamente conscientes de las influencias y conscientes de cómo, la demanda del gusto oriental se impulsó a causa de una injerencia temporal, de meses, que se podía encauzar adecuadamente para salvar la resistencia a estos procesos de influencias.

La demanda de nuevos géneros y la incapacidad de suplir estas necesidades y modas implicó un mercado muy dinámico, cuando no abiertamente ilegal. El interés por los objetos de exportación, como el caso de las quimeras de sirena, evidencia unas redes comerciales de contrabando de las que eran también partícipes los miembros de la Armada, en un contexto de peristas y contrabandistas, de piratas y saqueadores. Se trata lo anterior de una especificación poco explorada, pero trascendental, a la hora de reconstruir las vías de adquisición y objetos del interés de la Armada, tanto a nivel particular como institucional, pues hacer la distinción es difícil y ha generado reconstrucciones artificiales en muchos casos. Igualmente, se difuminan las adquisiciones públicas y privadas. Por otro lado, pocas partidas de dinero se podían destinar a estos fines, por lo que los marinos lo adelantan de manera sistemática, asumiéndolo como parte de su labor.

Se ha de concebir una visión holística de las adquisiciones. Cualquier elemento era asumible como lo suficientemente lucrativo o interesante a ojos del oficial o de sus contactos. No se trataba ya de cumplir con los preceptos de “hallar, recoger y remitir”, sino cómo la visión particular de estos hombres enriqueció el sistema. Esto difuminó los límites de la ciencia, el comercio y el arte.

El contexto les permitió recoger los testimonios de corrientes artísticas muy complejas e imbricadas como el reloj autómatas, una *chinoseria* europea para el emperador de China que realizaba su propia caligrafía; o la sirena quimera, tanto en lo material como en un análisis integral de un objeto que causó una corriente de *japonismo*, pero sin ser público su origen. Dichos objetos, por lo tanto, han de ser interpretados a través de su origen occidental o no-occidental, pero también a través de su propia historia y contexto, así como a través de la influencia externa en su lectura y exhibición.

Los procesos de adquisición de objetos asiáticos por parte de la Armada son complejos y se encuentran en una urdimbre de elementos, que se vinculan con instituciones especialmente mercantiles y comerciales, pero también científicas y religiosas.

Los puertos resultarán por motivos obvios un pilar fundamental para la adquisiciones, conformándose un complejo sistema de ordenanzas para afianzar los protocolos y no generar ni desequilibrios económicos, procesos ilegales ni disturbios. De entre todos, el que ofrecía acuerdos más económicos en Manila, siendo más rentable comprar a los champanes chinos de comercio en el puerto que en Cantón.

El objetivo de las adquisiciones es heredera de la sistematización científica de adquisiciones de la Armada. Como hemos visto, la Real Cédula de 23 de julio de 1712, “hallar, recoger y remitir las cosas más singulares y raras que pudiesen hallarse en dichas islas”, fue el aliciente principal para la Armada, pero no el único. Los beneficios económicos y la ilustración, a veces convergiendo, fueron un impulso generalista. Podemos dividir en tres fines u objetivos los que enmarcan las adquisiciones: Utilidad a



la patria, económica o social.

No obstante, se trata de principios extraordinariamente mutables desde su adquisición, pudiendo ser un mismo objeto útil para los tres objetivos de manera simultánea o ir cambiando con el tiempo. Por ejemplo, con un ascenso o un objeto que pase a exposición, estando expuesto a relectura o al vaciado completo de su contexto más allá del material. De hecho, no suele ser común que perviva su objetivo en origen, ya que muchos al llegar a Manila eran “reassignados”.

Lo positivo entre los miembros de la Armada era que, para todo este proceso, procedían a su estudio previo, en mayor o menor medida, en consideración a sus recursos y disponibilidad, y si era en comisión, dejando constancia de ello. Es decir, dejado una opinión formada y documentada de a que principios de utilidad estarían destinados.

Dichos procesos, junto a los objetos se encuentran hoy en el Museo Naval, heredero de diferentes archivos y corrientes de estudio que fue evolucionando especialmente a lo largo del S. XIX. El núcleo principal de los objetos asiáticos consideraos como tales era el gabinete Chinesco. Donado especialmente por el antiguo comandante de Cavite, Ruiz de Apodaca,

Esta lectura tendrá un punto álgido con Rafael Monleón, que pasaría a ser más didáctico y atrayente, en detrimento de la lectura de los objetos como un conjunto, perdiendo en el proceso gran parte de su significado.

Por el contrario, con Monleón, la lectura de los modelos de barcos vivió su máximo exponente, a tenor del aprecio de este pintor restaurador del museo por el volumen y viveza de los modelos.

Con sus pinturas, el arte pasa a ser de nuevo un valor vinculado al objeto que se quiere representar, dándole vida. Pero también como justificación al estudio de las culturas de las que dicho objeto forma parte, ya sea para combatir las como para su integración y comprensión.

Arte es para la Armada de nuevo una herramienta y medio de documentar, que pasa a ser fundamental en la divulgación. El arte como un elemento transversal también en lo económico. Constantemente presente, ineludible por sus características y beneficios.

Se trata de un hecho, la transferencia cultural (o de conocimientos) pero con variados objetivos, que van variando por la complejidad de la recepción y su dilatada exhibición. Importancia de la “cuarta dimensión de los objetos” su cronología y significación.

En conclusión, se trata de ofrecer la particular visión de los oficiales de marina españoles y el trasfondo histórico de la Armada en Asia se desprenden una serie de particularidades únicas, por lo que es necesario establecer una reconstrucción completa de su significado para aportar tanto a las culturas de origen como a todos los factores que dicha obra ha influido hasta la actualidad.



Historically, the first interest of the Spaniards in Asia was to reach China (Catay) and Japan (Cipango), objectives of Christopher Columbus, and essential foundations for the Spanish Crown to pay for this expedition. In addition to riches, spices were the other coveted products.

Expeditions such as the Magellan-Elcano (1522) served to open routes and strengthen the pre-existing Silk. On the other hand, although the effort of the Spaniards to adapt to this context was greater than expected, the experience of having passed through America made this adventure easier, to the point that many plant and animal species were cataloged according to what was had met in the New Continent.

From the middle of the 16th century, the Spanish monarchy began to enjoy a period of hegemony that would last more or less a century, allowing an Iberian thalassocracy. Spain founded a series of settlements such as Cebu (1565) and Manila (1571), which would become the main ports of exchange along with the Portuguese Macao. And a monopoly in trade was orchestrated through the well-known Manila Galleon which, through the route known as the Tornaviaje, connected the Asian markets with the American ones, and later with the Iberian Peninsula. This great axis would mean the first great circulation of goods, wealth, cultures and people around the world. And this despite, as we shall see, that basically its objective was to slow down these transactions. Here, too, the participation of the Navy was essential, as it successfully fulfilled the task of protecting the convoys.

At this time the foundations of what will be the Spanish presence during the next two centuries are laid. The Manila Galleon, which is managed independently of the Spanish settlements in Asia, consumes almost all the resources, until another institution is founded that will be key, the Royal Company of the Philippines. This was called to replace the Manila Galleon system, since these were no longer times in which Spain exercised any hegemony at sea. The result of all these maneuvers was that, for the first time, the Spanish Crown territories in Asia generated profits.

The Navy was therefore an inseparable element of the Spanish presence in Asia in all its historical processes, from its discovery to the settlements and exploitation through trade routes, the epicenter being the monopoly of the Manila Galleon and the economic repercussions that its creation had. transition to monopsony, attracting the market and Chinese settlements, especially dedicated to crafts in the Pairán.

Control and discovery became the aspirations of the Navy in Asia, in a hostile and complex territory, which led to a process of misgovernment in many regions of the archipelago. However, said control of Spain over the Philippines was merely nominal, and this was assumed by the rest of the powers and navies in Asia.

This coincides with the Malaysian piracy boom in the southern Philippines stemming from a multitude of factors. One of them is that the Manila Galleon system began to deteriorate, because in the absence of resources and a strong economy, this system was generated, which was basically an informal economic system, outside of official channels. In fact, we are aware that the members of the Navy themselves took part in it, based on the experience of more than two decades of commercial experience for the Philippine Company.

Both the Spanish and other Westerners, see the Dutch, tried in vain in their investigations and studies to understand the manufacturing process of those versatile ships. Apart from giving the environment a secrecy that turned out to be crucial, when they captured some and they proceeded to their analysis, they understood that the pirates had left behind precisely those that were worse and were defective, or those that were badly damaged.

In 1827 he was assigned to Cavite Pascual Enrile. He will be responsible for the largest





reform of the Navy in the Philippines, the Cavite station and the development of studies in the area, among which the elaboration of the General Charter of the Archipelago stands out. He drew up a much more effective and reasoned strategic defense plan by virtue of the regions into which the area was divided and, even more important, he wanted the small boats in the regions to be commanded by Navy officers, which would undoubtedly redound in higher performance. Also important was the communication system that he created, establishing telegraph stations and an orderly system of mail. For the development of his plans, he had the private initiative through the Society of Friends of the Country of the Philippines, to which, on the other hand, many members of the Navy belonged. Finally, he modified the fleet of Navy ships, ordering that much lighter and governable vessels be created in the Cavite shipyard.

it is for the tasks that they would have to fulfill. However, ships of greater tonnage would also leave that shipyard and, among them, some of the most outstanding of the entire Spanish Navy. In addition, Spain was going through a bad time due to the defeat at Trafalgar, which meant that, for a while, Asia was the best concentration of ships there was.

After the successful stage of Enrile's government, steamboats arrived. These did completely change the landscape. Faster ships, shallower, that could be steered independently of the currents, better armed and that had generated an entire industry linked to their use, made it possible to deal with the pirate flotillas that, on the other hand, were not in a position to get that technical leap.

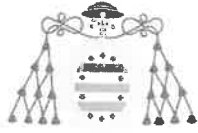
However, apart from the fight against piracy, the Navy performed many other functions. Its objectives were military, but also economic, political and scientific or cultural. The prominent members there had an exemplary training, which added to their military obligations, the scarcity of State resources to be able to send so far, the connections they had with the economic and cultural sectors, and even the diplomatic tasks that could be assigned to them assign, made them the true guarantors of the Spanish presence in Asia. This would be more evident than ever through the Opium War and, of course, in the development of contacts with the Qing dynasty in China, where the relations of this country with Spain passed through the sieve of the military stationed in Manila and Cavite, and not by people sent for this purpose from the metropolis. That means that the province of the Philippines had reached full maturity.

Beyond the rearmament process and the construction of war structures, as well as new vessels, the Navy became the backbone of the state in Asia. The protection and communications that emanated from it facilitated productive and commercial networks that, and did not depend on the route of the Galleon, but could be interdependent, thus being more attractive to foreign trade, although they did not allow themselves to be dangerous by Sulu pirates. In fact, the Navy itself participates in both the creation and maintenance and dissolution of the Manila Galleon.

The Navy became a melting pot of information of all kinds, generating a dependency on it for most of the fundamental aspects of the archipelago. Assuming a constant dynamic of problems and solutions that arise throughout the geography.

This increased the importance of the Hydrographic Commissions, which, as they settled in time, allowed a more prolonged contrast of the information and elements, especially if a reasoned relationship was kept of what was obtained from the local culture and geography, generating a very closeness of the Navy to Asia, close to a naval orientalism.

During this period of Spanish presence in Asia, there were some links between merchants and the Navy, which we should not consider as fluid, but rather as structural, despite the efforts of the authorities to prevent it. Image that is ratified by the repeated articles issued in the ordinances by the government, in order for the different spheres to remain watertight. However, in the case of Asia, being able to participate in trade was among the main incentives to enlist in the Navy, both for the possibility of having a share in the commercial convoy, the tickets and the materials they could take within their own



**luggage.**

**On the other hand, the Navy partition of the consolidation of several new models of the art market in Asia. The art of "Chinese gift boxes" was the most profitable economic complement and less deterioration in maritime and storage conditions.**

**But, in addition, in this period there were active and more commercial participations of the Navy in an official way, with a total of fifteen ships that served for commercial purposes until 1761-1783, keeping the records of the real export trade to Asia and constituting the foundations. of the Philippine Company and the aforementioned end of the Manila Galleon. In this aspect, it is worth highlighting the transectional role of Agote, contributing another vision of the Navy and commerce without being a member of it, but one of its main collaborators at the end of the 18th century. He formed an essential base of knowledge and example of contrast with the reports of naval officers and their diaries, especially with regard to his graphic and documentary contributions.**

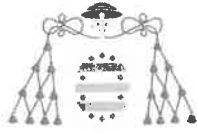
**Even more decisive was the role of the Society of Friends of the Country in this context, since its members were in relevant positions and could influence business decisions in favor of developmentalism that they promoted. Fray Mariano Gutiérrez de los Dolores was a privileged example of them, since with them he exchanged information and materials. The Navy officers, members of the Economic Society, were also especially active: his nephew Nicolás Enrile, José María Halcón and José Ruiz de Apodaca, who will constitute the essence of the donations to the Naval Museum together with Siro Fernández. All of them combined the role of scientists and natural history scholars with their artistic contributions.**

**Art was therefore an intrinsic part of the Navy's presence in Asia, both as an element of documentation and as an essential part of the trade of which they were a part. Trading art materials generated a whole series of benefits on a personal level. As a whole, the Navy was present in defending this trade, and indeed in actively obstructing essential supplies to the art industry, especially in China.**

**That was precisely one of the foundations of the Navy's instructions in Asia. This can be seen in the Royal Decree of 1712, which ordered the collection and shipment to Spain of the most unique and rare things found on the Asian islands. Navy sailors also engaged in collecting reports on Asian cultures as part of their job. Therefore, part of the scientific approach was related to issues related to art and its context, including using the artistic abilities of seafarers or locals to verify events or studies through artistic production. This had a long tradition in the Navy, which concluded with enlightened ideas reaching its zenith in recent years, due to the percentage of representation of scientific and cultural elites among Navy officers.**

**Although many members of the Navy did not have knowledge of all scientific fields, they were constantly looking for sources of information through interviews and written sources, and they asked the authorities for instructions on what findings they should collect and send to Spain. These officers were incentivized to collect such materials based on their zeal, curiosity, training, personal interests, and aspirations. Thus, the order to "find, collect and send" materials depended a lot on the training and interests of each individual, although it encouraged collecting, which began to be promoted in the academies themselves during instruction and deliberately.**

**For its part, art was an essential documentation tool. The natural history section is especially lengthy due to how documented it was, taking into account that they were basic references for the survival of the expeditions at first and later elements for the development of the commissions and their commercial and colonial possibilities. The appreciations of this type of elements provided foundations for the establishment and communications in the Philippines, making the stories something intrinsic to the expeditions, with emphasis on those officers with greater prior scientific training or training at the destination and during the trips. Based on the previous experiences of cartographers and illustrators, such as Bauzá or José Cardero Meléndez in the Malaspina**



expedition, including Agote himself, the Navy carried out its own works based on much more specific objectives. These previous experiences provided a systematization of which the 19th century Navy was heir.

The interest in exchanges between East and West derives precisely from the failure of the Navy in the defense of Manila, the entrepôt where materials from all over Asia were gathered. This concept of intermediary port and trade filter for its proper control, crystallized in the Manila Galleon system, originated from the British conquest of Manila in 1762.

The appearance of a new market, in both directions, without the restrictions and conditions emanating from the Acapulco filter and the viceroyalty of New Spain, were strong enough to promote new trade systems and new merchandise. The influence was bidirectional, as new possibilities for an exotic trade were opened up for both parties, which did not meet the centuries-old expectations of Pacific trade. It is confirmed that the Spanish would find themselves involved in a new current of oriental art, influenced by the prosperous British trade that was passing before their eyes.

A new approach to the study of international objects and currents is evidenced, with the focus between the West and the East, assumed as such at that time, breaking the discordance de temps (temporal discordance). That is to say, the present institutions, such as the Navy and the Societies, are participants in cultural transfers, are fully aware of the influences and aware of how the demand for oriental taste was promoted due to a temporary interference, of months, that could be adequately channeled to overcome resistance to these processes of influences.

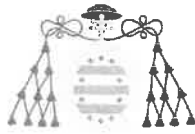
The demand for new genres and the inability to meet these needs and fashions implied a very dynamic market, when not openly illegal. The interest in export objects, such as the case of mermaid chimeras, evidences commercial smuggling networks in which members of the Navy were also participants, in a context of fences and smugglers, pirates and looters. This is a little-explored specification, but transcendental, when it comes to reconstructing the acquisition routes and objects of interest of the Navy, both at a private and institutional level, since making the distinction is difficult and has generated artificial reconstructions in many cases. Likewise, public and private acquisitions are blurred. On the other hand, few items of money could be used for these purposes, so the sailors advance it systematically, assuming it as part of their work.

A holistic view of acquisitions must be conceived. Any element was assumable as lucrative or interesting enough in the eyes of the officer or his contacts. It was no longer about complying with the precepts of "find, collect and send", but how the particular vision of these men enriched the system. This blurred the boundaries of science, commerce and art.

The context allowed them to collect the testimonies of very complex and overlapping artistic currents such as the automaton clock, a European chinoseria for the emperor of China who made his own calligraphy; or the chimera mermaid, both materially and in a comprehensive analysis of an object that caused a current of Japonism, but without its origin being public. Said objects, therefore, have to be interpreted through their Western or non-Western origin, but also through their own history and context, as well as through external influences on their reading and display.

The acquisition processes of Asian objects by the Navy are complex and are found in a warp of elements, which are linked to especially mercantile and commercial institutions, but also scientific and religious ones.

The ports will be for obvious reasons a fundamental pillar for acquisitions, forming a complex system of ordinances to strengthen the protocols and not generate economic imbalances, illegal processes or disturbances. Among all, the one that offered the cheapest agreements in Manila, being more profitable to buy from the Chinese trade champagnes in the port than in Canton.



The objective of the acquisitions is heir to the scientific systematization of acquisitions of the Navy. As we have seen, the Royal Decree of July 23, 1712, "to find, collect and send the most unique and rare things that could be found on said islands", was the main incentive for the Navy, but not the only one. The economic benefits and the Enlightenment, sometimes converging, were a general impulse. We can divide the acquisitions into three ends or objectives: Utility to the country, economic or social. However, these are extraordinarily mutable principles since their acquisition, and the same object can be useful for all three objectives simultaneously or change over time. For example, with a promotion or an object that goes on display, being exposed to rereading or the complete emptying of its context beyond the material. In fact, it is not usually common for their original objective to survive, since many upon arriving in Manila were "reassigned".

The positive among the members of the Navy was that, for this entire process, they proceeded to study it prior to it, to a greater or lesser extent, considering their resources and availability, and if it was in commission, leaving a record of it. That is to say, leaving a formed and documented opinion of what principles of utility they would be destined for.

These processes, together with the objects, are now in the Naval Museum, heir to different archives and currents of study that evolved especially throughout the 19th century. The main nucleus of Asian objects considered as such was the Chinese cabinet. Donated especially by the former commander of Cavite, Ruiz de Apodaca,

This reading will have a high point with Rafael Monleón, who would become more didactic and attractive, to the detriment of reading the objects as a whole, losing much of their meaning in the process.

On the contrary, with Monleón, the reading of the ship models lived its maximum exponent, according to the appreciation of this museum restorer painter for the volume and vividness of the models.

With his paintings, art once again becomes a value linked to the object to be represented, giving it life. But also as a justification for the study of the cultures from which said object Take part, either to combat them or for their integration and understanding.

Art is once again a tool and a means of documenting for the Navy, which becomes fundamental in dissemination. Art as a transversal element also in the economic sphere. Constantly present, unavoidable due to its characteristics and benefits.

It is a fact, the cultural transfer (or knowledge) but with various objectives, which vary due to the complexity of the reception and its extensive exhibition. Importance of the "fourth dimension of objects" its chronology and significance.

In conclusion, it is about offering the particular vision of the Spanish naval officers and the historical background of the Navy in Asia, a series of unique particularities emerge, for which it is necessary to establish a complete reconstruction of its meaning to contribute both to the cultures of origin as well as all the factors that said work has influenced up to the present.



## Índice

Capítulo I	Introducción	p. 7
1. 1	El tema elegido: definición, justificación y objetivos	
1. 2	Metodología de la investigación	
Capítulo II	Contexto geográfico e histórico	p. 13
2. 1.	Los mares de Asia oriental del siglo XVI al XIX	
2. 2.	La Armada en Asia	
2. 3.	El Siglo Ibérico en Asia para la Armada	
2. 4.	Siglo XVII: Éxito y repliegue	
2. 5.	Siglo XVIII y la primera mitad del XIX: Tiempos de revisión y transformación	
2. 5. 1	Primera mitad del siglo XVIII: De las armadas a la Armada	
2. 5. 2	Segunda mitad del siglo XVIII y la primera del XIX: Ilustración, Armada, comercio y colonialismo occidental	
Capítulo III	La Armada en Asia durante el siglo XIX	p. 63
3. 1.	La piratería en el mundo sureste asiático	

- 3. 1. 1 El sistema pirata
- 3. 1. 2 Esclavos en el sistema de piratería
- 3. 1. 3 Asaltos y piratería de oportunidad
- 3. 1. 4 Barcos piratas
- 3. 1. 5 Diplomacia con otros países y piratas asiáticos
- 3. 2. Administración española
  - 3. 2. 1 Estructura de acción gubernamental
  - 3. 2. 2 La Marina Sutil
  - 3. 2. 3 El apostadero de Cavite
  - 3. 2. 4 Crítica a las políticas contra la piratería de los misioneros
- 3. 3. Gobernación de Pascual Enrile y Alcedo
  - 3. 3. 1 Reformas de Enrile
  - 3. 3. 2 Organización territorial y cartografía de Enrile
  - 3. 3. 3 Mejoras de las conexiones, comunicación y comercio
  - 3. 3. 4 Construcción naval de Enrile
  - 3. 3. 5 El apostadero de Cavite de Enrile
  - 3. 3. 6 Lucha contra la piratería de Enrile
  - 3. 3.7 Logros de Enrile
  - 3. 3. 8 Etapa posterior a Enrile: diplomacia, batallas y barcos de vapor
- 3. 4. Las Misiones de la Armada en Asia: herramientas de un imperio
  - 3. 4. 1 La Armada y sus funciones
  - 3. 4. 2 Aspectos militares de la Armada
  - 3. 4. 3 Aspectos diplomáticos de la Armada

- 3. 4. 3. 1 Piratas y diplomacia
- 3. 4. 3. 2 Las Guerras del Opio
- 3. 4. 3. 3 Relaciones España y dinastía Qing
- 3. 4. 4 Aspectos científicos de la Armada
  - 3. 4. 4. 1 Investigación y divulgación

#### Capítulo IV La Armada y el interés por los conocimientos p. 174

##### 4. 1 La Armada, la Compañía de Filipinas y la Sociedad de Amigos de País

- 4. 1. 1. La Armada como inicio de la Compañía de Filipinas
- 4. 1. 2 La Real Compañía Filipinas y la Sociedad Económica de Amigos del País
- 4. 1. 3. La Sociedad Económica de Amigos del País y la Armada en Filipinas
- 4. 1. 4. Academia de Artes y Ciencias de Batavia, sus colecciones y su paralelismo en Manila

##### 4. 2 La Armada y diversos motivos de su vinculación con el arte

- 4. 2. 1. Producción artística de los marinos en Asia
- 4. 2. 2. El *Diccionario* del marqués de la Victoria
- 4. 2. 3. La expedición de Malaspina y sus pintores
- 4. 2. 4. Participación de la Armada en la adquisición de objetos comerciales
  - 4. 2. 4. 1 Los marinos y las Cajas Marineras y de Permiso
  - 4. 2. 4. 2 Cajones de regalos de la China
  - 4. 2. 4. 3. Comercio de objetos de metales preciosos

##### 4. 3 Diversas ramas de conocimiento en la Armada

- 4. 3. 1 Historia Natural
- 4. 3. 2 Botánica



4. 3. 3. Mineralogía

4. 3. 4 Conquiliología

4. 3. 5. Zoología

4. 4. Fusión de las ciencias naturales e imaginación: envío de las sirenas al Museo Naval

4. 4. 1. Antecedentes en Occidente

4. 4. 2. Las sirenas enviadas por la Armada al Museo Naval

4. 5. Objetos de circulación en Asia oriental

4. 5. 1. Objetos europeos en circulación en Asia oriental

4. 5. 2. Diversidad de los objetos asiáticos adquiridos por la Armada: desde el “lujo asiático” hasta las armas

Capítulo V Adquisiciones de los objetos y el Museo Naval p. 264

5. 1. Distintos tipos de comercio

5. 1. 1. Comercio y habilidad lingüística

5. 1. 2. Procesos de adquisición

5. 1. 3. Contrabando

5. 1. 4. En comisiones

5. 2. Objetivos de adquisición

5. 2. 1. Utilidad a la patria

5. 2. 2. Utilidad económica

5. 2. 3. Utilidad social: presentes, regalos y souvenirs

5. 2. 4. Coleccionismo. Prestigio social y gusto por lo exótico

5. 2. 5. Regalos protocolarios

5. 3. El Museo Naval y Asia oriental

Capítulo VI Biografías de los personajes destacados p. 318

6. 1. José Ruiz de Apodaca y Beranger

6. 2. José María Halcón y Mendoza

6. 3. Siro Fernández y García

6. 4. Rafael Monleón y Torres

6. 5. Carlos Íñigo y Gorostiza

Capítulo VII Conclusiones p. 407

Fuentes manuscritas p. 433

Fuentes impresas p. 439

Bibliografía p. 451

Anexo documental p. 475

# **Capítulo I**

## **Introducción**

## 1. 1. Tema elegido: definición, justificación, objetivos

A través de algunos estudios específicos llevados a cabo a lo largo de la carrera de licenciatura de Historia del Arte y las investigaciones en el máster de la misma disciplina previos a la realización del doctorado me orienté específicamente a los fenómenos artísticos relativos a Asia oriental, zona geográfica que ocupa la tesis. El máster *Ciudades del Arco Atlántico: Patrimonio Cultural y Desarrollo Urbano* de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Oviedo me brindó una formación específica previa, sirviéndome de preparación sólida y multidisciplinar para el doctorado.

De facto, como trabajo final para la obtención del título de máster, mi investigación se centró en un trabajo vinculado al arte de Asia oriental, presentándolo en 2010 con el título *Viajeros a Asia Oriental: El caso de Jesús y Juan Galé*<sup>1</sup>. En el mismo se evidenciaron gran cantidad de datos inéditos además de un gran número de colecciones privadas, que nos permitieron publicar diferentes artículos posteriormente.

Tras la realización de este trabajo, pude disfrutar de la beca predoctoral FPU del Ministerio de Educación (2011-2015), durante la cual fui miembro colaborador del grupo de investigación “Japón y España: relaciones a través del arte” y estuve vinculado al proyecto I+D “Coleccionismo y coleccionistas de Arte japonés en España” (HAR2011-26140) (IP: Dra. Elena Barlés, Universidad de Zaragoza) y también tuve una estancia investigadora extranjera en SOAS de la Universidad de Londres, escuela especializada en el estudio del arte de Asia. Estas experiencias fueron muy positivas para animarme aún más en profundizarme en los estudios de arte de Asia oriental.

A través tanto de los estudios sobre el coleccionismo del arte de Asia oriental, especialmente japonés, de los profesores integrantes del grupo de investigación antes mencionado como la Dra. Elena Barlés, Dr. David Almazán, ambos de la Universidad de Zaragoza, Dra. Pilar Cabañas de la Universidad Autónoma de Madrid, Dra. Muriel Gómez de la Universitat Oberta de

---

<sup>1</sup> Vega Piniella, Ramón, *Viajeros a Asia Oriental: El caso de Jesús y Juan Galé*, trabajo fin de máster, dirigido por la Dra. Yayoi Kawamura, defendido el 5 de julio de 2010 en el Departamento de Historia del Arte y Musicología, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Oviedo.

Catalunya, y la propia Dra. Yayoi Kawamura de la Universidad de Oviedo, directora de mi tesis, como de las aportaciones de otros investigadores como Dr. Florentino Rodao, Dra. Delia Sagasta o Dr. Ricad Bru, me puse al corriente del estado de la investigación en España. A la vez, me di cuenta de que el coleccionismo del arte japonés en el siglo XIX y a principios del XX en España estaba en gran medida abarcado dentro del coleccionismo más amplio de la zona de Asia oriental. Por lo tanto, reconocí la necesidad de no ceñirme en solo al arte japonés sino ampliar mi interés por el arte de Asia oriental.

Así mismo, tuve otra experiencia muy positiva, que fue el contacto con el Museo Naval y con su fondo artístico procedente de Asia, y este me reforzó aún más mi orientación hacia el arte de Asia oriental, a la vez que descubrí la vinculación de la Armada con el coleccionismo de arte de esta zona. Mi investigación en el Museo Naval culminó con la suerte de poder comisariar una exposición *Asia y el Museo Naval* en la misma sede del Museo Naval en 2018-2019<sup>2</sup>. Durante este trabajo descubrí el papel que la Armada jugó en el fomento de los intereses culturales y artísticos de Asia oriental desde su asentamiento en Manila en la época de Felipe II hasta finales del siglo XIX, siendo poco estudiada esta cuestión. Esta circunstancia me motivó indagar más la implicación de la Armada en el coleccionismo del arte de Asia oriental en el siglo XIX y a principios del XX, la cual finalmente se convirtió en el tema de la presente tesis doctoral.

El título elegido para el estudio es "La Armada española: sus intereses y aportaciones en el coleccionismo del arte de Asia oriental (1842-1919)", teniendo en cuenta que en el año 1842 se registra la creación del Museo Naval, inaugurado en 1843, con un gran peso en la sala asiática, y que en 1919 pasó a integrarse en el apartado de Asia-Pacífico, Etnografía y Armas, perdiendo la identidad original de Asia oriental, coincidiendo la publicación de *Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval: con biografías abreviada de jefes y oficiales de la armada*, la cual significó el punto final del proceso del coleccionismo de arte oriental en el Museo Naval.

---

<sup>2</sup> Vega Piniellas, Ramón, *Asia y el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018. [https://www.fundacionmuseonaval.com/\\_Temporales/site-asia/index.html](https://www.fundacionmuseonaval.com/_Temporales/site-asia/index.html)

Sin embargo, siendo un tema vinculado al dominio español de Filipinas, consideré necesario contextualizar la presencia de la Armada en Asia oriental desde el inicio y analizar el constante deber de luchar contra los enemigos, que fueron desde los holandeses hasta los piratas. Además, era necesario indagar el proceso previo que culminó en la creación del Museo Naval en 1842. En ese sentido el estudio incluye los aspectos que atañen al periodo anterior al límite temporal establecido en el título, especialmente el periodo de la Ilustración para entender el inicio de los intereses científicos y artísticos de la Armada.

Se enumera los objetivos concretos a continuación, siendo estos objetivos, a su vez, hipótesis de partida para iniciar la investigación.

Objetivos concretos son:

Analizar la situación del dominio español de Filipinas y su complejo contexto a lo largo de su historia.

Analizar el papel de la Armada de Filipina y sus especificidades.

Analizar la formación de los miembros de la Armada respecto al arte.

Analizar los objetos comerciales y artísticas que se circulaban en Asia oriental.

Analizar los objetos comerciales y artísticas que la Armada adquiría en Asia oriental en diferentes situaciones.

Analizar el papel de la Armada en el fomento del interés por el arte de Asia oriental

Analizar los envíos y las llegadas de las obras el arte de Asia oriental en los museos navales, y en especial su sentido en el Museo Naval.

Comprobar el temprano inicio de la actuación de la Armada destacada en Filipinas para promover las colecciones de arte de Asia oriental.

Respecto a la catalogación de las obras conservadas del arte de Asia oriental del Museo Naval fue objeto de estudio y publicación dentro del marco de la exposición antes mencionada, *Asia y el Museo Naval*, por lo tanto no inédita, la razón por la cual no se incluye en esta tesis doctoral.

## 1. 2. Metodología de la investigación

La realización de una tesis doctoral requiere una planificación coherente y constante a partir de la lectura bibliográfica que se complete y se contraste con el trabajo de campo y de archivo.

En la elaboración del presente estudio, seguí las siguientes fases. Partí de una recopilación y organización racional y justificada de la bibliografía relativa a la historia de Filipinas desde la época virreinal, poniendo el foco en los comercios de objetos asiáticos, a la Armada y la formación de sus miembros, al interés por el comercio de objetos de Asia oriental en Europa y en España, y al coleccionismo del arte asiático en España. En el apartado de "Bibliografía" se relacionan las publicaciones consultadas.

Aparte de la bibliografía, recurrí a la lectura de varios textos editados del periodo del estudio que sirvieron de fuentes impresas para conseguir datos. Estas publicaciones abarcan las editadas tanto en España como fuera de ella. Asimismo, siendo la cuestión vinculada a la Armada del Estado español, las consultas a determinadas normativas y legislativas fueron necesarias. Los títulos de estas obras y leyes están recogidos en el apartado "Fuentes impresas".

Esta primera fase básica y primordial fue completada por otras dos fases, que sucedían simultánea o alternativamente, que son trabajo de campo y trabajo archivístico.

El trabajo de campo se centró en las obras conservadas en el Museo Naval y sus análisis e identificación para contrastar con los datos documentales, y el trabajo archivístico se desarrolló en diversos archivos, siendo el principal el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» ubicado en Viso del Marqués incorporado dentro del Archivo AMN. Otros archivos consultados fueron: Archivo del Museo Naval AMN, Archivo del Museo Marítimo Vasco (AMMV), Archivo General de Indias (AGI), Archivo Histórico Nacional (AHN), Archivo General de Simancas (AGS), Archivo General Militar de Segovia (AGMS), Archivo del Senado, Archivo Histórico del Ilustre Colegio de los Abogados de Madrid (AHICAM), Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San

Fernando (ARABASF), y el fondo del Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE).

Los documentos manuscritos manejados en este trabajo están listados en el apartado "Fuentes manuscritas".

A través de las fuentes impresas y documentales analicé la realidad de la Armada española destacada en Filipinas, sus dificultades, sus necesidades y sus intereses, y recogí numerosos datos de actuaciones de los miembros de la Armada y de sus colaboradores que contribuyeron al coleccionismo del arte de Asia oriental a través de las adquisiciones, envíos o donaciones.



## **Capítulo II**

### **Contexto geográfico e histórico**

## 2.1. Los mares de Asia oriental del siglo XVI al XIX

El punto de partida para un estudio tan invariablemente vinculado al mundo náutico, con los beneficios y limitaciones propias de este medio, implica asumir la importancia de las coordenadas espaciales. Como no podía ser de otra manera, los mares de Asia suponían un nuevo reto que impactó completamente al concepto naval occidental<sup>3</sup>.

Ciento cincuenta años antes de que la Monarquía española dispusiese de una armada que ejerciera la supremacía absoluta en los mares, era China la que contaba con una flota sin parangón en tecnología, tamaño y perfección<sup>4</sup>, algo de lo que las potencias occidentales eran plenamente conscientes. Al margen de su potencia naval, era mucho más determinante el conocimiento geográfico que poseían de aquella área tras siglos de navegación en sus aguas<sup>5</sup>.

Aunque un poco más limitado en el caso de la propia China, debido al proceso aislacionista que promovieron algunos de sus gobernantes, el conocimiento de la hidrografía asiática a través de los marinos que operaban en la zona, principalmente comerciantes, situaba a las potencias orientales muy por delante de los recién llegados. Así pues, la Inteligencia naval occidental se convirtió en algo trascendental y determinante, nutrida de los materiales relativos a los mares y sus costas que aportaban sus marinos allí destinados. La cartografía, los informes y los relatos que recogen sus experiencias, también la relación con las gentes de allí, resultan aún hoy de un valor incalculable.

De hecho, desde el primer contacto producido en las expediciones más antiguas, se estableció que debía primar el conocimiento de aquella área sobre los beneficios económicos o estratégicos. Las disposiciones emitidas por el emperador Carlos V, por ejemplo, seguían en la dirección de los planes previos de los Reyes Católicos y de las leyes de Burgos: cartografiar, tener contacto con los pueblos de aquellas latitudes y evitar todo conflicto. Esta política fue

---

<sup>3</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, p. 9.

<sup>4</sup> KISSINGER, Henry, *China*, Madrid (ebook), Debate, 2012, p. 18.

<sup>5</sup> VEGA PINIELLA, Ramón, "Juncos chinos en la corte de los Reyes Católicos", *Cuadernos de estudios borjanos*, LXI, Monográfico: Juan Coloma y su época, Zaragoza, 2018, pp. 35-38.

heredada finalmente por proyectos tales como el de la Comisión Hidrográfica en el siglo XIX. Por otro lado, es cierto que frecuentemente el concepto de Estado quedaba relegado a las decisiones gubernamentales y sus legaciones, pues en Asia las fronteras entre los mismos aún no estaban delimitados con la precisión que debiera lo que, hasta principios del S.XX, supuso básicamente el envío de la Armada cuando el viaje se volvía más inseguro o inviable por tierra. Sea como fuere, el conocimiento geográfico era una necesidad de índole geoestratégica, fijándose de manera determinante en el cometido de sus marinos que el dominio sobre los mares y sus territorios, tan lejos de las metrópolis, era un dominio meramente nominal<sup>6</sup>.

Además, es de suma relevancia destacar que todo evento que tuvo lugar en aquellos mares, como sucede en la actualidad, tuvo su repercusión en todos los demás. Dicha influencia se producía bien a través de las grandes rutas navales internacionales, bien a través de las difusas fronteras también entre estos cuerpos de agua. Los llamados “bordes porosos” y “flujos y filtraciones” entre todos los mares<sup>7</sup>, suponían un trabajo adicional para los marinos allí destacados, ya que la propia indefinición de las fronteras y territorios se sumaba a una de sus funciones determinantes y que ya he adelantado: el estudio de la hidrografía.

Como consecuencia, la presencia occidental siempre fue algo más que un mero elemento pasivo, en un contexto que les superaba, y en el que no podían imponerse hasta conseguir una posición de ventaja. Los esfuerzos realizados por las potencias principalmente europeas y orientados a reforzar allí su presencia fueron enormes durante los siglos XV-XIX. Estas pretendían controlar el comercio en la zona al menos a medio plazo. Pero no era una región especialmente asequible. Independientemente del choque de intereses con las diferentes poblaciones asiáticas, marítimas o interiores, propicias a establecer lazos y redes con estos nuevos pobladores o no, había dificultades inapelables, que requerían de la colaboración e incluso de la no intervención de

---

<sup>6</sup> JENKINS, John S., *Explorations and adventures in and around the Pacific and Antarctic Oceans.*, Nueva York, Hurst & Co., 1882, p. 453.

<sup>7</sup> ANTONY, Robert J. (Eds.), *Elusive Pirates, Pervasive Smugglers. Violence and Clandestine Trade in the Greater China Seas*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2010, p. 4.

según qué pueblos si se pretendía establecer en un área determinada cualquier tipo de asentamiento.

Sin duda, el principal de esos problemas eran la geografía y el clima asiáticos. Varios mares componen la realidad del sudeste asiático. De norte a sur: el Mar de Japón, el Mar Amarillo, el Mar de la China Oriental, El Mar de la China Meridional y, en menor medida, los mares de Célebes, Flores, Sulú (Balábac), Banda y Java. A esto se añaden aguas abiertas y pasajes estrechos especialmente relevantes, como los de Malaca, Sonda o Tsushima. Éstos eran las puertas al comercio y nudos de conexión más determinantes, manteniendo su importancia estratégica hasta prácticamente la actualidad. Por otro lado, las corrientes marinas de la región indo-pacífica, mucho más complejas que las conocidas por los occidentales hasta la fecha, son agravadas por el impacto del monzón y el clima. A lo que hay que sumar que no hay franja de litoral que no esté perlada por decenas de miles de islas. Esto hace de aquellas costas lugares poco asequibles, con proliferación de arrecifes, calados engañosos y ecosistemas selváticos unidos a la abundancia de manglares.

En este difícil contexto, gran parte de las conexiones tenían lugar en lo que se conocen como los Mares de China (Amarillo, Oriental y Meridional). Pese a esta denominación, las costas que unifican esta región no dependían de China, sino que representaban un crisol multicultural que se extendía a todas las costas, donde igualmente se constata la presencia de armadores y marinos de infinidad de países, no sólo asiáticos. Estas particularidades daban lugar en esta región a un ambiente especialmente hostil para los navegantes extranjeros no familiarizados, otorgándole una mayor importancia a los asentamientos costeros, especialmente los considerados más seguros.

La marinería española, con su base en Manila en el siglo XVI, en cambio, contaba a su favor con una experiencia de siglos adaptándose a situaciones extrañas, y fraguada en regiones de América tales como el Mar Caribe. Pero, a diferencia del contexto Atlántico, en Asia se encontraban con una serie de variaciones importantes, que les obligaron a adoptar nuevas estrategias, a su vez condicionadas por las políticas y prioridades de la metrópolis. Pese a que dichos conocimientos les fueron realmente útiles, ayudando incluso en la catalogación de especies animales y vegetales, como

de los nuevos materiales que iban descubriendo, en la propia experiencia de colaboración con poblaciones o en la maniobra de acercamiento pacífico a las comunidades a través de los misioneros, no todas estas herramientas “americanistas” les fueron verdaderamente útiles más allá del primer contacto.

Hay que tener en cuenta que, en el caso de la navegación, el entorno es el elemento más determinante. La importancia de cada isla, tanto como fuente de recursos o como amenaza, estaba siempre presente. La cartografía y la catalogación de las mismas era fundamental y sistemática, aunque no siempre podían contar las embarcaciones, con el tiempo y las condiciones adecuadas para ello. Otros aspectos fundamentales sobre los que se debía informar eran los alzados de su geografía, para permitir su reconocimiento de manera rápida y sin necesidad de circunnavegarlas; las tablas meteorológicas, que permitían establecer las corrientes y los períodos adecuados para la navegación, los sondeos que mostraban su calado, etc. No obstante, los diarios de a bordo de los navíos incorporaban aún muchas más indagaciones y reflexiones, en muchos casos dando lugar a informes que ampliaron los resultados de las misiones, o que eran parte de las misiones en sí mismas.

Toda esta información era la obtenida desde las embarcaciones o desde sus navíos auxiliares, pero en el caso de que la tripulación pudiera desembarcar, la cantidad de datos se multiplicaba exponencialmente. Muchos de estos acercamientos eran rutinarios, pero devengaban conocimientos de singular relevancia. Por ejemplo, la localización de aguadas para reabastecer el agua de las embarcaciones, pues no siempre los puntos de abastecimiento eran adecuados para el consumo, y señalarlos permitía llegar más lejos en las futuras expediciones o establecer el tránsito comercial. Igualmente, era esencial la verificación de emplazamientos con posibilidades de otros bienes fungibles para las embarcaciones, destinados al consumo o al mantenimiento y las reparaciones. Mención especial merece la disponibilidad de madera de calidad, ya que era un elemento fundamental también para la construcción naval, siendo un recurso imprescindible y una referencia que se debía controlar desde el primer momento.

Una problemática adicional lo constituyen los variados factores socioculturales que caracterizaban a la población asiática de la zona. No sólo

los grupos humanos eran muy variados y entraban en constante conflicto, sino que, además, había un buen número de poblaciones flotantes y nómadas, especialmente estacionales, de las que resultaba prácticamente imposible establecer un registro, pese a que los intentos se prolongaron durante siglos. Pequeñas variables relativas a la naturaleza o a la población podían tener repercusiones directas que cambiaban el sentido de las relaciones, ya fuera a nivel político, social o económico. Pero, además, la llegada de las potencias occidentales limitó su movilidad, obligándoles a mantener a un contacto permanente, convirtiéndose a este respecto en un nuevo factor que condicionaba las decisiones y reacciones de naturales y extranjeros en ambos sentidos.

La complejidad del escenario geográfico y cultural obligó a la Armada la perpetuación de la búsqueda de conocimiento y, este a su vez, con aspiraciones holísticas. Esto no sucedió de manera coordinada o estructurada, sino de manera natural y funcional, acuciada por las órdenes de sus propios superiores y en concomitancia con los poderes locales y mercantiles. A finales del S. XVIII las experiencias de autores como Agote o los que tomaron parte en la expedición Malaspina, ambos en intercambio constante y trabajando con los planos de la Real Compañía de Filipinas, además de abundante información recabada por otros medios, resultaron cruciales a la hora de conformar la posición de la Armada española en el contexto asiático.

Si bien es cierto que estos procesos se habían dado con anterioridad en las regiones de presencia de las talasocracias occidentales con aspiraciones coloniales o virreinales, a principios del s. XIX se percibe una mayor preocupación si cabe, en base a los principios ilustrados en que se formaron marinos, clérigos y mercaderes. Este cambio se produjo a nivel individual, pero también institucional. Dichos principios, presentes, aunque tampoco generalizados, llevaron a que la visión enciclopédica se aplicara a este nuevo entorno. A pesar de las carencias técnicas propias de la época y de los recursos precarios de la región, la voluntad de conocimiento alcanzaba a toda materia, se potenció la Inteligencia militar y en especial la naval. Además, había un sincero propósito de divulgación. Es por ello que algunas investigaciones llevadas a cabo por mero afán científico, aunque carentes de

utilidad en el momento, resultaron de la esperanza de ser provechosas en el futuro. Un ejemplo paradigmático de ello fue el descubrimiento en Cebú de yacimientos carboníferos. En tiempos tan pretéritos como 1827, ya se localizaron dichos enclaves y se enviaron muestras a Manila, aunque no tuvieran ningún tipo de interés práctico en ese momento, ni para la industria ni para los barcos de vapor, quedando estos informes relegados durante décadas, hasta que fueron realmente necesarios<sup>8</sup>.

Los principales puertos comenzaron a significarse desde el siglo XVI, en especial los controlados por occidentales. Éstos se convirtieron en lugar preferente de intercambios y donde localizar bienes de necesidad escasos. Esta evolución resulta de suma importancia. Pese a que cada embarcación contaba con una tripulación bien instruida, con especialistas que embarcaban incluso duplicados y en permanente formación, había materiales que les era muy difícil obtener en los mercados comunes. Por ello, era indispensable su interacción constante en las plazas occidentales o más occidentalizadas.

Fruto del desajuste entre producción y demanda en una economía global que aún estaba en ciernes, había una gran carencia de materiales y era complicado garantizar el consumo de una única embarcación, no digamos de una flotilla o de una Armada. Desde esta perspectiva, el caso del convoy del Galeón de Manila resultó ser un auténtico reto logístico, de suministros, de construcción naval y de administración, todo ello con los mínimos recursos disponibles. Es por ello que el asentamiento de Cavite, frente a Manila, procedió a su especialización.

Otro aspecto fundamental desde el siglo XVI hasta el XIX a la hora de valorar la realidad de los marinos y su dependencia de los recursos era su necesidad de estar en constante movimiento para ejercer su oficio. Los retrasos o reparaciones ejercían una presión tal que podían acabar con sus negocios, en los que se jugaba con márgenes de ganancia pequeños y, además, solía haber temporadas en los que los envíos corrían mucho riesgo, sobre todo cuando estas ventas implicaban regresar a la metrópolis o a otras localidades del dominio español de ultramar. El oficio de marino mercante,

---

<sup>8</sup> RÁBANO, Isabel, "La minería del carbón en Filipinas durante el Siglo XIX: La inspección general de las minas y los informes de Hernández Espiera (1853) y César Lasaña Vázquez (1861)", *Revista de la Sociedad Geológica de España*, 32 (1), Madrid, 2019, p. 45.

nómada en su concepción, contaba con la imposibilidad de contratar tripulaciones formadas durante meses, y los que lo ejercían practicaban sus negocios sin ser conscientes del precio de mercado de sus materias, que oscilaba con la más mínima injerencia externa. Así, un cambio en la normativa o derivado de los designios de un gobernante local o emperador, quizá incluso ordenada meses antes, podía llevar a toda una industria al traste y, por consiguiente, toda la mercancía que se había adquirido y se tenía almacenada. Por otro lado, bien es cierto que de igual modo podía suceder lo contrario y esto generar pingües beneficios, razón suficiente para que muchos se embarcasen en la aventura empresarial. Los riesgos más elevados se corrían en mercados como el chino, permeables a muy pocos productos, dando prioridad a la plata y, en el momento en el que se prohibieron las importaciones de pieles de nutria<sup>9</sup>, a las embarcaciones.

Si en el siglo XIX las embarcaciones civiles asumían un sinfín de riesgos, en el caso de los barcos de la Armada los peligros eran exponenciales. A estos últimos les aquejaban los mismos problemas que a los marinos civiles, como las fluctuaciones del valor de los productos en el comercio, del que ellos mismos participaban para completar sus exiguas nóminas. Además, al depender de las arcas públicas, las previsiones de sus contadores tampoco se cumplían cuando se daba un cambio drástico en los mercados. Si bien es cierto que podían contar con crédito, este quedaba supeditado a recabarlo en los asentamientos occidentales o lugares con acuerdos diplomáticos estables y representación permanente o semipermanente, básicamente en China. A esto se sumaba que, al contrario que la situación en el Ejército de Tierra, que contaba con destacamentos fijos o acuartelamientos y misiones puntuales, salvo en caso de conflicto bélico, la armada jugaba otro papel. Esta debía estar en condiciones para zarpar y prestar un servicio activo en caso de conflicto abierto, y sus misiones en Asia eran múltiples y complejas, como veremos. Esto obligaba a la Armada a ser una fuerza versátil y rápida, en constante movimiento, donde el desplazamiento y el repostaje son funciones básicas fuera del contexto bélico, simplemente para su traslado. Si a esto sumamos que entre sus cometidos también se cuentan todos los desplazamientos

---

<sup>9</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R. 635, f.177v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.)



esenciales para la gobernación de las Filipinas, incluyendo las misiones diplomáticas y la asistencia a parajes remotos, por no hablar de desarrollar la cartografía y las labores policiales contra la piratería, podemos intuir su desgaste y las experiencias derivadas de tan variados servicios.

En su diversidad, los “mares de la China” presentaban diversidad y cohesión en lo heterogéneo. Quienes tenían la hegemonía de los mares en una zona, alternaban su presencia en otras regiones, según los devenires de los mercados y las derivas políticas y estratégicas derivados de ellas. Pero estos mares servían de elemento aglutinador y de conexión, una zona de tránsito y recursos, con muchas comunidades extraordinariamente aisladas y dependientes del medio naval para todo aquello que no fuera más que su subsistencia. Esta era la realidad de estos mares en el siglo XIX.

La propia navegación no estaba segregada del aspecto cultural, quedando reservada a unos individuos en concreto. Por el contrario, al vivir en un medio eminentemente marítimo, esta resultaba ser un aspecto central sobre el que giraba, en ocasiones, todo lo demás. Algunos pueblos encontraron en la piratería, generalmente estacional, un método de subsistencia. Esto volvía aún más peligrosa la navegación, condicionando el cabotaje, la navegación siguiendo las líneas de costa, y dificultaba todavía en mayor grado cualquier intercambio si no se tenía la suficiente potencia de fuego o acuerdos diplomáticos; por doquier se daban extorsiones. Por otro lado, navegantes filipinos, *bugis* (indo-malayos), ingleses o franceses, ponían a disposición de los demás su conocimiento de estas islas, ya fuera intercambiando sus diarios y mapas, o como prácticos en muchas zonas de difícil navegación, como los estrechos.

Múltiples pueblos, culturas, lenguas, ideas e historias convergían, algunas desde hacía milenios. Otras, después de siglos, volvían a resurgir, mientras que muchos occidentales reforzaban su presencia a través de sus territorios de ultramar o buscaban una nueva colonia en la que asentarse, abriendo los mercados por interés o por la fuerza. Incluso había variedad en el modo de emplear esa fuerza: desde el típico *casus belli* en ocasiones con tintes de cruzada religiosa, como en el caso de la Cochinchina, o a través de la más sutil “diplomacia de cañoneo”. Pero también había puntos de encuentro. En la

misma Filipinas, identidades culturales como los *dan (tanka)* y en menor medida los *hakka*<sup>10</sup>, a los que se sumaban las culturas originadas por el mestizaje, especialmente con raíces chinas y comerciales, como los *sanglei*, mestizos o *peranakan* en el estrecho de Malaca.

En la misma línea, el aspecto idiomático era el puente fundamental de cara a estas conexiones. En un contexto extremadamente multicultural, los traductores, conocidos en ocasiones como “lenguas”, y los intermediarios eran indispensables, obligando a los marinos a formarse en consideración de sus posibilidades. Muchos de ellos nos han legado en sus escritos, diarios e informes, los rudimentos y secretos de los que se servían para comunicarse, a veces meras recopilaciones del vocabulario más esencial para sus cometidos. Además, debían conocer o al menos hacerse entender en otras lenguas occidentales como el francés, el inglés y el portugués, o el latín.

Con toda la variedad de factores, el propio mar de la China meridional servía de elemento unificador, desde Taiwán al Estrecho de Malaca, conformando el cruce de caminos de todo el Sudeste Asiático; conducto para la transmisión de bienes, pueblos, gérmenes, ideas y religiones. Como apunta Eric Tagliacozzo, "conecta y fragmenta al menos una docena países de Asia, así como el transporte marítimo de otras naciones cuyos buques atraviesan sus aguas abiertas"<sup>11</sup>. Esta paradoja que aúna diversidad y cohesión representó una definición característica de la región. Por su parte, Robert J. Antony es autor de la analogía que mejor puede encajar para la mentalidad occidental: El Mar de la China Meridional era una suerte de Mediterráneo de Braudel<sup>12</sup>, o lo que sería el tercer Mediterráneo de Occidente tras el Caribe. Por tanto, un lugar de conexiones e intercambios, con unos mares que unieron un área de civilizaciones heterogéneas bajo el incentivo del intercambio comercial y cultural. Aunque en este caso, este entramado se construía sobre una Ruta de la Seda marítima preexistente<sup>13</sup>, que no había pasado por todos los devenires de su versión terrestre, mucho más cosmopolita, teniendo en cuenta que en

---

<sup>10</sup> ANTONY, Robert J. (Eds.), *Elusive Pirates, Pervasive Smugglers. Violence and Clandestine Trade in the Greater China Seas*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2010, p. 4.

<sup>11</sup> *Idem.*, pp. 4-5.

<sup>12</sup> *Idem.*, pp.4-5.

<sup>13</sup> EDSON, E., *The World Map, 1300-1492. The persistence of Tradition and Transformation*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 2007, p. 85.

ella participaban de manera activa países cuyas metrópolis se encontraban en las antípodas; lo que, por otra parte, derivaría en reiterados intentos colonialistas por parte de cada una de las potencias occidentales que tomaban parte en ella. En este contexto, ya en la segunda mitad del siglo XVI la irrupción de una nueva ruta, la española del Galeón de Manila, a través del Pacífico, no hizo más que añadir un mercado previamente inimaginable y provechoso, al conectar también con Asia el continente americano.

Aplicando las teorías de intercambios de Braudel, donde las naciones mediterráneas, España, Francia, Italia, Sicilia y todo el norte de África se desdibujan, donde las potencias occidentales son la minoría en un contexto que les sobrepasa, participando en una competición entre ellas y a su vez con los pueblos asiáticos, donde la clave es el comercio, pero con vistas a su dominio, se van generando puntos de tensión que pueden cristalizar en conflictos que rompan el *statu quo*, sin favorecer a la larga a ninguno de los contendientes. Y aceptando del mismo modo el principio de que “el que controla el mar lo controla todo”, según Temístocles, los barcos serían la herramienta de dominio y desarrollo por excelencia.

Y es que la mar es insondable sin ellos. Sobre sus bordas se dio una circulación de bienes, armas, pobladores, ideas e imágenes que configuran una nueva realidad<sup>14</sup>. Las limitaciones del ámbito geográfico se desdibujan por lo tanto a través de este instrumento de civilización. Y de su dominio deriva el relato histórico, pues conseguir monopolizar los intercambios puede derivar en un control a las élites de la talasocracia. Los avances técnicos<sup>15</sup>, y diplomáticos mediante<sup>16</sup>, permitieron a los navíos ser el catalizador de los intercambios y establecer lazos entre los países y culturas, aunque es el comercio el verdadero viento que impulsó sus velas, donde las posibilidades de obtener un beneficio azuzaron las conexiones.

Como hemos visto, en el ámbito del sudeste asiático el comercio marítimo era fundamental, habida cuenta de que las conexiones terrestres eran

---

<sup>14</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, pp. 7-8.

<sup>15</sup> KISSINGER, Henry, *China*, Madrid (ebook), Debate, 2012, p. 18.

<sup>16</sup> CANTO MAYÉN, Emiliano, “Un texto en tres duraciones: Braudel y El Mediterráneo”, *Revista Científica de Investigaciones Regionales*, vol. 34, nº 2, Universidad Autónoma de Yucatán, Méjico, 2012, pp. 155-176.

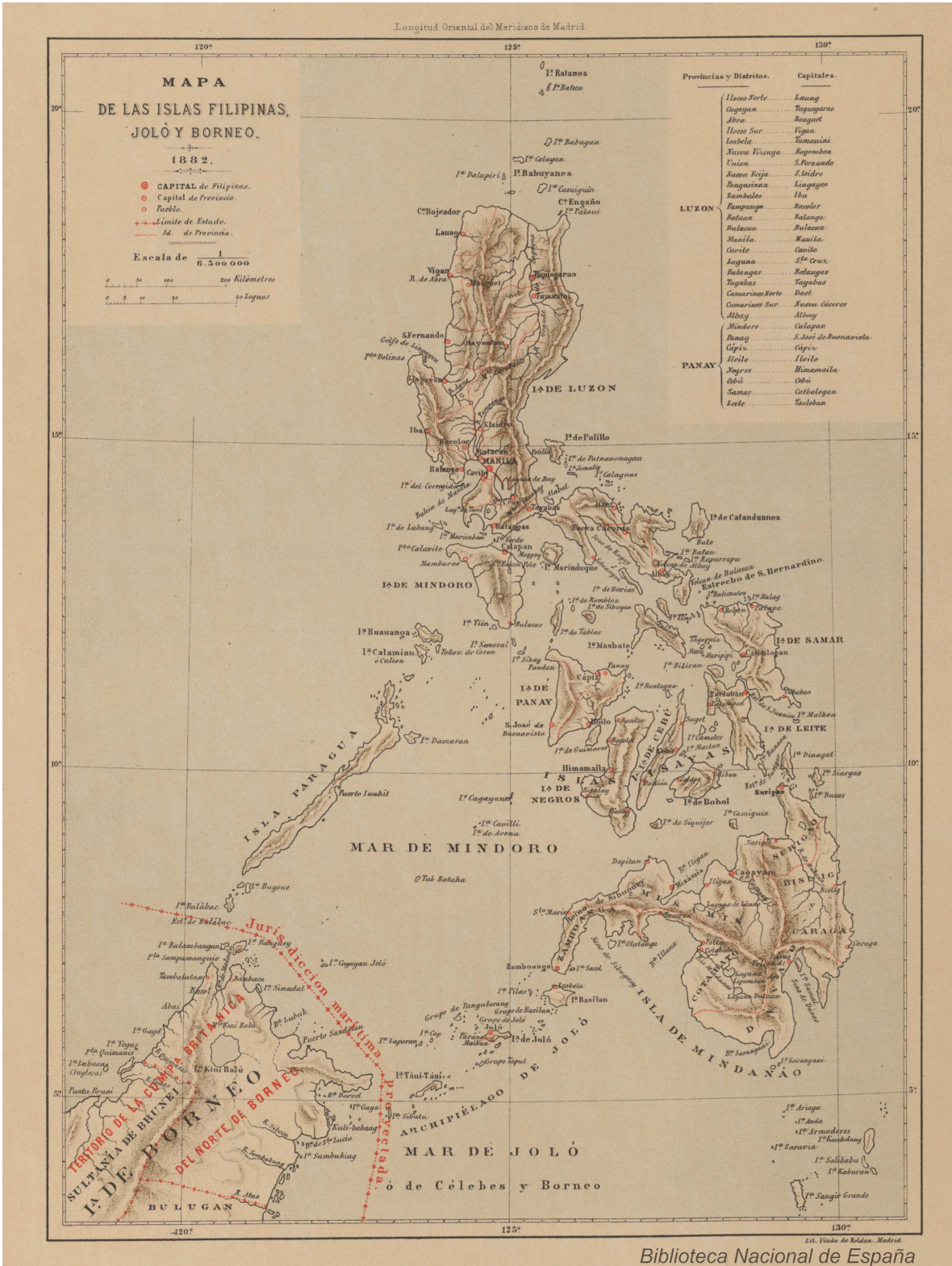
prácticamente inexistentes, y de la gran posibilidad de obtener beneficios a través de las rutas, las cuales llevaban siglos en funcionamiento. Es por ello que se potenciaron asentamientos de diferente entidad y naturaleza, algunos creados *ex novo*, a lo largo de dichas rutas. No obstante, la concepción de estructuras mercantiles provechosas había ido generando focos comerciales y culturales en detrimento de otras áreas de la región. Estas regiones, ignoradas en un primer momento en “los juegos del intercambio”<sup>17</sup> de Braudel y su visión occidental<sup>18</sup>, también participaron de una manera activa en algunos de estos comercios, llegando incluso a dominarlos pese a los intereses de las presiones occidentales.



Juan López, *Mapa de Asia*, 1802. Biblioteca Nacional de España: MR/2/226

<sup>17</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, pp. 6-7.

<sup>18</sup> *Idem.*, p. 9.



**Mapa de las Islas Filipinas, Joló y Borneo, Litografía de la Viuda de Roldán, 1882. Biblioteca Nacional de España: MV 20 FILIPINAS (ISLAS) M. GENERAL.1882**

## 2. 2. La Armada en Asia

Como hemos visto, en el sudeste asiático los beneficios derivados del comercio eran el objetivo y las embarcaciones las herramientas. De ahí la enorme trascendencia de la Armada. La planificación general de la presencia española en Asia se vertebró en torno a este principio. Pero pese a que la conexión entre Asia y España se vincule por lo general y en exclusiva al Galeón de Manila, sus raíces son muchos más pretéritas y fundamentales. Ya antes y durante el reinado de los Reyes Católicos hubo un interés por alcanzar aquel mercado, si bien las referencias al Lejano Oriente pronto se vieron eclipsadas por un gran hito, aunque inesperado: el descubrimiento de América.

La serendipia colombina tenía como objetivo alcanzar acuerdos comerciales con una China idealizada y genérica, cuya referencia, en verdad, englobaba a todos los pueblos del extremo oriente. Catay, como era denominado el imperio chino, hacía confluir diferentes ideas de Asia en único país, algo que iba tomando cuerpo en la Corte española. Claro ejemplo de ello fue la embajada de Ruy de Clavijo (1403-1406). Este fue enviado por Enrique III (1390-1406) con el objetivo de buscar aliados para Castilla en la retaguardia este del imperio otomano. De aquellos informes comenzarían a llegar noticias sobre las riquezas de aquella área en caso de que se pudiese establecer el comercio, con informes que hablaban de perlas, piedras preciosas, oro, plata y la tan valorada especiería<sup>19</sup>. Junto a estos datos también llegaron las primeras descripciones de las embarcaciones que se utilizaban allí. Aquéllas fueron las primeras embajadas a China, en tiempos de la dinastía Ming, cuando Oriente y Occidente se encontraron. Los bienes que se intercambiaban y sus transportes resultaban tan extraños a ojos del occidental, que dedicaban tiempo a describirlos:

“Y viene a esta ciudad (...) mucho aljófár<sup>20</sup> y piedras de precio. Ca del Catay vienen por mar hasta diez jornadas de esta ciudad las naos, y

---

<sup>19</sup> VEGA PINIELLA, Ramón, "Juncos chinos en la corte de los Reyes Católicos", *Cuadernos de estudios borjanos*, LXI, Monográfico: Juan Coloma y su época, Zaragoza, 2018, pp. 37-38.

<sup>20</sup> Perlas pequeñas

navegan por el mar Occidiano, que es el mar que está de fuera de la tierra, y de que llegan a un río vienen diez jornadas por él hasta esta ciudad de Ormus<sup>21</sup>, y estas naos y fustas que navegan por aquel mar no han hierro, ni son hechas ni trabadas salvo con tarugos de madero y con cuerdas, casi de hierro fuesen guarnidas luego serían deshechas por las piedras imanes, que ha muchas en este mar. Y en estas fustas vienen mucho aljófara, salvo que lo traen por horadar. Y otrosí vienen rubies, que no los hay finos salvo en el Catay, y mucha especería, y de allí va después por todas las partes del mundo. Y lo más aljófara que en el mundo hay, se pesca y halla en aquel mar del Catay (...)"<sup>22</sup>

Esta experiencia no resultó baladí para la Armada, que de igual modo recabó una gran cantidad de conocimiento a través de las descripciones de estas embarcaciones y de los elementos de navegación, algunos de ellos descritos por primera vez, como las brújulas, ya mencionadas por Odorico y Mandeville<sup>23</sup>. Nos encontramos por lo tanto no sólo ante un interés comercial, sino también científico y técnico, que a su vez tendrían su repercusión en las futuras exploraciones.

Pero los grandes juncos comerciales no llegaban vacíos. En sus bodegas llegaban pocos insumos y muchas manufacturas de lujo: "...bacines, de ellos de oro, y de ellos de plata, y aún de ellos de barro vidriado, y otros que llaman porcelanas, que son muy preciados y caros de haber..."<sup>24</sup>. Estas obras de arte, orfebrería y cerámica, con sus correspondientes iconografías, eran los representantes de una cultura, pero también las claves de una ambición que no dejaba de reclamarlos.

Con los inicios de las expediciones colombinas se multiplican las referencias a Oriente por motivos obvios. China (Catay) y Japón (Cipango) aparecen frecuentemente en la correspondencia de Cristóbal Colón<sup>25</sup>, quien,

---

<sup>21</sup> Sic. pro, Ormuz.

<sup>22</sup> GONZÁLEZ DE CLAVIJO, Ruy, *Historia del gran Tamorlan, e itinerario y enarracion del viage, y relación (...)*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Sancha, 1782, p. 114.

<sup>23</sup> LETTS, M., *Mandeville's Travels*, Nueva York, The Hakluyt Society, 2016, p. 114.

<sup>24</sup> GONZÁLEZ DE CLAVIJO, Ruy, *Historia del gran Tamorlan, e itinerario y enarracion del viage, y relación (...)*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Sancha, 1782, p. 152.

<sup>25</sup> FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV (...)*, tomo 1, Madrid, Imprenta Real, 1825, pp. 46 y 86.

además, portaba la correspondencia real para el Gran Kan. De hecho, la preferencia de Colón estaba con Cipango, pues valoraba que tendría mayores riquezas y que serían las primeras tierras en encontrar en su trayectoria. Así fue que, al encontrarse con Cuba, asumió que era Cipango<sup>26</sup>, aunque más tarde salió de su error, aunque continuó buscando los grandes barcos de Cipango en esa zona.

Este ejemplo nos da a entender la trascendencia de estas descripciones y la importancia del propio junco, que pasaba ya a ser un elemento decorativo y curioso en los cartularios, pero igualmente un representante de la influencia del gran imperio de las antípodas. El caso es que la información sobre las armadas de Asia comenzó a llegar a España incluso antes de que se constituyera la armada<sup>27</sup>. Y es que ciento cincuenta años antes de que la Armada española contara con una flota que ejerciera la supremacía absoluta e incontestable en los mares, China era la que contaba con una flota sin parangón en tecnología, tamaño y perfección<sup>28</sup>, algo de lo que las potencias occidentales eran conscientes, por lo que estas actuaron con una extraordinaria cautela.

### 2. 3. El Siglo Ibérico en Asia para la Armada

Aunque el concepto de “Siglo Ibérico” se aplica en historiografía especialmente vinculado a Japón, de igual modo sirve de utilidad para referir al momento álgido de la prevalencia de la monarquía hispánica en Asia, un momento de expansión y luego de rápido retraimiento. Para valorar la incidencia de España y Portugal en diferentes países, los más poderosos y estables de Asia, así como para abordar la competitividad con las otras potencias occidentales, la cual dio lugar a digresiones, que incluso no resultaban del propio intercambio y conflicto cultural. Durante una centuria, entre mediados de los siglos XVI y XVII, la presencia ibérica estuvo en auge. El momento que da comienzo a este periodo se identifica con la primera

---

<sup>26</sup> *Idem.*, p. 37.

<sup>27</sup> VEGA PINIELLA, Ramón, "Juncos chinos en la corte de los Reyes Católicos", *Cuadernos de estudios borjanos*, LXI, Monográfico: Juan Coloma y su época, Zaragoza, 2018, pp. 35-50.

<sup>28</sup> KISSINGER, Henry, *China*, Madrid (ebook), Debate, 2012, p. 18.



presencia portuguesa hasta el cierre de las fronteras niponas, el *sakoku* (país en cadenas, 鎖国); y, por ello, no se corresponde realmente con las fechas de lo que los historiadores en España han dado en llamar el “Siglo de Oro”. Para Antonio Cabezas<sup>29</sup> se establecería entre 1543 y 1643, mientras que para Boxer<sup>30</sup> entre 1549 y 1650. Como he valorado, aunque esto refiere a la presencia ibérica en Japón, nos ofrece un marco adecuado para estudiar la presencia ibérica en el resto de Asia pues, al término de esta etapa, cuando los nipones limitaron el acceso de los occidentales a Japón, con la salvedad de la isla artificial de Dejima (出島) para los holandeses, lo que suponía una limitación a las posibilidades comerciales y de acceso a las embarcaciones, China impuso restricciones muy semejantes. Esto provocó que el foco del interés occidental se orientara hacia el sudeste asiático, con excepciones que surgirán más tarde. Por supuesto, esto también supuso un cambio de paradigma y hemos de detallar que todos estos acontecimientos no se limitaron a las cuestiones religiosas, a pesar de su relevancia.

Esa zona del sudeste asiático a la que se dirigieron era especialmente inestable y beligerante, aunque a pequeña escala, desde antes de la llegada de los ibéricos. Evidentemente, la presencia de las potencias peninsulares no ayudó a lograr una estabilidad, aunque sí dio lugar a importantes asentamientos que se convirtieron en nuevos focos de riquezas. Potencias locales y extranjeras se vieron envueltas en un prolongado y cauto proceso colonizador y mercantil, siguiendo los objetivos de sus metrópolis. Como Magallanes descubrió en sus carnes, las sociedades isleñas eran especialmente belicosas. A los conflictos con los naturales se unía un sinfín de intereses externos, especialmente relacionados con las rutas comerciales de especias. De hecho, parte del archipiélago, Mindanao, Joló y las Bisayas contaban con pequeños reinos islámicos de carácter permanente, y Manila estaba de facto bajo gobierno de un Raja. Para complicar aún más la situación, también los ingleses, holandeses, franceses e incluso daneses, se verían atraídos por las riquezas locales. Sin olvidar los propios intereses de las

---

<sup>29</sup> Cabezas, Antonio, *El siglo ibérico de Japón: la presencia hispano-portuguesa en Japón (1543-1643)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1995.

<sup>30</sup> BOXER, Charles Ralph, *The Christian century in Japan. 1549-1650*, Berkeley/Los Ángeles/Londres, University of California Press/Cambridge University Press, 1951.

potencias de extremo y sudeste asiático, entre las que se encontraban los chinos, indonesios o malayos. Pese a ello, tanto China como Portugal fueron, en el peor de los casos, potencias neutrales y no beligerantes contra España.

Sea como fuere, el inicio de la presencia española en esta zona se estima que fue gracias a la expedición de Magallanes y que terminó concluyendo Elcano (1519-1522). De nuevo, la serendipia terminó en la circunnavegación del orbe, aunque proporcionó un acceso medianamente seguro, que corregía las erráticas teorías y cálculos colombinos. Esto dio lugar a la nueva ruta del Pacífico, que trataba de ajustarse a los límites establecidos por el tratado de Tordesillas de 1494. La narración que Pigafetta realizó de este periplo ya incluye sobradas referencias a todo esto de lo que venimos hablando, las riquezas y peligros. Las Molucas y la especiería eran el elemento clave, pero el que había sido el objetivo fundamental para la monarquía hispánica, pasó a un segundo plano tras el descubrimiento de América, continente que pasó a tener toda prioridad.

Esto no significó que la aventura asiática se dejase por completo de lado. Se mantuvieron adelantados como Villalobos, tratando de mejorar el acceso marítimo e iniciando el proceso de crear asentamientos, que terminaría desarrollando Legazpi en Cebú (1565) y Manila (c.1571)<sup>31</sup>. En el caso de esta última debo precisar las primeras poblaciones estaban ubicadas en una ubicación menos próspera, pero más protegida: Cavite. Se trataba de un estrecho brazo de tierra que se cerraba sobre sí mismo al sur de la bahía de Manila, en una posición adecuada para vigilar la desembocadura del Pásig. Allí se estableció ya entonces una simbiosis entre la población activa y urbana, Manila y la población defensiva e industrial, Cavite, donde se ubicaron los astilleros y atarazanas, el epicentro de abastecimiento y operacional para los convoyes y de la Armada. No obstante, esto también sería una fuente de conflictos, ya que la ruta de regreso quedaba superpuesta con la de los portugueses.

Serían dos antiguos tripulantes de la tripulación de Villalobos, Urdaneta y Carrión, los que a través del conocido Tornaviaje, consiguieran establecer una

---

<sup>31</sup> O. FLYNN, Dennis, FROST, Liones y LATHAM, A. J. H., *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*, Routledge, Nueva York, 2003, p. 2.

ruta que permitiera el regreso a las embarcaciones a través del Pacífico hacia el Virreinato de Nueva España, en el que, de hecho, estaban integrados a nivel administrativo los territorios filipinos. Si bien este acontecimiento generó la llamada “primera globalización”, con unas rutas que potencialmente podían circunnavegar el globo, la reacción por parte de la Corona fue bien distinta. Consciente de que el mercado principal para el comercio de manufacturas, China, era arduo y centrado sobre todo en el comercio de plata, se prefirió situar bajo un férreo control. El objetivo de mantener el mercado lo más regulable posible, evitando el desembarco de los productos asiáticos abiertamente hacia los mercados europeos, no era otro que proteccionista, pues el coste y la calidad de los mismos podía tener serias repercusiones en la producción europea y más en concreto la propia española.

Se orquestó entonces todo lo relacionado con el “Galeón de Manila”, que se proyectó como un cauce limitado para aquellos productos. Este conectó Asia con América, entre Manila (Cavite) y Acapulco, redoblando las restricciones y el control. El sistema estuvo en vigor entre 1565 hasta 1815 con pocas modificaciones, al menos hasta las últimas décadas, como veremos. A pesar de la denominación que se le ha dado en la actualidad, el “galeón” estaba conformado por un complejo e imbricado sistema de mercado y transporte, pues en realidad era un convoy que se organizaba una vez al año. En relación a su protección, la Armada sería indispensable pues, siendo más viable y controlable la flota que la ruta, se centró en la organización de una serie de flotas en “conserva”. Se trataba de un procedimiento que había sido planteado para los viajes transatlánticos, de cara a solventar diferentes problemas de la navegación y su seguridad. No se trataba ya de realizar meras expediciones puntuales, sino líneas de comercio más o menos regulares y establecidas, con respaldo estatal, y que cubrían distancias muy lejanas. Otro aliciente fue contrarrestar el sistema de piratería regulado por otras potencias, el corso, que prendió sobre todo a partir de las guerras con Francisco I de Francia<sup>32</sup>. Para más complicaciones, se generaron incluso consorcios entre esas otras potencias enemigas, como el imperio otomano de Solimán, tratando

---

<sup>32</sup> BLANCO NÚÑEZ, José María, "Organización y semántica naval moderna", *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 5, Madrid, 2006, pp. 189-190.

que los ataques se realizasen desde todos los frentes<sup>33</sup>. Esto obligaba a proporcionar una protección a esas rutas y quienes viajaban por ellas y, para rentabilizar esta protección, se debían de realizar las “conservas”, es decir, agrupar viajes<sup>34</sup>. Este complejo sistema quedó institucionalizado en base a experiencias privadas, también en base a la práctica, y supervisado por la Casa de Contratación<sup>35</sup>.

Una vez delimitada la proyección hacia Asia, los objetivos de la Corona española se centraron en la mejora del asentamiento y el proceso de asimilación y adaptación al medio isleño. Es decir, se reforzó la posición ya estratégica de las islas Filipinas. Puesto que se descartaba un plan de colonización “total” de la región, el planteamiento desde Nueva España fue una excepción, en la cual, por orden numérica, la mayor presencia de españoles era de militares, funcionarios y religiosos<sup>36</sup>.

Hacía mucho que había pasado desde que China era la que contaba con una flota sin parangón en tecnología, tamaño y perfección<sup>37</sup>. Esta había intercambiado la talasocracia por el hermetismo, con lo que los avances navales occidentales estaban en una posición predominante, habiendo evolucionado gracias a las experiencias atlánticas. En el Mar de China Meridional se había establecido un comercio adecuado, aunque con tendencia al comercio de corta distancia, especialmente estacional y adecuado a unas duras condiciones que, entre otras características, tenderán a buscar la facilidad de la reparación de los aparejos, el hermetismo de sus bodegas y la resistencia en general. De la misma manera, sus embarcaciones estaban adecuadas al clima, a las condiciones costeras y al comercio que se extendía desde el Estrecho de Malaca hacia los archipiélagos malayo, indonesio y filipino. Se tendía a una navegación de cabotaje con tripulantes expertos. A este respecto, la Armada española tenía más en mente estas embarcaciones

---

<sup>33</sup> VEGA PINIELLA, Ramón y VÁZQUEZ BRAVO, Hugo: *El Señor de la Mar. Pedro Menéndez de Avilés. Catálogo de la exposición*, Oviedo, Ayuntamiento de Avilés, 2020, p. 16.

<sup>34</sup> BLANCO NÚÑEZ, José María, "Organización y semántica naval moderna", *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 5, Madrid, 2006, pp. 190.

<sup>35</sup> VEGA PINIELLA, Ramón y VÁZQUEZ BRAVO, Hugo: *El Señor de la Mar. Pedro Menéndez de Avilés. Catálogo de la exposición*, Oviedo, Ayuntamiento de Avilés, 2020, pp. 44-60.

<sup>36</sup> GUARDIOLA, Juan (Coord.): *El imaginario colonial. Fotografía en Filipinas durante el periodo español*, Manila, I.G. Galileo, 2006, p. 40.

<sup>37</sup> KISSINGER, Henry, *China*, Madrid (ebook), Debate, 2012, p. 18.

ligeras y móviles que las chinas, a tenor de adaptarse a este tipo de oposición en el archipiélago.

Desde las estructuras de Estado de Felipe II, el modelo de ejército y de organización del ámbito militar había ido cambiando de manera progresiva, adecuándose tanto a la situación geográfica específica, como a la diplomacia global y local, a la par que a los avances tecnológicos de sus dominios, aliados y enemigos, siendo este monarca el que culminaría una expansión, en parte sustentada precisamente en este proceso de revolución militar. Este estaba íntimamente ligado a los sistemas de obtención de recursos y al desarrollo dependiente directamente de los procesos de conquista y control de los territorios, siendo gravosos, si no ruinosos en Europa y potencialmente lucrativos en Ultramar con unas inversiones menores. Esto multiplicó la concesión de exploraciones a aventureros, siguiendo en parte los ejemplos previos portugueses, pero con un estricto control del territorio una vez que este pasaba de los adelantados a los gobernadores. Con todo, la necesidad de tripulantes occidentales especialmente formados fue siempre una constante en Asia para todas las potencias occidentales. En números generales, a parte de los ejércitos, sería de las empresas que requirieran mayor número de participantes, y cuanto más lejos fueran esos barcos, menos atractivo era enrolarse. Por eso Asia fue, y continuó siendo durante siglos, el destino menos seductor, incluso dentro de la Carrera de Indias. Por si esto fuera poco, en ocasiones también se interesaban por reclutar marinos en las comunidades asiáticas, que aspiraban a los avances marítimos occidentales.

Así pues, la realidad es que en Filipinas y durante el período en que permaneció siendo española, no se logró asentar una población europea suficiente que garantizase su persistencia. En 1588 el censo de Manila indicaba que había casi 750 vecinos españoles, de los cuales 200 eran soldados. En contraposición, había unos 10.000 chinos en el entorno de Manila<sup>38</sup>. Para 1603 esa proporción era aún más desequilibrada. El total de españoles era de 600, mientras que los chinos, ya instalados en el Pairán, ya

---

<sup>38</sup> CRAILSHEIM, Eberhard, "Las Filipinas, zona fronteriza. Algunas repercusiones de su función conectiva y separativa (1600-1762)", en GRAGEDA BUSTAMANTE, Aarón [coord.], *Intercambios, actores, enfoques. Pasajes de la historia latinoamericana en una perspectiva global*, Méjico, Universidad de Sonora, 2020, p. 47.

se situaban entre 20.000 y 25.000<sup>39</sup>. Como se ve el proceso de asimilación de la población nativa de Filipinas se consideraba natural a la hora de suplir las funciones que los españoles harían, especialmente para los trabajos portuarios de Cavite.

Por otro lado, las expediciones se orquestaban a través de iniciativas privadas, pero para obtener esos fondos se necesitaba acceder a un sistema de préstamos, en propiedad de bancos, comerciantes y empresarios, siendo estos últimos los propietarios particulares que iniciaban una “empresa”. Esto vinculaba el destino del mundo militar al de los comerciantes, en cuanto el pago de sus soldadas como de su propia estructura, tenía la necesidad de ser viable como mega estructura<sup>40</sup>.

Ejércitos y armadas tenían que evolucionar en torno a estos principios, pendientes del equilibrio de las arcas, siendo a su vez los principales valedores de la seguridad de sus fondos, a través de que sus destinos sigan siendo eficientes desde el punto de vista estatal. Para el caso asiático, todo ello podría cohesionarse bajo una única denominación, precediendo a una progresiva especialización del comercio hacia el Galeón de Manila<sup>41</sup>, relegando otras oportunidades comerciales a un sistema seguro y bien protegido, con mayores garantías de éxito en sus expediciones.

El modelo a seguir eran las Flotas de Indias, el cordón umbilical atlántico<sup>42</sup> que unía mediante los puertos específicos el viejo y el nuevo continente, a través de sus convoyes de embarcaciones. Tras años de desarrollo se había llegado a un diseño coherente, que iba mucho más allá de establecer el trazado de las rutas; se establecían los puntos de reunión, emplazamientos para emergencias, ubicaciones para reponer cualquier tipo de suministros, diseño de nuevas embarcaciones e instrumentos náuticos,

---

<sup>39</sup> CRAILSHEIM, Eberhard, "Las Filipinas, zona fronteriza. Algunas repercusiones de su función conectiva y separativa (1600-1762)", en GRAGEDA BUSTAMANTE, Aarón [coord.], *Intercambios, actores, enfoques. Pasajes de la historia latinoamericana en una perspectiva global*, Méjico, Universidad de Sonora, 2020, p. 47.

<sup>40</sup> MCNEILL, William H., *La búsqueda del poder. Tecnología, fuerzas armadas y sociedad desde el 1000 d.C.*, Méjico, Siglo XXI ediciones, 1989.

<sup>41</sup> O *Nao de Acapulco*, o *Nao de Manila*. Por contexto, emplearemos el primer término para referirnos a estos convoyes o conservas específicas, que realicen esencialmente la ruta Manila-Acapulco y viceversa manteniendo el eje comercial Asia-Pacífico por parte española.

<sup>42</sup> A este respecto ver el desarrollo en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, *Las Flotas de Indias. La revolución que cambió el mundo*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2022.

formación del personal, las normas de convivencia con los colonos durante el viaje<sup>43</sup>, etc.

En el contexto asiático, desde Malaca<sup>44</sup> hasta Japón, los dos grandes epicentros de la ruta serían Macao para los portugueses y Manila para los españoles. Existía un claro colaboracionismo, a pesar de las pugnas de las metrópolis. Además, ambas potencias estaban al cargo de sus correspondientes rutas comerciales hacia Europa, por el cabo de Buena Esperanza y la India para los lusos, y por el Pacífico y su Tornaviaje hacia América para los españoles. Una simbiosis que convergería en 1580 con la unión de ambas coronas o, más bien, por la reconversión en una monarquía dual.

En términos fácticos, esa unificación tan perseguida desde la Edad Media, nunca fue completa en Europa, y menos aún en América y Asia, como muestran los diferentes conflictos e incidentes entre ambas partes<sup>45</sup>. Conflictos que evidenciaban las tensiones religiosas por parte de las órdenes (franciscanos, agustinos, dominicos y jesuitas<sup>46</sup>), y así mismo las comerciales. Esto era del todo comprensible, sobre todo si comparamos los procesos de expansión de lusos y españoles, y la cantidad de riquezas y posible fieles en la región. Pero el buen resultado del comercio del Galeón de Manila, avivó la competencia en Sevilla y Cádiz, que querían participar de este comercio.

Evidentemente, la Corona española quería dar prioridad a sus patronazgos en todas las costas del mar de la China a través de Filipinas, en detrimento del *padroado* portugués<sup>47</sup>, tal y como atestiguan los movimientos políticos y diplomáticos del jesuita Alessandro Valignano, que sospechaba que los intereses españoles en China pronto se orientaran hacia Japón, apropiándose del rentable comercio entre Japón y China que estaba ya en manos portuguesas encauzado a través de los jesuitas. Y es que los lusos habían maniobrado de manera magistral ocupando el vacío en las relaciones

---

<sup>43</sup> VEGA PINIELLA, Ramón y VÁZQUEZ BRAVO, Hugo: *El señor de la mar Pedro Menéndez de Avilés. Catálogo de la exposición*, Oviedo, Ayuntamiento de Avilés, 2020, pp. 22-35.

<sup>44</sup> BOXER, Charles Ralph, *The Christian century in Japan. 1549-1650*, Berkeley/Los Ángeles/Londres, University of California Press/Cambridge University Press, 1951, p. 287.

<sup>45</sup> *Idem.*, p.312.

<sup>46</sup> *Idem.*, p.238.

<sup>47</sup> *Idem.*, pp. 155-156.

entre ambas potencias asiáticas<sup>48</sup>. Razón por la cual Valignanio defendía en su *Sumario* de 1583, por qué no debería de haber otras órdenes religiosas presentes en Japón<sup>49</sup>. Esto no hizo más que avivar la rivalidad luso-española en la región, y añadir el matiz religioso<sup>50</sup>. Las conexiones con los religiosos estaban imbricadas en la propia esencia de la Armada. Independientemente de que las embarcaciones tenían que contar al menos con un capellán<sup>51</sup>, que participaba activamente en el día a día y funciones de la oficialidad, también eran los informadores de campo por excelencia, además de traductores e intermediarios. Incluso las primeras publicaciones de la Armada dependían directamente de las imprentas existentes en Filipinas, es decir, de las pertenecientes a los religiosos<sup>52</sup>, muchas de ellas especialmente avanzadas teniendo en cuenta su situación, con el objetivo misional en mente, pero que como he apreciado también sirvieron para fines estratégicos, culturales y artísticos.

Por último, a la hora de valorar el comercio del Galeón de Manila, fundamentalmente dos productos causaron que las “Islas de Especiería” diversificaran el mercado y que se ampliaran las conexiones: la plata y la seda<sup>53</sup>, aunque no eran los únicos que formaban parte de los intercambios. El mercado tanteaba progresivamente elementos de rentabilidad, pero también funcionales para las armadas. De hecho, desde sus inicios, las armadas en el Pacífico eran inviables sin los suministros procedentes de China, ya que muchos materiales y consumibles solamente podían obtenerse en esos grandes puertos, incluido el jamón para los viajes del Tornaviaje<sup>54</sup>.

---

<sup>48</sup> BORAÑO MATEO, Jose Eugenio, "Españoles en el sudeste asiático en los siglos XVI y XVII", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, p.15.

<sup>49</sup> BOXER, Charles Ralph, *The Christian century in Japan. 1549-1650*, Berkeley/Los Ángeles/Londres, University of California Press/Cambridge University Press, 1951, p. 238.

<sup>50</sup> *Idem.*, p.238.

<sup>51</sup> ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de marina, para los navío del Rey, de las Islas Filipinas...*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, p. 219.

<sup>52</sup> *Idem.*

<sup>53</sup> O. FLYNN, Dennis, FROST, Liones y LATHAM, A. J. H., *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*, Routledge, Nueva York, 2003, pp. 2-3.

<sup>54</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 321.



Efectivamente, este intercambio impulsó a la población de la zona de Fujían, con Cantón a la cabeza<sup>55</sup>.

#### 2. 4. Siglo XVII: Éxito y repliegue

Tras décadas de esplendor, la presencia ibérica sufrió una serie de reveses, tanto exógenos como endógenos, que truncaron el desarrollo de su presencia en Asia, condicionando completamente el proceso de presencia naval en la región. O, al menos, en la manera en que la Armada española se constituiría en la región. En términos generales, las propias posibilidades del comercio con Asia hicieron que este proyecto muriera de éxito. O, figuradamente, se dejó caer, languideciendo a lo largo de los siglos en el Galeón de Manila. Mientras el resto de las potencias occidentales no harían más que tratar de incentivar y abrir nuevas rutas comerciales, los ibéricos se limitaban a mantener un *status quo*, ante la limitación de recursos, económicos y legales, que les llegaban de las metrópolis.

En un principio, los buenos resultados de las empresas luso-españolas en la región causaron una euforia importante entre las empresas de aventureros o las propuestas a los monarcas, que de hecho durarían décadas. En líneas generales, las propuestas derivaban de un mal entendido en el que se podía hacer un acercamiento comercial, religioso y cultural, para posteriormente adentrarse en las sociedades locales. Para ello, el papel de la armada era fundamental. Así, las aspiraciones sobre territorios indonesios, malayos, filipinos, camboyanos, tailandeses, o incluso chinos y japoneses no dejarán de estar presentes. Pero a finales del siglo XVI las tornas estaban cambiando. Ejemplo de ello eran las instrucciones que recibió el gobernador Álvaro de Sande en 1571, por las cuales se le requería mantener la amistad con China y no hacer alianzas con piratas hostiles a los chinos<sup>56</sup>, pese a que el mismo Sande hubiera considerado que con 6000 hombres podría ser fácil

---

<sup>55</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, "Españoles en el Reino Celestial Taiping: el desconocimiento como pauta de interculturalidad". En SAN GINÉS AGUILAR, P. (ed), *La investigación sobre Asia Pacífico en España*, CEIAP, 1, Editorial Universidad de Granada, pp. 341-358.

<sup>56</sup> MCNEILL, William H., *La búsqueda del poder. Tecnología, fuerzas armadas y sociedad desde el 1000 d.C.*, Méjico, Siglo XXI ediciones, 1989, p. 123.

tomar este Estado<sup>57</sup>. Con todo, es posible que el pesimismo desligado de la derrota de la Gran Armada en 1588 también afectara a estas aspiraciones. No tanto por la falta de embarcaciones, sino también por la pérdida de los marinos y sus capacidades organizativas, logísticas, científicas y de arquitectura naval.

La piratería china y japonesa, como veremos, encontró en territorios de dominio español regiones recónditas y asimilables donde asentarse de manera permanente, para incluso asaltar Manila. Esto obligaría a los gobernadores a desarrollar una constante vigilancia y a afrontar frecuentes combates, para garantizar la movilidad de la propia Armada, y a desarrollar un sistema híbrido defensivo en el que participaban las propias embarcaciones. Se dio también un proceso de “leva naval”, organizada en los pueblos, que permitiera en un sistema mesenio ir uniéndose a la flota principal, según se acercaban al asentamiento a combatir.

Los problemas arreciaron e, incluso, existió un proyecto de Japón de conquistar el territorio filipino. Con el gobernante nipón Toyotomi Hideyoshi (1537-1598), de hecho, la invasión estuvo a punto de producirse, aunque en el último momento los nipones se dirigieron hacia un territorio más provechoso: Corea. Aun así, la amenaza no desapareció y obligó a ciertos posicionamientos de la Armada<sup>58</sup>. Estos movimientos en el lejano oriente habían también propiciado los planes de conquista de Taiwán (Formosa)<sup>59</sup>, con los mapas del cosmógrafo Hernando de los Ríos, aunque en esa ocasión no llegaron a prosperar.

Fruto del retroceso comercial y los dubitativos movimientos españoles hacia un comercio más seguro y delimitado, el Galeón de Manila, se fueron diluyendo los planes de conquista militar fuera del archipiélago filipino, que ya de por sí era un territorio inmenso e inexplorado, sobre todo teniendo en cuenta los recursos. Pero ante el espacio vacío y las discrepancias con las sociedades locales, los holandeses tomaron la iniciativa. Como sucediera antes con los portugueses, estos ocuparon el espacio de los comerciantes chinos y

---

<sup>57</sup> <http://www.samuelhawley.com/imjinarticle3.html> [23/03/2021].

<sup>58</sup> BORAÑO MATEO, Jose Eugenio, "Españoles en el sudeste asiático en los siglos XVI y XVII", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, p. 15.

<sup>59</sup> *Idem.*, p.15.

japoneses, aprovechando su pasividad, y haciendo arriesgados movimientos diplomáticos.

A inicios del S. XVI los holandeses prosiguieron su avance en el entorno de las Molucas, tomando fortalezas y afianzando sus posiciones para el control del comercio del clavo. El gobernador Pedro Bravo de Acuña, en 1606, envió una expedición hacia las Molucas para en principio ayudar a los portugueses, que terminó conquistando Ternate<sup>60</sup>.

Tras la unión de las coronas, las Molucas estaban nominalmente en la jurisdicción de Manila. Los portugueses solicitaban una división de un nuevo gobierno en Malaca, portuguesa desde 1511<sup>61</sup>, e independiente del de la India en Goa, que habría hecho a estas dependientes totalmente de los lusos. Los contactos con Macao, a pesar de ser muy importantes, no fueron siempre fáciles a causa de la competencia con Manila. No obstante, las relaciones de los ibéricos en Asia tenían su propia idiosincrasia, mucho más cercana que la relación propia de las metrópolis. Ejemplo de ello fue que, mientras la Armada española tenía inmensos desaires con la portuguesa en la misma Lisboa, españoles y portugueses se aprestaban para combatir juntos en las Molucas<sup>62</sup>.

En el campo táctico, España contaba con la superioridad naval para tomar las factorías portuguesas, así que los mercados se abrían a cambio de protección<sup>63</sup>. Y sería una coalición muy recurrente, independientemente de los conflictos. La diplomacia española con los rajás era fructífera y por un tiempo sustituyó a la portuguesa en sus funciones pero, a cambio, los holandeses encontraron más libertad de acción, llegando a sistematizar los bloqueos navales a Manila. La situación desde el punto de vista de la Armada era crucial. La obtención de recursos en líneas regulares desde los territorios de la especiería requería gran parte de los recursos de Filipinas. Pero, además, afianzar el territorio de población obligaba a crear una sucesión de fortificaciones costeras y una flota de carácter permanente, para protección y agrupación de recursos, y evitar asaltos locales o de los holandeses. Por si

---

<sup>60</sup> *Idem.*, p.15.

<sup>61</sup> SELLER, Jean, *Atlas de los pueblos de Asia meridional y oriental*, Barcelona, Paidós, 2002, p. 118.

<sup>62</sup> VALLADARES, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación*, Lovaina, Leuven University Press, 2001, p. 23.

<sup>63</sup> *Idem.*, p.22.

esto fuera poco, las flotas allí destinadas deberían de estar contantemente bien suministradas para los conflictos, pero teniendo en cuenta la tecnología bélica española, esto era imposible fuera de Manila<sup>64</sup>, que recordemos, estaba siendo ya bloqueada. La otra opción era forzar viajes al oeste, a la zona continental, hacia la Malaca portuguesa, aunque esto último implicaba cruzar las zonas de mayor control holandés.



Anónimo, *Overwinning op de Portugese vloot voor Bantam 1601* (*Victoria sobre la flota portuguesa frente a Bantam 1601*), 1608 – 1610, grabado, 416mm x 287mm, Rijksmuseum Amsterdam. Grabado holandés.

<https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/RP-P-OB-75.314>

<sup>64</sup> McNEILL, William H., *La búsqueda del poder. Tecnología, fuerzas armadas y sociedad desde el 1000 d.C.*, México, Siglo XXI ediciones, 1989, p. 226.

La mayor flota española en Asia de la que se tiene constancia fue la orquestada por el gobernador de Filipinas Juan de Silva, con el objetivo de coordinar con Goa una ofensiva en 1616 contra la presencia holandesa. En el viaje hacia Manila, los asaltos del reino de Aceh y de la flota holandesa a Malaca hicieron que la Armada lusa quedara muy maltrecha. De hecho, ya había quedado muy perjudicada tras el asedio a Malaca de 1606<sup>65</sup> y poco se había podido reponer. Se confirmaba que los dos grandes enemigos de los ibéricos en esa área, los que más pérdidas les habían ocasionado, eran las tormentas y los holandeses.

Al no tener noticias, el gobernador Silva partió con la flota española en su búsqueda. La misma estaba conformada por 16 embarcaciones variadas y 5000 tropas entre españoles, filipinos y japoneses. Esta era la mayor flota desde hacía siglos<sup>66</sup>. El punto de reunión era Singapur, todavía sin asentamientos destacables, pero con buenos refugios y aguadas para reaprovisionarse.

Entretanto, una tormenta envolvió a los barcos, dispersándolos, lo que unido a las noticias de Malaca y que a los pocos meses falleció Silva, quien era extraordinariamente proactivo, determinó el futuro de Asia. Aunque la flota regresó a Manila, ese punto fue un *impasse* en la presencia de la Armada en Asia. Desde entonces, cambió el paradigma, que Schurtz llegó a comparar con la derrota de la Gran Armada de 1588, como el peor acontecimiento en Oriente<sup>67</sup>. La estrategia española, cuando le faltaban barcos y el enemigo podía centrar sus objetivos, volvía a ser la misma: hacer fortalezas. Y esto contribuyó a las inmensas obras de ingeniería defensiva de Manila y su adjunta Cavite. Sin caer en anacronismos, el claro objetivo, del cual se llegaron a presentar proyectos, era precisamente el asentamiento español en Singapur, como posición estratégica entre Manila y Malaca, haciendo de bisagra a la par que consolidaba una posición ante los holandeses. Pero sin esta presión, los neerlandeses continuaron su expansión con una mínima oposición. El VOC,

---

<sup>65</sup> BOXER, Charles Ralph, *The Christian century in Japan. 1549-1650*, Berkeley/Los Ángeles/Londres, University of California Press/Cambridge University Press, 1951, p. 287.

<sup>66</sup> BORAÑO MATEO, Jose Eugenio, "Españoles en el sudeste asiático en los siglos XVI y XVII", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, pp. 15-16.

<sup>67</sup> *Idem.*, p. 18.

con colaboraciones puntuales con los británicos, establecieron su territorio colonial, llegando incluso a tomar Taiwan (1624) antes que los españoles. Aunque dominaron esta isla parcialmente durante los primeros veinte años y en solitario los veinte siguientes, fueron expulsados gracias a la labor de Carreño y un contubernio chino de 25000 hombres de Koxinga, que les derrotaron en tierra, y no por mar, en 1662. No obstante, esa presencia durante cuatro décadas, sumado al control de Malaca desde 1641<sup>68</sup>, y a la fructificación en Japón de sus estrategias diplomáticas, asentándose en Deshima, que debería haber sido un asentamiento en Japón para los portugueses, les permitió prosperar. Asumieron por lo tanto el control estratégico de la región para el dominio del comercio marítimo, en manos portuguesas hasta entonces, los holandeses aumentando sus aspiraciones, que cristalizarían colaborando en la expulsión de los ibéricos del liderato talasocrático en Asia.



<sup>68</sup> SELLER, Jean, *Atlas de los pueblos de Asia meridional y oriental*, Barcelona, Paidós, 2002, p. 118.

Anónimo, según el dibujo de Hendrik Cornelisz Vroom, *De vlootlanding bij Philippine 1600 (El desembarco de la flota en Filipinas 1600)*, grabado, 376mm × 486mm. Rijksmuseum Amsterdam. Grabado holandés.

<https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/RP-P-1944-2242>

Parte de la libertad de movimiento con la que contaban los holandeses derivaba precisamente de la supremacía marítima y del esfuerzo español en mantener el contacto del Pacífico. Probablemente el hito más destacable con respecto a los sistemas de control del comercio por parte de la Corona se produjo en 1593. Por entonces, Felipe II “El Prudente” quiso aumentar las restricciones con respecto al comercio en Filipinas. En esa ocasión, el intento proteccionista procedente del propio Estadio consistió en prohibir a los comerciantes españoles comprar en China<sup>69</sup>. Los comerciantes chinos debían, por lo tanto, buscar sus propios medios de protección para llegar a Manila, lo que supuso el refuerzo del asentamiento chino del Pairán, cada vez más orientado a la producción. A su vez, los comerciantes chinos también tenían prohibido viajar a Méjico<sup>70</sup>, en clara pugna con el fructífero comercio chino-mejicano.

Para 1608, Felipe III ya había negado las relaciones entre Macao y Filipinas, así como el tráfico entre México y Asia externo al sistema del Galeón<sup>71</sup>. Más importante para nuestro ámbito de estudio resultó que el comercio desde China a Manila fuera vetado por los españoles, que ahora deberían de esperar a los champanes chinos en Manila<sup>72</sup>. Igualmente, se prohibió que la seda y el algodón llegaran a América, con el objetivo de no saturar el mercado que tenía que consumir bienes procedentes de España<sup>73</sup>. Estas políticas comerciales eran claramente proteccionistas, y supusieron enterrar la globalización cuando apenas había nacido como concepto. Se trataba de primar una visión del mundo en que todo girase en torno a la

<sup>69</sup> <http://www.samuelhawley.com/imjinarticle3.html> [23/03/2021].

<sup>70</sup> TREMML-WERNER, Birgit: *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644. Local Comparisons and Global Connections*. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2015, p. 217.

<sup>71</sup> VALLADARES, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación*, Lovaina, Leuven University Press, 2001, p. 22.

<sup>72</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A, Vol.1*, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, pp. 318-319.

<sup>73</sup> *Idem.*, pp.318-319.

metrópolis: "...la conservación de las Indias consiste en que por la necesidad de las cosas que no hay en ellas dependan siempre de acá...<sup>74</sup>". Sin embargo, la realidad fue que los comerciantes criollos de México tenían sus propios intereses puestos en el comercio traspacífico contra de los intereses de la Corona española, y siguieron promoviendo el Galeón de Manila.

Esta limitación comercial autoimpuesta cambió el paradigma también de la Armada, a tenor de dónde estaban los límites de sus funciones. Permitió derivar recursos hacia Manila y el Galeón, pero esto tuvo igualmente una clara repercusión en cuanto a sus recursos. La estructura de mercado entonces pasaba de ser un monopolio a un monopsonio, es decir, la concentración en Manila el proceso de adquisición de bienes de China, permitía al comprador una posición privilegiada con respecto a los vendedores. De hecho, el monopsonio configuraba un mercado de un único comprador en Manila, el favorecido por la Corona, inicialmente Sevilla. Esto permite forzar al vendedor a vender por debajo del precio en el mercado competitivo. Un paso más allá fue establecer, temporalmente, los precios de mercancías en Manila a través de la *pancada*<sup>75</sup>, tablas de precios que, no obstante, se seguirían empleando para el sistema impositivo durante siglos. En ese momento, los beneficiarios principales de tales políticas pasaron a ser Sevilla y Cádiz en España, y México y Acapulco en el virreinato de Nueva España, en detrimento del comercio de Manila, que se estructuró con nuevos sistemas para abaratar la producción y la obtención de materias primas.

Con todo, los márgenes de beneficio eran muy grandes, por lo que los comerciantes chinos pudieron mantener estos intercambios. No obstante, determinados materiales tenían que importarse de una manera más agresiva. Entre ellos, para la elaboración de determinadas obras artísticas, como son el nácar, el coral o el carey. Algo que, como veremos tendrá repercusiones en su producción en Filipinas.

---

<sup>74</sup> VALLADARES, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación*, Lovaina, Leuven University Press, 2001, p. 22. AGS, E, leg. 2637, Consejo de Estado (15 de noviembre de 1697).

<sup>75</sup> TREMML-WERNER, Birgit: *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644. Local Comparisons and Global Connections*. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2015, p. 217. Hasta 1600.



La presencia de holandeses e ingleses, con sus compañías, derivó el monopsonio en un oligopsonio, con pocos compradores controlando el mercado. Aun así, las posibilidades del mercado hispánico eran mucho mayores, al menos hasta finales del siglo XVIII. Esto reforzaba en gran medida la importancia de Manila y de la Armada, ya que tanto holandeses como ingleses estaban mostrando los recursos y estrategias suficientes como para ser las talasocracias de reemplazo para los ibéricos, ya no sólo a nivel regional. Por otro lado, ya que la prohibición de comercio seguía patente, en caso de necesidad, la Armada era la herramienta de conexión oficial con China. Es por ello que, pese a que por lo general la historiografía entiende que la prioridad la tienen la política y el mercado, en este caso resulta indispensable la vertiente militar, más específicamente la marítima<sup>76</sup>, aunque esta esté plenamente imbricada entre ambas realidades.

Todas estas regulaciones se agravaron fruto de una política cada vez más institucionalizada, sometiendo al comercio a una mayor supervisión y más restricciones, con el objetivo de controlar el alcance del mercado y limitar los beneficios posibles en favor de la Corona. Pero dichos objetivos sólo fueron parcialmente conseguidos, y con el proceso de actualización de los envíos y las normativas, estas estaban obsoletas para cuando se producía su puesta en valor en la metrópoli. Por un lado, los sistemas de tasas e impuestos, tanto nacionales como de la aduana, generaban grandes fluctuaciones entre los precios, que los comerciantes podían aprovechar para obtener más ganancias, y que generaban el fenómeno del acaparamiento para el restablecimiento de los precios de mercado. Paralelamente, este proceso favoreció a aquellos comerciantes que no dependían directamente de la Corona, si no que estaban establecidos en los comercios paralelos, sobre todo mejicanos, que podían permitirse préstamos o invertir grandes cantidades a fondo. Estos “mercaderes de plata” llegaron así a hacerse con el comercio de la seda<sup>77</sup>. En ese punto,

---

<sup>76</sup> VALDEZ-BUBNOV, Iván: “Comercio, Guerra y tecnología: La construcción naval para la carrera de Filipinas (1577-1757)”, en RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José; ARROYO VOZMEDIANO, Julio y SÁNCHEZ BELÉN, Juan Antonio (Eds.), *Comercio, Guerra y Finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017, p. 226.

<sup>77</sup> TREMML-WERNER, Birgit: *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644. Local Comparisons and Global Connections*. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2015, p. 217.

comenzaron a surgir fuertes conflictos de intereses entre estos comerciantes, las empresas sevillanas y los minoristas de Manila.

En ambos apartados además intervenían los marinos de la propia Armada, independientes del propio sistema comercial pero, aun así, partícipes de muy diversas maneras que podrían ser consideradas legales, ilegales o, en verdad, de manera alegal a causa de la falta de regulación en este sentido. Es decir, procesos de comercio legales pero que claramente se aprovechan del sistema legislativo, o, mejor dicho, del espíritu de esas normativas. Esto era especialmente interesante para los marinos cuando estos podían tener una participación en los envíos de las embarcaciones del galeón o, cuando de manera particular, se les permitía el transporte de objetos dentro de sus equipajes<sup>78</sup>. Y como no podía ser de otra forma, se trataba de obtener el máximo beneficio de estos espacios limitados, siendo los más adecuados objetos exóticos, cuando no únicos de la región, no perecederos y de alto valor añadido, pero excluyendo aquellas que estuvieran claramente controladas en los listados aduaneros y de embarque, como la seda. Aunque las posibilidades eran prácticamente infinitas, es posible reconstruir parte de este mercado de “contrabando alegal”, como veremos, teniendo en ella gran importancia las artesanías y el arte asiático.

El control de los efectos del mercado con Méjico, y por lo tanto con el resto del mundo, fue uno de los puntos de no retorno para el sistema comercial español en Asia. Evidentemente, esto también supuso la falta de oferta en un comercio de muchísima demanda en América, tanto de españoles como de indígenas y mestizos.

El sistema del Galeón de Manila, a pesar de las posibilidades de incrementar la flota, estaba claramente limitado, y, por lo tanto, el cargo era finito. Pese a los intentos de arquitectura naval de adición, recreciendo las cubiertas del barco, muy vigilado en el Atlántico por la peligrosidad que suponía para la navegación y el consiguiente aumento del calado<sup>79</sup>. La prioridad de estos envíos era de seda de Manila, impidiendo otra clase de envíos. El

---

<sup>78</sup> VV. AA., *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1778, p. 191.

<sup>79</sup> VEGA PINIELLA, Ramón y VÁZQUEZ BRAVO, Hugo: *El Señor de la Mar. Pedro Menéndez de Avilés. Catálogo de la exposición*, Oviedo, Ayuntamiento de Avilés, 2020, pp. 44 y 58.

comercio transpacífico pasaba a ser básicamente un intercambio de plata por seda. La Corona usó estas limitaciones también como un incentivo a los asentamientos en Filipinas para comerciantes mejicanos, criollos en su mayoría, abriendo la posibilidad de participar en el comercio si se asentaban durante al menos diez años en Manila<sup>80</sup>.

La posición de la monarquía hispánica no mejoró durante los años siguientes, y con ello, no contaron con los excedentes necesarios para dedicar más interés a la región, más allá del propio Galeón. Las bancarrotas se sucedían, acumulando deudas<sup>81</sup>, y detrayendo beneficios hacia nuevas formas de solventar la situación económica. Con la independencia de Portugal en 1640 y el tratado de Lisboa de 1668, se confirmaba la pérdida de la influencia en el mundo político, y la precariedad aumentó con la pérdida de los enclaves portugueses en Asia<sup>82</sup>, que eran adecuadas posiciones para mejorar las posiciones estratégicas de España en Asia. Pese a ello, la realidad es que la conexión Macao-Filipinas trascendía mucho más allá de las situaciones en Europa. La alianza por intereses comunes solía ser más estable que entre las respectivas Coronas, y fiable en base más a la economía que a la religión en común.

Este proceso de inequidad con respecto a otros comercios y el Galeón de Manila cambió completamente la concepción de la Armada en Asia. De una estructura activa y eficiente pasó a contar con una flota de carácter estacional consignada el Galeón y, otra mucho menor, dependiente sobre todo de las “Fuerzas Sutiles”, con el objetivo de apoyo a las fortalezas. Dos sistemas complementarios, pero que limitaban enormemente cualquier tipo de expansión, incluso por el territorio propio. Si bien los principios de Sande de mantener amistades con los gobiernos locales estables y evitar contactos con los piratas se habían más o menos cumplido<sup>83</sup>, ahora la Armada cambiaría de

---

<sup>80</sup> TREMML-WERNER, Birgit: *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644. Local Comparisons and Global Connections*. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2015, p. 217.

<sup>81</sup> MCNEILL, William H., *La búsqueda del poder. Tecnología, fuerzas armadas y sociedad desde el 1000 d.C.*, Méjico, Siglo XXI ediciones, 1989, pp. 121-123.

<sup>82</sup> CABEBE CATÓLICO, Mariano, *Liberalism in the Philippines During the Spanish Régime*, Bekeley, Universidad de California, 1937.

<sup>83</sup> MCNEILL, William H., *La búsqueda del poder. Tecnología, fuerzas armadas y sociedad desde el 1000 d.C.*, Méjico, Siglo XXI ediciones, 1989, p. 123.

estrategia: diplomacia y combate directo. Esto supondría un cambio fáctico de rango para la flota permanente.

Evidentemente, esto supuso un cambio de planteamiento radical<sup>84</sup>. Pese a que esto no impedía el acceso a Macao, de facto pasó a limitarse a contactos excepcionales, barcos de comercio independientes o la conexión mediante avisos o barcos correo que cruzaban el mar de la China. Esto constituyó un revés considerable para los intereses comerciales españoles en Asia, pero no viendo la situación desde un punto global. La monarquía española tenía que hacer confluír infinidad de mercados y frentes bélicos. Había que ser consciente de que las batallas las había que pelear y aún cuando eso supusiese cerrarse puertas. De manera consciente se estaban clausurando las que eran líneas fundamentales del extremo de la ruta del Galeón de Manila, que se pudiera haber replanteado recorriendo una extensión mayor para su ruta por China y Japón antes de partir hacia Acapulco<sup>85</sup>. Pero el temor de la saturación de los mercados disuadió a la Corona de estrechar aún más los lazos comerciales con Oriente. La repercusión fue, por lo tanto, potenciar la presencia española en Manila, como centro de distribución y centralizador de compras, y la concentración de los buques de la Armada en su archipiélago, especializándose en este contexto y cambiando con ello toda la concepción de la propia Armada en Asia. Habría pocas concesiones fuera de las grandes escoltas del Galeón de Manila y las *Fuerzas Sutil*es de los archipiélagos.

Como vemos, los motivos de la decadencia de la presencia española en Asia durante finales del reinado de Felipe II, Felipe III y Felipe IV son múltiples y complejos, aunando muchos conceptos y casuísticas, incluso exógenas a sus imperios. Aunque podríamos realizar el esfuerzo en señalar el principal de los problemas: demasiados frentes. Pese a sus esfuerzos, la maquinaria que requería semejante gesta no estaba a la altura, siendo parte fundamental de estas conexiones de la propia Armada. El Galeón de Manila es la contención de daños de un proyecto mucho mayor, realmente de carácter global, que al

---

<sup>84</sup> Consultar BORAÑO MATEO, Jose Eugenio, "Españoles en el sudeste asiático en los siglos XVI y XVII", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, pp. 1-21. OLLÉ, Manuel, *La empresa de china. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Barcelona, Acantilado, 2002.

<sup>85</sup> O. FLYNN, Dennis, FROST, Liones y LATHAM, A. J. H., *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*, Routledge, Nueva York, 2003, pp. 2-3.

recaer en manos españolas se vio en la necesidad de priorizar los proyectos manejables y que, a la larga, no socavaran sus propios intereses como nación. A pasos abruptos, especialmente en torno al año 1600, este fragmento del virreinato de Nueva España pasaba a ser un mero puente transpacífico, un vestigio, un tamiz somero de lo que ofrecía oriente para España. En el resto del archipiélago, la presencia española era casi testimonial, derivada de las funciones propias estatales en la mayoría de los casos, misioneros y marinos, especialmente debido al gran peso comercial y por ello demográfico de Manila.



**Adam Willaerts, *Battle for the Gold Staff (La pugna por el cetro de oro)*, óleo sobre tabla, 38.4 cm x 55.9 cm, c. 1615 - c. 1630, Rijksmuseum Amsterdam.**

**Pintura holandesa que representa la lucha por el dominio del mundo.**

**<https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/SK-A-4116>**

## **2. 5. Siglo XVIII y la primera mitad del XIX: Tiempos de revisión y transformación**

## 2. 5. 1 Primera mitad del siglo XVIII: De las armadas a la Armada

Durante los siglos XVII y XVIII, Filipinas pasó de poseer una economía agraria de subsistencia a una de intermediación, puerta y puente entre Asia, América y Europa a través de la ruta comercial del galeón que unía Manila y Acapulco. El momento de mayor participación de los comerciantes españoles en Asia fue una incorporación tardía, en torno a la década de 1710<sup>86</sup>. La Armada en Filipinas tenía esporádicos conflictos con las armadas británicas o, más habitualmente, con el persistente problema de la piratería al sur de Filipinas. Con todo, su función esencial era la protección concentrada en las “conservas”, es decir, agrupar viajes y asegurar la ruta<sup>87</sup>, diferenciando las flotas y las patrullas. Porque, lejos de decrecer, el número de conflictos internacionales fue en aumento. Y para adecuarse a tantos frentes se tenían que descentralizar las operaciones. Se fomentaron por lo tanto la diplomacia y las operaciones precisas y puntuales. La Armada pasaba a ser cada vez más defensiva y las políticas cada vez menos agresivas, condicionando su desarrollo en las fuerzas navales, técnica y formativamente, aspectos en los que las flotas en directa competencia, inglesa y holandesa tomaron la delantera. Lo cual, irá reflejándose en el propio sistema de docencia y formación en la metrópolis.

La Armada de Asia seguía estructurada esencialmente en el servicio al convoy, ya ni siquiera como una Armada, porque su objetivo era esencialmente la protección de un corredor comercial. La excepción a esto eran los esporádicos enfrentamientos con los piratas, especialmente de Sulú, que centraban sus razias en los asentamientos filipinos, en claro desafío a las autoridades españolas<sup>88</sup>, cuando no en asaltos que llegaran hasta la propia Manila. De hecho, el Pairán y los asentamientos fabriles chinos en Manila redundaban en limitar aún más el espacio a defender, delegando en los propios

---

<sup>86</sup> LATHAM, A.J.H. y KAWAKATSU, Heita (Eds.), *Intra-Asian Trade and Industrialization. Essays in memory of Yasukichi Yasuba*, Londres, Routledge, 2009, pp. xi-xii.

<sup>87</sup> BLANCO NÚÑEZ, José María, "Organización y semántica naval moderna", *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 5, Madrid, 2006, pp. 190.

<sup>88</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, pp. 206-207.

chinos la protección de las embarcaciones entre el sistema cantonés y Manila. El Galeón de Manila era un sistema arcaico, pero pese a su carácter arcaizante, cumplía de manera adecuada con sus objetivos y funciones, siendo una institución funcional durante siglos.

La creación de la Real Armada Española fue un proceso largo y dilatado en el tiempo, que se basó en la experiencia previa de los marinos españoles, también en Asia, aunque condicionada por las reformas borbónicas. Al final de la Guerra de Sucesión Española, en 1714, la Armada estaba en la misma situación que otras muchas instituciones del reino, en una situación ruinoso. Pero, al contrario que el resto de instituciones, bélicas, industriales o administrativas, las pérdidas de vidas humanas y la escasez de los recursos técnicos, incluidos, como no podía ser de otra forma, los barcos, supusieron un golpe trascendental para su desarrollo a corto y largo plazo. Comenzaba entonces un largo siglo de reconstrucción dentro de la reforma borbónica, con el planteamiento de una nueva Armada, pero concebida como una estructura mucho más compleja que únicamente militar. Para la Armada, el primer paso fue la Real Cédula de 1714<sup>89</sup>, por la cual se procedió a aglutinar todas las Armadas en una.

Dentro de las subdivisiones de las fuerzas marítimas españolas en Armadas, la que se encargaba de la ruta marítima principal era la de la Carrera de Indias<sup>90</sup>. Esta tenía su base en Cádiz y contaba con estructuras prácticamente autónomas, tanto en formación, administración y financiación, derivados en parte de los grandes beneficios que generaba y del control sobre la información anexada a esta línea de comunicación. Por otra parte, en la Real Cédula de 1714<sup>91</sup>, la Secretaría de Marina de Indias ya incluía las particulares del contexto asiático.

La primera parte de las reformas consistió en otorgar la independencia a la Armada, que dependería directamente de la Corona mediante la recién creada Secretaría de Marina e Indias<sup>92</sup>. Ese remoquete “de Indias”, denota,

---

<sup>89</sup> RC 21/02/1714.

<sup>90</sup> Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, o de la Plata o de la Avería.

<sup>91</sup> RC 21/02/1714.

<sup>92</sup> 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*, 32, Madrid, 2019, p. 165.

como veremos, toda una declaración de intenciones. La figura fundamental en esta reconstrucción, más que reforma, fue el secretario de Estado José Patiño (1670-1736), a partir de las Ordenanzas de instrucción provisional de 1717, pero que a la postre resultaron especialmente constantes, con la regulación de todo aspecto vital de la marinería.

Planteaba la formación de nuevas estructuras suprarregionales y centralizadas, pensadas en la excelencia y en la profesionalización, pero posibilitando soluciones incidentales, basada en las propias experiencias de los marinos. Así surgieron diversas estructuras para su gestión como la Comisaría de Ordenación, la Contaduría Principal, para cohesionar los fondos y gastos o la Real Compañía de Guardiamarinas y Academia de formación<sup>93</sup>, para la formación de pilotos y oficiales, entre otras. Cada uno de estos organismos contaba con sus nuevas regulaciones y planes, pero habían de adaptarse al organigrama del Cuerpo General de Oficiales de Guerra de la Armada. De manera simultánea a las instituciones, también se planteó dónde debería tener sus puertos esenciales, sus puntos de atraque, así como el de los arsenales y toda la industria vinculada a este sistema defensivo y comercial.

Como hemos visto, las “Indias<sup>94</sup>” estaban presentes en la misma concepción de la Armada, siendo partícipe en la “Secretaría de Marina e Indias”. Las antiguas Armadas se encargaban de regiones más o menos delimitadas en el espacio durante siglos, aunque con algunos límites o periferias no cartografiadas. En el caso de Filipinas, cada expedición durante las décadas siguientes, incluso en recorridos rutinarios, podía añadir nuevos perfiles de islas. Por otro lado, sí es cierto que el sistema diseñado no era tan rígido como parece, pues se albergaba la posibilidad de que existían excepciones en sistemas tan inmensos, complejos y con comunicaciones tan lentas de cara a reaccionar de manera administrativa ante las eventualidades. Y, a pesar de las reformas, el espacio físico marítimo a controlar seguía siendo tan inmenso, que se siguió considerando la presencia de tres grandes

---

<sup>93</sup> MOREO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, p. 17.

<sup>94</sup> 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*, 32, Madrid, 2019, p. 165.



espacios: el Atlántico, del que dependía todo el comercio de las Indias; el Mediterráneo, donde los conflictos ya eran de menor intensidad, pero con gran repercusión diplomática; y el Pacífico, que se ocupaba del Galeón de Manila y que, de todos los destinos, era sin duda donde los marinos pasaban mayores penurias y estaban más desasistidos, derivado esto de la tremenda distancia.

Por lo tanto, seguía siendo necesario mejorar de manera fundamental los espacios que dichas armadas componían. Y ninguna región estaba menos cartografiada que la asiática, además de conformar una dificultad adicional por la extensión y la infinidad de islas que hay en el entorno. Sobre todo, teniendo en cuenta que una eventualidad podía ser una flota de conquista o de reacción a una conquista por parte de potencias extranjeras. Para éstos y otros casos excepcionales, se disponía de herramientas incidentales pudiendo ampliar sus efectivos a través de patentes de corso, es decir, a través de particulares que se prestaran al servicio de la Armada, llevándose un porcentaje de los beneficios sobre el botín de guerra extraído a los navíos atacantes.

El primer modelo de organización naval equiparable había sido la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, también conocido por ello como de la “avería” o “situado”. Arranca a finales del siglo XVI por orden del Consejo de Indias. La “avería” era el impuesto con que se gravaba al comercio para el mantenimiento de las armadas. Este se sumaba a los impuestos que concernían al comercio, como las alcabalas. Su continuidad fue irregular hasta 1749, aunque ya en la década de 1660 su uso era mínimo por promover el contrabando, además de otros fraudes y artimañas antes, durante y al final del viaje. Con todo, implicaba una correlación directa entre la mayor cantidad de comercio y una mayor cantidad de recursos para su protección. Así, la región asiática no podía recurrir a sistemas semejantes a no ser que adujera que estaban vinculados a la ruta del Galeón, siendo esta flota la encargada de todo el trayecto a través del Pacífico. Además, las armadas regionales se subdividían a su vez en territorios más pequeños, y se expandían o menguaban según se adaptaban a la casuística del momento, de manera similar a los virreinos, pero de manera más ágil. Ejemplos de ello fueron la Armada de la Mar Océano (Atlántico), la Armada de Barlovento (Caribe), la de la Guarda del Estrecho, la de la Guardia de la Carrera de las Indias, de la

Nueva España, los Galeones de Tierra Firme, de la Mar del Sur, de Filipinas, de Cataluña, de Flandes, de Nápoles y de Portugal; manteniéndose todas ellas con total independencia respecto de las demás<sup>95</sup>.

Con las reformas, las antiguas armadas pasaran a ser conocidas como Departamentos, organizados en torno a las "ciudades navales"<sup>96</sup>. Esto implicaba, entre otras cosas, nuevos sistemas de financiación y fondos. Además, esta interrelación entre el comercio particular y la Armada será un elemento trascendental en el nuevo planteamiento de esta fuerza naval. Por otro lado, Cádiz, Cartagena y Ferrol, se afianzaron y convirtieron ya por entonces en los focos de formación y enraizamiento de los marinos, con toda una serie de repercusiones sociales que también tendrán repercusión en el arte y el coleccionismo.

## **2. 5. 2 Segunda mitad del siglo XVIII y la primera del XIX: Ilustración, Armada, comercio y colonialismo occidental**

Mientras se reorganizaba todo el sistema naval en Europa, la población de Manila no dejaba de crecer. A mediados del siglo XVIII, se estima que los españoles en Manila rondarían entre los 2000 y los 4000, pues la población oscilaba en determinados momentos, aunque éstos no debieron de superar los 1000<sup>97</sup>. Durante el asalto y posterior conquista inglesa en 1762, se sabe que a la defensa concurren unos 5000 filipinos, de una población total de unos 800.000) y 1000 españoles<sup>98</sup>. Pese a que la ocupación efectiva duró solamente 20 meses resultó paradigmática, ya que todas las partes descubrieron los

---

<sup>95</sup> MOREO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, p. 17.

<sup>96</sup> ORTEGA DEL CERRO, Pablo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Cuadernos de estudios gallegos*, 66, Santiago de Compostela, 2019, p. 290. Los futuros tres departamentos Marítimos de 1726, a saber, Cádiz, Cartagena y El Ferrol.

<sup>97</sup> CRAILSHEIM, Eberhard, " Las Filipinas, zona fronteriza. Algunas repercusiones de su función conectiva y separativa (1600-1762)", en GRAGEDA BUSTAMANTE, Aarón [coord.], *Intercambios, actores, enfoques. Pasajes de la historia latinoamericana en una perspectiva global*, Méjico, Universidad de Sonora, 2020, p. 47.

<sup>98</sup> *Idem.*, p. 47.

benéficos del emplazamiento comercial, teniendo acceso a un nuevo mercado completamente nuevo en unas condiciones muy diferentes<sup>99</sup>.

Manila y Macao, habían sido los mercados que monopolizaban el control de esa región del Pacífico. Sin embargo, con las mejoras técnicas de la navegación y las ansias comerciales de otras potencias occidentales como británicos, holandeses y franceses, a las que se unieron también rusos y nórdicos<sup>100</sup>, la región asiática se estaba convirtiendo en un hervidero de potencias exógenas con intereses en nuevas rutas. Y, como sucediera previamente a portugueses, españoles y holandeses, esto implicaba contar con asentamientos o factorías estables, con toda una serie de requisitos que facilitaran la defensa y mantenimiento de las flotas en esas rutas. Los avances técnicos navales también mejoraron la navegación y con ello se reducían la cantidad de escalas de los viajes, pero, aun así, la necesidad de seguridad, de un amparo diplomático y bélico, forzaba a buscar asentamientos en el entorno, aunque solamente fueran útiles para el coordinar las exportaciones y almacenarlas en las siguientes expediciones comerciales. Cada nuevo enfrentamiento por los territorios daba lugar a acuerdos que delimitaban el territorio y no dejaban de reconfigurar una estrategia naval cada vez más compleja<sup>101</sup>. Una decisión comercial unilateral o una carta de la metrópoli podía llevar al traste con sistemas comerciales de siglos de implantación<sup>102</sup>.

Otro factor fundamental fueron los ideales ilustrados, extremadamente ligados a la Armada, sobre todo teniendo en cuenta que muchos grandes marinos empezaron formándose en la Armada Francesa, modelo para la formación de los cadetes. La implantación del saber científico tuvo una rápida asimilación, además de proporcionar un contexto con muchas posibilidades de interacciones con el entorno: aplicaciones prácticas y teóricas, intercambios con un ambiente multicultural, presencia de marinos de otras naciones, contacto con civilizaciones no formadas en los procesos de las culturas occidentales, etc. Los marinos se encontraban por lo tanto en una posición

---

<sup>99</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 317.

<sup>100</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 525.

<sup>101</sup> *Idem.*, p. 525.

<sup>102</sup> Real Orden del 31 de julio de 1809. Sevilla N. 34.

privilegiada que incitaba a aplicar estos sistemas de conocimiento en territorios literalmente inexplorados.

A pesar de las modificaciones estratégicas, burocráticas, diplomáticas e ilustradas que fueron presentándose a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, el elemento clave, como siempre lo había sido, siguió siendo el comercio. Fomentar el comercio y armada como dos elementos indisociables. Interdependientes y simbióticos, apreciación sustentada en una infinidad de campos. Ejemplos de ello pueden ser el propio corso o los excedentes de los marinos para cambiar del ámbito civil al militar. Los límites se desdibujan constantemente a lo largo de la historia, y en no pocas ocasiones, comerciantes y militares cumplían las mismas funciones, cuando no están ambas funciones plenamente presentes en las mismas familias, especialmente cuando se conformaban estructuras homogámicas. En definitiva, la Armada tenía un inmenso peso en el comercio marítimo en Asia y viceversa.

Las ideas de control, Ilustración y comercio aparecían reflejados en el Decreto de Libre Comercio de 1765, que presentaba las ideas reformistas coloniales, todavía con tanteos entre la teoría y la experiencia de campo, diferente en todo caso de la realidad administrativa de cada territorio de ultramar. Transición de un imperio virreinal a un imperio comercial, donde el territorio externo de la metrópolis se coordina de cara a la producción y exportación, más allá del mantenimiento de las estructuras locales, generalmente deficitarias. Al menos, en teoría<sup>103</sup>.

Un paso más allá fue la creación de la Real Compañía de Filipinas (1785)<sup>104</sup>. Heredera de toda una serie de tradiciones y compañías españolas, junto con los comercios a pequeña escala incentivados tras la ocupación británica (1762), se presentaba con el elemento fundamental para la competencia comercial de España. Todo ello con el objetivo de sustituir los rescoldos del Galeón de Manila y convertirlo en una estructura moderna y

---

<sup>103</sup> 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*, 32, Madrid, 2019, p. 165.

<sup>104</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 50. A propuesta del gobernador Basco y Vargas.

funcional. Pero España ya tenía una fuerte competencia y nuevos contendientes.

Justo un año antes, el Reino Unido había establecido el *Commutation Act* (1784), en el cual se establecía una reducción impositiva sobre la importación del té en un 100% sobre el impuesto previo. Las elevadas tasas llegaron a ser incluso el motivo de la independencia de las colonias, como en el caso del motín del té de Boston (1773). Esto nos permite ver lo trascendental de la decisión del parlamento británico ya que, gracias a esta eliminación de tasas, los intereses de la Compañía Británica de Indias se dispararon. El desequilibrio que esto desencadenó fue absoluto, ya que hacía el comercio asiático extremadamente rentable, a tenor de los costes del té y sus posibilidades; ligero de transportar, sin caducidad, nada frágil, mínima elaboración, mucho consumo, etc. Los márgenes se disparaban, al igual que el consumo al hacerse más asequible por lo que había que reforzar la presencia y las conexiones, especialmente con China, en vistas a la consolidación del comercio asiático y con ello, mayor presencia de su Armada. De hecho, muchas otras materias se convertían en subsidiarias a la hora de comparar los márgenes de beneficio. Pero pronto volverían a aparecer limitaciones unilaterales por parte del gobierno de China.

Los británicos, buscando una manera de afianzarse en Asia de manera permanente, ocuparon la isla de Penang, cedida 5 años más tarde por el Sultán de Kedah (1798). Esto les proporcionó el acceso oeste al Estrecho de Malaca. Era una buena posición, que atrajo sobre todo a comerciantes chinos. Pero la expansión fue tan exponencial que pronto necesitaron un mayor territorio para mantener a la población, obteniendo más tarde cesión de territorios continentales<sup>105</sup>, algo semejante a lo que más tarde harán en Singapur.

El otro punto de referencia fundamental para el comercio que estaba despuntado en este momento y terminará cristalizando a mediados de este siglo, era la región de Cantón. Si bien es cierto que ya era un nodo comercial, en el que estaba presente Macao, estaba evolucionando hacia una nueva realidad. Estos cambios venían precedidos de un aumento progresivo de los

---

<sup>105</sup> SELLER, Jean, *Atlas de los pueblos de Asia meridional y oriental*, Barcelona, Paidós, 2002, p. 118. La provincia de Wellesley, en 1800.

intereses de los europeos en los productos chinos. Esta demanda tuvo dos maneras de suplirse: la producción propia y el aumento de comercio.

Las producciones locales, europeas o coloniales, dieron lugar a la evolución de las chinerías de todo tipo, especialmente relacionadas con las ventas de loza y seda<sup>106</sup>, y algo más tarde de algodón indio. Dentro de la propia Armada, estos gustos<sup>107</sup> llegaron a ser claramente reflejados por el marqués de la Victoria en su diccionario marítimo, donde queda patente que las obras chinescas formaban parte habitual del mobiliario de los camarotes de la Armada<sup>108</sup>. No obstante, el té, al igual que otras materias primas, no permitía la creación de “sucedáneos”, a tenor de las necesidades climáticas que lo requerían, y por ello el gran énfasis en su mercado. Así, las principales compañías internacionales trataron de mover sus redes hacia Asia, al igual que los propios países soberanos, aunque en la mayoría de las ocasiones era difícil desligarlos.

Ante esta continuidad de solicitudes por parte de los extranjeros, especialmente británicos, el gobierno chino se vio en la necesidad de maniobrar, presentando un modelo que se adecuara a sus propios intereses, en el que consiguieran una posición privilegiada y lo más controlada posible. Dar salida a una necesidad estratégica, diplomática y comercial. Así se estableció el *īkǒu tōngshāng* (一口通商, "Relaciones de comercio limitado"), más conocido como El Sistema Comercial de Cantón. El sistema tenía sus precedentes en la *Casa de Comercio del Océano* (洋货行), aunque en este caso pasaba a estar mucho más restringido.

La parte funcional de este entramado de comercio con Occidente recayó en las familias comerciales, los *Hongs* (行), convirtiendo de facto el proceso en un monopolio. El emperador Qianlong tomó la decisión en 1757, bien asesorado por parte de expertos y sacerdotes jesuitas occidentales, ante las reiteradas intentonas británicas. El control pasó entonces al gremio de los

---

<sup>106</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 526.

<sup>107</sup> PIERA MIQUEL, Mónica, "El álbum del Marqués de la Victoria y su aportación a la historia del mueble", *Archivo Español de Arte*, Tomo 71, N°281, Madrid, 1998, p. 79.

<sup>108</sup> MN, MV-106.

*Hongs*, el *Cohong* (公行), con un imbricado sistema de pagos y aduanas, previo, pero ahora institucionalizado. Los trece *Hongs*, *janistas* en las fuentes castellanas, tenían experiencia comercial con extranjeros, limitada, pero con gran tradición, pero la llegada de estos nuevos mercaderes con grandes márgenes de ganancia hizo que en el sistema se fuera imponiendo un progresivo abuso y corrupción del que los occidentales eran partícipes, a parte del propio control de los precios por parte del *Cohong*. Y en esos tratos y sobornos, el Arte tendría su papel. Los occidentales se irían instalando en la zona de “las trece factorías”, en un ejemplo semejante al de *Dejima* en Japón. Allí se almacenaban los fondos y se hacían los pertinentes intercambios sin prácticamente relación con el exterior, del que se encargaba el *Cohong* de una manera práctica y eficiente, facilitando por su propio beneficio, el mayor flujo de mercancías posible, inalcanzable para los occidentales sin el establecimiento preciso del sistema de Cantón, aunque el riesgo era alto y había muchas posibilidades de bancarrota.

Cantón era el final del recorrido a través del río de las Perlas (珠江), que implicaba todo un complejo sistema de recogida y accesos. El propio acceso más allá de Macao y el futuro Hong Kong, específicamente en Whampoa, donde aguardaban las embarcaciones<sup>109</sup>, salvo casos excepcionales, teniendo que hacer el trasbordo de mercancías en la desembocadura del río de las Perlas, con el consiguiente desembolso económico. El proceso de remontar el río era peligroso y estaba controlado el acceso de los occidentales, incluso cartografiarlo quedaba restringido. Evidentemente, era la arteria comercial de exportación más rentable, ya que no solamente incluía a los países occidentales, sino a todos los comerciantes del Mar Índico. Árabes, indios, parsis y los armenios, además de otros intermediarios<sup>110</sup>.

Resulta fundamental contraponer los dos sistemas, el Galeón de Manila con el Sistema de Cantón, aunque en ambos casos el apartado marítimo se convierte en una de las claves para su establecimiento. El control exhaustivo

---

<sup>109</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R. 631, f.180v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

<sup>110</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 526.

del comercio depende en ambos casos de un proceso de centralización. Mientras que España se centró en el control de la ruta y los mares, desde su posición talasocrática y del control del Tornaviaje, China se centraba en el control del punto de exportación, equivalente a Manila, haciendo el sistema español un paso más complejo, siendo Manila, como Macao, un punto de concentración de productos. La dinastía Qing ya en 1644 había procedido a facilitar el intercambio, pero limitado. Resultó también fundamental para las armadas mantener la ubicación lejos de la Mar de China Oriental (東海). Se permitía un sistema de distribución y de pantalla, en el que se limitaba geográficamente el acceso a territorios esenciales para China.

El *Haijin* (“mar prohibida”, 海禁) de China, como el *sakoku* (“país en cadenas”, 鎖国) de Japón entre 1639 y 1853, era política aislacionista, blindadas ante Occidente. Por un lado, a tenor de las influencias que los occidentales podían generar entre las diferentes facciones locales, no tanto por el desprecio de sus mercados. Los intentos de enmendar esta situación, durante el “Asunto Flint”, no hicieron más que empeorar las condiciones. Pero también por la necesidad de control de la plata, evitando que saliera del país, y la amenaza sempiterna de la piratería, como en el caso del mencionado Koxinga. De facto, el problema venía derivado de siglos atrás, cuando el mantenimiento de una flota que pudiera defender todas las costas chinas implicaba tales costes que era simplemente inconcebible. En la práctica, el control de los mares, el comercio y la navegación, permitían un mayor control en el territorio, evitando además que las regiones costeras acumularan demasiados beneficios que pudieran desestabilizar al poder central<sup>111</sup>. Pese a todas las restricciones, el mercado del Arte, sobre todo del más elitista, se convirtió en embajador de la cultura, ya como curiosidades culturales exóticas, ya como regalos diplomáticos, que las tripulaciones podían adquirir sin incurrir en los procesos de tasas y aduanas derivados del menor volumen de estas adquisiciones.

La Compañía de Filipinas iba por lo tanto a la zaga, tras desaprovechar durante siglos la posición comercial de Filipinas a instancias de la Corona, con

---

<sup>111</sup> *Idem.*, p. 526.



el propósito de un equilibrio comercial artificialmente limitado. Aunque bien es cierto que los intentos previos no habían sido muy fructíferos, Manila contaba con una posición de ventaja con respecto a sus homólogas occidentales<sup>112</sup>, incluidas las trece Colonias. Siglos de comercio con España a través de las Filipinas habían creado una fuente de plata para China. A través de los recursos procedentes de América este bien, el elemento fundamental para las transacciones, llegaba de manera sistemática. Las monedas españolas, los reales de a ocho acuñados en los virreinos españoles, estaban por todas partes. Sin un sistema estable de monetización, predominando el valor nominal sobre el facial. La verificación de la ley de la plata era el proceso habitual, y había una clara preferencia entre los chinos por su empleo<sup>113</sup>, habida cuenta de la elevada ley. Los pesos fuertes americanos eran por lo tanto un emblema de fiabilidad, independientemente de quién comerciara con ellos. A esto se sumaba que la plata era el principal recurso demandado por China. Los mercados asiáticos y occidentales habían estado intentando irremediablemente expandir este mercado hacia otros campos, pero la propia tradición china era reacia a manufacturas no técnicas de Occidente<sup>114</sup>. Mientras, las demandas de materias primas, fluctuando bajo los designios del emperador, fluctuaban entre la alta demanda y la proscripción<sup>115</sup>. Esto hacía que el merodear de las potencias occidentales en busca de colonias se apoyaba en la ruta del Índico donde también estaban buscando esos recursos adecuados para el comercio con China. La realidad indicaba una falta de interés en el comercio por parte de China más allá de la certeza de la plata hasta la progresiva llegada del opio, que fue un elemento alterador en toda la sociedad, directa e indirectamente. Pero igualmente, el efecto se hizo sentir en todas las sociedades de Asia<sup>116</sup>. En este aspecto el factor naval también fue indispensable, ya que, durante

---

<sup>112</sup> *Idem.*, p.527.

<sup>113</sup> MOGRIDGE, George, *The Celestial Empire; or points and pickings or information about China and the Chinese*, Lindon, Grant and Griffith, 1844, pp. 153-154.

<sup>114</sup> GARCÍA-ABÁSULO GONZÁLEZ, Antonio, " Chinos en la monarquía hispánica. Los sangleyes de Filipina, unos extranjeros necesarios (Siglos XVI a XVIII)", en GONZÁLEZ, I. (ed.), *Reflexiones sobre la historia de los intercambios culturales entre China y España: IV centenario del fallecimiento de Diego de Pantoja Pekín*, Beijing, Editorial de la Academia de Ciencias Sociales de China, 2020, p. 458. Envíos y embajadas entre 1576 y 1601.

<sup>115</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.635, f.177v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.)

<sup>116</sup> JENKINS, John S., *Explorations and adventures in and around the Pacific and Antartic Oceans.*, Nueva York, Hurst & Co., 1882, p. 454.

décadas previas a las Guerras del Opio (1839 y 1842), este llegaba a través de Macao. Las embarcaciones de los traficantes llegaban en embarcaciones de más o menos porte con el contrabando en “cangrejos rápidos” y “dragones peleones”<sup>117</sup>. Para acabar con estas amenazas, el gobierno chino trató de organizar sus propias flotillas. Incluso en base a esos “dragones peleones”, desarrollaron barcos de guerra ligeros, de unos 40 tripulantes y bien armados, que tenían como objetivo detener esa amenaza. Por tratarse básicamente de la única flota funcional y moderna que los astilleros producían, las armadas occidentales estuvieron muy pendientes sobre las capacidades de esta, y sus marinos destacados allí contribuyeron a hacernos llegar el conocimiento sobre ella mediante informes que incluían ilustraciones y descripciones de los modelos. De hecho, el estudio de embarcaciones asiáticas locales era parte de los objetivos de la *Marina Sutil* de Filipinas. Una fuerza creada en 1771 para acabar con la principal fuente de problemas para el gobierno en Filipinas: la piratería<sup>118</sup>.

---

<sup>117</sup> MOGRIDGE, George, *The Celestial Empire; or points and pickings or information about China and the Chinese*, Lindon, Grant and Griffith, 1844, pp. 56-57.

<sup>118</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 49.

## Capítulo III

### La Armada en Asia durante el siglo XIX

### 3. 1. La piratería en el mundo sureste asiático

#### 3. 1. 1 El sistema pirata

El principal objetivo de la Armada en Asia era acabar con la piratería en las Filipinas. Esta piratería genéricamente referida como piratas moros, por ser musulmanes de raza malaya, ante de la llegada de los españoles ya contaban con asentamientos en el archipiélago. De hecho, Cavite era un asentamiento musulmán-malayo que emplearon los primeros españoles como su base, al estar ya habitada.

Presentaron una resistencia férrea a participar de las estructuras económicas ibéricas, aprovechándose tanto pudieron de la débil situación española en la región, forzando acuerdos diplomáticos provechosos, que incumplían de manera constante en su propio beneficio, en un momento en el cual la Armada no era capaz de concentrar suficientes barcos como para realizar acciones de represalia. Los pequeños sultanatos, desperdigados ya en territorios de Mindanao, en caletas y marismas con muchas fortificadas, tenían un sistema propio de organización territorial por “feudos” y regiones de saqueo ilegibles para los occidentales. De hecho, los piratas moros formaban parte de una red mucho más compleja. Los marinos españoles, pese a ser de los que más documentación escrita dejaron al respecto, solo llegaron a comprender parcialmente la realidad de estos pueblos<sup>119</sup>. La denominación correcta de estos pueblos serían los iranun y balanguigni sámal<sup>120</sup>, que en su apogeo llegaron a estar presentes en una inmensa zona de Asia, desde Bengala a Vietnam, llegando incluso a las costas de Australia. Incluso en regiones de las costas chinas, o adentrarse tierra adentro<sup>121</sup>.

---

<sup>119</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 213.

<sup>120</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en Ramón VEGA PINIELLA (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 17. Más propiamente los segundos, los balanguigni samal, pero la documentación al respecto y las similitudes culturales durante los asaltos unida a la mayor difusión de los iranun abocan a los historiadores y etnógrafos a confluir ambas denominaciones en el caso de los piratas de Sulu.

<sup>121</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 103.

La apertura del comercio chino al mercado internacional comenzó su despegue partir de la década de 1780 especialmente motivado por la búsqueda de algodón en crudo por parte británica<sup>122</sup> y los beneficios del Sistema de Cantón. Las exportaciones de seda cantonesa (Guandong) pasaron de ser una tonelada y media<sup>123</sup> en 1723 a 66 toneladas y media<sup>124</sup> en 1828. Esta cantidad se dobló entre 1828 y 1834<sup>125</sup>, volviendo a doblarse entre 1850 y 1860<sup>126</sup>, afectado por “la pebrina”, como veremos<sup>127</sup>. China, era por tanto una potencia industrial de facto para los estándares del momento, sin industrializarse propiamente, y con un consumo muy superior a los países plenamente industrializados<sup>128</sup>. Para demanda china de algodón, las conexiones con la India para llevarlo a Cantón eran transportes de los ingleses, pero en menor medida también por embarcaciones de compañía y privadas danesas, holandesas, francesas, prusianas y españolas<sup>129</sup>.

El desequilibrio de la balanza comercial entre británicos y chinos hizo que los comerciantes occidentales de la Compañía británica buscaran otros productos para ese mercado. Con el Sistema de Cantón se multiplicaron los intentos de estos mercados introduciendo nuevos géneros. Para su desgracia, los mecanismos imperiales ejercían un fuerte control y cuando percibían que algún producto, con excepción de la plata, comenzaba a imponerse en el consumo chino, este era ilegalizado<sup>130</sup>. Si bien esto no eliminaba la demanda

---

<sup>122</sup> FLYNN, Dennis O., LIONES FROST y A. J. H. LATHAM, *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*, Nueva York, Routledge, 2003, pp. 8, 10 y 76.

<sup>123</sup> 25000 picul. <https://www.collinsdictionary.com/es/diccionario/ingles/picul> (06/02/2022) y <https://industrialhistoryhk.org/picul-asian-weight/> (06/02/2022). (/ˈpɪkəl/) Unidad de medición principalmente empleada en China y Japón. El término *pikul* procede del malayo “la carga que lleva una persona”, se sobreentiende que con una. Su peso se establecía en 60.478982kg, 133 libras.

<sup>124</sup> 66.526.880,2 kg, 1.1 millones de picul.

<sup>125</sup> 133.053.760,4 kg, 2.2 millones de picul.

<sup>126</sup> FLYNN, Dennis O., FROST, LIONES y LATHAM, A. J. H., *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*, Nueva York, Routledge, 2003, p. 10. 266.107.520,8 kg, 4,4 millones de picul.

<sup>127</sup> PIQUERAS HABA, Juan, “Los precios de la seda, el aceite y el vino en el siglo XIX”, *Estudis: Revista de historia moderna*, Nº 7, Valencia, 1978, p. 169.

<sup>128</sup> FLYNN, Dennis O., FROST, LIONES y LATHAM, A. J. H., *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*, Nueva York, Routledge, 2003, p. 10.

<sup>129</sup> RIELLO, Giorgio y TIRTHANKAR, Roy (Eds.), *How India Clothed the World. The World of South Asian textiles, 1500-1850*, Global Economic History Series, Vol. 4, Leiden-Boston, Brill, 2009, p. 123.

<sup>130</sup> Museo Marítimo Vasco, R.635, f.177v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.).

del mercado, fomentando el contrabando especialmente a través de Macao<sup>131</sup>, bloqueaba las exportaciones a gran escala.

En este atolladero, a finales del s. XVIII, los comerciantes europeos decidieron potenciar mercados locales de importaciones a China. Muchos productos provenientes de la India y del Sudeste asiático llevaban siglos implantados en los comercios chinos y musulmanes, ya que ellos mismos estaban en contacto<sup>132</sup>. Los más rentables y sostenibles provenían de las junglas, costas y marismas de la zona Sulu y las islas Célebes<sup>133</sup>.

En medio de este cruce de intereses, se situaba el comercio entre China y España representada por Manila. La balanza comercial negativa con China a través del comercio regional tenía siglos de antigüedad. Ya en 1521, los chinos exportaban seda y algodón a cambio de diversos productos. El listado de materiales que interesaban en mayor o menor medida al mercado chino era muy amplio, variando también por temporadas o estaciones. Sin ser muy exhaustivos, podría desgranarse de la siguiente manera: nidos de salangana chica (*Collocalia troglodytes*), oro en polvo, holoturia o balate (pepino de mar), mariscos y camarones secos, sibucáo (madera dura y medicinal), ébano, cuero crudo, nervios de venado, aletas de tiburón, huevos salados, cecina ó tapa, cera, alcanfor, concha o nácar, perlas<sup>134</sup>. De todos ellos los más rentables resultaban los materiales que se obtenían de las regiones costeras del sureste asiáticos y de las islas de la zona<sup>135</sup>.

---

<sup>131</sup> MOGRIDGE, George, *The Celestial Empire; or, points and pickings or information about China and the Chinese*, Lindon, Grant and Griffith, 1844, pp. 56-57.

<sup>132</sup> CLAUSEWITZ, Karl von: *De la guerra*, LIBROdot.com (versión electrónica), 2002 (original en 1872), pp. 61-63.

<sup>133</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 17.

<sup>134</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, pp. 236, 320-322.

<sup>135</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 442. La Gironière se interesó especialmente por la rentabilidad de estos productos, a tenor de buscar su nombramiento de alcalde y tener una región en propiedad que explotar, no lejos de Manila: "Las devoluciones se hacen en nidos de vencejos, en concha de la mejor calidad llamada *testudo imbricata*: el precio ordinario de esta concha es de 1.000 a 1.100 piastras la pecul; en Balate, holoturia, nombrada en Jolo tripang y en China bogshum, especie de zoófito informe, del que se conocen treinta y seis especies diferentes; en aletas de tiburón, cuyo valor en China es de 20 a 45 piastras el peculum; se necesitan alrededor de quinientas aletas para hacer un nido de huevos. También

El ejemplo de los nidos de salangana chica, frecuentemente conocidas como de vencejo o golondrina, puede dar una idea de la importancia comercial<sup>136</sup>. Eran empleados para el consumo en guisos o sopas (燕窩), y su valor al peso llegaba a superar el valor de la plata, según la calidad. Lo mismo sucedía con las holoturias, balates, sanguijuela de mar o pepino de mar, mariscos y camarones secos o aletas de tiburón. Todos estos productos tenían en común ser consumidos, y de manera constante, por la población china, con lo que la demanda no decaía. Otros materiales con gran aceptación en el mercado chino eran las conchas, el carey, el nácar de perlas, inicialmente como materiales de lujo para las élites chinas y luego para las manufacturas de exportación<sup>137</sup>. Todos estos bienes eran obtenidos por los balateros<sup>138</sup>, unos pescadores especializados en el trabajo costero.

Para la obtención y el traslado de estos productos locales de las islas y zonas costeras de Filipinas y de su región, el modo natural que funcionaba era el comercio pirata, es decir, fuera de las normativas o control de la administración de Manila. Unido a esta situación, a las potencias europeas presentes en la zona, como la británica, que buscaban nuevos productos a colocar en el mercado chino, les interesaba conseguir estos bienes para sus propios beneficios. Es decir, en realidad, las actividades de los piratas eran extraordinariamente dependientes del funcionamiento del comercio de la zona.

Para los piratas moros de Joló, o Sulu, por ejemplo, los versátiles pescadores balateros eran uno de los objetivos de las expediciones piratas, como veremos. Tras el ataque a ellos y regresar a Joló con botín, se conformaban los envíos que iniciaban el recorrido realmente comercial,

---

se exporta nácar, cuyo precio en China es de 12 a 15 piastras por pecul. Generalmente, las cargas se completan con polvo de oro, perlas finas y cera”.

<sup>136</sup> VIDAL Y SOLER, Domingo (trad.), *Viajes por Filipinas de F. Jagor*, Madrid, Imprenta, estereotipia y galvanoplastia de Aribau y C.ª, 1875, p. 155.

<sup>137</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, pp. 236 y 320-322.

<sup>138</sup> Quizá del malayo *bĕlati* 'extranjero', por ser importado en el continente asiático. Especie de cohombro de mar, que abunda en las costas de las islas situadas entre Asia y Australia, y es muy estimado en China como alimento. *Balatan* en tagalo.

especialmente a Singapur y Batavia<sup>139</sup>, donde los piratas llegaban a personarse con un comportamiento ejemplar:

“Es completamente imposible para los europeos que han visto a estos piratas en lugares como Singapur y Batavia, para formar cualquier concepto de su verdadero carácter. Allí están bajo control inmediato, y cada parte de su comportamiento es un tejido de falsedad y engaño. Ellos constantemente llevan consigo una lengua suave, un comportamiento servil, una disposición conforme, que siempre afirma, y nunca contradice; a semblante que parece anticipar el deseo mismo de los europeos, y que tan generalmente se impone sobre su comprensión de él, que inmediatamente concluye que son los mejores y más gentiles de los seres humanos; pero deja que los europeos se encuentran con ellos en cualquiera de sus propios campos, y una muy diferente carácter aparecerá. El carácter y el proceder traicionero narrado anteriormente, y la manera de cortar los vasos y masacrar sus tripulaciones, se aplican por igual a todos los piratas de las Islas de las Indias Orientales, por el que se han sorprendido cientos de barcos europeos y americanos y sus tripulaciones masacradas<sup>140</sup>.”

Otras embarcaciones evitaban intermediarios haciendo el recorrido hasta Cantón causando problemas a los embajadores españoles, ya que, las autoridades chinas les solicitaban su intervención. Algo que, por otro lado, tiene sentido, a tenor de la legislación vigente, en la cual seguían siendo súbditos españoles. De hecho, según Martínez Robles, estas desavenencias pudieron convertirse en la primera relación entre España y China fuera de las relaciones internacionales, aunque es posible que esta tesitura fuera una más de las que conformaran el proceso de apertura e interrelaciones entre las dos potencias. Por otro lado, existía un comercio directo con los comerciantes chinos

---

<sup>139</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp. 442-443.

<sup>140</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 213.



independientes. Con todos los riesgos que esto suponía, el lucro compensaba los peligros<sup>141</sup>.

Llegó incluso a que hasta la propia Manila comerciaba regularmente con los saqueadores. De hecho, embarcaciones joloanas no eran raras que entrasen en la bahía de Manila con las riquezas de las cosechas costeras procedentes de enclaves piratas. Para ello era nombrado antes a un sobrecargo chino, que solían ser además armador, quien hacía las derrotas por cuenta propia, con unas condiciones tan beneficiosas como temerarias<sup>142</sup>. Por norma general, se tardaban de 7 a 8 meses para un viaje completo a Joló y de regreso a Manila<sup>143</sup>.

Manila se beneficiaba de ese mercado, especialmente entre junio y julio<sup>144</sup>, exportando posteriormente a China, incluso con participación de la Armada, si esta no capturaba los envíos de los piratas a los intermediarios por no poder verificar el origen de estos materiales. Por otro lado, no se documentan grandes decomisos. Pero la competitividad de la búsqueda de esos productos generó una pugna por las zonas de recolección y en su entorno<sup>145</sup>, generando aún más tensiones al sur del archipiélago. Más de la quinta parte de las importaciones de Manila de estos materiales llegaba a través de Singapur, donde llegaba a través de los comerciantes buguis en sus praos<sup>146</sup>. Singapur era uno de los puertos francos de este comercio también para contrabandistas de otras naciones, como se desprenden de las

---

<sup>141</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, "La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX", *Butlletí de l'Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 19.

<sup>142</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 213. "Para el fletamento de un barco de 200 a 250 toneladas, los chinos pagan al armador mensualmente de 6 a 700 piastras (3000 a 3500 francos) bruto de 10 a 20 000 piastras (50 a 100 000 francos) A la vuelta del barco, recibe en mercancías la suma que ha adelantado, más intereses de 20 a 25 p. 100. Pero lo pierde todo si el barco perece".

<sup>143</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 442.

<sup>144</sup> *Idem.*, pp. 442-443.

<sup>145</sup> LEGARDA, Benito J. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Madison WI: University of Wisconsin Center for Southeast Asian Studies, 1999, pp. 54-58. En parte coincidía con las exportaciones de Manila a China: arroz, azúcar, algodón, índigo, *rattan*, pepinos de mar, pimienta, conchas de tortuga, madreperla, madera de *sapan* (madera de Brasil), ébano, carne seca (de ciervo), cuero y cuernos de ciervo.

<sup>146</sup> AHN, ULTRAMAR, 440, Exp. 3, nº 2, 1r, 12r-12v (Primera secretaria de Estado. Dirección comercial. Es copia. 1860).

acusaciones a la compañía alemana Schomburg & Co<sup>147</sup> y de August Schomburg L. Jüdel<sup>148</sup>.

A cambio de estos bienes, los piratas obtenían materiales muy variados para su propio consumo; opio y textiles de la India<sup>149</sup>, telas (muselinas, fondos, percales, cambayas imitando telas de Madrás), objetos de imitación, arroz, tabaco, aceite de coco “y una infinidad de menudencias de escaso valor”<sup>150</sup> en Manila. De China, obtenían nanquines (mahones), monedas de cobre llamadas chapuas (chapas), porcelana común, sedas, y utensilios de cocina. De todos estos productos, los mayores beneficios los sacaban del arroz y las monedas de cobre, las chapuas. Con el valor de en torno a una piastra, éstas se convirtieron en las monedas de uso común de Joló, pudiendo cambiarse incluso en Manila<sup>151</sup>.

Asimismo, los líderes en el sultanato de Joló o en otros nodos del sistema conseguían armas de fuego<sup>152</sup> en conexión con los mercaderes occidentales en lugares como Singapur<sup>153</sup>, con la consiguiente escalada armamentística en la región. Allí recogían todos los materiales para el comercio y los saqueos, reclamando los cañones, las mujeres y un tercio del botín<sup>154</sup>, quedando sobre todo armas, municiones y opio para la tropa. Estas transacciones fluían de manera constante, y cuanto más aumentaban sus asaltos, tanto más poder adquirían, y tenían que mantener este estado de presión para mantener el “sistema pirata” del sudeste asiático.

---

<sup>147</sup> AHN, ULTRAMAR, 5221, Exp. 34 (Traslado de unas comunicaciones del cónsul de España en Singapur sobre el contrabando que ejerce la sociedad comercial alemana 'Schomburg y Cía.', con sede en Singapur, con la isla de Joló. 1875).

<sup>148</sup> Vv. AA., “The Chronicle & Directory for China, Corea, Japan, The Philippines, Cochinchina, Annam, Tonquin, Siam, Borneo, Straits settlements, Malay States, &c.”, Hong Kong, Daily Press, 1889, p. 369.

<sup>149</sup> RIELLO, Giorgio y TIRTHANKAR, Roy (Eds.), *How India Clothed the World. The World of South Asian textiles, 1500-1850*, Global Economic History Series, Vol. 4, Leiden-Boston, Brill, 2009, p. 123.

<sup>150</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp. 441-442.

<sup>151</sup> *Idem.*, pp. 442-443. Al cambio, 33 a un centavo.

<sup>152</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 40-41.

<sup>153</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 206.

<sup>154</sup> *Idem.*, p. 207.

### 3. 1. 2 Esclavos en el sistema de piratería

Conforme los intercambios comerciales despuntaban para mantener la gran demanda de estos materiales por parte de los representantes de la Compañía, las zonas bajo control de los sultanes y datos recurrieron a su exportación más lucrativa: los esclavos. El principal botín de estos piratas, en el que se habían centrado prácticamente su cultura, siempre había sido la captura de prisioneros para esclavizarlos. En un único asalto, podían obtenerse hasta 200 esclavos<sup>155</sup>, con lo que ello supone a la economía inestable de los piratas, o mano de obra para sus propios enclaves.

No era la primera vez que este impulso al comercio de esclavos se incentivaba en el sudeste asiático en base a los requerimientos occidentales. La producción de nuez moscada y macis (el arilo carnoso de la propia nuez) ya había influido de manera definitiva en las necesidades de mano de obra de las explotaciones de la Compañía de las Indias Orientales holandesa VOC en el entorno de las Molucas<sup>156</sup>. Estas explotaciones estaban adicionalmente condicionadas por los sultanes<sup>157</sup>, pero desde principios del s. XVII fueron duramente reprimidas en una serie de campañas de conquista holandesas, que orillaron parte de los sultanatos<sup>158</sup>. Con el control holandés del territorio se plantearon las explotaciones locales, denominadas *perkeniers*<sup>159</sup>, donde los colonos occidentales percibían la distribución de tierras y orquestaban la mano de obra esclava. Esta era esencialmente asiática, pero pronto se saturaron los mercados de esclavos de VOC, a la par que extendían sus factorías. Por lo tanto, comenzaron a obtener cada vez más esclavos macasares, javaneses, filipinos y españoles a través de la piratería. Es por ello los territorios de la

---

<sup>155</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 344.

<sup>156</sup> CAMPO LÓPEZ, Antonio C., "Alianzas con vecinos y presencia en islas lejanas", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, pp. 149-151.

<sup>157</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 207.

<sup>158</sup> CAMPO LÓPEZ, Antonio C., "Alianzas con vecinos y presencia en islas lejanas", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, p. 149.

<sup>159</sup> *Idem.*, p. 150.

corona española había sido víctimas durante siglos de estos asaltos, especialmente las comunidades costeras más aisladas. Los misioneros y sacerdotes, siempre preocupados por esta constante amenaza, tratando encarecidamente de buscar soluciones<sup>160</sup>, llegaron a enfrentarse a ellos directamente, con pocos, aunque destacados logros<sup>161</sup>.

El flujo constante de los esclavos era necesario para mantener todo el sistema de los sultanatos. Si bien es cierto que en alguna ocasión se realizaban secuestros por los que se pedía un rescate, lo habitual era lograr la obtención de trabajadores, tanto para sus propios enclaves o para ser distribuidos o subastados en Joló de cara a las plantaciones. Muchos esclavos eran empleados en las haciendas de recolección de diversos productos, como las especias o el té<sup>162</sup> o en ingenios de azúcar holandeses<sup>163</sup> o chinos arrendados a la Compañía VOC<sup>164</sup>. Al no haber intermediarios, el sistema del comercio de esclavos de los piratas les era más rentable que los frutos del mar que tanto habían interesado a los occidentales para comerciar con la proteccionista China.

Como esclavos los trabajadores cualificados eran muy apreciados: marineros, pescadores y especialmente pescadores de perlas y moluscos<sup>165</sup>, ya que obtenían los materiales más rentables. Estos eran secuestrados y enviados a diversas islas bajo el control de los datos, al igual que otros artesanos especializados. Un ejemplo paradigmático fue el de *Relampago*, un

---

<sup>160</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 54.

<sup>161</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, pp. 346, 349-353.

<sup>162</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 19.

<sup>163</sup> CAMPO LÓPEZ, Antonio C., "Alianzas con vecinos y presencia en islas lejanas", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, p. 150.

<sup>164</sup> CARMAGNANI, Marcello, *Las islas del lujo. Productos exóticos, nuevos consumos y cultura económica europea, 1650-1800*, Méjico, El Colegio de México, Marcial Pons Historia, 2012, p.163.

<sup>165</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 185.

balatero<sup>166</sup> y pescador de perlas capturado por los piratas moros en Cebú y enviados a Joló<sup>167</sup>, donde vivió durante dos años junto a su mujer Teresa, permitiéndoles por su habilidad vivir con cierta independencia. Aquellos esclavos que no cumplían funciones de recolección, preparación o transporte de mercancías, eran forzados a unirse a las tripulaciones de las siguientes campañas de piratería.

Toda esta situación hizo meya entre la comunidad religiosa e intelectual española en Asia<sup>168</sup>, entre los que se contaban muchos oficiales de la Armada españoles. Había una clara mentalidad antiesclavista, tanto por motivos económicos como religiosos y morales. Tal era el caso del capitán de la Armada José María Halcón, muy en consonancia con los ideales de la Sociedad Económica de Amigos del País, de quién se hablará más tarde. Para más inri, los españoles, ibéricos o americanos, tenían un tono de piel muy oscuro<sup>169</sup>. Cuando estos asentamientos de esclavos, factorías o fortalezas eran asaltados por la Armada y los cautivos se les devolvía a sus pueblos, incluidos los occidentales como los holandeses, lo que se lograba, al menos temporalmente, una mejora de relaciones<sup>170</sup>.

Con todo ello, hacia el año 1800, la esclavitud y las producciones comerciales habían convertido a Sulu en una potencia comercial por sí misma<sup>171</sup>, en constante expansión y ejerciendo una presión cada vez mayor con la frontera sur de las Islas Filipinas. Palawan y la mitad de Mindanao

---

<sup>166</sup> Quizá del malayo *bĕlati* 'extranjero', por ser importado en el continente asiático. Especie de cohombro de mar, que abunda en las costas de las islas situadas entre Asia y Australia, y es muy estimado en China como alimento. *Balatan* en tagalo.

<sup>167</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 185.

<sup>168</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 344.

<sup>169</sup> Museo Marítimo Vasco, R.640, f. 142v. (Diario de la navegación hecha por la Fragata Nra. Señora de la Concepción desde la Bahía de Manila para la de Cádiz. 1797). "¡El ladrón de libertad que aprisionó a los hombres libres, hasta los mismos soldados, que por accidente de la naturaleza, tenían una color diferente de los otros hombres, son vendidos en la Isla de Borbón y metidos en prisiones...!".

<sup>170</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, p. 168.

<sup>171</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 18.

estaban de manera fáctica en manos de los sultanatos<sup>172</sup> y bajo sus leyes y principios<sup>173</sup>, aunque con curiosas persistencias animistas<sup>174</sup>.

### 3. 1. 3 Asaltos y piratería de oportunidad

La expansión de la piratería logró su apogeo a mediados de la llamada era Iranun (1768-1878). Joló era la capital funcional del sultanato y epicentro del comercio de esclavos. Se encontraba entre sultanatos holandeses, ingleses y españoles, en una zona muy permeable y de difícil control, que se ampliaba a otras muchas regiones del sudeste asiático. En *India directory* (1826), manual básico de viaje, James Horsburgh, indicaba las posiciones más importantes de los asaltos. En algunas zonas, decía que la población con hombres “adictos a la piratería”, y que “... cualquier barco que quisiera tomar tierra allí, ha de estar bien armada, constantemente preparada para repeler cualquier asalto que pueda ser hecha desde sus proas armadas”<sup>175</sup>, no siendo difícil encontrar barcos occidentales a la deriva tras una de estas masacres<sup>176</sup>. Resulta indispensable considerar que una vez entrado en el estrecho de Macasar (Pamaroong), entre Borneo y Sulawesi (Célebes), la peligrosidad de los encuentros aumentaba exponencialmente, se recomendaba no acercarse al mar de Sulu<sup>177</sup>. Estas zonas eran habitadas por un “pueblo miserable y feroz”<sup>178</sup> que podría atreverse a asaltar corbetas sin mucho miramiento si la

---

<sup>172</sup> ALBI DE LA CUESTA, Julio, *Moros. España contra los piratas musulmanes de Filipinas (1574-1896)*, Madrid, Desperta Ferro, 2022, p. 369.

<sup>173</sup> CLAUSEWITZ, Karl von: *De la guerra*, LIBROdot.com, 2002 (original en 1872), pp. 61-63. (versión electrónica).

<sup>174</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 186.

<sup>175</sup> HORSBURGH, James, *Directions for sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the interjacent ports: compiled chiefly from original journals at the East India House, and from observations and remarks, made during twenty-one years experience navigating in those seas*, vol. 2, London, Parbury, Allen, and Co., 1827 (tercera edición), p. 156.

<sup>176</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 213.

<sup>177</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0136, f. 26v (Diario de navegación del cuarto viaje realizado de Cádiz a Manila y su regreso realizado por el Primer Piloto y Maestre de Navío Manuel de la Matta a bordo del navío "Santa Ana", alias "Rey Fernando" de la Real Compañía de Filipinas. Copia, 1834).

<sup>178</sup> *Idem*.

situación era la adecuada, en parte favorecida por unos esteros costeros pantanosos y traicioneros, además de insalubres.

Un factor a tener en cuenta era el concepto de piratería de oportunidad. Los propios iranun y balanguingui sámal eran grandes artesanos, con trasfondos seminómadas que, por temporadas, se convertían en saqueadores y piratas, hasta hacer de esto su principal fuente de ingresos. Dentro de los sistemas de piratería, no debemos obviar el más difícil de perseguir. Otros pueblos filipinos y malayos nómadas contaban entre sus recursos de supervivencia con la captura de embarcaciones de todo tipo cuando fuera adecuado. Por lo general estas embarcaciones se dedicaban a la pesca, pero un buen número de ellas, uniéndose a las naves “nodrizas” podían convertirse realmente peligrosas, tanto para embarcaciones como para poblaciones. Así como un “vecino” podía convertirse en predador de esos mismos poblados. Incluso en poblaciones ya cristianizadas, era posible que se diera esta casuística, incluso entre los que formaban parte en la Marina Sutil españolas<sup>179</sup>, colaboradores de la administración de Manila, de la cual se explicará más tarde.

Estas agrupaciones naturales se correspondían con las comunidades sociales básicas precoloniales filipinas, los *barangayes*, “los del mismo barco”<sup>180</sup>. Se refería de manera entre legendaria y consuetudinaria que estas agrupaciones se correspondían con los ancestros que habían llegado juntos a las islas. Trabajaban la tierra en común, siendo los núcleos sociales básicos con un jefe local. En poblaciones costeras formaban parte de las tripulaciones de los *barangayanes*<sup>181</sup>.

Los iranun y balanguingui sámal eran la fuerza de choque en las embarcaciones, donde los piratas compensaban en mar abierto su deficiente artillería por el número<sup>182</sup>. El coronel de ingenieros Emilio Bernáldez, quien se

---

<sup>179</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 54.

<sup>180</sup> SELLIER, Jean, *Atlas de los pueblos de Asia meridional y oriental*, Barcelona, Paidós, 2002, p. 123.

<sup>181</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguingui sámal: la zona Sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 17.

<sup>182</sup> SAWYER, Frederic Henry Read, *The inhabitants of the Philippines*, Nueva York, Charles Scribner's Son, 1900, p. 361.

enfrentó a ellos en reiteradas ocasiones, ofreció una de sus descripciones más ilustrativas:

“Cada moro es un soldado armado siempre con el cris, el campilán o la lanza, y a veces con una y otra arma; sin dejarlas nunca, si aun en las horas de descanso, pues con ellas duermen. Y este soldado moro es astuto, fanático por sus creencias, terco, cobarde en campo abierto o cuando descubre serenidad y decisión en el enemigo y ve fácil la escapada; pero valiente, arrojado hasta la ferocidad, cuando se considera encerrado y sin posibilidad de fugarse. Notablemente sorbio, se alimenta con un puñado de arroz, con las frutas que coje en el bosque, las yerbas del llano o los pescadillos del río: bebe el agua de manantiales más o menos limpios y claros, y a falta de otra mejor, habiéndose embarcado, satisface la sed con el agua de mar. Sumamente ágiles, trepan con celeridad por las montañas, suben a los árboles más elevados, cruzan los manglares más espesos y hondos, salvan los torrentes, saltan los barrancos, y se dejan caer con el mayor aplomo de una altura de 15 o 20 pies. Acostumbrados desde que nacen a vivir en el agua, nadan como los peces, siendo para ellos el paso de un río, por ancho y caudaloso que sea, la operación más sencilla y natural del mundo; y cuando por la rápida corriente de las aguas no quieren o no pueden pasarlo a nado, una sola caña tendida de una orilla a otra les ofrece un puente bastante cómodo. En resumen, las cualidades militares del soldado moro son: valor temerario cuando ve cortada o difícil la retirada; poco arrojo para atacar en campo abierto a me nos dé una gran superioridad de combatientes; ágil, sobrio, cruel hasta la barbarie con el vencido, e indiferente o rencoroso con el vencedor. Poco diestro en el uso de las armas de fuego, pero superior en el manejo de las armas blancas; traidor, ignorante de la táctica reglada, pero astuto y conocedor del sistema de sorpresas y golpes de mano.”<sup>183</sup>

---

<sup>183</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 41-42.



Para sus razias, lo piratas de Sulu contaban con un arsenal extraordinariamente variado, vinculado con su filosofía de *makan angin* (comer el viento)<sup>184</sup>. Las crónicas refieren desde combates en los que contaban con los más avanzados materiales procedentes de las fundiciones europeas<sup>185</sup>, incluso mejores que las españolas<sup>186</sup> a enfrentarse con las falúas de la Marina Sutil a pedradas<sup>187</sup>. Esta evolución desigual viene en parte derivada de la necesidad de usar cuanto estuviera a su mano, e irregular con respecto a la mayor relación con los comerciantes occidentales y contrabandistas, así como la suerte en sus presas<sup>188</sup>.

En un lugar muy diferente se encontraban las armas blancas, adecuadas para sus objetivos: desde los pesados *kampilanes* para asalto e intimidación hasta los elegantes kris para representación, que son espadas, según Emilio Bernaldez, “llenas de preciosos embutidos formando aguas, tan primorosamente trabajadas, que en nada desmerecen las afamadas hojas de Damasco. Los puños son, por lo común, de madera dura sacada de alguna raíz; muchos hay de marfil y algunos, para uso de Sultanes y magnates, de oro macizo”<sup>189</sup>. También empleaban muchos tipos de armas arrojadas venablos, saetas y chuzos, dependiendo de la cantidad de pólvora con la que contaran o de las habilidades culturales del origen de los asaltantes. De hecho, algunos cañones capturados a los piratas tenían siglos de antigüedad<sup>190</sup>, aunque no deberían de tener mucho que envidiar de los cañones chinos, más peligrosos para los artilleros que para sus objetivos<sup>191</sup>. Por otro lado, se mantenía una

---

<sup>184</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, pp. 22-23. Del malayo.

<sup>185</sup> Museo Marítimo Vasco, R.635, ff.145v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.)

<sup>186</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 40-41.

<sup>187</sup> Museo Marítimo Vasco, R.635, f. 145v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.)

<sup>188</sup> DIAMOND, Jared, *Armas, gérmenes y acero: Breve historia de la humanidad en los últimos trece mil años*, Barcelona, Debolsillo, 2016, p. 297.

<sup>189</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 40-41.

<sup>190</sup> *Idem.*, pp. 40-41.

<sup>191</sup> HORSBURGH, James, *Directions for sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the interjacent ports: compiled chiefly from original journals at the East India House, and from observations and remarks, made during twenty-one years'*

curiosa industria de las armas defensivas, empleo aún prioritario, que son variados escudos de madera o con piel de carabao, así como muchos tipos de armaduras e incluso cotas de maya que seguían siendo funcionales.

Es preciso comentar que las armas asiáticas eran muy apreciadas por los militares españoles, en primer instante para los arsenales y más tarde como trofeos, tanto por su exotismo como por el trasfondo que tenían. La administración y de la Armada también obtenían estas piezas mediante las requisas periódicas de armas<sup>192</sup>, que podían pasar a los almacenes de la Armada o a las propiedades particulares de los soldados<sup>193</sup>. La lectura cultural de estas piezas fue evolucionando, o involucionando, a souvenirs, mientras que otras fueron enviadas a los museos occidentales. De este tema se tratará más tarde en este trabajo.

Las armas de fuego, por otro lado, llevaban siglos siendo fundidos por los piratas de Sulu, incluso desde antes de los españoles<sup>194</sup>, si bien las armas más precisas y funcionales eran invento foráneo y con total trascendencia para la historia de Asia<sup>195</sup>. Los piratas contaban con armas de fuego de baja calidad, lo que compensaban con el número<sup>196</sup>. Cuando las obtenían buenas remesas de fusiles modernos, generalmente a través de comerciantes chinos e ingleses, estos se degradaban pronto por las condiciones marítimas y un pésimo mantenimiento<sup>197</sup>. Estas nuevas armas eran además un elemento desestabilizador adicional en el entramado complejo de la región. Si bien hacían los asaltos más violentos y poder aspirar a mayores presas, les hacían aún más dependientes de bienes fungibles de importación, como la pólvora o

---

*experience navigating in those seas*, vol. 2, London, Parbury, Allen, and Co., 1827 (tercera edición), p. 359.

<sup>192</sup> RODRÍGUEZ BERRIZ, Miguel, *Diccionario de la administración de Filipinas*, Manila, Imprenta Amigos del País, 1888, p. 462.

<sup>193</sup> FERRANDO, Juan y FONSECA, Joaquín, *Historia de los PP. Dominicos en las islas Filipinas y en sus misiones de Japón, China, Tung-Kin y Formosa*, tomo V, Madrid, Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneira, 1871, pp. 569-570.

<sup>194</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 40-41.

<sup>195</sup> DIAMOND, Jared, *Armas, gérmenes y acero: Breve historia de la humanidad en los últimos trece mil años*, Barcelona, Debolsillo, 2016, p. 297.

<sup>196</sup> SAWYER, Frederic Henry Read, *The inhabitants of the Philippines*, Nueva York, Charles Scribner's Son, 1900, p.361.

<sup>197</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 40-41.

los materiales para su reparación y mantenimiento. No era suficiente con lograr la tecnología, también había que asumir los costes de su empleo<sup>198</sup>, lo que instigaba aún más los asaltos.

El sistema habitual de depredación de la piratería de Sulu se realizaba durante los períodos más fructíferos, política y climatológicamente. Las embarcaciones cruzaban las aguas hacia las zonas más provechosas en un radio extraordinariamente amplio de acción. Antes de asaltar a sus presas, durante el anochecer o al atardecer en el caso de las poblaciones, habrían obtenido información de otros prisioneros. De hecho, las tripulaciones de las embarcaciones estaban formadas en su mayoría por pescadores, marinos y balateros forzados a servirles procedentes de Mindanao o de regiones próximas a Sulu<sup>199</sup>. Por su parte, los prácticos y navegantes eran renegados<sup>200</sup> malayos, bugís o incluso occidentales con formaciones superiores a los propios miembros de la Armada<sup>201</sup>, eso cuando no eran los miembros de la Armada los que participaban en el contrabando<sup>202</sup>, puesto que no se puede olvidar de la presencia de piratas y corsarios europeos<sup>203</sup>, con los que los moros podían colaborar sin muchos escrúpulos.

La acción más destacada de la piratería contra los intereses españoles en un asalto abierto fue el de Zamboanga en 1812. Varios grupos de Joló y Mindanao, además de otras regiones de su dominio o control, decidieron atacar directamente las posiciones españolas. Afortunadamente para los intereses de la Corona, coincidió el ataque con la presencia de guardacostas españoles de patrulla, por lo que tuvieron que desistir, huyendo hacia Camarines (Luzón), en

---

<sup>198</sup> DIAMOND, Jared, *Armas, gérmenes y acero: Breve historia de la humanidad en los últimos trece mil años*, Barcelona, Debolsillo, 2016, p. 298.

<sup>199</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona Sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 17.

<sup>200</sup> WARREN, James Francis, *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity*, Singapur, Singapur University Press, 2002, pp. 216-218.

<sup>201</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0365 Ms.0823 / 000, ff. 1r.-1v., 8r. (Descripción realizada por Nicolas Enrile de las embarcaciones utilizadas por los moros en sus ataques en las Islas Filipinas. Contiene información sobre: barotos, vintas, barangallanes y pancos. 1834).

<sup>202</sup> CAMPO LÓPEZ, Antonio C., "Alianzas con vecinos y presencia en islas lejanas", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, p. 151. Especialmente en detrimento de los territorios holandeses.

<sup>203</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 635, f. 145v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.)

la misma longitud geográfica de Manila. Esta posición tan al norte demuestra la facilidad de movimiento de este tipo de incursiones por Filipinas. Allí capturaron dos barcos mercantes, una lancha y un *prao* de guerra que llevaba los impuestos. Por las costas y ya tierra adentro se continuaron los asaltos, secuestrando a la población. Los bisayas, alentados por el párroco, tomaron los barangayanes para luchar contra los piratas y repeler sucesivos ataques, matando al caudillo Orandín con 48 pancos. Esto supuso una de las iniciativas individuales más fructíferas de la historia de Filipinas a este respecto, destacada además por la excepcionalidad de ser una de las pocas victorias<sup>204</sup>.

### 3. 1. 4 Barcos piratas

Para los saqueos y ulteriores transportes, incluidos los comerciales, los asaltantes de Sulu contaban con una gran variedad de embarcaciones, muchas de ellas especializadas, conocidas genéricamente como proa, prao o *prahu*, lo que ha dado lugar a muchas confusiones terminológicas. Los mayores eran los *lanong* o *joanga*, fuertemente artillados y con varias cubiertas superpuestas. Especialmente empleados para la guerra de asaltos, seguían siendo esbeltos y flexibles, pensados en aumentar capacidad por eslora para no perder velocidad. Los siguientes en tamaño eran los pancos, *garay* o *penjajap*. Eran las más habituales y la clave de los rápidos asaltos piratas. Se trataba de embarcaciones muy bien construidas y baratas, ideales para asaltos rápidos. La menor de las tipologías eran las vintas, salisipan, baroto o *kakap*, canoas bastante sencillas que podían incorporar balancines. Solían ser las naves auxiliares, aunque por su simpleza, muchas veces eran empleadas como barcos de espionaje, ya que poco o nada se diferenciaban de las embarcaciones de los pescadores<sup>205</sup>.

---

<sup>204</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, pp. 343-344.

<sup>205</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 19.

La construcción de estas embarcaciones era una tradición completamente determinante para su sociedad. Durante siglos toda la cultura dependía de las mismas, por lo que generó una sociedad de avezados arquitectos navales en base a la costumbre. El empleo de velas latinas, además de unos mástiles triples, se unía con las capacidades marineras y conocimiento de la zona, haciendo a estas embarcaciones prácticamente inalcanzables para las embarcaciones occidentales, por no hablar de otras embarcaciones de la región.

Obtener los secretos de estas embarcaciones era el objetivo de la Armada, tanto española como holandesa. Precisamente fueron los holandeses quienes habían empleado estas embarcaciones prácticamente desde los primeros años de su presencia en la búsqueda y control de las Molucas, al igual que los ingleses en cuanto tuvieron oportunidad. Pero, al igual que los españoles, no llegaban a obtener ni las mejores embarcaciones ni a desentrañar los procesos de arquitectura naval en base a las embarcaciones capturadas, por ser esas precisamente las más lentas o descartadas. Para lograr estos materiales, la Armada mantenía constantes pesquisas buscando a los arquitectos navales que hubieran trabajado para los piratas de Sulu, y en ocasiones, lograron este complejo objetivo como veremos, ya que los que sabían sobre arquitectura naval no eran los piratas capturados sino aquellos especializados que trabajaban en los astilleros y no participaban de los asaltos. De hecho, los piratas capturados generalmente se repartían por la isla de Luzón para que "... pudieran vivir con libertad, cambiar de costumbres, civilizarse, y como lo eran ya los otros muchos moros cogidos en diversas ocasiones"<sup>206</sup>. Y no eran extraordinarios los casos en los que estos antiguos piratas y bandidos se incorporaran a la propia Armada. Tal fue el caso de *Mabutin-Tajo* (El bravo o el valiente), cuyo nombre real era Alila. Junto con sus hombres pasó a trabajar como jefe de la guardia de La Gironière contra los

---

<sup>206</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 168-169.

asaltantes piratas<sup>207</sup>, siendo un pirata reconocido incluso con el permiso del gobernador de Filipinas<sup>208</sup>.

Según progresaba la estructura económica subsidiaria de los iranun balanguigni sámal, sus asentamientos se habían ido estableciendo no solo en Filipinas sino también en Indonesia y Malasia. Todos estos asentamientos y sultanatos tenían complejos entramados sociales y feudales, así como acuerdos territoriales. En estos rosarios de emplazamientos interconectados de cara a la defensa propia y el comercio, se establecían astilleros que permitiera mantener la industria naval que sustentaba su talasocracia<sup>209</sup>. Así, había islas que mantenían la producción naval, con muchos trabajadores esclavos, vinculados a su vez con el sistema de *barangay*<sup>210</sup>.

### 3. 1. 5 Diplomacia con otros países y piratas asiáticos

A pesar de este dominio de los aspectos bélicos y navales, donde se ve la realidad para la consecución y primacía de los iranun y balanguigni sámal eran en otros dos aspectos fundamentales, claves de su éxito: el comercio y la diplomacia. Las embarcaciones de los piratas eran igualmente empleadas para el comercio, no en rutas estables, sino estacionales. Llegaban incluso a ser vistos dentro del entramado del Sistema de Cantón, participando de toda la cadena de suministros, siendo frecuentes en los emplazamientos holandeses o en el estrecho de Malaca, con los pabellones correspondientes. Para acercarse a los centros de comercio, arriaban los pabellones occidentales amistosos al llegar a los puertos<sup>211</sup>, obtenidos por lo general mediante los estéticos tratados

---

<sup>207</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp. 104-105. "Le entregué un sable tagalo en el que estaba escrito en grandes caracteres españoles: No me sacas sin razón ni me envainas sin honor, No me saques sin razón, y no me vuelvas a envainar sin honor. Traduje esta leyenda al idioma tagaloc." Alila lo encontró sublime y juró no desviarse de él.

<sup>208</sup> *Idem.*, pp. 106-107.

<sup>209</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, pp. 19 y 22.

<sup>210</sup> SELLIER, Jean, *Atlas de los pueblos de Asia meridional y oriental*, Barcelona, Paidós, 2002, p. 123.

<sup>211</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 20.

diplomáticos a cambio de entregar sus pabellones de guerra. Allí se comportaban de una manera aparentemente agradable y amistosa en exceso<sup>212</sup>.

Los joloanos contaban con una gran red de informadores, intermediarios y espías, más o menos dedicados a la causa, además de muchos traductores, renegados<sup>213</sup> y esclavos que les servían igualmente de sistema de inteligencia, incluidos chinos y occidentales<sup>214</sup>. De hecho, Manila era un hervidero de espionaje internacional, y los piratas estaban bien informados. Ejemplo de ello fue un piloto español que trabajaba para el sultán de Joló y que espiaba el comercio de Filipinas, además de preparar los acuerdos con los estadounidenses<sup>215</sup>.

Los piratas de Sulu contaban con su propia estructura diplomática, derivado del excelente y taimado trato de sus comerciantes<sup>216</sup>. Sus más estrechos aliados eran las confederaciones de piratas del estrecho de Malaca, los iranun (*illanoons*)<sup>217</sup>, pero también encontraban buenos aliados temporales en ingleses, holandeses y franceses siempre trataron de conseguir territorios del sur de las Filipinas, por lo que no era extraño que fomentaran inestabilidades<sup>218</sup>.

Si bien parte de ellos formaba parte de las élites de los piratas de Sulu, sus interrelaciones hacían que muchas veces se desdibujara quien controlaba a determinados datos y sultanes. En muchos aspectos eran lo contrario a la piratería de Sulu, balnaguíngui samal, mucho más extendidos, en todo el

---

<sup>212</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 213.

<sup>213</sup> WARREN, James Francis, *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity*, Singapur, Singapur University Press, 2002, pp. 216-218.

<sup>214</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0365 Ms.0823 / 000, ff. 1r.-1v. y 8r. (Descripción realizada por Nicolas Enrile de las embarcaciones utilizadas por los moros en sus ataques en las Islas Filipinas. Contiene información sobre: barotos, vintas, barangallanes y pancos, 1834).

<sup>215</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 211, f. 130r. (Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836).

<sup>216</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 213.

<sup>217</sup> *Idem.*, pp. 206-207. Relatos del Comodoro John Downes (1784-1854).

<sup>218</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, pp. 61-62.

sudeste asiático, además de contar la protección constante y efectiva de los príncipes malayos<sup>219</sup>.

Ejercían su dominio principal en la pujante zona del estrecho de Malaca, de cerca de 900 km. de extensión, y Borneo, y la piratería llegó a ser institucionalizada en dinastías. Estas se convirtieron en herramientas primero para los portugueses con el sultanado de Malaca y más tarde con holandeses y británicos, llegando a ser ampliamente estudiados de cara a los tratados anglo-holandeses de 1824 y 1870-71<sup>220</sup>, que los reconocían como la potencia regional. En dichos acuerdos se marcaron las conformidades de control colonial, dejando el norte al Reino Unido (Pahang y Johor) y el sur y las islas a los Países Bajos (Sumatra, Indragiri y Riau Lingga), estableciendo lo que sería posteriormente Malasia con Singapur, e Indonesia. Con esta demarcación se quería combatir cada uno su parte de asentamientos y asaltos piratas.

Las soluciones fueron variadas e imaginativas, mostrando diferentes estrategias a la Marina Sutil, fuerza regional colaborada de España. En el caso británico, por ejemplo, tras varios intentos infructuosos, los británicos abogaron por crear su propia dinastía, semejante a los raj británico de la india, pero con línea hereditaria. Es decir, en lugar de dar apoyo a las jerarquías locales o *estados principescos (princely states)*, que parecían no dar sus frutos, sin un elemento o dinastía clara a la que apoyar, iniciaron su propia dinastía en territorios. Así establecieron los Rajás Blancos (*White Rajahs*) de Sarawak, con reconocimiento implícito y correlación con el gobierno británico. El encargado en ese caso fue James Brooke (1803-1868), solventando los conflictos a largo plazo, y disponiendo de inmensas flotas de praos combinados con embarcaciones europeas y barcos de vapor, como sucediera con la estrategia de Enrile, la cual se analizará más adelante<sup>221</sup>. Tras décadas de conflicto, con cada vez mayor actividad por parte de la armada británica en la protección de su ruta de comercio hacia Cantón, lograron desplazar a los iranun, y posteriormente a la piratería china desafecta a la dinastía Qing. Más tarde

---

<sup>219</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 206.

<sup>220</sup> SELLER, Jean, *Atlas de los pueblos de Asia meridional y oriental*, Barcelona, Paidós, 2002, pp. 118-119.

<sup>221</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 56.



fomentaron una inmigración china que sustituyera a la conflictiva población local en el Estrecho a través de mestizaje, cuyo resultado era la mayor parte de la población dedicada al proceso mercantil y productivo, conocida como culfes.

Los holandeses por su parte siguieron escalando derechos de aduana y manteniendo una seguridad mucho mayor en la zona de dominio<sup>222</sup>. Todo ello no terminaría de convertirse en un conflicto abierto hasta la represión en la guerra de Aceh (1873), en un territorio entonces protectorado otomano. Este conflicto que se mantendría activa durante décadas con diferentes niveles de insurrección.

En el caso de los estadounidenses, sin presencia estable en Asia, valoraron los asentamientos en la región y nuevas líneas de comercio, como la que abrirían unos años más tarde en Japón a través de la política de cañoneo. La expedición del comodoro Perry a Edo constatada por Brown fue un ejemplo excepcional. Pero unos años antes también valoraron un acercamiento a Filipinas. El capitán Wilkes, jefe por entonces del Departamento de Cartografía e Instrumental de la Armada estadounidense fue el encargado en 1840 de firmar un tratado pensando en la protección de los barcos americanos en esa región, en el que señalaba que, cuando estas embarcaciones hicieran tierra en sus islas, no fueran maltratados ni vilipendiados.

“Poca fe se puede depositar en la habilidad o disposición del sultán para controlar las tripulaciones de las proas piratas, pero a la primera infracción del tratado será visitado con un rápido y severo castigo, produciendo, sin lugar a dudas, un efecto muy beneficioso”<sup>223</sup>

Muy semejante fue un acuerdo de los Estados Unidos con el sultán de Sulu en 1846<sup>224</sup>. Se aprecian la diferencia de la certeza respecto al tratado con los piratas del estrecho de Malaca, iranun, y las dudas sobre los piratas de

---

<sup>222</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp. 443-444.

<sup>223</sup> JENKINS, John S., *Explorations and adventures in and around the Pacific and Antartic Oceans.*, Nueva York, Hurst & Co., 1882, p. 455.

<sup>224</sup> PALMER, Aaron H., *Memoir, geographical, political, and commercial, on the present state, productive resources, and capabilities for commerce of Siberia, Manchuria, and the Asiatic islands of the northern Pacific ocean, and on the importance of opening commercial intercourse with those countries*, Washington, Tippin & Streeper, 1848, p. 81.

Joló<sup>225</sup>, donde ya se daba por hecho su incumplimiento y traición<sup>226</sup> junto a las siguientes represalias.

Estas dudas no eran una suposición casual, si no venía fundamentadas en el conocimiento sobre la manera de actuar de los piratas de Joló, especialmente la parte fundamental de su sistema de expansión: el *merantau* o *makan angin* (comer el viento)<sup>227</sup>. Una conquista sin limitaciones, pensada para su reconstrucción constante en base a la movilidad y flexibilidad, además de emplear todos los recursos a su disposición, incluidos los negocios y acuerdos internacionales. Esta piratería hacía suya la máxima de Catón el Viejo: *Bellum se ipsum alet*, (la guerra se alimenta a sí misma), usando el comercio y la diplomacia para obtener más recursos con los que continuar una expansión sin límites.

Con el *makan angin* también se incentivaba una tendencia invariable a la hora de seleccionar las presas: el objetivo esencial eran las más débiles y asequibles. Independientemente de las nacionalidades, etnias o ubicaciones, la piratería de oportunidad era una parte fundamental de su *modus vivendi*. No podían desaprovechar oportunidades.

Los barcos occidentales que se adentraran en los archipiélagos, incluidos los de guerra, tenían que artillarse aún más para evitar incidentes<sup>228</sup>. Esto les convertía en presas más difíciles<sup>229</sup>, por lo que los piratas se veían obligados a realizar diferentes argucias. Era frecuente que los piratas izaran pabellones occidentales en sus asaltos, especialmente para los asaltos fortuitos a embarcaciones occidentales<sup>230</sup>.

---

<sup>225</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 206.

<sup>226</sup> *Idem.*, p. 213.

<sup>227</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, pp. 22-23. Del malayo.

<sup>228</sup> HORSBURGH, James, *Directions for sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the interjacent ports: compiled chiefly from original journals at the East India House, and from observations and remarks, made during twenty-one years experience navigating in those seas*, vol. 2, London, Parbury, Allen, and Co., 1827 (tercera edición), p. 156.

<sup>229</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, pp. 206-208.

<sup>230</sup> HORSBURGH, James, *Directions for sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the interjacent ports: compiled chiefly from original journals at*

Contaban además con el factor psicológico para los asaltos. Cuando izaban sus pabellones de guerra o banderas negras causaban terror y muchas veces no era necesaria más señal para forzar una rendición, habida cuenta del destino que esperaba a los asaltados en el caso de que se resistieran. Empleaban una violencia exacerbada, aspecto que se ve reflejado constantemente en los relatos, reforzando esa idea de temor que querían infundir<sup>231</sup>. También sus banderas eran muy apreciadas como trofeos por las diferentes armadas occidentales<sup>232</sup>, aunque en el caso español, también se lograron a través de la diplomacia, como veremos en el caso de José María Halcón.

### 3. 2. Administración española

#### 3. 2. 1 Estructura de acción gubernamental

Los procesos geopolíticos del s. XVIII reordenaron la realidad de Filipinas de manera determinante. La administración de la Corona, trataba de realizar una transición de un modelo virreinal a una estructura moderna de todos sus territorios. Lamentablemente para Filipinas, la distancia y los limitados recursos comparadas con la rentabilidad para la Corona, sumado a otras particularidades como el número de población en el censo, hacían que se hubiera convertido en una necesidad menor en el complejo organigrama de la realidad española.

La única opción para que Filipinas era adentrarse en una nueva macroestructura productiva y mercantil que la alejara de la dependencia del Galeón de Manila, la fuente fundamental de ingresos de la colonia y eje vertebrador de los intereses de la metrópolis y sus dominios. Es por ello que,

---

*the East India House, and from observations and remarks, made during twenty-one years experience navigating in those seas*, vol. 2, London, Parbury, Allen, and Co., 1827 (tercera edición), p. 156.

<sup>231</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 207.

<sup>232</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 56.

paralelamente al contexto americano, la población de oligarcas locales, generalmente criollos, hizo que los cambios administrativos propuestos solo se encontraran con limitaciones de cara a no perder sus privilegios. Todos los principales beneficios de la oligarquía, a saber: Privilegios, instituciones y Galeón<sup>233</sup>, eran fundamentales para llevar a cabo las reformas necesarias. No contando la Corona española con recursos administrativos y representantes adecuados para dicho planteamiento, en cuanto al funcionariado local, la solución pasó por desarrollarse en virtud otro cuerpo más independiente y formado, con gran presencia en Filipinas: la Armada española.

El control de las Filipinas pasaba definitivamente por el control naval<sup>234</sup>, tanto cara al exterior como a las conexiones internas. Si se lograba conformar una Real Armada en Filipinas, se obtendrían toda una serie de mejoras en cuanto a la realidad de Filipinas. Esta serviría de elemento cohesionador, mejorando la economía, las comunicaciones y la seguridad, reforzando con ello la presencia española. La extensión de los dominios españoles en aquel momento, la convertía en una talasocracia de facto. De ello se deriva la importancia supina de la Armada. El Marqués de la Ensenada (1702-1781) refutó esta tendencia para el fortalecimiento de la monarquía. Sin una marina fuerte, el territorio era ingobernable<sup>235</sup>. La Marina, con todos los gastos y funciones vinculadas era en sí mismo un estado dentro del Estado. Más allá del rearme y sus estructuras bélicas, la Armada era un elemento vertebrador del propio estado. Los miembros de la Armada eran por ello, herramientas de un imperio. Pero no era válido como un sistema de “eslabones” con la metrópolis. Tenía que estar plenamente unificada para ser efectiva, al servicio de la Corona, pero de manera muy independiente, supliendo o reforzando muchas de las funciones de la administración o las iniciativas privadas, cuando no sustituyéndolas. Eso era cuanto España debía de hacer para convertirse, al igual que Inglaterra y Francia, en un imperio comercial, fuera de las rutas

---

<sup>233</sup> 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*, 32, Madrid, 2019, p. 161.

<sup>234</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 60.

<sup>235</sup> 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*, 32, Madrid, 2019, p. 165.

establecidas. Un proceso en el cual las comunicaciones eran indispensables<sup>236</sup>, lo que se sumaba a la repercusión internacional, como expositores de la potencia de un Imperio, ante los súbditos, pero, sobre todo, ante el resto de las potencias<sup>237</sup>. Cada vez más fuerte presencia internacional de embarcaciones de medio-largo recorrido<sup>238</sup>, que contrastaba claramente con las potencias asiáticas. Según palabras de James Horsburgh:

“Solamente vimos un barco de guerra<sup>239</sup> durante el tiempo que estuvimos en el Mar Amarillo, por lo cual, podemos inferir, que tanto Cantón como sus proximidades, la mayor parte de las fuerzas navales de su Majestad Imperial está amarrada: por lo que, incluidos sus fuertes, están pobremente condicionadas para resistir el ataque de fuerzas europeas. Muchos de estos últimos (los fuertes) están armados con poco más que desechos de cañones, y de tenerlos, sus piezas están en tan malas condiciones para poner más en peligro a quien los dispare<sup>240</sup>.”

Esto, lejos de resultar baladí, era el manual de los barcos también españoles, incluidos los comerciales. Quedaba claro que las armadas asiáticas eran cuando menos deficitarias, y era una idea estaba bien extendida y era evidente a ojos de los occidentales, lo terminaría reforzando las “políticas de cañoneo”. España quería ser partícipe de este sistema y aprovechar esta debilidad en Asia, pero su Armada tenía dos frentes abiertos. Por un lado, en la protección de la gran flota de los “galeones de Manila” pero también limitó sus recursos, ya que sus funciones deberían de limitarse en un principio a mantener este paso y tornaviaje. Por otro lado, en sus territorios asiáticos se encontraba precisamente ante la posición contraria, una armada que les superaba ampliamente, la piratería de Sulu.

---

<sup>236</sup> *Idem.*, p. 165

<sup>237</sup> *Idem.*, p. 165.

<sup>238</sup> RIELLO, Giorgio y TIRTHANKAR, Roy (Eds.), *How India Clothed the World. The World of South Asian textiles, 1500-1850*, Global Economic History Series, Vol. 4, Leiden-Boston, Brill, 2009, p. 123.

<sup>239</sup> *War boat*, en el original.

<sup>240</sup> HORSBURGH, James, *Directions for sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the interjacent ports: compiled chiefly from original journals at the East India House, and from observations and remarks, made during twenty-one years' experience navigating in those seas*, vol. 2, London, Parbury, Allen, and Co., 1827 (tercera edición), p. 359.

La presencia comercial española en Asia tenía una serie de particularidades derivadas de su concepción y desarrollo. Si bien era realmente potente en lo que se refiere a la realización de los trayectos transpacíficos, donde estaba el mayor beneficio, delegaba en los comerciantes locales para la obtención de mercancías y concentrarlas en Manila. Así el comercio costero chino y el de los chinos de ultramar<sup>241</sup> constituyeron los elementos fundamentales en el que descansaba la mayor cantidad de transacciones y actividades comerciales. Para 1841, China era un tercio de todo el tráfico marítimo de Manila<sup>242</sup>.

Por otro lado, prácticamente toda la presencia representativa, diplomática y fáctica española, ya no sólo en el archipiélago filipino, sino en toda Asia, pasaba por sus barcos. Además, cada gobernador y cada comandante naval ejercía una serie de influencias trascendentales, por lo que no se puede imponer la visión global y homogénea<sup>243</sup> ni del período ni de la Armada. Es más, como veremos, cada capitán tenía su propia impronta en las misiones que variará en gran medida los resultados de sus misiones. Si bien existía una formación conjunta en la escala de oficiales, sus intereses científicos, comerciales, culturales y artísticos, se verán reflejados en sus escritos y en sus interacciones con el mundo del arte. Era clave la capacidad de adaptación de estos en una región tan vulnerable y permeable, que debía de ser protegida al mismo tiempo que se trataba de respaldar el normal desarrollo de las poblaciones, comercio e industria, plenamente influenciados por las inestabilidades derivadas del control marítimo, o de la falta de éste.

En base a los principios de Basco y Bargas, sus sucesores establecieron los principios de una Armada de Filipinas, que comenzó siendo efectiva con las compañías de batallones y las brigadas de marina (1790) destinadas a servir en la protección de la Marina Sutil, lo que indicaba la poca capacidad operativa de las mismas de manera independiente. Hasta entonces, si bien es cierto que

---

<sup>241</sup> FLYNN, Dennis O., FROST, Liones y LATHAM, A. J. H., *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*, Nueva York, Routledge, 2003, pp. 10 y 96.

<sup>242</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 446.

<sup>243</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, p. 9.

había presencia de embarcaciones de la Armada en Filipinas, pero no había un estacionamiento fijo<sup>244</sup>.

Los trabajos hidrográficos derivados de la Expedición Malaspina (1789), con las corbetas *Descubierta* y la *Atrevida*, presentaron el inicio del interés de la Armada<sup>245</sup>. Esta expedición científica supuso un cambio absoluto en el concepto de la Corona y por lo tanto de la Armada sobre las Filipinas, tanto desde el punto comercial como estratégico<sup>246</sup>, asentando las bases de los proyectos más allá del Galeón de Manila. Toda la nueva cartografía derivada del viaje, así como sus estudios de hidrografía, ilustraciones e informes<sup>247</sup> planteó un redescubrimiento de los territorios asiáticos de España con un nuevo inicio de la comprensión sobre Filipinas y sobre Asia por parte de España.

En el equilibrio entre las fuerzas dinámicas y estáticas de la Armada, se reforzaron aún más las fortificaciones en Manila y Cavite, además del nuevo astillero de la Barraca (1793), inscrito en el proyecto de Marquina. Pero al igual que otras proyecciones desde España, esta terminó siendo un lastre improductivo<sup>248</sup>. No obstante, de manera paralela el astillero de Cavite mejoró sus instalaciones, ante el aumento de la presencia inglesa en la región. Para ello se desplazaron muchos trabajadores de los astilleros de San Blas, California, además de otros de la Habana, bajo dirección el alférez de fragata Juan Villar, con el consiguiente disgusto para la Real Hacienda y las entidades relacionadas con los negocios de La Barraca<sup>249</sup>.

De las desavenencias entre la Armada y estos grupos económicos, la Corona terminaría resolviendo en 1800 que, para la construcción naval y la

---

<sup>244</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 52.

<sup>245</sup> *Idem.*, p. 52.

<sup>246</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 524.

<sup>247</sup> MAR MERINO, María del, "Hizo Historia: Vicente Tofiño San Miguel (1732-1795)", *Ambienta: La revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 18, Madrid, 2003, p. 71.

<sup>248</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 62. Desde 1791.

<sup>249</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 53.

mejora del conocimiento de la hidrografía de esas tierras, recordemos la densidad de islas de Filipinas, se nombraba al capitán de fragata Ventura Barcáiztegui como primer comandante de Marina, al cargo de la nueva Comandancia de Marina de Manila, con sede en el apostadero de Cavite<sup>250</sup>. Si el objetivo de este proceso era aclarar la predominancia de la Armada en la región, sus resultados fueron los opuestos. Una de las causas de este perverso efecto fue que, a la llegada de Álava, el gobernador, aduciendo a su posición de capitán general de las islas, se negó a la entrega de La Barraca, y con ello el personal vinculado a la Marina Sutil.

Con todo, aún no se conformó el apostadero de Filipinas hasta 1813, con el brigadier de la Armada José de Gardoqui Jarabeitía, héroe de Trafalgar. De nuevo, nos encontramos a una élite comercial ilustrada bilbaína<sup>251</sup>, con imbricadas raíces en la realidad comercial de Ultramar, pero que ahora se hacía con el cargo de gobernador superior de Filipinas, de la superintendencia y jefe del apostadero<sup>252</sup>, amalgamando todas las fuerzas estatales en su figura. Con su nombramiento, la Marina de guerra, asumía toda la Marina Sutil y corsaria, que pasaba a integrarse en la Armada. Todo un golpe de efecto para la Real Hacienda. Pero su prematura muerte y las maquinaciones de la Hacienda, con falsificación de documentos, hicieron que el apostadero fuera suprimido<sup>253</sup>. Mientras, la piratería de Joló, o Sulu, que ya había logrado convertirse en una potencia comercial de alcance internacional en 1800, no encontraba oposición a su auge<sup>254</sup>.

### 3. 2. 2 La Marina Sutil

Una de las particularidades esenciales de la Armada en Filipinas deriva de su necesidad de enfrentarse a la piratería en un territorio inmenso y

---

<sup>250</sup> *Idem.*, p. 53.

<sup>251</sup> CHAPARRO SAINZ, Álvaro, *La formación de las élites ilustradas vascas: El Real Seminario de Vergara (1776-1804)*, Tesis Doctoral, Barakaldo, 2009, p. 234.

<sup>252</sup> RO 06/03/1813.

<sup>253</sup> RO 23/03/1815.

<sup>254</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 18.



complejo que no dominaban y un enemigo que no comprendían. Esto instaba al gobernador de turno y a la Armada a una búsqueda constante de sistemas efectivos para la resolución del conflicto, que, habida cuenta de la naturaleza elusiva de los piratas, resultaba infructuosa. Tras infinidad de intentos, donde la diplomacia a través de tratados pareció siempre ser el más efectivo de los peores remedios, en 1771 se quiso coordinar todo el esfuerzo posible en una solución bélica al conflicto, mediante la creación de la Marina Sutil.

La labor fundamental de esta marina corsaria era la asistencia a la Armada en enfrentamientos directos y protección de las costas. Peor en un territorio tan complejo y contra enemigos tan esquivos, resultaba infructuoso. Aun así, asistían con otras funciones ante la carencia de recursos materiales y de tropas, estrategia fue por lo tanto eminentemente defensiva, limitando la expansión en todo el territorio, ya que, los recursos que necesitaban para detener la piratería eran tan grandes, que no compensaban el control pleno del territorio, ni en las proximidades de Manila<sup>255</sup>.

Básicamente el sistema era el siguiente. Llegaba un aviso de un asalto o asentamiento de tipo pirata a Manila. Se orquestaba una flotilla en Manila en torno a uno o más barcos de la Armada. Durante el mismo recorrido de la misión, nuevas fuerzas de la Marina Sutil se unían a la flotilla, participando con sus propios barcos y provisiones, conscientes de la necesidad de eliminar dichas amenazas. Como se ha visto, fuera del poder disuasorio de las armadas, las embarcaciones poco o nada podían hacer. Era cuando había grandes cantidades de secuestro de la población cuando los gobernadores se veían apremiados a la creación de escuadrillas. Estas solían estar compuestas por embarcaciones occidentales, goletas, como las mayores embarcaciones, junto a lanchas cañoneras y falúas artilladas. Iban asistidas por pontines y goletas de transportes, que también transportaban la infantería, compañías de unos cien hombres<sup>256</sup>. Mientras realizan la salida desde Cavite se les van uniendo nuevas fuerzas, generalmente también ligeras, como lanchas y falúas de la Marina Sutil, aunque sin una organización eficientes.

---

<sup>255</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, pp. 349-350.

<sup>256</sup> *Idem.*, p. 344.

La Marina Sutil, por otro lado, era muy cara y no era habitual que pudieran ejercer más allá de la disuasión. Ejemplo de ello fue el caso de Pedro Esteban, quien fuera alcalde de Albay (Bicol, Luzón). Estando al cargo de una división de falúas y se enfrentó fortuitamente con 23 pancos piratas, tomando nueve de los mayores y destruyendo el resto. Y no sería la única vez, pero la clave de estos encuentros era, precisamente lo accidental de los mismos<sup>257</sup>. Y no se podía depender de la casualidad para la defensa de las Filipinas.

La Marina Sutil era una fuerza de embarcaciones ligeras, de poco porte y mar de artilladas corsarias<sup>258</sup>, planteada para enfrentarse a las estrategias predatorias de la piratería de los moros de Filipinas, que era la manera genérica de referirse a la piratería de Mindanao, Borneo y Joló, el epicentro de los saqueos y secuestros de estos piratas de Sulu o Joló<sup>259</sup>. El gobernador Simón de Anda y Salazar, pretendía que con esta nueva fuerza se pudiera presionar a los piratas, a la par que serviría para la protección. En 1775 comenzaría su primer servicio activo con la escuadrilla del gobernador y capitán de fragata Basco y Vargas. No sería con buen pie, ya que, desde su toma de posesión como gobernador y capitán general de las islas filipinas, la Audiencia de Filipinas se veía menospreciada al supeditarse ante un rango tan bajo de la Marina. La Corona hizo oídos sordos a estas solicitudes, lo que aumentó las suspicacias y oposición de los magistrados al nuevo gobernador, así como a todas sus propuestas, incluida la creación de la Real Compañía de Filipinas<sup>260</sup>.

Por si esto fuera poco, la Marina Sutil, a pesar de contar con directrices de miembros de la Armada, no estaba conformada por ellos ni entraba en su organigrama. De hecho, dependía de la Real Hacienda. Esta institución cada vez más generalista, aglutinaba muchas funciones incluidas las de la propia Armada<sup>261</sup>, incluso el Ejército en las islas<sup>262</sup>, por considerar que el control de

---

<sup>257</sup> *Idem.*, p. 344.

<sup>258</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 38.

<sup>259</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 16.

<sup>260</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, pp. 49-50.

<sup>261</sup> RD 20/05/1863, art.2.

las arcas y los sueldos era al que todo el sistema se supeditaba. De hecho, estamos hablando de unas fuerzas corsarias. Evidentemente, esto generó animadversión por parte de la Armada desde el primer momento, pero el poder era muy desigual habida cuenta de la distancia de la metrópolis. Por ello, la posición de la Hacienda y de sus oficiales era realmente privilegiada. Derivado de ello se facilitó una posición para aprovecharse de la corrupción, malversación de fondos, nepotismo y cuantas formas de desvío se puedan imaginar, creando unas tramas en el cuerpo que sacaban muchos beneficios, cuando no empleaban directamente las flotillas de la Marina Sutil para el comercio<sup>263</sup>. Esto estaba terminantemente prohibido, salvo en momentos de feria local, como en caso de los barcos de guerra, pero únicamente para adquisiciones personales de los marinos<sup>264</sup>.

De nuevo nos encontramos las excepciones generadas por la Real Hacienda para el caso de Filipinas, que se suman a los privilegios propios de las armadas corsarias<sup>265</sup>, prácticamente indisociables de la historia de la Armada, arrojándose esta la concesión de títulos corsarios, patentes de corso, durante momentos específicos de conflicto. El corso entonces se sistematizaba con entidades o sociedades que agrupaban las embarcaciones de manera coherente, funcional y legítima, pero para un momento determinado. El ejemplo paradigmático para este caso sería la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas<sup>266</sup>, que pudo ser el modelo de Basco de Vargas. Sin embargo, hay dos cambios importantes; las tipologías de embarcaciones y los pagos.

Los navíos de corso en la Real Compañía eran variados, pero generalmente embarcaciones comerciales. Por lo general, fragatas pesadas, de más de 300 toneladas y hasta 50 piezas de artillería, junto a jabeques y balandras de flotilla de escolta, con mucho menor porte y armamento, menos de 10 piezas. La mayoría construidas en Pasajes, estas embarcaciones

---

<sup>262</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, pp. 49-50.

<sup>263</sup> *Idem.*, p. 49.

<sup>264</sup> BACARDI, Alejandro de, *Nuevo Colón ó sea el tratado del derecho militar de España y sus indias*, Barcelona, 1, Establecimiento tipográfico de el Sol, 1851 (segunda edición), p. 412.

<sup>265</sup> V.V. A.A., *Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.*, Madrid, Imprenta Real, 1802, p. 378.

<sup>266</sup> ARTOLA, Miguel, “La Rueda de la Fortunas: 1700-1864”. ARTOLA, Miguel (Ed.), *Historia de Donostia-San Sebastián*, San Sebastián, Nerea, 2004, p. 72.

supusieron un gran impulso a la propia Compañía, que llegó a contar con 7 astilleros, de los cuales dos, Barrio Vizcaya y Sableo, contaban con la capacidad de construir naves de hasta dos puentes<sup>267</sup>. Sus funciones eran muy semejantes a las de las embarcaciones de la Armada. Muchas de las embarcaciones menores eran de hecho para capturar a piratas y contrabandistas locales. Precisamente, los pagos al corso, venían derivados de las capturas de esos piratas, quedándose un porcentaje variable de esas mismas capturas. Además, la mayor parte del tráfico marítimo dependía de subcontratas o alquileres de embarcaciones a nivel local, muchas de ellas chinas.

Ahora bien, tratando de aplicar dichos procedimientos a Filipinas, nos encontramos que las embarcaciones piratas del archipiélago no contaban con las características adecuadas para ser objeto de corso. Es decir, asaltar piratas no era rentable. De hecho, uno de los principales problemas para enfrentar el corso a la piratería es que los barcos piratas tenían poco o nada de valor para el saqueo<sup>268</sup>, además de que los barcos capturados solían ser abandonados antes del saqueo, es decir, previamente vaciados. O, peor aún, podían estar llenos de esclavos a los que había que retornar a sus casas<sup>269</sup>. Por lo tanto, el corso en Filipinas no era atractivo a los posibles corsarios, por lo que se tuvieron que sumar progresivamente incentivos, con soldadas permanentemente ligadas al erario público, foco de tantas discordancias.

A pesar de estas deficiencias funcionales, la Marina Sutil tuvo un inicio prometedor a manos de Basco y Vargas y del teniente de fragata Gabriel de Aristizábal. Partió de cero en la construcción de la nueva Armada de Filipinas, con 4 departamentos; Cebú, Iloilo, Zambioanga y las Calimanes, que sentaron las bases de la estructura de la Armada en Filipinas, pensando en cortar los

---

<sup>267</sup> *Idem.*, p. 72.

<sup>268</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 50.

<sup>269</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p.344 y MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol.1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843, p. 79.

accesos a la piratería<sup>270</sup>. Pero las embarcaciones no lograban sus objetivos. El mejor ejemplo de ello era su propia base. La Marina Sutil estaba asentada en la Isla del Corregidor, en la entrada de la bahía de Manila, Gracias a esta posición privilegiada, con buena visibilidad y protegiendo el principal tránsito comercial de esta parte de ultramar, además de estar prestas y en disposición de partir cuanto antes. Pero a pesar de estas intenciones, hasta la misma isla del Corregidor llegaban las incursiones piráticas y eludían sin problemas la Marina Sutil<sup>271</sup>. Se puede decir que a nivel organizativo fue esencial, pero al nivel operativo no cumplió ni los más básicos de sus objetivos, haciendo del sistema algo inútil. En 1813, las galeras, las armadillas de vintas, praos, la Marina Sutil, las divisiones de lanchas cañoneras y falúas no servían para extirpar el mal.

“Lo que no se quería reconocer, ni menos confesar, era que todos los sistemas ensayados; que los múltiples proyectos planes puestos discusión desarrollados en gruesos expedientes, adolecían de un vicio común de origen, por el que dicha marina corsaria, más que para daño de la piratería, servía de provecho mucha gente que la tenía por granjería con el mantenimiento del arsenal de la Barraca, especial de esta marina; con el armamento, la provisión de víveres, el pago de sueldos la marinería verificado en géneros de mala calidad, y, por final, el transporte de mercancías que los barcos se dedicaban por verdadero cometido<sup>272</sup>”.

Ante la ineficacia de la Marina Sutil, había una solución con larga tradición en Filipinas, los fuertes. Esta había sido la primera estrategia en el interior, con una larga tradición en España. Defensa de puntos estratégicos<sup>273</sup>, casi en la mentalidad feudal medieval, pero que fue fundamental en las costas mediterráneas ante los piratas berberiscos, favoreciendo incluso la aparición de

---

<sup>270</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, pp. 49-52.

<sup>271</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, pp. 349-350.

<sup>272</sup> *Idem.*, p. 345.

<sup>273</sup> CAMPO LÓPEZ, Antonio C., “Alianzas con vecinos y presencia en islas lejanas”, en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, p. 133.

agrupaciones con carácter corsario, como en Villajoyosa. En Manila fue esencial, y disuadió en innumerables ocasiones asaltos piratas o de otras naciones. Para llevar a cabo esta estructura defensiva, el sistema más adecuado eran fortificaciones pequeñas, estructuras que van desde la madera, tierra y fajina cuando no había tiempo o recursos a las grandes obras de cal y canto, a la emulación de Manila<sup>274</sup>. Bien construidas y resistentes a las armas de fuego y artillería ligera, que disuadieran por el coste del asalto a adentrarse en estas fortalezas, que iban desde grandes estructuras de varios sistemas amurallados a simples torres de señales<sup>275</sup>. Así había sucedido en las Molucas o TERNATE<sup>276</sup>. Permitían un refugio temporal a los asaltos, y, según su ubicación, eran un elemento de disuasión, ya que los asaltantes eran conscientes de la dificultad de conseguir esclavos. En teoría, a largo plazo, deberían de servir de asiento para asegurar territorios. Con todo, no dejaba de ser otro elemento que no hacía más que prorrogar un problema que iba en aumento.

### 3. 2. 3 El apostadero de Cavite

A medida que aumentaba la flota de cabotaje de las islas Filipinas<sup>277</sup>, la Marina Sutil no parecían surtir efecto. Si el objetivo principal de la Armada en Asia era acabar con la piratería, llevaba siglos incumpléndose y cada vez se hacía más evidente:

“No había que hacerse ilusiones: la práctica observación de tantos años debían confirmar el juicio de ser incompatible con la seguridad del archipiélago la existencia de moros tan corta distancia. Todos los medios discurridos ejercitados hasta entonces para aliviar la dolencia: las

---

<sup>274</sup> RAMERINI, Marco, "Fortificaciones españolas en Ternate y Tidore", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, p. 70.

<sup>275</sup> SAWYER, Frederic Henry Read, *The inhabitants of the Philippines*, Nueva York, Charles Scribner's Son, 1900, p. 361.

<sup>276</sup> RAMERINI, Marco, "Fortificaciones españolas en Ternate y Tidore", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, pp. 69 y 74.

<sup>277</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y MORENO JEREZ, Federico, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 190.

galeras, las armadillas de vintas, marina corsaria, las divisiones de lanchas falúas no servían para extirpar el mal. Lo que no se quería reconocer, ni menos confesar, era que todos los sistemas ensayados; que los múltiples proyectos planes puestos discusión desarrollados en gruesos expedientes, adolecían de un vicio común de origen, por el que dicha marina corsaria, más que para daño de la piratería, servía de provecho mucha gente que la tenía por granjería con el mantenimiento del arsenal de la Barraca, especial de esta marina; con el armamento, la provisión de víveres, el pago de sueldos la marinería verificado en géneros de mala calidad, y, por final, el transporte de mercancías que los barcos se dedicaban por verdadero cometido<sup>278</sup>”

Gobernadores y capitanes generales fingían no ser conscientes ante lo que ya se había establecido como sistema. La administración, especialmente de Hacienda también participaba del sistema, permitiendo muchos gastos superfluos e ineficaces, en lugar de los que pudieran redundar en el bien del archipiélago y sus habitantes<sup>279</sup> .

Las justificaciones para mantener este sistema eran variadas. Esencialmente, era necesaria una fuerza de disuasión. La peor particularidad del sistema era la dependencia de la misma directamente del Gobernador. Pese a todo, los informes sobre cómo acabar con la piratería se cruzaban constantemente “abultar el fárrago de escritos inútiles”<sup>280</sup> , muchos de los cuales aún se conservan. Esto de manera evidente influenciaba a los oficiales de la Armada que tenían entre sus metas el presentar soluciones a la piratería.

La solución para los más formados de los locales era una suerte de “milicia naval”, ya propuesta por el comandante del apostadero Ventura Barcáiztegui. Muchos de ellos militares retirados de la primera línea, que no tenían más requisitos que los buenos contactos, cuando no eran ni siquiera

---

<sup>278</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 345.

<sup>279</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 55.

<sup>280</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 346.

españoles, como el caso de Paul Proust de La Gironière “Doctor Pablo”<sup>281</sup>. Lo que todos tenían en común era la amenaza constante de asaltos piratas y pocos resolvieron con buena fortuna estos problemas como en el caso de Pedro Esteban, quien fuera alcalde de Albay<sup>282</sup>.

Fue durante la Regencia, el 6 de marzo de 1813 cuando se estableció que la Marina de Guerra de Filipinas se uniera en una única Marina de Guerra, la de la Armada. Como su cediera un siglo antes con todas las armadas<sup>283</sup>, se buscaba un organigrama coherente y funcional que permitiera cohesionar esfuerzos limitando recursos y profesionalizando. Todos los corsarios pasaban por lo tanto a formar parte de la Armada, estando bajo control de los capitanes que así lo designaran en el apostadero de Cavite, aunque bajo el pago de la Real Hacienda. La Real Armada absorbía así a la Marina Sutil de Filipinas (1771-1813), aunque durante un tiempo se mantuvo el nombre de manera genérica para mencionar a los corsarios, si no para referirse a flotillas de embarcaciones ligeras más independientes<sup>284</sup>.

Conscientes en Madrid de las dificultades derivadas de dichas órdenes, el mando superior de las islas y del propio apostadero de Cavite pasó al brigadier de la Armada, José Ramón de Gardoqui y Jaraveitia<sup>285</sup>. Veterano de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, con experiencia en el apostadero de la Habana<sup>286</sup>. Para evitar cualquier tipo de injerencias, las Cortes de la Regencia le otorgaron los cargos de jefe político superior en Filipinas, el mayor rango de gobernación, además de los rangos de capitán general, jefe de escuadra y comandante general de marina. En solo cuatro años, hasta su fallecimiento, tenía unos objetivos de transformación completamente ambiciosos. En el proceso de transformación fue el encargado de la abolición del sistema del Galeón de Manila, tal y como se había

---

<sup>281</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp. 38 y 47.

<sup>282</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 344.

<sup>283</sup> RC 21/02/1714.

<sup>284</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 50.

<sup>285</sup> Bilbao 1755 - Manila 1816.

<sup>286</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 346.



establecido en las Cortes de 1812. Pero eso solamente era un tema tangencial a abordar durante su liderazgo. Lo fundamental era reconstruir la Armada y el sistema de comercio, coordinando las bajadas de tarifas e impuestos. Desde un punto de vista más social, trató de mejorar la realidad civil de Manila suprimiendo la pena de azotes, poniendo sucesivas trabas al comercio del opio hasta su prohibición, lo que a la larga haría despuntar su contrabando.

Su labor fundamental para todas las funciones de la Armada era la creación de un sistema de subdivisiones marítimas del territorio por provincias para combatir la piratería<sup>287</sup>. Pero su primer problema no fue con los piratas, si no con Hacienda. Tras un prolongado intercambio de informes, en 1815 descubrió que habían estado modificando la documentación de sus envíos<sup>288</sup>. También las construcciones de Cavite, tanto de defensas de cara a enemigos occidentales, como de mejora de las instalaciones de atarazanas del apostadero, incurrían en costes inmensos<sup>289</sup>:

“... pero después se abandonó a Cavite para transformar la miserable barraca o camarín de San Fernando en un arsenal independiente del otro, que ha sido un abismo de gastos y dilapidaciones hasta su extinción en 1814”<sup>290</sup>

En el San Fernando o la Barraca se construían embarcaciones de inmenso porte, coste y pocas funciones para el contexto. Además, contaban con fallos en su estructura, que terminaban pronto en estado lastimero. Tanto que se fueron empleando como diques para el propio muelle<sup>291</sup>. Pero los problemas con la Hacienda terminaron derivando en un período de falta de coordinación en el apostadero, cancelándose hasta 1828, cuando se nombró al

---

<sup>287</sup> MELLÉN BLANCO, Francisco, "Los vascos y el Pacífico", en UNSAIN, José María (Ed.), *Los vascos y el pacífico. Homenaje a Andrés de Urdaneta*, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa – Mueso Naval, 2009, p. 31.

<sup>288</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 347.

<sup>289</sup> MELLÉN BLANCO, Francisco, "Los vascos y el Pacífico", en UNSAIN, José María (Ed.), *Los vascos y el pacífico. Homenaje a Andrés de Urdaneta*, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa – Mueso Naval, 2009, p. 31.

<sup>290</sup> BARRANTES, Vicente, *Guerras piráticas en Filipinas contra mindanaos y joloanos*, Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1878, p. 163.

<sup>291</sup> *Idem.*, p. 163.

cargo del apostadero de Cavite a Pascual Enrile, quien dos años después se convirtió en gobernador interino<sup>292</sup>.

### 3. 2. 4 Crítica a las políticas contra la piratería de los misioneros

Los asaltos a tientes de flotas de la Armada que, si bien podían acabar con varias embarcaciones y tripulantes, sus sistemas de producción solían quedar impunes, incluso aunque asolaran las poblaciones de los piratas y liberaran a miles de esclavos<sup>293</sup>. Los intentos y planes previos para acabar con la piratería habían resultado estériles, consiguiendo escuetas victorias en el mejor de los casos. La Marina Sutil, corsarios, tan útiles en otras demarcaciones como el Caribe, no parecían funcionar en Asia.

Los ejemplos de quejas sobre la ineficacia de este sistema eran constantes, sobre todo por parte de los misioneros, más aún desde la victoria sobre el pirata Orandín con 48 pancos<sup>294</sup>. Aún en períodos de relativa calma como 1823 tomaron los piratas la región de Visayas y Calamarines, llevándose al menos 200 personas en una sola incursión<sup>295</sup>. En 1825 Tiburcio Gorostiza se dirigió al intendente Urréjola rogando por un plan de la Armada de cara a la destrucción completa de la piratería como la única solución para que el comercio y la industria locales pudieran darse<sup>296</sup>. El conflicto seguía prolongándose, o peor aún, enquistándose y adueñándose de la región, y las propuestas para paliarlo no hacían más que alimentar una maquinaria que sólo mantenía el conflicto, pero no tenía visos de solucionarlo.

El gobernador se puso en contacto con las poblaciones locales, sus alcaldes y sus clérigos para ofrecer mejoras en la protección, calibrando las necesidades reales. Ante la pregunta que se le hace sobre el aumento de la

---

<sup>292</sup> MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol.1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843, pp. 77-78.

<sup>293</sup> *Idem.*, p. 79.

<sup>294</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, pp. 343-344.

<sup>295</sup> *Idem.*, p.344.

<sup>296</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 38-39.

protección en Panay y Calamianes de “dos lanchas cuatro falúas para proteger las costas”<sup>297</sup>, fray Gregorio Rodríguez, de la orden de los agustinos, y como representante de los misioneros, dio rienda suelta a sus quejas, en lo que resulto ser una epístola paradigmática en los cambios que se deberían de realizar. Si bien es cierto que la solución propuesta por el agustino tenía sus propios méritos y defectos.

De la misma se pueden extraer varias ideas esenciales, mostrando la realidad sufrida por las poblaciones costeras. Fray Gregorio<sup>298</sup> presentaba una solución que, a su parecer, solventaba todos los problemas de una manera sencilla: que “las lanchas falúas fueren tripuladas por los mismos pueblos en la forma de sus embarcaciones destinadas al propio objeto<sup>299</sup>”. Es decir, que la Marina Sutil fuera sustituida por los propios naturales del país. En sus nueve años en Panay, aseguraba no haber escuchado nunca sobre una victoria de las flotas españolas “no sólo completa, peor ni aún parcial, no han cogido ni un pancos ni un moro”<sup>300</sup>, porque a cada aparición de las embarcaciones españolas estos desaparecían. Incluso cuando esto pasaba ante la isla del Corregidor, en la entrada de la bahía de Manila “cuando han pasado los pancos, entonces es cuando salen las lanchas a perseguirlos, que es, como si dijéramos que salen las tortugas en persecución de los venados”<sup>301</sup>. Destacaba asimismo la superioridad de los pancos sobre las falúas, “porque estos barcos no son propios para el fin que se pretende<sup>302</sup>”. La fuerza del remo y los vientos favorables les hacían literalmente inalcanzables. Era por ello que las cuatro divisiones nuevas nada habían logrado más que aumentar los gastos de Hacienda sin ningún fruto.

La primera solución que el agustino daba pasaba por un mayor desarrollo de las poblaciones. Ya por entonces se habían dado mejoras, aumentando la población y con ello la cantidad de gente que podía hacer frente a sus razias.

---

<sup>297</sup> *Idem.*, p. 54.

<sup>298</sup> *Idem.*, pp. 54-58. Las siguientes citas se refieren a la misma carta de fray Gregorio, Manila 28 de junio de 1826, que añadimos en los apéndices.

<sup>299</sup> *Idem.*, p. 54.

<sup>300</sup> *Idem.*, p. 54.

<sup>301</sup> *Idem.*, p. 54.

<sup>302</sup> *Idem.*, p. 54.

Sobre la posibilidad de acabar con la piratería consideraba que acabar de manera definitiva con la piratería resultaría infructuoso por la cantidad de islas y escondites de las Visayas. Pero entendía que había la capacidad de menguar su efectividad a través de la amenaza y la intimidación de las falúas. Algo que estaba lejos de ser efectivo <sup>303</sup>:

“La isla de Cebú, por su localidad, antiguamente era muy acosada de los moros, en la actualidad es la más segura, muy rara vez pasan los moros por aquellas inmediaciones. ¿Por qué? Porque algunos pueblos de aquella isla han fabricado barcos propósito para perseguir los pancos de los moros, este simple método ha tenido los mejores resultados. Lo mismo es aparecer algún panco de moros por aquellas inmediaciones, que los pueblos cristianos suenan el *tocsin*<sup>304</sup>; se embarcan luego los indios que están de semana; se reúnen los barcos, que llaman barangayanes, en un lugar, ya salen a la ofensiva. Como casi siempre han salido victoriosos, lo mismo es verlos los moros, que éstos en toda priesa, muchas veces no les basta su ligereza, porque los barangayanes andan más que los pancos. Estos son hechos públicos notorios que nadie los podría negar.”<sup>305</sup>

Los sacerdotes llegaron a enviar los trofeos capturados<sup>306</sup>, aunque la realidad más inmediata urgía a emplazar los asentamientos tierra adentro para evitar los asaltos<sup>307</sup>, lo que a la larga forzaba a modificar las costumbres y la industria locales, y en un aspecto general, toda su cultura. En base a esta experiencia de Fr. Julián Bermejo, quien ejercía su ministerio al sur de la isla, en Boljoón, considera que puede extrapolarse al resto de las filipinas, como sucediera en Argao y Dalaguete por influencias de los sacerdotes, con pocos recursos de las arcas del estado. El agustino plantea además que estas cosas no deberían de caer en manos de los naturales del país, por considerarlos como niños, y que, por lo tanto, el peso debería recaer en los sacerdotes, junto

---

<sup>303</sup> *Idem.*, p. 55.

<sup>304</sup> Toque de alarma, del francés *tocsin*,

<sup>305</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 55-56.

<sup>306</sup> *Idem.*, p. 56.

<sup>307</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 21.

a alcaldes mayores y gobernadorcillos, a pesar de las reticencias de los oficiales de la Armada.

La solución, por lo tanto, a ojos de fray Gregorio, no era otra que la construcción de las embarcaciones locales, los barangallanes, que, a su parecer, con los suficientes pertrechos de guerra<sup>308</sup>. Al hacer que la gente defendiera sus propias familias, bienes y vecinos, haría que no fueran ladrones “como otros”, refuerza el parecer de que hasta 1835, las flotillas “sutiles” aprovechaban también para saquear bajo el “resguardo militar”<sup>309</sup> con el pretexto de luchar contra el contrabando, llegando incluso a sistematizar estas entregas por protección. Igualmente, de los fondos enviados, confiaba en que los sacerdotes poco o nada podrían robar. De hecho, de poner un pago a los naturales, estos saldrían aún con más interés a por los piratas, encontrando en estos estímulos adecuado pagar entre 30 y 50 pesos a los que capturen una nave según su tamaño, y entre 2 y 6 pesos por moro capturado<sup>310</sup>. De hecho, llega a comparar a los piratas con langostas, los cuales, según temporadas de enjambres, se pagaban por decreto al peso por captura. Llegando a pagarse 30.000 pesos por 240.000 cavanos de langostas, recordando además que los pagos se tramitaron a través de los sacerdotes sin extravíos<sup>311</sup>.

La Armada, asumió dichas críticas como ingenuas<sup>312</sup> y candorosas<sup>313</sup>, pero certeras. La Marina Sutil no era efectiva. No llegaban a alcanzar a la piratería ni por velocidad ni por estrategia, derivado también en parte por desconocimiento de gran parte de la hidrografía. Igualmente, ni lanchas ni falúas eran adecuadas y estaban demasiado dispersas.

---

<sup>308</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 57.

<sup>309</sup> FERRANDO, Juan y FONSECA, Joaquín, *Historia de los PP. Dominicos en las islas Filipinas y en sus misiones de Japón, China, Tung-Kin y Formosa*, tomo V, Madrid, Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneira, 1871, pp. 569-570.

<sup>310</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 57.

<sup>311</sup> *Idem.*, p. 58. 18 toneladas.

<sup>312</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 350.

<sup>313</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 38.

### 3. 3. Gobernación de Pascual Enrile y Alcedo

#### 3. 3. 1 Reformas de Enrile

En 1827, cansada la Armada de recibir quejas e informes como el de fray Gregorio con respecto a la mala utilización de las fuerzas navales en el frente de Asia, con las repercusiones económicas y pérdida de prestigio que generaban, decidió tomar la iniciativa. Para la reparación de tantos males derivados de los fallos organizativos, su primer paso fue reestablecer el apostadero de Cavite, de manera independiente a la Capitanía General<sup>314</sup>. Con ello se quería ejercer un control más directo sobre el apostadero, tratando de eliminar intromisiones que pudieran condicionar los cambios que se pretendían, tal y como sucediera anteriormente con la Marina Sutil<sup>315</sup> y el astillero de San Fernando.

Pese al denuedo de esta decisión y las decisiones que desataba<sup>316</sup>, sobre todo entre los más beneficiados entre las élites locales, no se decidió a designar a alguien de la propia Armada. Se trató de buscar un candidato independiente del organigrama habitual. Es decir, a algún miembro del ejército, pero con formación en navegación.

En aquel momento, las transiciones entre ejército y Armada no eran algo extraordinario, contando las familias de la élite de oficiales con innumerables ejemplos de miembros en uno y otro cuerpo. Adicionalmente, el proceso de la guerra de Independencia de España (1808-1814) había dejado una curiosa herencia. Con una marina en malas condiciones y la cantidad de recursos que derivaban de su mantenimiento, muchos miembros de la Armada se quedaron literalmente en dique seco, es decir, la Junta Suprema Central tenía muy difícil organizar una armada efectiva, y con la mayor parte de los enfrentamientos en zonas del interior, y muchos marinos y oficiales con experiencia se vieron en la necesidad de unirse a los conflictos en tierra. Esta casuística excepcional hizo

---

<sup>314</sup> *Idem.*, pp. 38-39.

<sup>315</sup> BACARDI, Alejandro de, *Nuevo Colón ó sea el tratado del derecho militar de España y sus indias*, Barcelona, 1, Establecimiento tipográfico de el Sol, 1851 (Segunda edición), pp. 477-478.

<sup>316</sup> *Idem.*, pp. 477-478.

que contaran con una doble formación práctica, que repercutiría en gran parte de la oficialidad. Era por ello relativamente fácil, además de contar con un gran número de candidatos con gran formación y carreras realmente brillantes.

Finalmente se designó al mariscal de campo Pascual Enrile y Alcedo (1772-1836), quien cumplía sobradamente con estos requisitos<sup>317</sup>. Formado como guardiamarina, en 1809 pasó a formar parte del ejército de manera activa, participando tanto en combates marítimos como en terrestres cuando sí se le requirió, comandando incluso parte de la flotilla que defendió Cádiz del asedio (1810-1812), concediéndosele al final del conflicto el rango de brigadier de la Armada. Fue también de mayor general en la escuadra a Costa Firme de la expedición de Morillo, pasando en la misma a jefe del estado mayor y posteriormente a mariscal de campo.

Enrile pasó a ser nombrado comandante de marina de Filipinas por Real Orden en 1827<sup>318</sup>. En las instrucciones que se le entregaron el 2 de abril de ese mismo año, se hacen patentes las especificaciones y objetivos de su nuevo cargo, que directamente generaba un nuevo organigrama. Su labor no se centraría únicamente en la Armada (Marina Real), sino que además se encargaría de la marina corsaria, la Marina Sutil. Esta pasarían a estar sujeta a las ordenanzas generales de la Armada<sup>319</sup>, con la salvedad de las embarcaciones “de uso” del oficial general.

Quedaba igual patente su independencia del capitán general de las islas Filipinas. Sin embargo, se recordaba su servicio a virreyes y capitanes generales en territorios de ultramar en asuntos de marina. Se hacía hincapié en que nadie debería de realizar esas funciones por él para con el gobernador, dejando patente su vigilancia para evitar injerencias espurias por parte de terceros, como sucediera anteriormente con Hacienda, remarcando incluso la

---

<sup>317</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 38-39.

<sup>318</sup> RO. 17/02/1827.

<sup>319</sup> BACARDI, Alejandro de, *Nuevo Colón ó sea el tratado del derecho militar de España y sus indias*, Barcelona, 1, Establecimiento tipográfico de el Sol, 1851 (Segunda edición), pp. 477-478.

responsabilidad de Enrile de esas injerencias<sup>320</sup>, incluso si los resultados de las mismas eran positivos<sup>321</sup>.

Con semejante tesitura llegó Enrile al archipiélago. La piratería era el problema fundamental, y no había hecho más que crecer ante el proceso de duda y reconfiguración de la Armada. Las poblaciones, los clérigos y cada día más, los comerciantes fuera de las élites locales pero bien conectados con la Península, clamaban por la intervención más directa posible de la Armada como la única solución factible. La labor era extraordinariamente compleja para quien debería devenir a ser el dirigente del apostadero.

Desde el primer momento, la llegada de Enrile supuso un revulsivo completo a los planteamientos. Siguiendo los pasos de predecesores como Ventura Barcaiztegui y José Ramón de Gardoqui y Jarabeitia, realizó los mayores cambios hasta el momento. Su primera función era activar de nuevo el apostadero de Cavite y llevar a cabo todas las reformas posibles. Para ello, Enrile no llegó solo. Entre 1827 y 1828, fue llegando todo su equipo. Entre ellos estaba el recién ascendido para el cargo, el capitán de navío José Fermín Pavía, que pasaría a ser el comandante de Marina. Junto a él llegarían dos alféreces de navío, Federico Vargas entre ellos y cuatro guardiamarinas, todos ellos con experiencia de al menos cuatro años. Entre los guardiamarinas estará un familiar suyo, su sobrino Nicolás Enrile<sup>322</sup>.

Enrile destacaba por su vigor y firmeza, incluso entre sus críticos<sup>323</sup>. Estas capacidades, como veremos, le serán más que necesarias, y que, en 1830, las atribuciones de Enrile cambiaron de manera trascendental, pasando

---

<sup>320</sup> *Idem.*, p. 478.

<sup>321</sup> BARRANTES, Vicente, *Guerras piráticas en Filipinas contra mindanaos y joloanos*, Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1878, p.163, RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 59-60. MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol.1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843, pp. 77-78.

<sup>322</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 55. AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0701, ff. 16v y 17r (Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile, Cagayán, 5 de agosto de 1830).

<sup>323</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 62.



a ser él mismo el gobernador del archipiélago tras Mariano de Ricafort. Con nuevos poderes y aún más factores en los que aplicar su atención, le instaron también a saber delegar y buscar consejo en todos sus campos de actuación.

### 3. 3. 2 Organización territorial y cartografía de Enrile

Para cumplir sus funciones, su primera acción en Filipinas fue visitar las provincias del norte de la Isla de Luzón, siguiendo el ejemplo de Basco y Vargas<sup>324</sup>. Ya por entonces le asistía un joven teniente de ingenieros como ayudante José María Peñaranda<sup>325</sup>. Sin fastos, casi como un particular, ya comenzó a alzar cartas y planos, mientras mandaba a otras comisiones por tierra en expediciones más complicadas a Ilocos y Cagayán<sup>326</sup>.

En consideración a ello, planteó la formación de una Carta General del Archipiélago. A pesar de la presencia centenaria de España en el archipiélago filipino, seguían sin conocerse ya no solo los límites, sino también muchos territorios incluso cercanos a Manila. Si bien tenía sus errores, fue el mejor referente geográfico durante décadas, además de ser el único que podía considerarse como tal<sup>327</sup>, para lo que reunió toda la cartografía previa y verificó, corrigió<sup>328</sup> y amplió mediante misiones específicas de Peñaranda o Guillermo de Galwey<sup>329</sup>.

---

<sup>324</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, pp. 49-50.

<sup>325</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 90r-91r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Cartas de D. Dioniso Gómez a D. Pascual Enrile sobre corte de maderas, el viaje de Peñaranda por las provincias de Quezón y Nueva Écija y plantas que se crían en los montes de la indicada Quezón. "Jongavon", 14 de septiembre de 1830).

<sup>326</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p. 528.

<sup>327</sup> MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol.1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843, p. 77.

<sup>328</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p. 528.

<sup>329</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 73v-74v (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Carta de D. Guillermo de Galwey a D. Pascual Enrile sobre las expediciones que realiza en el país de

Enrile estableció junto a su segundo una serie de secciones en el apostadero, de cara a crear un estado mayor: personal, navegación, logística, construcción naval, operaciones y secretaría. Estableció un protocolo sistemático de mejora de cartografía, poniendo al cargo a José Fermín y Pavía, ayudado por los tenientes de navío Halcón y Atienza, quienes de hecho mantenían correspondencia directa con Enrile<sup>330</sup>. Del 6 de abril al 21 de octubre de 1829 se realizó el primer reconocimiento oficial del archipiélago, a mando de su segundo, Fermín y Pavía, en la fragata Mosca con las falúas 32 y 34.<sup>331</sup>

Tras ello, dispuso un sistema de avisos y defensas. Consciente de las limitaciones de una flota pequeña contra las grandes flotas de razias de Joló y Mindanao, decidió centrar un sistema de relevos y vigilancia sobre los estrechos, además de una cadena de información sobre los movimientos de los piratas. De esta manera, empleando el carácter disuasorio de las embarcaciones, estableció como destinos los estrechos de San Bernardino (Luzón), Capones, Mindanao (Caraga y Misamis), Iloilo (Panay), Calamianes y Zamboanga<sup>332</sup>. Esto modificaba el primer plan de defensa naval de las islas Filipinas, como ya se establecía en su nombramiento<sup>333</sup> y era el elemento esencial de su nombramiento, delegando la isla de Negros por San Bernardino y Capones, lo que dejaba constancia de que la situación de la piratería era mucho más complicada y podía tener acceso fácil a Luzón por San Bernardino, e incluso a Manila, siendo protegida por el establecimiento en Capones<sup>334</sup>.

En un principio no se pudieron establecer estructuras permanentes o apostaderos en estas ubicaciones, nunca con más 6 posiciones en activo<sup>335</sup>. El principal motivo de esto era que durante el monzón (invierno o “época de los

---

los igorotes y para fundar un establecimiento en los montes de Pangasinán, con otras noticias del norte de la isla de Luzón. Lingayén, 5 de septiembre de 1834).

<sup>330</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 58.

<sup>331</sup> *Idem.*, p. 59.

<sup>332</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 347.

<sup>333</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 56.

<sup>334</sup> RO 02/04/1827.

<sup>335</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 60 y 64.

Nortes”), el abastecimiento de estos puntos tan lejanos era imposible, por lo que las embarcaciones debían de volver a Manila a por los suministros.

El principal problema de este sistema es que requería de, al menos, 48 embarcaciones, entre lanchas cañoneras y falúas, una mitad en activo y la otra en rotación<sup>336</sup>. Evidentemente, la Armada en Filipinas contaba con tantos recursos tras asumir como propia la Marina Sutil<sup>337</sup>, pero esta no tenía tripulación ni estaba en las condiciones adecuadas para tomar dichas posiciones.

Es por ello para apoyar a estas armadas del plan de defensa naval de guardacostas, se instituyeron las *provinciales*, unas armadas independientes regionales y en consideración al tamaño de las poblaciones costeras tanto en tripulantes como en barangayanes. Si bien no estaba estipulado el número de las incorporaciones civiles, éstos se enrolaban como *piréicos* o *periecos* (habitantes de los alrededores), consciente de que, ante un asentamiento de saqueadores, ellos mismos podían ser el objetivo de las siguientes razias estacionales. O peor aún, que él se conformara un asentamiento de producción de los propios piratas, con la consiguiente continuidad de sus ataques. Esto hacía que las poblaciones estuvieran altamente motivadas y con la moral alta, incluso sin necesidad de alecciones de misioneros para participar en dichas flotillas. Estos arranques de iniciativa individual eran escasos y de poca eficacia, tanto a largo como a corto plazo, frente a la constancia hay acometividad de los saqueadores de Sulu<sup>338</sup>.

Pese a seguir en lo básico las solicitudes de fray Gregorio, hace una apreciación muy particular. Enrile solicitó a España oficiales de la Armada para que cubrieran los puestos de oficiales y dirigieran los barangayanes<sup>339</sup>. Las *provinciales* estaban así mismo reforzadas por la jurisdicción de la Armada en

---

<sup>336</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 57.

<sup>337</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, p. 138. Se estima que contaran al menos con cincuenta lanchas cañoneras y muchas falúas.

<sup>338</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 344.

<sup>339</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 60.

capitanías, dependientes de los puertos de Iloilo, Cápiz y Pangasinan, las más estables y protegidas, estando estas al cargo de capitanes retirados de la Marina Sutil, siendo sus subdelegados los alcaldes mayores, muchos de ellos oficiales, militares retirados e incluso aventureros de confianza de variados orígenes<sup>340</sup> y vínculos con las élites<sup>341</sup> pero probada lealtad y experiencia en sus propios campos.

De entre los puntos estratégicos, el de Zamboanga, era literalmente el extremo de la proyección de poder de la Corona, y fundamental en la defensa, por ser el acceso natural al archipiélago a través del Mar de Sulú, en el extremo oeste de Mindanao. Si bien Enrile seguía una tradición de casi dos siglos, las estrategias proactivas hicieron un buen servicio, reforzándolo además con jurisdicción de Marina en todas las islas del archipiélago, creando capitanías de puerto en las mayores de ellas, logrando un control nunca antes visto sobre el archipiélago<sup>342</sup>.

### 3. 3. 3 Mejoras de las conexiones, comunicación y comercio

Enrile tampoco dejó a un lado sus funciones fuera del ámbito marítimo. Mejoró las infraestructuras de las islas, empezando con Luzón, mediante caminos y puentes, sobre todo por las zonas que había reconocido en sus primeros días al cargo del apostadero<sup>343</sup>, mejorando también algunas de las poblaciones de dichas regiones. Peñaranda fue un factor fundamental en muchos de estos trabajos y comisiones. Con un grupo expedicionario muy exiguo, de cinco soldados, seis guías y los porteadores<sup>344</sup>. Con todo,

---

<sup>340</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp.38,47 y RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 62.

<sup>341</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *El archipiélago filipino y las islas Marianas, Carolinas y Palaos. Su historia, geografía y estadística*, Madrid, Imprenta y fundición de Manuel Tello, 1886, pp. 406-407.

<sup>342</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 62.

<sup>343</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p. 34.

<sup>344</sup> *Idem.*, p. 529.

Peñaranda logró establecer las conexiones de caminos, sobre todo en Luzón, en zonas más reconocidas como Tayabás, Camarines, Balanga o Zambales<sup>345</sup>.

Más complicado aún le resultó establecer un sistema “fijo y periódico” de correos que conectara todo el territorio. Pese a haber realizado trabajos de todo tipo a este respecto, fue en 1834 cuando se quiso establecer esta periodicidad, requiriendo de una carretera para las provincias del norte de Luzón. Para entonces, Peñaranda ya era gobernador de la provincia de Albay, donde trató de aplicar todos los avances previos en infraestructuras, además de servir de campo de pruebas para otros muchos proyectos para mejorar la industria, las comunicaciones y, en definitiva, el nivel de vida de sus habitantes, quienes lo tuvieron muy en cuenta<sup>346</sup>.

Pero las comunicaciones implicaban una buena infraestructura tanto por tierra como por mar. Para ello, evidentemente, las rutas marítimas debían de estar seguras, mejorando puertos, astilleros y las propias embarcaciones<sup>347</sup>.

También se reforzaron las conexiones telegráficas visuales. Peñaranda ya en 1834 emplazaba telégrafos en torres, con bandera negra como marca de peligro.<sup>348</sup> Además de faros y sistemas de comunicaciones como el de la isla del Corregidor<sup>349</sup>, con su propia linterna giratoria, estudiada y adquirida por José María Halcón en Francia<sup>350</sup>. En el ámbito de la difusión, se creó además la *Guía de forasteros* de Filipinas (1834), donde, además se informaba de noticias, con la colaboración de la Sociedad Económica de Amigos del País<sup>351</sup>. Esta sociedad se convirtió en uno de los grandes aliados para muchos de sus proyectos de desarrollo. Participó especialmente en el objetivo de desarrollar la industria de Filipinas, destacando en agricultura, tanto a través de memorias e

---

<sup>345</sup> *Idem.*, p. 531.

<sup>346</sup> *Idem.*, pp. 531-532.

<sup>347</sup> MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol.1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843, p. 77.

<sup>348</sup> ALBI DE LA CUESTA, Julio, *Moros. España contra los piratas musulmanes de Filipinas (1574-1896)*, Madrid, Desperta Ferro, 2022, p. 381.

<sup>349</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p. 546.

<sup>350</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 59.

<sup>351</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p. 539.

informas como con apoyos materiales, docencia, publicaciones y maquinaria<sup>352</sup>. Esto daría entre otros resultados un impulso en la producción e industrialización del archipiélago con plantaciones como las del café, el chocolate o el tabaco<sup>353</sup>, con la trascendencia económica que de ello derivó.

Pero este apoyo de la Sociedad Económica de Amigos del País también le reportó algunos conflictos. En 1828 se había indicado la creación de la casa de la Moneda de Manila. Su fundación fue progresivamente postergada pese a la insistencia de la Corona, hasta que en 1833 el superintendente de Hacienda requirió a las instituciones mejor formadas un informe al respecto de dicha creación. La Sociedad Económica, mostró su clara oposición al proyecto con un amplio informe, siendo finalmente Enrile, ya como gobernador interino quien se negara al proyecto en conformidad a dichos informes<sup>354</sup>.

Además de facilitar el comercio a través del Real Tribunal de Comercio (1834), eximiendo de tasas y trabas funcionales y burocráticas a los comerciantes, aplicando el Código de Comercio. Por otro lado, se encargó en 1834 de la disolución de la Compañía de Filipinas y la creación de la Junta de Comercio<sup>355</sup>. Otro aspecto fundamental fueron sus reformas del sistema monetario del archipiélago, derivado sobre todo del comercio con los chinos y las marcas sobre la plata española así como diferentes grupos de falsificadores de monedas y la revisión de monedas muy deterioradas<sup>356</sup>.

### 3. 3. 4 Construcción naval de Enrile

Contando ya con todos los recursos para el Arsenal de Cavite, tras los desfalcos del de San Fernando y La Barraca, Enrile pudo plantear un sistema

---

<sup>352</sup> *Idem.*, p. 532.

<sup>353</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 90r-91r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Cartas de D. Dioniso Gómez a D. Pascual Enrile sobre corte de maderas, el viaje de Peñaranda por las provincias de Quezón y Nueva Écija y plantas que se crían en los montes de la indicada Quezón. "Jongavon", 14 de septiembre de 1830).

<sup>354</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, pp. 533-534.

<sup>355</sup> *Idem.*, pp. 537 y 543-545.

<sup>356</sup> *Idem.*, p. 546.

de reforma integral, en la que se incluía la producción de cualquier material y bastimento para la Armada, incluidos los materiales de construcción naval, de manera que el apostadero fuera completamente independiente y funcional<sup>357</sup>, salvo en la formación de oficiales.

Para ello Enrile llevó a cabo modificaciones trascendentales del concepto y uso de las embarcaciones. Su plan de defensa naval de las costas<sup>358</sup> adaptaba estas a las necesidades específicas de lucha contra los piratas, en base a su *modus operandi* y estrategias.

Establecía como fundamentales 12 lanchas cañoneras y 12 falúas, y para que estas embarcaciones fuesen relevadas, se ordenó que en la bahía de Manila hubiese otras doce de reserva de cada clase. Para completar el número se autorizaba la compra o alquiler de las que faltasen, al paso que el comandante general hacía hincapié en que eran necesarias dos goletas del mayor andar posible, de 12, 14 o 16 carronadas, una estacionada en Cavite y la otra recorriendo continuamente los puntos de estación, para abastecer y apoyar a la Marina Sutil<sup>359</sup>.

Al margen del carácter cuasi místico que Bernáldez atribuye a los piratas, sí se deja entrever una característica fundamental en cuanto a la lucha contra la piratería: si están dispuestos a escapar, harán cuanto esté en su mano por hacerlo<sup>360</sup>. Esto, invariablemente resultaba en que, por mucho que se trataran de capturar, si la embarcación perseguida tocaba tierra, no habría manera de capturarlos<sup>361</sup>. Con este proceder, el combate naval no era una

---

<sup>357</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 58.

<sup>358</sup> *Idem.*, p. 56.

<sup>359</sup> *Idem.*, p. 57.

<sup>360</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 41-42. "...cobarde en campo abierto o cuando descubre serenidad y decisión en el enemigo y ve fácil la escapada...".

<sup>361</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 50.

posibilidad, era una obligación, aunque implicara enfrentarse a los piratas en la peor de las condiciones<sup>362</sup>.

Enrile se decantó por lo tanto en la construcción de falúas muy ligeras, en sustitución de las lanchas y de las falúas anteriores<sup>363</sup>. Las nuevas falúas eran mucho más marineras que las anteriores, con el objetivo de que pudieran competir en velocidad con los paraos piratas, por lo que era imprescindible centrarse en su estudio y diseño para contrarrestar a las embarcaciones piratas<sup>364</sup>. Con esto trataban de remediar la analogía de fray Gregorio Rodríguez “que salen las tortugas en persecución de los venados”<sup>365</sup>, en base a los modelos de los barangayanes y otras embarcaciones rápidas locales, como las empleadas por los propios piratas. Y es que la velocidad de las embarcaciones cambiaba completamente la posición estratégica de la Armada. Pero no sólo esto. Otros aspectos técnicos fueron su calado y maniobrabilidad, tratando de hacerlas lo más “marineras” posibles. Contaban asimismo con fondos planos para evitar encallar y revestimientos de cobre, y alternaban el empleo de la vela y el remo<sup>366</sup>. Según el porte de la embarcación, sus tripulaciones podían estar entre cuarenta o cincuenta hombres, todos nativos<sup>367</sup> a excepción de los oficiales y especialistas<sup>368</sup>.

Al tratar de aligerar las embarcaciones, también se afectaba en la carga que pudieran transportar y en sus sistemas de artillería. Las nuevas falúas estarían artilladas con cañones de a 9 de bronce y falconetes en proa. Es decir, embarcaciones muy ligeramente artilladas, sobre todo en contraste con las lanchas cañoneras que se empleaban, con cañones de hierro de 24 en la

---

<sup>362</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, p. 1.

<sup>363</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 60.

<sup>364</sup> SAWYER, Frederic Henry Read, *The inhabitants of the Philippines*, Nueva York, Charles Scribner's Son, 1900, pp. 361-362.

<sup>365</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, pp. 349-350.

<sup>366</sup> SAWYER, Frederic Henry Read, *The inhabitants of the Philippines*, Nueva York, Charles Scribner's Son, 1900, p. 361.

<sup>367</sup> *Idem.*, p. 361.

<sup>368</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 81-82. Un patrón de fuerza sutil, un cabo de mar de 2ª clase y dos marineros de primera, a los que se sumaba un destacamento de unos treinta soldados, contando a sus propios oficiales.



amura (lateral de la proa)<sup>369</sup>. A esto se podía añadir la propia fusilería de la tripulación y algunos cañones giratorios en los cuartos.

Todo ello lleva a una evidente muestra de adaptación, permeabilidad y sincretismo: estaban construyendo barcos ligeros y manejables, que se distanciaban progresivamente del concepto de armada occidental. La falta de embarcaciones de modelo europeo, que doscientos años antes había supuesto una posición de debilidad ante los holandeses, podía ser ahora la solución<sup>370</sup>. Pero esto no era un proceso natural, sino que implicó un proceso de estudio previo que no se detuvo durante los años siguientes, incrementando la documentación que se atesoraba en Cavite al respecto. Entre las embarcaciones auxiliares, además de las falúas adaptadas, se construyeron varios paquebotes, lanchas, potes y otros buques menores, planteados para cubrir otras funciones específicas del entorno de Manila. Bajo la dirección de Enrile y sus oficiales, la arquitectura de Cavite de las embarcaciones fueron "...sobresalientes por lo bello y firme de la construcción..."<sup>371</sup>, en parte gracias a los informes y muestrarios enviados por los oficiales destacados por Enrile, además de sus contactos<sup>372</sup>.

Todo ello no fue óbice para que proyectos mayores de embarcaciones mayores y de diseño y factura europeas. Los barcos de mayor porte planteados por Enrile, la fragata, el bergantín y una goleta<sup>373</sup> fueron finalmente la fragata de guerra *Esperanza*, bergantín *Realista*, corbeta *Fidelidad*<sup>374</sup>. Todos ellos con objetivos y funciones<sup>375</sup>, de guerra, representación, prestigio y transporte, pero no para los enfrentamientos con los piratas.

---

<sup>369</sup> *Idem.*, p. 60.

<sup>370</sup> *Idem.*, p. 15.

<sup>371</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y MORENO JEREZ, Federico, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 190.

<sup>372</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0701, ff. 16v y 17r. (Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile, Cagayán, 5 de agosto de 1830).

<sup>373</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p.61. Goleta que terminó denominándose como corbeta.

<sup>374</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y MORENO JEREZ, Federico, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 190.

<sup>375</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 60.

El mejor ejemplo de ello fue la fragata *Esperanza*, de 50 cañones, y más de 280 tripulantes<sup>376</sup>. El concepto partió del período de servicio de la fragata *Descubierta* en Filipinas (1822)<sup>377</sup>, y de sus funciones, garantizando conexiones con la metrópolis y la posibilidad de conexiones y envíos de grandes cantidades de materiales con seguridad. La fragata *Esperanza* fue de hecho la mayor de todas en aquella época, y una de las mejores embarcaciones de España<sup>378</sup>, destacando por su buena obra y solidez. Con 50 cañones<sup>379</sup>, y más de 280 tripulantes<sup>380</sup>, seguía en el servicio activo medio siglo después. Incluso sus fondos se exhibían para demostrar su buen estado “...dando merecida fama a las maderas del país”<sup>381</sup>.

### 3. 3. 5 El apostadero de Cavite de Enrile

Mientras, en el arsenal de Cavite, los cambios se adaptaron a las propias directrices de Enrile, siendo un claro reflejo de sus proyectos y sistema. El encargado de aplicar las directrices organizativas de Enrile fue el capitán de navío y su segundo, Pavía, teniendo que asimilar la Marina Sutil<sup>382</sup> entre 1827 y 1828, haciendo el apostadero de Cavite permanente hasta el fin de la presencia española en Asia<sup>383</sup>.

Tras valorar experiencias previas en la lucha contra la piratería y el contrabando en México, Perú y el Caribe, y contrastarlas con los mencionados Barcaiztegui y Gardoqui, empleando el reglamento de la armada, aumentó su

---

<sup>376</sup> ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de marina, para los navíos del Rey, de las Islas Filipinas...*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, pp. 219 y 220.

<sup>377</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 56.

<sup>378</sup> *Idem.*, p.61. Se empleaba por entonces como machina, gran cabria portuaria para arbolar y grandes pesos, en el reconstruido arsenal de la Carraca (Cádiz).

<sup>379</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 60.

<sup>380</sup> ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de marina, para los navío del Rey, de las Islas Filipinas...*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, pp. 219 y 220.

<sup>381</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 61.

<sup>382</sup> *Idem.*, pp. 60-61.

<sup>383</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 55.

número a 24 oficiales; 6 capitanes, 6 tenientes y 10 subtenientes. Uno de los cambios fundamentales es que, para obtener dichos puestos por ingreso, éstos tenían que ser pilotos<sup>384</sup>, facilitando entre otras cosas el acceso de marinos civiles experimentados y con una formación elevada. Si bien les mejoró el sueldo, también les aplicó las ordenanzas de la Armada en lo penal, mucho más restrictivas y derivando más en oficiales de la Armada que en una patente de corso.

Aparte de las falúas, se prepararon los astilleros para nuevas obras. Se pusieron las gradas para la construcción de una fragata, un bergantín y una goleta<sup>385</sup>. Para su construcción, se hicieron muchas prospecciones de los tipos de maderas de las islas, lo que formaba parte de las propias ordenanzas en nuevas rutas o las que no estaban claramente cartografiadas<sup>386</sup>, ya no sólo para las futuras construcciones si no para las reparaciones durante ese mismo viaje. Si bien esto es frecuente para los viajes de los marinos, los oficiales de Enrile comunicaron de manera sistemática las diferentes maderas y sus empleos, calculando las posibilidades de cada una de ellas<sup>387</sup>. A sus empleos navales añadían posibilidades agrícolas e industriales<sup>388</sup>. Se realizaban también acopios para ulteriores envíos<sup>389</sup>, revisando además las capacidades de transporte de embarcaciones locales y de la propia Armada. Parte de estos

---

<sup>384</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 60.

<sup>385</sup> *Idem.*, p. 61.

<sup>386</sup> SIGÜENZA, M. Nieves M. y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, "Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América*, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, Fundación BBVA, 1992, p. 343.

<sup>387</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0701, f. 15v. (Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile, Cagayán, 5 de agosto de 1830).

<sup>388</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y MORENO JEREZ, Federico, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 175. De José Montoya.

<sup>389</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0701, ff. 16v. y 17r. (Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile, Cagayán, 5 de agosto de 1830).

avances contará con diversidad de estudios industriales, arquitectónicos, botánicos o médicos<sup>390</sup>, empleando el propio Enrile para fines mercantilistas<sup>391</sup>.

Por otro lado, cabe destacar el contraste entre la actividad de Cavite con la situación de los arsenales españoles. Tras Trafalgar la situación de la Armada, que ya era precaria, se vio en la necesidad de reducirse aún más a los elementos plenamente funcionales de entre sus buques con la reducida tripulación con la que contaban por aquel entonces. A esto se sumaban el propio proceso de independencia española y los procesos de independencias americanas, que drenaron aún más la capacidad de la armada, por la prioridad de las embarcaciones para esas regiones. Por si fuera poco, estaba en ciernes la primera Guerra Carlista (1833-1840), que se asume como una guerra civil. En total, la armada contaba a principios de los años 30 del S. XVIII con 25 buques activos, falúas en su mayoría. Por otra parte, los recursos fungibles y almacenes estaban bajo mínimos. En cuanto a los planteamientos de producción en los diques, tanto gradas como talleres en algunos casos estaban hasta inutilizados, cuando no incompletos. Ejemplo de ello era el Arsenal de la Barraca, que estaba sin uso casi cuarenta años<sup>392</sup>, desde 1793,<sup>393</sup>. Por todo ello, las labores de Enrile resultaban aún más alentadores y hacían que sus obras se distinguieran aún más a ojos de la metrópolis.

Enrile estableció la estructura del apostadero en consideración a las ordenanzas, con todos los departamentos y funciones asignados, calculando tiempos y asimilando el proceso de asentamiento de las innovaciones. Solamente alteró un punto en las ordenanzas y que era coherente con las órdenes de España de cara a solventar los problemas previos: el apostadero

---

<sup>390</sup> Un buen ejemplo de ello, recogiendo publicaciones previas: PLÁ Y RAVE, Eugenio, *Marcos de maderas para construcción civil y naval (...)*, Madrid, Imprenta del memorial de ingenieros, 1878.

<sup>391</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 96r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 18. D. Tiburcio Gorostiza Remite a D. Pascual Enrile nota de los efectos embarcados en el bergantín "Brillante" para llevar a Macao. 7 de enero de 1830).

<sup>392</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 62. Desde 1791.

<sup>393</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 52.

no era independiente<sup>394</sup>. Administrativamente debería de depender de la Junta Económica. Sin embargo, esta continuó estando por la Intendencia, dentro de la Hacienda de Filipinas. No obstante, el funcionamiento tenía sus particularidades. Si bien es cierto que las cuentas las llevaba cada departamento del arsenal a cargo de los oficiales de la Armada, todo el presupuesto y sus confirmaciones dependían directamente de Intendencia. Pese a ello se logró un equilibrio ante la atenta mirada de Enrile en el que pagos, cuentas, compras y suministros se realizaron mecánicamente y sin incidentes de ningún motivo, algo que no había caracterizado al gobierno de sus predecesores ya que había sido Hacienda quien tergiversara o negara acceso a los recursos. Y no era baladí, ya que la Hacienda había sido la encargada de controlar y otorgar los cargos de la Marina Sutil<sup>395</sup>.

### 3. 3. 6 Lucha contra la piratería de Enrile

Para apoyar a estas armadas de falúas en la Marina Sutil, se instituyeron las *provinciales*, unas armadas independientes regionales y en consideración al tamaño de las poblaciones costeras tanto en tripulantes como en barangayanes. Pese a seguir en lo básico las solicitudes de fray Gregorio, hace una apreciación muy particular. Enrile solicitó a España oficiales de la Armada para que cubrieran los puestos de oficiales y dirigieran los barangayanes<sup>396</sup>. Y es que la derrota del líder pirata Orandín y sus 48 pancos por parte de la población en sus barangayanes, alentados por el párroco en 1812, fue una acción que no se podía obviar<sup>397</sup>. Las poblaciones, tripulaciones y embarcaciones locales eran imprescindibles en la consecución de sus objetivos.

---

<sup>394</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 62.

<sup>395</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 49.

<sup>396</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 60.

<sup>397</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, pp. 343-344.

Ya en los primeros momentos del Ministerio de Marina, una de las prioridades en base al plan de Tiburcio Gorostiza, fue la eliminación de la piratería<sup>398</sup>. Estos fundamentos siguieron Enrile y Pavía. Si bien el nuevo sistema no acabó con la piratería de manera definitiva, tuvo efectos positivos desde el primer momento. La concentración de fuerzas rápidas y que ampliaban sus fuerzas en las mismas regiones, obligó a los barcos piratas moros a tener que agruparse en asociaciones de 4 o 5 pancos. Así, las rapiñas no eran tan habituales, teniendo que reunir estas flotillas. Por otro lado, se veían forzados a planificar sus razias con asaltos aún más rápidos y a la sorpresa. Las flotas, españolas, ahora capaces de darles alcance obligaban también a que los saqueos no pudieran desarrollarse con el grado de destrucción previo.

“Entonces puede decirse que principió la decadencia de la piratería y si aún (...) tardó algún tiempo en cortarse de raíz, no es menos cierto que jamás volvió a tomar la pujanza que antes tuvo.”<sup>399</sup>

Esto tuvo repercusión inmediata en el comercio, que, unido a las mejoras de transporte y comunicaciones, además de industriales, proyectados por Enrile.

Gobernado en las islas de manera interina entre 1830 y 1835, mostró sobradamente sus capacidades, acertando en sus proyectos tanto a corto como a largo plazo, aunque él no las llevara a desarrollo. Sinibaldo de Más fue el más crítico de los cronistas del período, y uno de los mejor informados. Durante su estancia en Filipinas y China, fue testigo de primera mano sobre el efecto de los logros y desastres de los gobernadores de aquel momento. Según Más, Enrile era un oficial efectivo y habituado al gobierno. No a un gobierno de provincias, sino al gobierno de regiones poco accesibles y complicadas<sup>400</sup>.

---

<sup>398</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 55.

<sup>399</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 60.

<sup>400</sup> MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol.1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843, p. 77.

### 3. 3.7 Logros de Enrile

El trabajo de Enrile y su forma de obrar se veía reflejada hasta en la manera de dar sus órdenes. Estas eran ejecutivas y concisas. Una vez entregadas, no solicitaba informes ni esperaba consultas. Esperaba a que la siguiente información fuera la consecución de sus órdenes una vez cumplidas, con lo que mantenía correspondencia directa, con gran cantidad de mandos militares<sup>401</sup>. De él diría Sinibaldo de Más: “Algunos le tachaban de violento, pero nadie podrá decir que estuvo ocioso.”<sup>402</sup> También era considerado “de poco común ilustración<sup>403</sup>”, lo que era aún más meritorio con su prolongado e impecable historial militar. Reestableció el origen o el destino de al menos un tercio de todo el tráfico marítimo<sup>404</sup>, facilitando el comercio con China. Proceso del que él mismo era partícipe.

“ (Uno de los más) más inteligentes y laboriosos gobernantes que ha tenido Filipinas (...) le es deudora la administración de reglas y procedimientos científicos y ordenados en todos los ramos que han contribuido al desenvolvimiento de los intereses generales, acrecentando considerablemente la riqueza pública. La agricultura, el comercio, la navegación experimentaron los resultados de la acertada gestión de este ilustre Gobernador<sup>405</sup>”

La huella de Enrile fue tan grande que cambió las atribuciones de los capitanes generales de las islas Filipinas<sup>406</sup>. Desde entonces, la comandancia de marina de Filipinas seguiría al cargo de los capitanes generales, siendo asistidos por un brigadier de la Armada, el segundo comandante del

---

<sup>401</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 58.

<sup>402</sup> MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol.1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843, p. 77.

<sup>403</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p. 34.

<sup>404</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 446.

<sup>405</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p.547

<sup>406</sup> *Idem.*, p. 544.

apostadero de Cavite<sup>407</sup>, siendo este el natural sucesor incidental en caso de ausencia, enfermedad o muerte<sup>408</sup>.

Las medidas tomadas a cabo por Enrile cambiaron el curso de los acontecimientos en muy poco tiempo. Independientemente de los logros de su trabajo como gobernador, interino al ser el segundo en el mando militar, que tardaron más en tener repercusiones perceptibles, otros fueron inmediatos.

Se destacan los apartados de públicas y comunicaciones, pero también los científicos o la Comisión Hidrográfica del Pacífico, germen además del Observatorio de Manila. Y como no podía ser de otra forma, por ser su especialidad, sus reformas en los ámbitos navales, civiles y militares prácticamente inmediatos y de carácter internacional<sup>409</sup>, coordinados por la Junta del Puerto de Manila que él mismo había creado. Para 1841, el comercio de Filipinas había crecido exponencialmente, ya no sólo con China, sino también con Inglaterra y Estados Unidos, que tenían más tráfico comercial y beneficios que con España. China era ya el origen o el destino de al menos un tercio de todo el tráfico marítimo de Manila<sup>410</sup>.

En una lectura global, la presencia de Enrile en la historia de Filipinas es de las más brillantes. La influencia de sus decisiones y obras repercutió de manera capital en la sociedad filipina, creando una visión de unidad gubernamental que por primera vez se imponía de manera clara sobre las aportaciones de la Iglesia católica<sup>411</sup>, no en competencia, si no en simbiosis.

En 1834 Enrile regresó a España en la fragata que había construido, la *Esperanza*. Dejó al cargo del apostadero y como asesor a un brigadier de la armada con el cargo de comandante segundo<sup>412</sup>. Quedaron interinamente en el cargo de gobernador Gabriel de Torres y Joaquín de Crámer en unos meses, hasta la llegada de Pedro Antonio Salazar Castillo y Varona. Esto supuso un

---

<sup>407</sup> *Idem.*, p. 548.

<sup>408</sup> RO 03/11/1834.

<sup>409</sup> GUARDIOLA, Juan (Coord.): *El imaginario colonial. Fotografía en Filipinas durante el periodo español*, Manila, I.G. Galileo, 2006, pp. 40 y 45.

<sup>410</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 446.

<sup>411</sup> GUARDIOLA, Juan (Coord.): *El imaginario colonial. Fotografía en Filipinas durante el periodo español*, Manila, I.G. Galileo, 2006, pp. 40 y 45.

<sup>412</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 62.



retorno progresivo a los problemas precedentes en la gobernación<sup>413</sup>, pero el apostadero mantuvo durante más tiempo el legado de Enrile. Entre 1834 y 1843, la estructura del apostadero se mantuvo más o menos sin alteraciones. La segunda comandancia siguió al cargo de tres brigadieres: Mosti, Ruiz de Apodaca y Bocalan<sup>414</sup>. La construcción de falúas para la sustitución de embarcaciones mayores continuó, ampliando algún apostadero menor como el de Masbate, con el objetivo de reforzar la conflictiva región de las Visayas.

En cuanto a la organización y ordenación del territorio, con los trabajos cartográficos, se encontró con una reforma considerable, mejorando las capacidades que había asumido Enrile para el apostadero. Se reestableció la Comisión Hidrográfica. Esta comisión, que llevaba suspendida desde 1815<sup>415</sup>, tuvo un resurgimiento con nuevos equipos y oficiales. Para la misma se destinó a la goleta *Mosca* y a dos de las nuevas falúas. La formación de esta pequeña flotilla era literalmente herencia de Enrile<sup>416</sup>. Al cargo estaría el capitán de fragata José María Halcón. Al mismo tiempo que cumplía las labores de cartografía, seguía manteniendo a raya a la piratería o redención de cautivos al asalto<sup>417</sup>.

### 3. 3. 8 Etapa posterior a Enrile: diplomacia, batallas y barcos de vapor

Pedro Antonio Salazar heredó como todos los gobernadores el problema de asaltos piratas, y pese al sistema de Enrile, y tomó la decisión de retomar acuerdos diplomáticos puntuales, ya fuera por rebajar las tensiones o por dar buenas noticias a España. La Comisión Hidrográfica de Halcón fue fundamental en la principal distensión cuando Salazar ordenó a Halcón a

---

<sup>413</sup> MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol.1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843, p. 77.

<sup>414</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 62.

<sup>415</sup> *Idem.*, p. 62.

<sup>416</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0701, 2, f. 6r. (Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile de Capiz del 3 de mayo de 1830).

<sup>417</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 62.

realizar acuerdos con el sultán de Joló, capital de toda la piratería y el comercio de esclavos<sup>418</sup>.

Tras un viaje extenso, reforzando su flotilla en el proceso, el 23 de septiembre de 1836 llegó a un acuerdo diplomático y comercial con los piratas moros de Joló. Pese a la dificultad, los términos eran bastante vagos, con concesiones prácticamente inconexas con la realidad mercantil de Manila, Zamboanga y Joló. Pese a las buenas intenciones del proyecto y que tanto sobre el papel como en los informes el acuerdo se asumió como trascendental, mayormente por el buen hacer de Halcón y conocimientos de los entresijos de la piratería local, no era más que papel mojado para contentar en la metrópolis. Pese al estar al cargo de la misión, ni el propio Halcón ni más tarde Sinibaldo de Más encontraban el acuerdo adecuado. Según sus diarios de informes, Halcón estaba mucho más en la línea de Enrile, tal y como dejaba entrever en sus informes y diarios. Sinibaldo de Más por su parte era mucho más pragmático, criticando los fallos del acuerdo. En un primer momento comercial, pero sobre todo a la hora de ponerlos en práctica, ya que ellos joloanos no estarían dispuestos a hacer concesiones una vez hubiera que seguir las normativas de revisión de cargas ante la solicitud de los barcos españoles en alta mar, por ejemplo. En definitiva, era una ilusión de un pacto para detener la piratería. Y lo mismo que Salazar hizo en la mar, lo quiso hacer en tierra con igual mala fortuna en Filipinas, pero buena publicidad en España<sup>419</sup>. La ilusión de una paz estaba teorizada para el bien de un gobernador, pero no para el bien del territorio y mucho menos para la Armada. El peligro de dar la imagen de falta de conflicto en un lugar donde existe y de manera muy activa, es que los recursos dejan de destinarse, acuciando el problema, que es lo que sucedió. Con todo, el acuerdo supuso ascensos y una Cruz de Isabel la Católica<sup>420</sup>, entre otros reconocimientos para Halcón<sup>421</sup>.

---

<sup>418</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 16.

<sup>419</sup> MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol.1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843, pp. 77-78.

<sup>420</sup> *Idem.*, p. 79.

<sup>421</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 62.

Como reconocimiento de su buen hacer durante los acuerdos con los piratas de Joló, Halcón fue destinado a una comisión a China en 1840<sup>422</sup>. El problema a resolver no habría sido realmente trascendental si no se viera envuelta en plena vorágine de la Guerra del Opio (1839-1842).

Tras la guerra del Opio, continuó la reorganización planificada. En 1843 el apostadero de Masbate se trasladó a Cebú, convirtiéndose en el epicentro estratégico del desarrollo naval del archipiélago, con un acceso seguro desde Manila y buena protección. Estaría al cargo un capitán de fragata de la comandancia, previamente encargado de la Marina Sutil de las bisayas, dependiendo de las divisiones de Iloilo y Zamboaga<sup>423</sup>

Ese mismo año, la capitanía general y el gobierno de Filipinas recaía en Francisco de Paula Alcalá de la Torre, teniente coronel de infantería, quien planeó combates de desembarco y fortificaciones, estableciendo como ulterior objetivo Balanguingui<sup>424</sup>. Esta posición estaba refrendada por un hecho fundamental: la separación del cargo del gobernador de la Armada. La misma línea de actuación se vio también consolidada en ese año de 1843 en la independencia del apostadero de Cavite de la Capitanía General. Ya no estaría por lo tanto bajo control directo del Gobernador.

El encargado de ejecutar la transición sería el brigadier de la Armada José Ruiz de Apodaca. Este creó la comandancia de la Marina Sutil de las Visayas, para que fuera el enclave de referencia en lugar de Manila, habida cuenta de las acciones a este respecto previas por parte de Halcón<sup>425</sup>. La guerra contra la piratería se desplazaba al sur, en el momento en el que se demostraba que los acuerdos logrados por Halcón, en los que ninguna de las partes confiaba, ya no tenían ninguna validez fuera del papel.

No obstante, el cambio fundamental dentro del organigrama de la Armada fue la independencia del apostadero de Cavite de la Capitanía General<sup>426</sup>. El primero en el cargo fue José Ruiz de Apodaca, siendo sustituido

---

<sup>422</sup> *Idem.*, p. 63.

<sup>423</sup> *Idem.*, p. 63. El primero en el cargo como jefe del apostadero fue Cristóbal Mallén.

<sup>424</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, pp. 59-60.

<sup>425</sup> *Idem.*, p. 60.

<sup>426</sup> RO 12/11/1843.

dos años más tarde por el también brigadier Ramón Bañuelos, que ya cubriría el cargo como comandante general del apostadero de Cavite<sup>427</sup>.

En 1848 llegaría al cargo de comandante general del apostadero el brigadier Manuel de Quesada y Bardalona. Comenzaron entonces los cambios más radicales con respecto a la estructura administrativa de la Armada en el archipiélago. En base a las experiencias previas, se dispuso a la modernización que ya se estaba comenzando a dar en España, a la manera de los métodos de Enrile pero con más recursos económicos y técnicos. De hecho, los fondos que habían estado estrechamente vigilados por los propios oficiales de la marina durante el período de Enrile, volvía estar en manos de la Hacienda, que sólo transigía a gastos cuando estos eran realmente acuciantes y de manera exigua<sup>428</sup>.

Quesada, como comandante general del apostadero, hizo cuanto estuvo en su mano para presionar a la Corona ante las limitaciones contantes con las que se encontraba. Tal fue su insistencia que en 1849 el apostadero de Cavite ya contaba con administración propia, “con arreglo a Ordenanza”, logrando la posición ideal para acometer reformas.

Con la nueva situación administrativa y económica del apostadero, comenzaron nuevas reformas definitivas. Como sucediera previamente con Enrile, al contar con nuevos fondos liberado, exiguos pero funcionales, jefes y oficiales de marina pudieron sistematizar sus trabajos con unos pagos fluidos. No menos importante fue la estrecha colaboración con el gobernador de Filipinas, el general Narciso Clavería<sup>429</sup>. Este último, muy diligente y con grandes aspiraciones, era consciente de la necesidad acuciosa de una armada para cualquier trabajo de entidad que se quisiera llevar a cabo en las islas, por lo que no escatimó en esfuerzos para primero comprender las necesidades del apostadero y más tarde, asumirlas como propias de su gobernación.

---

<sup>427</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 62.

<sup>428</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 49.

<sup>429</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 63-64.

Toda esta atención por Filipinas, uniendo la casuística derivada de las guerras del opio y la no menos preocupante situación de la marina española en Asia, terminó cristalizando en una solicitud que llevaba años realizándose, pero no obtenía más que largas por parte de la metrópolis: la llegada de los barcos de vapor.

Ya una década antes, los constantes ataques de la piratería contra las embarcaciones de la Comisión Hidrográfica en San Bernardino, al sur de la isla de Luzón, causaron que el dos de junio de 1836 se iniciara el expediente de adquisición de vapores para el apostadero, pero suspendida en 1848<sup>430</sup>. Pero las presiones de Clavería tendrían sus resultados.

En 1848 se adquirieron al Reino Unido tres vapores: *Magallanes*, *Elcano* y el *Reina de Castilla*<sup>431</sup>, lo que supuso una auténtica revolución. Originariamente formaban parte de un encargo mayor en el que se hacía el encargo de 6 de estas embarcaciones<sup>432</sup>, que habrían supuesto el desmontaje de las falúas<sup>433</sup>.

Todos y cada uno de los aportes positivos del vapor tenían aplicaciones prácticas, que podrían ser secundarias en otras armadas, pero primordiales para la Armada en Filipinas: explosividad, velocidad, independencia de las corrientes, poco calado, reversa, capacidad de remontar ríos y corrientes, maniobrabilidad, remolque de embarcaciones menores, etc. Igualmente, aportaba otros beneficios aún más destacados dentro del contexto geográfico y conflictivo del archipiélago. La capacidad de intimidación, por ejemplo, era un elemento trascendental ante los piratas moros<sup>434</sup>. Que una embarcación de vapor con 40 hombres pudiera alcanzar y abatir a toda una flotilla de

---

<sup>430</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 59.

<sup>431</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 64-65.

<sup>432</sup> RO 22/01/1844.

<sup>433</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, pp. 60-61.

<sup>434</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, pp. 349-350 y RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 56.

barangayanes, era todo un elemento disuasorio<sup>435</sup>. Por otro lado, destacaba su potencia para abordajes, con o sin espolón, tanto contra embarcaciones, de nuevo la intimidación, como para cualquier tipo de restos flotantes. Por todo ello, los buques de vapor eran ideales para suplir las carencias de las flotillas<sup>436</sup>. Las aguas poco profundas o los arrecifes ya no prestaban tanto cobijo a las ligeras embarcaciones piratas<sup>437</sup>. Para 1860, las falúas de Enrile y la Marina Sutil quedaron por lo tanto inmediatamente obsoletas por el efecto del vapor<sup>438</sup>, pero siguieron empleándose y dando servicio durante todo el s. XIX ante la falta de más embarcaciones<sup>439</sup>.

Por su parte, la llegada de los tres vapores impulsó de manera simultánea el desarrollo técnico del archipiélago. Las novedades de este nivel tecnológico requerían de una industria de apoyo. Con la construcción en Cavite de un taller y un varadero para la carena. Además, la necesidad de carbón impulsó este comercio y prospección, además de establecer cadenas de suministros, con almacenes en Manila, con redistribución Cebú e Iloilo, y un centro en vanguardia en Basilán, frente a Zamboanga<sup>440</sup>.

Precisamente, el vapor *Elcano*, sería el encargado de traer a las Filipinas al siguiente comandante del apostadero, Manuel Quesada. Sin mucho tiempo para preparaciones, ese mismo año de 1847, se vio en la necesidad de pronto que asistir a Oyanguren en su aventura de Nueva Guipúzcoa<sup>441</sup>. Quesada y Clavería, demostrarían en muy poco tiempo la efectividad de estas nuevas

---

<sup>435</sup> SAWYER, Frederic Henry Read, *The inhabitants of the Philippines*, Nueva York, Charles Scribner's Son, 1900, p. 362.

<sup>436</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 434.

<sup>437</sup> SAWYER, Frederic Henry Read, *The inhabitants of the Philippines*, Nueva York, Charles Scribner's Son, 1900, p. 361.

<sup>438</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, pp. 60-61.

<sup>439</sup> SAWYER, Frederic Henry Read, *The inhabitants of the Philippines*, Nueva York, Charles Scribner's Son, 1900, p. 362. Hacia finales de siglo, aún se podían encontrar las cuerdas de las falúas languideciendo en las playas del entorno de Manila.

<sup>440</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 66.

<sup>441</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *El archipiélago filipino y las islas Marianas, Carolinas y Palaos. Su historia, geografía y estadística*, Madrid, Imprenta y fundición de Manuel Tello, 1886, pp. 406-407. FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 61.

herramientas y su estrategia fundamental contra la piratería, que pasaba por el ataque directo en su territorio.

Siguiendo las doctrinas de Tiburcio Gorostiza, Enrile y Pavía<sup>442</sup>, pero ahora con los avances técnicos y la información suficientes, Clavería formó en 1849 la expedición de Balanguingui. Se trataba de un enclave estratégico, en el mar de Sulu, entre Joló y Basilán, y un punto prácticamente obligado para la piratería en su tránsito hacia las islas españolas, punto peor dentro del territorio de los sultanes. Los vapores *Elcano* y *Reina de Castilla*, este último al cargo del comandante del apostadero Ruiz de Apodaca<sup>443</sup>, quien ya estaba experimentado tras enfrentarse a los piratas y contrabandistas del Caribe, partieron de Manila, con el objetivo de la toma de tan determinante puerto<sup>444</sup>, sede de los más activos de los piratas, los samales.

Durante su batalla se les fueron uniendo tanto bergantines de transporte como voluntarios, además de las divisiones de paquebotes, lanchas cañoneras, falúas y vintas de las *provinciales*. Una inmensa operación anfibia que terminó tomado al asalto a los fuertes de Balanguingui. En los años siguientes prácticamente sin capturas ni raptos por parte de piratas, dando a entender la menor presencia. Esto benefició a toda la región en su desarrollo, no solo de territorios españoles, especialmente los holandeses<sup>445</sup>, con la liberación de más de 450 prisioneros, además de la captura de aún más cañones, un éxito rotundo en la Península, especialmente para Clavería y para Ruiz de Apodaca.

Con todo, lo realmente trascendental de Balanguingui no fue la captura del territorio, que, de hecho, fue retomado en varias ocasiones por los piratas, ni el golpe ejercido contra los piratas ni capturas de las fortalezas, recursos y

---

<sup>442</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, f. 96r. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 18. D. Tiburcio Gorostiza Remite a D. Pascual Enrile nota de los efectos embarcados en el bergantín "Brillante" para llevar a Macao. 7 de enero de 1830). FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 55.

<sup>443</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, pp. 65-66.

<sup>444</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 62-65.

<sup>445</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 171-172.

embarcaciones. Lo relevante fue lograr una acción en territorio de los piratas, de una manera efectiva y activa por parte de la Armada, con las embarcaciones de la Marina Sutil, pero también con los vapores y gran cantidad de embarcaciones de la población filipina, causando un gran golpe de efecto moral para todas las partes implicadas. Mostraba el tipo de combates que debían de emprenderse contra la piratería de Sulu.

Los subsiguientes procesos de consolidación del territorio no se hicieron esperar. El apostadero de Cebú, sede de la Marina Sutil de las Bisayas, volvió a avanzar al frente, asentándose ahora de punta de lanza en Zamboanga, al cargo de un capitán de fragata. A continuación, se reasentaron las divisiones con oficiales de marina al cargo en Cebú, para no dejarla desguarecida, Iloilo (Panay), Calamianes (Calamián), Joló (isla de Tulayán), Pollok (Mindanao) y Davao (Mindanao). Estas divisiones dejan ver claramente la búsqueda de centrar las fuerzas progresivamente a los estrechos del mar de Sulu. En cada una de estas plazas, se cosecharon victorias como nunca antes, gracias a la presencia de los vapores<sup>446</sup>, aunque las falúas ligeras de Enrile siguieron siendo imprescindibles, no por falta de determinación si no por carencia de medios<sup>447</sup>.

En 1848 entraría como nuevo comandante general del apostadero José María Quesada. Precavido ante la reincidencia de la piratería por ocupar Balanguingui de nuevo, hizo el mismo fructífero uso de los vapores un año más tarde. Para ello preparó dos vapores, 5 falúas, 8 vintas y varios lancanes. Ante semejante flota, no hubo oposición y los sultanes de la región capitularon, mientras se reforzaba la presencia española<sup>448</sup>. No obstante, durante la década de los años 50, siguieron reapareciendo los piratas de manera recurrente, especialmente desde Joló, lo que estableció el siguiente enclave a tomar<sup>449</sup>. La primera expedición de Joló siguió el ejemplo de Balanguingui, con desembarcos anfibios, saturación y apoyo de barangayanes, culminado con la

---

<sup>446</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 65-66.

<sup>447</sup> SAWYER, Frederic Henry Read, *The inhabitants of the Philippines*, Nueva York, Charles Scribner's Son, 1900, p. 362.

<sup>448</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 68.

<sup>449</sup> *Idem.*, p. 68.



destrucción de todos los fuertes, también en las islas colindantes. El tratado consiguiente fue como siempre, imperfecto y únicamente nominal<sup>450</sup>.

Entre los años 1859 y 1860, el apostadero sufrió las últimas modificaciones en la transición definitiva de la vela y el remo por el vapor<sup>451</sup>, salvo para embarcaciones auxiliares. A cuentas de la Caja o las provincias, 18 cañoneros de vapor de Inglaterra, enviados a piezas y armados en Cavite, cuatro goletas de hierro y dos corvetas de madera, además de otros transportes como el *Patiño*<sup>452</sup>. La Armada en Asia se había convertido en una potencia especializada en la lucha contra la piratería. Pero al menos, en una ocasión, parte de estas embarcaciones llegaron a presentar batalla en una guerra abierta, en apoyo a Francia durante la Guerra de la Cochinchina, entre 1859 y 1862. Esto sirve para valorar la potencia de fuego y capacidad operativa alcanzada por los vapores. Por motivos obvios, la posición de ventaja contra la piratería mora, en franco retroceso. Incluso bajo el mando de Méndez Núñez y Malcampo se llegó a controlar efectivamente zonas de Joló y de las costas de Brunei, fallando más la política y la diplomacia para un asentamiento efectivo que la fuerza de las armas, ya que de haber empleado "...instituciones y leyes adecuadas..." la expansión habría sido un hecho, incluso a solicitud de la población<sup>453</sup>.

Paul Proust, que fue alcalde de una región de Luzón y combatió a los piratas, y empleó a antiguos piratas en sus prospecciones, lo resumía de manera tácita las repercusiones de los vapores de guerra en Filipinas:

"Varios barcos de vapor navegan en los lagos y ríos, y en el mar de Bisayas, donde prestan inmensos servicios para comerciar contra la piratería de los malayos. Estos formidables piratas ya no pueden competir con la velocidad contra el vapor, con sus pancos armados con dos o tres filas de remos, como las antiguas galeras, mientras escapaban fácilmente a la persecución de los veleros<sup>454</sup>"

---

<sup>450</sup> *Idem.*, pp. 71-72.

<sup>451</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 66.

<sup>452</sup> *Idem.*, p. 67.

<sup>453</sup> *Idem.*, p. 68.

<sup>454</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 434.

El vapor fue por lo tanto el inicio de la decadencia de los grandes asaltos piratas. En la historia de la tecnología este fue un claro proceso auto catalítico, es decir se acelera aún más el avance cuanto más tiempo pasa, se cataliza a sí mismo no siendo lineal si no exponencial. Es decir, las tecnologías suponen un salto exponencial en cuanto se apoyan unas en otras, lo que sucedió a tal velocidad que varios avances trascendentales se daban en varios campos y en menos de una generación, especialmente desde la revolución industrial<sup>455</sup>. Todo este proceso fue el vivido durante estos años en la lucha contra los asaltos y la esclavitud. Si bien el sistema continuó, y la piratería sufrió un duro golpe en las Filipinas del que no pudo recuperarse. Balanguingui y Joló supusieron la victoria contra la piratería más rapaz durante más de 50 años. Pero la llegada de los *kapal api* (buques de fuego)<sup>456</sup> supuso el principio del fin a siglos de saqueos. Los beneficios para el archipiélago, tanto para la Armada como para su comercio ya eran evidentes para 1850:

“...solo en Pangasinán se habían construido 3 fragatas, 24 bergantines, 22 goletas, 76 pontines, 10 lorchas, 1 balandra y 500 pancos.(...) En dicho año, según matrícula abierta en la comandancia general de marina, existían matriculadas 9 fragatas, 11 barcas, un vapor, 28 bergantines, 55 bergantines goletas, 125 goletas, 2 balandras, 44 pailebotes<sup>457</sup>, 4 barangayanes, 1 falucho, 1 místico, 14 lorchas, 35 falúas, 114 pontines, 274 pancos, 107 panquillos<sup>458</sup>, 125 paraos, 194 parotos y 840 cascos: en todo, 2011 embarcaciones, que medían 65.839 toneladas.”<sup>459</sup>

Visto en perspectiva, la evolución de las matrículas de barcos prácticamente se triplicó en una década: de 1840 con 643 a 2011 en 1850. Esto reforzó el funcionamiento del sistema naval comercial<sup>460</sup>. Igualmente, la Armada también tenía una inmensa presencia, la mayor comparada con

---

<sup>455</sup> DIAMOND, Jared, *Armas, gérmenes y acero: Breve historia de la humanidad en los últimos trece mil años*, Barcelona, Debolsillo, 2016, p. 298.

<sup>456</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguingui sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, pp. 24-25.

<sup>457</sup> Sic. pro, paquebotes.

<sup>458</sup> Pancos pequeños.

<sup>459</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y MORENO JEREZ, Federico, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 190.

<sup>460</sup> *Idem.*, p. 190. 29 de alto bordo y 614 de cabotaje.

cualquier momento de la presencia española en Filipinas. Finalmente, la Armada estaba cumpliendo su objetivo y el archipiélago estaba en posición de poder desarrollarse en consonancia.

### **3. 4. Las Misiones de la Armada en Asia: herramientas de un imperio**

#### **3. 4. 1 La Armada y sus funciones**

Las funciones de las Fuerzas Armadas a lo largo de la historia siempre han sido mucho más amplias que las bélicas. No eran los métodos más adecuados ni baratos, pero eran los más funcionales en una región a meses de distancia de la metrópolis. Los propios oficiales de la Armada eran conscientes de la disparidad de sus atribuciones.

“... tan diversa de las demás por la sublimidad de sus teorías, y por la rudeza de sus prácticas, como lo es de la tierra el elemento sobre que se ejerce; pero tan útil a las naciones para afirmar su poder y mantener su respeto, como necesaria para adelantar la geografía, y facilitar la civilización de todos los habitantes de nuestro globo, separados por mares inmensos de su recíproco trato y comunicación.”<sup>461</sup>

Si esto es cierto en el ámbito general, al aplicarlo a un contexto como el filipino, esta posición está sublimada. La omnipresencia de la Armada la hacían indispensable, sobre todo teniendo en cuenta que el control de España sobre las Filipinas era meramente nominal, especialmente desde el punto de vista de otras armadas<sup>462</sup>. De ahí las políticas erráticas y de tanteo constantes.

Esto es lo que definió el comandante Moya y Jiménez en 1894. “Los problemas del Pacífico” asumen una serie de problemas endémicos de la región que arrastran las islas Filipinas desde sus inicios e interrelacionados: buena ubicación comercial, piratería, presencia de potencias extranjeras,

---

<sup>461</sup> O’SCANIAN, Timoteo, *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*, Madrid, Imprenta Real, 1831, p. iii.

<sup>462</sup> JENKINS, John S., *Explorations and adventures in and around the Pacific and Antartic Oceans.*, Nueva York, Hurst & Co., 1882, p. 453.

abandono del territorio por parte de la metrópolis<sup>463</sup>. Ante estas carencias del Estado en múltiples ámbitos y la particular composición social de todo el archipiélago, centrado en Manila, la Armada tenía que aplicarse. Por desgracia para los gobernadores, capitanes generales y comandantes, su número y recursos eran fluctuantes y siempre deficitarios.

Se había planteado la presencia española con un decrecimiento de la autoridad militar, siendo esta transitoria como en el caso de los Adelantados, pero a causa de las constantes inestabilidades diplomáticas, bélicas y comerciales, esto no llegaba a plasmarse. De hecho, por esa razón, el caso de Enrile es paradigmático, ya que cambió las atribuciones de los capitanes generales de las islas Filipinas, dándoles aún más importancia<sup>464</sup>, reforzando los planteamientos transitorios para reestructurar todo el sistema.

Resulta fundamental tener en cuenta que la propia Compañía de Filipinas, desde su planteamiento, podía presentar las ternas seleccionadas entre oficiales del Ejército de Tierra y la Armada para gobernador y capitán general de las Filipinas (art. XXXVIII), con ordenes reservadas si fuera necesario<sup>465</sup>. Es decir, los militares del ejército y la Armada eran parte fundamental para la seguridad de la administración pública en Ultramar. Tal era la importancia de la Armada, que la propia Comisión Hidrográfica pasó de ser de la Armada a depender del Ejército por mediación del gobernador, por la importancia de este mecanismo.

Al valorar la Armada como instrumento del Estado, nos encontramos con que tenía un gran trasfondo científico, pero también una visión mucho más funcional como correo y defensa. Al no plantear tampoco una fuerte presencia comercial, fuera de la ruta, las funciones que implicaban movilidad recayeron en la Armada. Esto genera otra dificultad adicional, que es la multidisciplinariedad de las misiones. Un viaje de la Armada, cualquiera, cumplía o debía de estar preparado para una inmensa cantidad de misiones

---

<sup>463</sup> MOYA Y JIMÉNEZ, Francisco Javier de, "Arquitecto Francisco de Cubas", *Memorial de Artillería*, serie IV, tomo 2, Madrid, 1894, p. 410.

<sup>464</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p. 544

<sup>465</sup> VALLEJO GARCÍA HEVIA, José María: "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, N° 63-64, Madrid, 1993-1994, p. 880.

variadas y dúctiles, a las que se sumaban las derivadas del propio recorrido tan aleatorias como indispensables<sup>466</sup>. Por si fuera poco, la duración de las mismas era muy prolongada, 7 u 8 meses sólo para las misiones de Manila-Joló<sup>467</sup>, a lo que se sumaba un esfuerzo logístico considerable por ser una región con pocos y no siempre amistosos lugares de abastecimiento.

Como se vio en el plan de defensa naval de Enrile<sup>468</sup>, a pesar de que el propósito final de la Armada era acabar con la piratería, la protección de las costas y las flotas que había que cumplir para lograrlo generaba infinidad de otras funciones que cumplir, y la exigua flota funcional debía de suplir.

Los objetivos básicos podían definirse como militares, económicos y políticos, pero cada uno de ellos tenía gran cantidad de particularidades que hacían que establecer los objetivos de una misión fuera una aspiración extraordinariamente compleja en cada caso. Es más, una misión podría tener resultados muy posteriores, que los propios marinos podrían consultar en los archivos y aplicar con posterioridad. Tal era así que el mencionado propósito de acabar con la piratería era simultáneamente parte esencia de los tres. Es decir, en cualquier momento del cumplimiento de un destino o misión, se podían encomendar labores menores a complementar si los tiempos lo permitían, generalmente desviándose parcialmente de las rutas y aprovechando para hacer aguadas, avituallarse o realizar reparaciones. También cabía la posibilidad de que determinada labor fuera lo suficientemente importante para que se destinara una embarcación y su tripulación a tal efecto. Si bien es cierto que todas estas expediciones tenían diferentes objetivos, los procesos de coordinación e información hacían que se fueran solapando e imbricando, generando unos materiales y experiencias completamente transversales.

---

<sup>466</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 65.

<sup>467</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 442.

<sup>468</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p. 56.

El autor fundamental para la teoría de guerra del s. XIX, von Clausewitz, debatió sobre si la guerra era una ciencia o un arte<sup>469</sup>, con los siguientes términos:

“Afirmamos, en consecuencia, que la guerra no pertenece al terreno de las artes o de las ciencias, sino al de la vida social. Es un conflicto de grandes intereses, resuelto mediante derramamiento de sangre, y solamente en esto se diferencia de otros conflictos. Sería mejor si, en vez de equipararlo a cualquier otro arte, lo comparáramos con el comercio, que es también un conflicto de intereses y actividades humanas; y se parece mucho más a la política, la cual, a su vez, puede ser considerada como una especie de comercio en gran escala. Todavía más, la política constituye la matriz en que se desarrolla la guerra, dentro de la cual yacen esbozadas sus formas generales, al igual que las cualidades de las criaturas vivientes se contienen en su embrión<sup>470</sup>.”

Por lo tanto, von Clausewitz asumía que la guerra era parte de un desarrollo social, donde convergían tres aspectos: comercio, política y guerra, en ese orden, y son los que derivan hacia el conflicto y por ello están tan interrelacionados.

No obstante, las características geográficas y sociales del archipiélago, así como las interacciones de este con los diferentes países hacían a la presencia de la Armada aún más imprescindible, participando de manera activa en las tres partes señaladas por von Clausewitz, de menos a mayor implicación, siendo la tercera, la guerra más palpable o prioritario.

### **3. 4. 2 Aspectos militares de la Armada**

Evidentemente, las embarcaciones y sus marinos tenían un sentido bélico. Desde el asalto inglés a Manila (1762) y a la consiguiente ocupación, quedaban claras las carencias de la Armada española en Filipinas de cara a enfrentarse a una potencia naval occidental organizada en una escuadra

---

<sup>469</sup> CLAUSEWITZ, Karl von: *De la guerra*, LIBROdot.com (versión electrónica), 2002 (1872), p. 73.

<sup>470</sup> *Idem.*, p. 73.

táctica<sup>471</sup>. Por ello se decidió la mejora de las fortificaciones de los elementos fundamentales, como la propia Manila y Cavite. Las embarcaciones de mayor porte quedaban pues restringidas al entorno de Manila y a la alternancia de los barcos de escolta de la conserva del Galeón de Manila, así como visitas puntuales de embarcaciones en misión de diversos portes. Carecían por lo tanto de la presencia de buques de línea estables en la región marítima durante el período. Con todo, la escala de los conflictos hacía que no fueran necesarios.

Como la marina de línea estaba planteada como escolta para la ruta a Acapulco, se destacaban las embarcaciones más ligeras, incluidos los vapores, las cuales durante todo el s. XIX llegaron a emplearse contra la piratería, en la Cochinchina y, finalmente, en el conflicto con los Estados Unidos, momento en el cual, incluso reforzados, no pudieron hacer frente a la potencia naval americana. Esto aporta una perspectiva de la Armada diferente, dejando claro que sus funciones no eran para un conflicto bélico a gran escala sino para conflictos de baja intensidad y otras funciones.

Ya con el planteamiento del apostadero de Cavite en 1800 implicaba prepararse para un hipotético conflicto contra otras fuerzas occidentales<sup>472</sup>, no solamente contra la piratería. Ante la presión británica, España no podía quedarse atrás. Si no para expandirse, al menos para proteger sus territorios de Ultramar. La principal arma para evitar estas invasiones eran las lanchas cañoneras, prácticamente para emplearlas como posiciones artilleras flotantes. Hacia 1803 contaban con al menos 50 en Manila<sup>473</sup>.

Pero el principal objetivo de los oficiales de marina en Filipinas, como definía Rodríguez Trujillo, era el “cáncer social”<sup>474</sup> y Fernández Duro mencionaba como contra la “Guerra secular”<sup>475</sup>, es decir, la piratería. Como en

---

<sup>471</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 46.

<sup>472</sup> *Idem.*, p. 52.

<sup>473</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, p. 138.

<sup>474</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 69.

<sup>475</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 343.

el mencionado caso de von Clausewitz, se ve como permea la piratería a todos los aspectos, estando plenamente enraizada, y más preocupante aún, asimilada<sup>476</sup>. Pero el problema no se había centrado en exclusiva con el sur de las Filipinas.

Con la llegada de la presencia ibérica en Asia, pronto iniciaron los encontronazos con la piratería filipinas. La piratería condicionó de enorme manera la historia de Asia Oriental. Ejemplo de ello fueron las relaciones marítimas internacionales de China, hasta con Japón, iniciadas en la segunda mitad del s. XVI, esto dio a la Armada a encontrarse con nuevos e infatigables enemigos, los *Haikou* chinos y los *wokou* japoneses<sup>477</sup>. Es decir, los piratas que venían del norte, no estacionales, y que podían conformar flotas inmensas como la de Limahon o Tay Fusu, con un peligro adicional. Con la vigilancia constante en sus tierras, encontraban en terrenos neutrales o recónditos ubicaciones ideales para asentamientos permanentes. Esto obligaba la Armada a emprender diferentes armas de castigo y sistematizar un sistema de avisos, incluso un género epistolar de *auxilios*, como sucedió en el caso de Carrión en el Cagayán. Lo que, por otra parte, fomentó asentamientos españoles, y con ello la necesidad de armadas locales y dispersas de la Marina Sutil para la defensa autosuficiente en caso de necesidad. Sin embargo, esta piratería no afectaba realmente a los “barcos negros” de los occidentales, con bordas más altas y equipamiento bélico mucho más preparado para la defensa de los cargamentos, la ventaja que aprovecharon especialmente los portugueses. Las embarcaciones de línea y gran calado se encontraban en una categoría diferente. Sin embargo, el auge de la piratería de la era Iranun (1768-1878) hizo que llegaran a acechar a los grandes barcos de largas distancias y gran calado<sup>478</sup>, lo cual obligaba a la Armada estar constantemente prevenidos<sup>479</sup>.

---

<sup>476</sup> CAMPO LÓPEZ, Antonio C., "Alianzas con vecinos y presencia en islas lejanas", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, pp. 132-156.

<sup>477</sup> BORAÑO MATEO, Jose Eugenio, "Españoles en el sudeste asiático en los siglos XVI y XVII", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, pp. 14-15.

<sup>478</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, pp. 342-343.



A su favor los piratas de Sulu se estructuraban en una especie de “guerra de guerrillas” pero con barcos y sin dependencia agraria fija, haciéndola así aún más móvil y versátil que dependía del saqueo para obtener suministros<sup>480</sup>. Era una lucha prácticamente eterna por contar con muchas cabezas, no estar centralizada y tener mucha capacidad de reorganización en grupos pequeños y nómadas. A términos contemporáneos podría asumirse como una guerra asimétrica o no convencional, donde el *makan angin* es parte intrínseca de la cultura y la economía locales, como si se tratara de los huracanes (baguíos). A esto se sumaban sus características de guerra anfibia, donde se desdibuja la realidad de las islas, en un frente completamente fluido, al igual que sus líderes.

Fluctuaba por lo tanto entre piratería a guerra de baja intensidad<sup>481</sup>. De cara a establecer una analogía, podría acercarse al concepto actual de guerra de mosaico: materiales no tan avanzados tecnológicamente, no punteros, pero en mayor número y de menor tamaños las embarcaciones. Pero que, en caso de necesidad, se pudieran ensamblar como un mosaico, y de ahí el término. Estas piezas menores eran armadas, cuando fuera necesario, tal y como ocurría en los asaltos de Balanguingui o en las expediciones y viajes diplomáticos, adecuándose a las necesidades de la intervención. El cometido de la Armada era obtener y mantener el control del mar, lo que permitía, a su vez, apoyar en los desembarcos<sup>482</sup>. Todo ello, evidentemente, con las limitaciones técnicas del período.

Debido a ello, la tratadística clásica podía asumir las embarcaciones piratas como un paso atrás tecnológico en la carrera armamentística. No obstante, era el más funcional para el contexto ya que contaba con gran cantidad de ventajas: fiabilidad, economía, reparaciones, construcción,

---

<sup>479</sup> Museo Marítimo Vasco, R .625, f. 164r. (Diario de navegación del viaje ejecutado por el Navío Hércules desde el fondeadero de Punà al puerto de Macao en el Ymp<sup>o</sup> de China con escala en el Puerto de Paita, 1783). Según los diarios de Agote, al perder de vista una fragata inglesa enviada por los mandarines, “... se hizo zafarrancho se limpiaron bien los cañones y se pusieron los 12 esmeriles en sus tajines sobre el Alcázar, que puso prevenidos en caso de algún encuentro”.

<sup>480</sup> MCNEILL, William H., *La búsqueda del poder. Tecnología, fuerzas armadas y sociedad desde el 1000 d.C.*, Méjico, Siglo XXI ediciones, 1989, p. 226.

<sup>481</sup> CLAUSEWITZ, Karl von: *De la guerra*, LIBROdot.com, 2002 (1872), p. 24 (versión electrónica).

<sup>482</sup> <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/nuevos-paradigmas-militares-en-la-era-de-la-competicion-estrategica-el-caso-de-las-operaciones-anfibias-y-la-guerra-mosaico/> [23/02/2022].

formación de los marinos, adaptación al contexto marítimo específico, etc. Todo ello estaba orientado a la independencia de las piezas, pero teniéndolas listas para su despliegue conjunto y modular de cara a su ampliación (flotillas o armadas). Armadas ligeras, móviles y versátiles. En general una concepción muy “moderna” del trabajo de la Armada, que se adaptaba de manera clara a lo limitado de sus recursos. Todo ello era en contraposición a grandes navíos de línea, que se conformaban en el entorno de la *guerra galante* o la escolta para las rutas principales, presentes para intimidar, mantener el prestigio y, de darse el caso, entrar en conflicto con otros estados occidentales<sup>483</sup>.

A medio camino entre las acciones diplomáticas y bélicas, hasta en su propia definición, se encuentra la “política de cañonero”. Se trataba de una acción mucho más proactiva que centraba en combates asimétricos enfrentando a la marina de guerra, de línea o *galante*, contra poblaciones que quedaban aisladas por mar por asedio naval. Una diplomacia agresiva que poco tenía de diplomacia, ya que muchas veces no se permitía la rendición, con lo que pasaban a ser expediciones de castigo.

En 1831, el comodoro estadounidense Down, en represalia al asalto del navío mercante *Friendhip*, procedió al asalto del asentamiento llamado Kuala Batu, que resultó ser la primera expedición de Sumatra (1832).

“Que nada debe quedar sin hacer para dejar una impresión indeleble en la mente de esta gente, del poder de los Estados Unidos para infligir castigo por las agresiones cometidas a su comercio, en mares por distantes que sean, el barco se puso en marcha a la mañana siguiente, y llevado a, con un resorte en su cable, a menos de una milla de la costa, cuando el lado de babor se dirigió casi sobre el sitio de la ciudad. El objeto del Commodore, en este movimiento, no era abrir un fuego indiscriminado o destructivo sobre la ciudad y los habitantes de Quallah Battoo, sino mostrarles el poder irresistible de las balas de treinta y dos libras y reducir el fuerte de Tuca de Lama, a la que no se pudo llegar por la selva y corriente de agua, la mañana anterior, y desde la cual se había abierto y continuado fuego durante el embarque de la tropa a su regreso

---

<sup>483</sup> MCNEILL, William H., *La búsqueda del poder. Tecnología, fuerzas armadas y sociedad desde el 1000 d.C.*, México, Siglo XXI ediciones, 1989.

al navío. El fuerte quedó muy pronto desierto, mientras los disparos lo cortaban en pedazos y arrancaban árboles de cacao enteros de raíz. Por la tarde salió de la orilla un bote que llevaba una bandera de tregua al comodoro, rogándole, en todas las formas practicadas de sumisión del este, que les concediera la paz y dejara de disparar sus grandes cañones. Las hostilidades cesaron y el comodoro les informó que los objetivos de su gobierno al enviarlo a sus costas se habían consumado ahora en el castigo de los culpables que habían cometido sus piraterías en el *Friendship*. Así terminó la relación con Quallah Battoo.”<sup>484</sup>

Esta misma política sería habitual durante la primera Guerra del Opio y también sería trascendental para forzar la apertura del gobierno de Japón con el comodoro Matthew Perry. Hasta el propio concepto de “diplomacia” en este caso era un concepto perverso, ya que, habida cuenta del poderío naval en comparación, se llegaban a acuerdos difíciles de satisfacer, abocando a este tipo de reacciones desproporcionadas, como planteaba el capitán Wilkes en 1840 contra los sultanes de Joló<sup>485</sup>.

España llevó a cabo este tipo de expediciones de castigo, siendo la fundamental la de Balanguingui, un hito para Filipinas como hemos visto. Había que unificarla con otras de mucho más prolongadas en el tiempo, habida cuenta de la presencia y la significación de la piratería en la región para que los avances no fueran pasajeros.

Pero España no dejaba de tener aspiraciones aún más grandilocuentes como Estado sin ser consciente de la realidad en Asia. La idea de tomar China venía siendo una aspiración centenaria, prácticamente una tradición en las propuestas de gobernadores, religiosos y aventureros, algo que, por otro lado, había sido un habitual en las propuestas de siglos previos como Juan Pablo de Carrión o de los gobernadores como Francisco de Sande o Gonzalo Ronquillo. Con todo, y habida cuenta de la precariedad que ya existía en Filipinas de la

---

<sup>484</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, pp. 219-220.

<sup>485</sup> JENKINS, John S., *Explorations and adventures in and around the Pacific and Antartic Oceans.*, Nueva York, Hurst & Co., 1882, p. 455. “Poca fe se puede depositar en la habilidad o disposición del sultán para controlar las tripulaciones de las proas piratas, pero a la primera infracción del tratado será visitado con un rápido y severo castigo, produciendo, sin lugar a dudas, un efecto muy beneficioso”.

correspondencia, cartas de aviso y auxilio, parecían más apelaciones a la codicia de la corte de la metrópolis para que enviaran fondos y recursos para derivarlos a otros fines más prácticos, o, en todo caso, limitarse a constituir una Macao española.

Sin embargo, en este momento, sí que se llegó a plantear en 1859 al Ministerio de Estado seguir el ejemplo de colonia británica en Hong Kong, y a través de una alianza con Portugal y Holanda organizar un ataque conjunto a Shangai y Tianjin. Otra propuesta era recuperar un terreno antiguamente tomada para España por el candasino Carreño: Taiwan. Todos estos planes fueron descartados. Pasaba España a ser una entidad pasiva por sus propias limitaciones en la región, aunque pudo coincidir en su ideario colonial (1840-1850)<sup>486</sup>.

### 3. 4. 3 Aspectos diplomáticos de la Armada

#### 3. 4. 3. 1 Piratas y diplomacia

Limitar los contactos marítimos a Acapulco permitía a España a centrarse en la frontera sur de Filipinas, estratégicamente, dejando el norte a producción, comercio y con ello a la diplomacia. Los oficiales de la Armada cumplían de facto funciones diplomáticas, pero también eran los encargados de los transportes de los funcionarios de carrera. Por ello, la información relativa a los embajadores siempre estaba a mano de los miembros de la Armada, publicada y actualizada en los estados generales de la Armada<sup>487</sup>.

Uno de los aspectos más curiosos de la lucha contra la piratería en Filipinas radicaba precisamente en la búsqueda sistemáticas de acuerdos diplomáticos por parte de España durante siglos, por el constante incumplimiento de los mismos. Evidentemente, corrían a cargo de la Armada.

---

<sup>486</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, "La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX", *Butlletí de l'Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 18.

<sup>487</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y MORENO JEREZ, Federico, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 345.

Esto evidenciaba más una falta de recursos que un control de la región. Tras los conflictos iniciales, pronto se presentó la piratería como un mal endémico que era, en sí misma, un motor de la economía y con ello de la sociedad en la región<sup>488</sup>.

Como hemos visto las fluctuaciones de estos conflictos eran estacionales. Esto redundaba en la *ley dinámica de la guerra* de von Clausewitz, donde se alternaban períodos de acción y reposo, en este caso condicionados por el monzón, las estaciones y los tratados. Mientras que los primeros eran fuerzas desatadas de la naturaleza, los tratados estaban condicionados a un principio básico: la conveniencia. Esta era prioritariamente económica. Por si esto fuera poco, estaba condicionada por infinidad de factores, incluidas las muy volátiles. El objetivo por parte de los españoles era el fin de toda clase de conflictos, algo que, según von Clausewitz obligaba a buscar el final de esa tensión: “Esto perdurará hasta que se produzca la decisión, o sea, hasta que un bando abandone su objetivo o bien el otro le permita alcanzarlo.”<sup>489</sup>

Y básicamente, teniendo culturas o sociedades establecidas y conformadas en torno a la piratería<sup>490</sup>, la única manera de lograr el fin del conflicto se debatía realmente entre la abdicación de los intereses españoles en la región o el cambio en la cultura mora con respecto a la piratería, y en último término, del contrabando<sup>491</sup>. Pero no siempre era sencillo.

“En la morisma hay pueblos pacíficos y que ya serían civilizados si en vez de la persecución de nuestras injustas agresiones le hubiésemos prestado el trato y roce que tanto contribuye a dulcificar las costumbres; pero lejos de esto lo que yo he encontrado establecido al sur es

---

<sup>488</sup> CAMPO LÓPEZ, Antonio C., "Alianzas con vecinos y presencia en islas lejanas", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, pp. 132-156.

<sup>489</sup> CLAUSEWITZ, Karl von: *De la guerra*, LIBROdot.com (versión electrónica), 2002 (1872), p. 134.

<sup>490</sup> CAMPO LÓPEZ, Antonio C., "Alianzas con vecinos y presencia en islas lejanas", en SERRANO AVILÉS, Javier y MOJARRO, Jorge (eds.), PRADA, María (coord. de ilustraciones), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, pp. 132-156.

<sup>491</sup> CLAUSEWITZ, Karl von: *De la guerra*, LIBROdot.com (versión electrónica), 2002 (1872), p. 135.

perseguir a quanta vinta mora se avista y azotar las costas en donde no pueden ni aún salir sus pescadores.”<sup>492</sup>

En esta tesitura, la ayuda exterior era el elemento fundamental en retomar y reactivar la oposición a la piratería, fuera esta española o no<sup>493</sup>. Una campaña o conflicto con los piratas por parte de otras entidades occidentales, especialmente estadounidenses u holandeses, ayudaba a disminuir la presión. Los españoles no eran muy dados a ningún acuerdo abierto con los ingleses, pese a las esporádicas colaboraciones funcionales, temiendo que ésto les ayudara a tomar aún más iniciativa en el comercio y control de la región. Pero era evidente que sus encontronazos con los piratas de Sulu les favorecían<sup>494</sup>. Igualmente los ataques de represalia, independientemente del país, otorgaban ciertos respiros a las funciones de la Armada para poder acometer otras funciones<sup>495</sup>.

Las expediciones previas a Enrile habían puesto demasiado celo en el exterminio de la piratería<sup>496</sup>. Sin comprender las estructuras socioculturales de la región<sup>497</sup> y asumiendo por generalizado el *makan angin* (comer el viento)<sup>498</sup> entre todas las poblaciones locales, se generó un descontrol de los métodos y objetivos. Ejemplo de ello fueron las masacres cometidas en 1824 por Alonso Morgado, capitán de la Marina Sutil antes de su reconversión:

---

<sup>492</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, f. 159r. (Informe que detalla el trato dispensado por las autoridades españolas a las poblaciones locales donde la piratería era más habitual. Detalla la composición de la armada organizada en 1824 para combatir la piratería y el devenir de la misma. Apéndice. 1834).

<sup>493</sup> CLAUSEWITZ, Karl von: *De la guerra*, LIBROdot.com (versión electrónica), 2002 (1872), p. 31. AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, f. 160v. (Informe que detalla el trato dispensado por las autoridades españolas a las poblaciones locales donde la piratería era más habitual. Detalla la composición de la armada organizada en 1824 para combatir la piratería y el devenir de la misma. Apéndice. 1834).

<sup>494</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, pp. 219-220.

<sup>495</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 636, f.13r. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1794.) FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, pp. 61-62.

<sup>496</sup> MELLÉN BLANCO, Francisco, “Los vascos y el Pacífico”, en UNSAIN, José María (Ed.), *Los vascos y el pacífico. Homenaje a Andrés de Urdaneta*, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa – Museo Naval, 2009, p. 31.

<sup>497</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 213.

<sup>498</sup> WARREN, James Francis, “Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia”, en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, pp. 22-23. Del malayo.

“Aturde la relación de las atrocidades que cometió esta expedición guiada por su jefe únicamente a asolar los pueblos indefensos sin más objeto ni mira que encarnizarlos. Se baleó Joló y se abandonó toda reducción y ajuste. Se saltó en Pilas<sup>499</sup> y la gente reembarcó seguidamente. Se recorrió la bahía Ylana azotando las costas y las poblaciones que indicaba el dato Nayu de Sibiguy por miras particulares y para aumentar su poder, sin que por nuestra parte se le exigiere condición de provecho ni aún se pensare en las recíprocas de comercio, y quando ya toda la morisca estuvo agraviada y encarnizada con injusticia, se retiró la expedición a Manila, con baxas de 2 muertos y 6 heridos leves desde la salida, y se dejó a los piratas la ocasión y el derecho de las represaliar.”<sup>500</sup>

Para tratar de remediar estas situaciones, fue el propio Pascual Enrile quien dio orden de establecer alianzas y tratar de compensar los desmanes y masacres, de las que había sido partícipe los corsarios españoles en las regiones fronterizas<sup>501</sup>. El encargado de las relaciones diplomáticas fue el capitán de fragata José Fermín y Pavía<sup>502</sup>. José María Halcón se esforzó en la localización de los diarios de dicha segunda expedición, que finalmente le entregó el propio Pavía a través de la comandancia general. Para sorpresa de Halcón, durante la expedición que Enrile había enviado para entablar nuevos lazos, Pavía “baleó y persiguió a las vintillas pescadoras de Pilas sobre sus mismas costas.”<sup>503</sup>

De nuevo Enrile trató de abrir los contactos con la piratería, promoviendo incluso las posibilidades de que comerciaran en Zamboaga. Su celo llegó hasta

---

<sup>499</sup> *Sic pro*: Pila.

<sup>500</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, f. 162r. (Informe que detalla el trato dispensado por las autoridades españolas a las poblaciones locales donde la piratería era más habitual. Detalla la composición de la armada organizada en 1824 para combatir la piratería y el devenir de la misma. Apéndice. 1834).

<sup>501</sup> *Idem.*, ff. 162r.-162v. (Informe que detalla el trato dispensado por las autoridades españolas a las poblaciones locales donde la piratería era más habitual. Detalla la composición de la armada organizada en 1824 para combatir la piratería y el devenir de la misma. Apéndice. 1834).

<sup>502</sup> Pavía Seix, José Fermín. Arsenal de la Carraca (Cádiz), 24. IX. 1784 – Madrid, 28. X. 1852.

<sup>503</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 162v (Informe que detalla el trato dispensado por las autoridades españolas a las poblaciones locales donde la piratería era más habitual. Detalla la composición de la armada organizada en 1824 para combatir la piratería y el devenir de la misma. Apéndice. 1834).

tal punto de establecer una división que llegara a servir de escolta y protección a los piratas, pero las falúas continuaban persiguiendo a los piratas<sup>504</sup>.

Este sistema de reacciones era lo que Halcón acuñó como “sistema general”<sup>505</sup>, que básicamente consistía en atacar a los piratas, o a los barcos que se les asemejaran, sin más criterio que la propia embarcación. No es de extrañar que, ante semejante fundamento, las comunicaciones con Sulu fuera, cuando mínimo, escuetas. Es por ello muchas veces las noticias llegaban a través de intermediarios, frecuentemente de Singapur o desde Ceilán<sup>506</sup>. Existe un caso posterior, aunque paradigmático a este respecto cuando los sultanes arrendaron los terrenos de Brunéi y Joló al “barón de Overbeck”<sup>507</sup>. Para sorpresa de los españoles la noticia llegó a través de la prensa británica en Singapur<sup>508</sup>, cuando las cesiones ya estaban hechas. En diciembre de 1877 pasó a ser que el Maharaja de Sabah y Rajá de Gaya y Sandakan compartieran los beneficios con Alfred Dent Esquire, su socio comercial en Hong Kong. El desembarco español en diciembre del año siguiente reclamó de nuevo el territorio, iniciando unos complejos y prolongados litigios. En 1880, el gobierno británico trató de intervenir definitivamente en los procesos de propiedad sobre el norte de Borneo, Sabah<sup>509</sup>, mientras los españoles alegaban que las cesiones habían sido en 1704 y que por las leyes internacionales, era *territorium nullius*, siendo un territorio que solamente podía tomarse por ocupación<sup>510</sup>.

Precisamente para tratar de resolver este caso se recurrió a los archivos del acuerdo de José María Halcón<sup>511</sup>, quien contaba con un archivo propio con

---

<sup>504</sup> *Idem.*

<sup>505</sup> *Idem.*

<sup>506</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 206.

<sup>507</sup> ANÓNIMO, "A correspondent under the signatura of Argus, of the Ceylon Observer, cautions as follows the Ceylon planters with reference to Messrs Overbeck and Dent's Borneo Scheme", *Singapore Daily Times*, Singapur, 11 de octubre de 1878. p. 2

<sup>508</sup> AHN, ULTRAMAR, 5245, Exp. 32. La Prefectura Apostólica de Labuán y sus dependencias eclesiásticas en la Melanesia Oriental informa sobre las cesiones de terrenos hechas mediante el pago de una renta por los sultanes de Brunei y Joló al barón de Overbeck para que los constituya en rajalatos con el nombramiento del rajá de Gaya y Sandakan, en Borneo, y dato de Bandara, en Joló.

<sup>509</sup> MARSTON, Geoffrey: "International Law and the Sabah Dispute", *The Australian Year Book of International Law (AYBIL)*, vol. 1, nº 1, 1 de enero, Brill, Sydeny, 1970, pp. 108-109.

<sup>510</sup> *Idem.*, p. 110.

<sup>511</sup> *Idem.*, p. 112. Además de otros dos casos anteriores pero no tan documentados.



“...multitud de hechos y documentos reunidos por mí en colección...”<sup>512</sup>, además de poder consultar los archivos del apostadero. La realidad era que nadie confiaba en los tratados con piratas. Era puro aplazamiento estratégico en busca de una mayor ventaja<sup>513</sup>.

Resulta interesante no obstante destacar que parte de estas funciones derivaba en trabajos de índole jurídica. Cabe destacar que, en los padrones, la legislación no permitía solicitudes ni documentos sin nombre y apellido, pero estos se podían presentar ante los tribunales, juzgados, autoridades (representantes políticos o funcionariales) de Hacienda o jefes militares de Marina, dando a entender que la autoridad en muchos casos, en las comunidades aisladas de las islas filipinas, terminaba siendo un navío de la Armada<sup>514</sup>. También ejercían funciones de las fuerzas del orden donde se les requiriera, causando orden, acallando rumores que causaban males mayores que las verdades, y requisando tanto contrabando y armas. Además, recibían quejas de los vecinos o autoridades locales como autoridad superior<sup>515</sup>.

### 3. 4. 3. 2 Las Guerras del Opio

Si hubo un momento en el que tuvieron que ponerse a prueba las capacidades diplomáticas y jurídicas de la Armada fue durante la primera guerra del Opio (1840), habida cuenta de los cambios históricos que condicionaron significativamente las relaciones internacionales de ambos países. El principal objetivo de la diplomacia española era mantener la

---

<sup>512</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 159r (Informe que detalla el trato dispensado por las autoridades españolas a las poblaciones locales donde la piratería era más habitual. Detalla la composición de la armada organizada en 1824 para combatir la piratería y el devenir de la misma. Apéndice. 1834).

<sup>513</sup> JENKINS, John S., *Explorations and adventures in and around the Pacific and Antartic Oceans.*, Nueva York, Hurst & Co., 1882, p. 455.

<sup>514</sup> VV. AA., *La lengua española en Filipinas: datos acerca de un problema*, Madrid, Oficina de Educación Iberoamericana, Talleres PERMAN, 1965, p. 28.

<sup>515</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 73v-74v (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Carta de D. Guillermo de Galwey a D. Pascual Enrile sobre las expediciones que realiza en el país de los igorotes y para fundar un establecimiento en los montes de Pangasinán, con otras noticias del norte de la isla de Luzón. Lingayén, 5 de septiembre de 1834).

neutralidad<sup>516</sup>. Pero justo antes de que estallara el conflicto, un barco de bandera española, bergantín español *Bilbaíno*, había sido apresado junto a su tripulación<sup>517</sup>. No contando con diplomáticos de oficio, el encargado de la misión fue de nuevo José María Halcón, por orden de la capitanía general de Filipinas, convirtiéndose en el primer representante oficial de España en China durante dos años<sup>518</sup>. Se reunió frecuentemente con los mandarines y el almirante George Elliot, ministro plenipotenciario británico. El conflicto fue escalando con Halcón de testigo de excepción, llegando a estar en uno de los barcos de la Armada británica durante el asedio de Cantón. Finalmente, el oficial español sacaría a relucir toda su dicción durante las capitulaciones de esa ciudad consiguiendo alcanzar los objetivos españoles, recuperando la propiedad de la *Bilbaíno* y veinticinco mil pesos en daños y perjuicios<sup>519</sup>.

Años antes, marinos y comerciantes eran los encargados de estos contactos con la clase funcional china, que eran mandarines, pero no de manera estatal sino como parte de la Compañía de Filipinas. El ideal desde el punto de vista gubernamental era que en primer lugar actuaran los diplomáticos y más tarde los funcionarios de carrera, como fue el caso de Sinibaldo de Más, quienes guiaran este proceso de acercamiento y transformación, así como de asimilación cultural. No obstante, hay que tener en cuenta que a mediados del s. XIX vivían en los puertos de China al menos un millar de filipinos<sup>520</sup>. Este hecho excepcional y poco estudiado, por no hablar de la población china en Filipinas, sinofilipina, sinomalaya y peranakan, entre otras variantes de

---

<sup>516</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, "La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX", *Butlletí de l'Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 18.

<sup>517</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 3v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>o</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843). El 4 de enero de 1840. En algunas ocasiones puede aparecer como *Bilbaína*.

<sup>518</sup> MARTÍNEZ ROBLES, David: La participación española en el proceso de penetración occidental en China: 1840-1870, Tesis Doctoral, Universidad Pompeu Fabra, 2007, pp. 68-69. Siendo el siguiente, ya un embajador de carrera, el barcelonés Sinibaldo de Más, quien llegó a China en 1844.

<sup>519</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 4r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>o</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843).

<sup>520</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, "La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX", *Butlletí de l'Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 17.

“mestizaje” usando el término hispano. Estas redes culturales y mercantiles se consolidaron y enraizaron en la sociedad filipina y parte de la presencia española dependía de su trabajo. Todo ello sin olvidar la potente presencia portuguesa a través de Macao y las excepcionales relaciones con Manila.

Más tarde, durante la Segunda Guerra del Opio, un ataque acabó con la vida de un diplomático español. Ante esto, el ministro plenipotenciario británico propuso el establecimiento de una alianza y, con ello, una declaración de guerra hispano-británica. Pese a que la alianza no llegó a establecerse, sí que supuso un hito, ya que España permitió el abastecimiento de la armada británica en Filipinas, algo que sí pudieron tomar nota las autoridades chinas.

Históricamente, este tipo de incidentes eran *casus belli* habitual para las potencias occidentales en Asia para declarar una guerra abierta, como un desencadenante natural para la “política de cañoneras” de las potencias occidentales. Otro ejemplo era, con un trasfondo religioso, la campaña de la Cochinchina, en la que España si se vio envuelta en una alianza con la otra potencia europea continental que estaba buscando un buen emplazamiento en Asia: Francia. Si España declinara esta propuesta, dejaría clara una posición más orientada hacia la búsqueda de una paz real y efectiva, evitando abrir más frentes en un territorio tan dependiente de la metrópolis y a la vez tan poco intervenida como era Filipinas. No obstante, pudo haber iniciativas por parte del gobierno español para convertirse en una potencia imperial al estilo colonial británico a costa del expansionismo en China pero no encontramos referencias a estas empresas por parte de la Armada.

Evidentemente, con la Guerra del Opio, la balanza comercial filipina dio un vuelco<sup>521</sup>. Tras los trabajos incidentales de Halcón, la situación política cambió, y la tarea de mantener relaciones con China pasó al diplomático Sinibaldo de Más (1809-1864)<sup>522</sup>. España se mostró entonces intransigente en cuanto a sus peticiones a China, respaldándose en los acuerdos con Gran Bretaña y el derecho internacional. Pero sin una armada que le respaldara

---

<sup>521</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol. 1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 118.

<sup>522</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, “La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX”, *Butlletí de l'Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 18.

realmente, su posición sería impostada. Con la firma del tratado de 1864, España cristalizó parte de sus aspiraciones en China. Si bien no se ponía a la altura de otras potencias presentes en el país, sí que le otorgaba una posición privilegiada y un cierto cariz triunfante con el que demostrar que aún tenía algo que decir en la carrera colonial de las potencias, especialmente las occidentales del viejo continente.

No obstante, un apartado único de los acuerdos entre España y China destacado por Martínez-Robles era “alto nivel de reconocimiento de la soberanía china”<sup>523</sup>. Por el contrario de los tratados habituales, concebidos como “tratados desiguales”, se realizaron toda una serie de concesiones al gobierno Qing. Ejemplo de ello, posiblemente iniciada en tiempos de las funciones diplomáticas de José María Halcón, fueron las cláusulas por las cuales se reconocía la cláusula en la cual se daba prioridad a China en los puertos filipinos<sup>524</sup>. Con lo que la experiencia de Halcón y su conocimiento de la realidad mercantil de Filipinas pudieron ser trascendentales, habida cuenta de sus implicaciones en la Junta de Comercio de Manila<sup>525</sup>. Gracias a estas concesiones, China permitió la presencia de un representante en Pekín, en un momento en el que solamente Francia, Rusia y el Reino Unido lo tenían<sup>526</sup>. Lejos de tratarse de un elemento anecdótico, se trataba de un elemento fundamental en cuanto a las relaciones de España y China. Como hemos visto, la presencia española en Asia estaba limitada, tanto comercial como militarmente, y carecía de capacidades de maniobra y recursos que movilizar en la zona, por las limitaciones propias de control de sus propios territorios insulares.

---

<sup>523</sup> *Idem.*, p. 19.

<sup>524</sup> *Idem.*, p. 19.

<sup>525</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021], AHN, ULTRAMAR, 434, Exp.23, ff. 4, 5, 13 y 14 (Expediente de aprobación de proyectos de construcción de fanales en las islas de Corregidor y Pulo Caballo.1835-1854). AHN, ULTRAMAR,5153, Exp.21, ff. 1r.-4v. (El gobernador general D. Pascual Enrile y Alcedo remite a la Secretaría de Estado y del Despacho del Fomento General del Reino, un almanaque chino inglés y su suplemento, utilizado por los ingleses para el comercio con China. Acompaña 'The anglo-chinese Kalendar and register for the year of the christian aera 1832' y 'A companion to the anglo-chenese kalendar to the year of our Lord 1832', impresos ambos en Macao).

<sup>526</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, “La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX”, *Butlletí de l'Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 19.

Esto tenía en cuenta las posibilidades a largo plazo de España, bien analizadas por los chinos, como aseguraba Kissinger:

“Lo más significativo en cuanto al enfoque chino de los asuntos internacionales no era tanto sus importantes pretensiones formales como la sagacidad y longevidad subyacentes.”<sup>527</sup>

Logró unos acuerdos comerciales para afianzar su presencia en Asia en pleno proceso colonial occidental en Asia, pero siguiendo una vía pacífica y comercial en la cual el país objetivo de las interacciones, China en este caso, salió igualmente beneficiado desde el punto de vista comercial<sup>528</sup>. Si bien es cierto que este sistema de diplomacia no estaba presente en los escritos de Halcón sobre China, sí estaban presentes en sus textos sobre su visión de Filipinas y sus soluciones para los conflictos del archipiélago. Para Halcón, la inversión en infraestructuras y transportes eran los primeros pasos y fundamentales para el desarrollo de las regiones, y más importante, la asimilación y creación de una conciencia de pertenencia a España que diluiría gran parte de los problemas presentes en la región. Además, era consciente de que la mayor parte de conflictos en la región estaban derivados de las influencias de las potencias foráneas, incluida China<sup>529</sup>.

### 3. 4. 3. 3 Relaciones España y dinastía Qing

Las relaciones de España con la dinastía Qing a principios del s. XIX no eran precisamente ejemplares, aunque sí funcionales entre por aquel entonces de dos entidades prioritarias en el ámbito global. Si bien es cierto que España había sido un imperio y China seguía siéndolo, uno estaba ya en sus postrimerías mientras que el otro estaba en pleno proceso de apertura durante

---

<sup>527</sup> KISSINGER, Henry, *China*, Madrid, Debate, 2012, p. 27.

<sup>528</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, “La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX”, *Butlletí de l'Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 19.

<sup>529</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 63. AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 159r.-160v. (Informe que detalla el trato dispensado por las autoridades españolas a las poblaciones locales donde la piratería era más habitual. Detalla la composición de la armada organizada en 1824 para combatir la piratería y el devenir de la misma. Apéndice. 1834).

su cénit. China no había estado nunca en buenas relaciones con los países occidentales<sup>530</sup>, poco más allá de la importación de plata y las consiguientes exportaciones. No tenía necesidad de ampliar estos intercambios, actuando con una precaución histórica a las influencias externas que ya habían hecho desestabilizar a las dinastías a lo largo de su historia. En el ámbito de las relaciones con España a través de las Filipinas, no se trataba de elementos prioritarios en ese momento, si bien sí lo habían sido durante siglos, manteniendo un férreo control de hasta dónde llegaban dichos intercambios a través del Galeón de Manila.

La ruta de Acapulco seguía siendo aún rentable, aunque no tanta como previamente, pero esta situación cambió con el establecimiento del Consulado de Manila (1781)<sup>531</sup> y llegó a alcanzar niveles inéditos en la historia de Filipinas gracias a la diversificación. Ya no solamente exportaba materiales de Asia Oriental como un catalizador, sino que podía exportar materiales agrarios, además de con materiales de Estados Unidos e India. De hecho, en 1818, los detalles de las importaciones de Manila eran muy esclarecedoras. De la India llegaba el 45,4% del comercio, mientras que de China llegaba el 22,8% y de Estados Unidos más que de Macao, Cantón o Acapulco: un 13,4%. También era el momento del cambio de tendencia en cuanto a las exportaciones, ya que a Acapulco se enviaba los materiales de China y Asia que suponía un 39%, siendo el resto de producción local<sup>532</sup>. Las competencias con las otras compañías extranjeras que aumentaron a partir de la década de 1820 y la independencia de México en 1821 hicieron declinar el comercio a través de la plata y las conexiones con Acapulco. Manila dejó de ser el *entrepôt* para ganar su propia entidad comercial, lo que alteraba definitivamente para España la realidad filipina.

---

<sup>530</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, "La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX", *Butlletí de l'Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 17.

<sup>531</sup> SIGÜENZA, M. Nieves M. y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, "Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América*, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, Fundación BBVA, 1992, pp. 346-347.

<sup>532</sup> GARCÍA JIMENO, Jorge, " La fragata "Santa Rita", ¿la ruina del comercio de Manila? Un estudio sobre los efectos de la independencia de México en Filipinas", en BARRIENTOS MÁRQUEZ, María del Mar y GUILLÓN ABAO, Alberto (eds. lit.), *América y el mar*, Cádiz, Editorial Universidad de Cádiz, 2019, p. 239.

### 3. 4. 4 Aspectos científicos de la Armada

#### 3. 4. 4. 1 Investigación y divulgación

En el proceso de las expediciones marítimas, era fundamental reunir toda la información posible en primer lugar para el éxito de la empresa, pero también para facilitar el trabajo a las siguientes expediciones. Al mismo tiempo que ejercían “faenas de guerra”, los oficiales y pilotos tenían el encargo de continuar con el levantamiento de las cartas y planos del territorio<sup>533</sup>. Si bien esto era invariable en las expediciones, especialmente donde no había rutas seguras establecidas o líneas de barcos correo, existía una variable excepcional centrada en los aspectos científicos: las expediciones científicas. Lamentablemente eran misiones extraordinariamente caras. El arquetipo ideal fue la Expedición Malaspina, con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* (1789), que incentivaron el interés científico para España en relación con América y Asia, con la particularidad de tener un trasfondo muy potente en cuanto a su concepción como prospección igualmente económica, orientada a la Compañía de Filipinas. Es por ello para una de estas expediciones se tenía que contar con recursos excepcionales y planes a largo plazo, algo que, en la delicada situación de la economía de la Corona, resultaba improbable a inicios del s. XIX.

El proceso de completar la hidrografía del archipiélago, a pesar de tratarse de fechas tan avanzadas, era especialmente complejo. Las misiones por lo general se habían centrado en las regiones más pobladas, y unido al problema de la piratería, muchas regiones fuera de las rutas comerciales quedaban años sin ser visitadas. Por motivos principalmente económicos y de falta de efectivos, la Comisión de Hidrografía fue extinta en 1815. Como gobernador y capitán general Enrile trató de reactivarla desde el primer momento de su presencia, incluso como particular antes de tomar la plaza a su

---

<sup>533</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 65.

mando. En 1829 se cumplimentó el primer reconocimiento del archipiélago filipino, tarea que dirigió el capitán de fragata José Fermín y Pavía<sup>534</sup>. Es decir, realizaba comisiones en funciones, explorando y cartografiando las regiones que así lo requerían, que eran prácticamente todas<sup>535</sup>. Los levantamientos hidrográficos eran la resolución de los puntos ciegos de la geografía, derivados de una colonización irregular, pero reuniendo información de todo tipo tanto del entorno como del trayecto. Tuvo Enrile además el acierto de ser el primero en compilar todos estos datos de una manera enciclopedista compilándolos en el apostadero<sup>536</sup> y posteriormente, con el mismo ánimo ilustrado, difundiéndolos<sup>537</sup>.

Los objetivos de las comisiones hidrográficas estaban basados, a todos los efectos, en las herramientas más versátiles de la Armada a la hora de cubrir los aspectos no ligados a un enfrentamiento bélico directo. Es decir, alzamiento de hidrografía y cartografía, reclamación de territorios, reforzar la presencia española y pacificar, prospecciones, obtención de materiales científicos y comerciales, creación y mantenimiento de líneas de comunicación y reunión de toda clase de información.

La Comisión de Hidrografía del Pacífico<sup>538</sup> coordinaba diferentes misiones o comisiones hidrográficas. Cada una de ellas tenía la denominación de la región o ubicación específica. Tomemos por ejemplo la comisión

---

<sup>534</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 59.

<sup>535</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 65-66.

<sup>536</sup> MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol.1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843, p. 77. MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p. 528. AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 73v.-74v. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Carta de D. Guillermo de Galwey a D. Pascual Enrile sobre las expediciones que realiza en el país de los igorotes y para fundar un establecimiento en los montes de Pangasinán, con otras noticias del norte de la isla de Luzón. Lingayén, 5 de septiembre de 1834).

<sup>537</sup> GUARDIOLA, Juan (Coord.): *El imaginario colonial. Fotografía en Filipinas durante el periodo español*, Manila, I.G. Galileo, 2006, p. 48. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y MORENO JEREZ, Federico, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 345.

<sup>538</sup> GUARDIOLA, Juan (Coord.), *El imaginario colonial. Fotografía en Filipinas durante el periodo español*, Manila, I.G. Galileo, 2006, pp. 40 y 45.



hidrográfica de San Bernardino<sup>539</sup>. Emplazada en el Estrecho de San Bernardino, entre las islas de Luzón y Sámar, era el acceso natural de la ruta del Galeón de Manila al archipiélago. Aun siendo una ubicación tan relevante y transitada, no se contaba lo suficientemente investigado o documentado. Para ello se enviaba una flotilla, la encargada de la comisión y adquiría su nombre. La primera documentada por Enrile, al mando de Pavía, consistía en una goleta y dos falúas de escolta<sup>540</sup>, sirviendo de modelo para futuras expediciones. Esa escolta era tanto de avisos como de apoyo real a los combates. No olvidemos que se estaban cartografiando en la frontera o directamente en territorios plenamente controlados por piratas<sup>541</sup>. La mayor presencia de las falúas y la Marina Sutil en la región hizo que los piratas se adaptaran para emplear la superioridad numérica, por lo que la goleta y las falúas era capaces de plantar cara a los 4 o 5 pancos de las nuevas tipologías de razias más multitudinarias<sup>542</sup>.

A pesar de su importancia, los medios con los que contaban los cartógrafos de las comisiones eran, cuando menos limitados. Incluso en la década de los cuarenta, cuando los fondos comenzaron a ser independientes de Hacienda, había estrecheces constantes<sup>543</sup>. Si bien estas comisiones adolecían de recursos y por ello no podía compararse con las expediciones científicas, sí que estaban especializadas y eran más continuistas en el tiempo, permitiendo un contraste más prolongado de las informaciones y elementos, sobre todo si se llevaba una relación razonada de lo obtenido<sup>544</sup>. Pero había

---

<sup>539</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 65-66.

<sup>540</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 59. La goleta *Mosca*, con las falúas 32 y 34.

<sup>541</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 176v-177r (Oficio en el que se detalla cómo era la bandera que debían llevar los piratas de Sulú en sus buques de guerra al alcanzar un acuerdo de paz. 1824).

<sup>542</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 55.

<sup>543</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 65-66.

<sup>544</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 178r-179r (Oficio en el que Halcón relata el proceder que debió seguir por dictamen de la autoridad, respecto a unas muertes que se habían producido en julio de 1834, a cuya causa los naturales musulmanes del pueblo llamado Calanas habían solicitado el poder ir, respaldados por los españoles, a vengar

otra manera de compensar este déficit, que era la formación. El marino y astrónomo inglés William Thornton Bale<sup>545</sup> dejó constancia de su admiración. Cuando, a bordo del HMS *Royalist*, estaba en el archipiélago trabajando en la hidrografía de Paragua (Palawan), se encontró en dicha isla con Claudio Montero. Este teniente de navío, a bordo de una falúa, había concluido con los medios más exiguos la cartografía de Calamianes y el norte de la citada isla de Paragua. Cotejaron entonces dichas cartas verificando la exactitud de todas las medidas, contando el inglés con todos los medios posibles a su disposición<sup>546</sup>. No resultaba fortuito el encuentro entre las armadas del Reino Unido y España en la isla de Calamianes, ya que desde las revisiones de Enrile, esta era la entrada secundaria de la piratería en el archipiélago, y por ello el lugar del emplazamiento de una de sus flotillas<sup>547</sup>.

Las comisiones hidrográficas cumplían, además, las funciones de estudio meramente sistemáticas, aunque en su caso mantenían una correspondencia directa y constante con Manila<sup>548</sup>, contribuyendo simultáneamente al desarrollo del archipiélago. Los datos sobre la astronomía y la climatología eran trascendentales para la navegación, pero también con gran cantidad de aplicaciones al mundo civil, por lo que los avances de investigaciones eran publicados<sup>549</sup>. En este ámbito Enrile llegó a un acuerdo de colaboración con la Sociedad Económica de Amigos del País, publicando la *Guía de forasteros de Filipinas* (1834)<sup>550</sup>.

Para compensar la carencia de recursos la formación de los miembros de la Armada resultaba aún más fundamental para la consecución de sus objetivos antes, durante y después de cada una de sus misiones. Derivado de

---

dichos asesinatos. Así mismo, se desarrollan las consecuencias. Zamboanga, 26 de octubre de 1836).

<sup>545</sup> 1818-1857.

<sup>546</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 65-66.

<sup>547</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 347.

<sup>548</sup> AGUILERA FERNÁNDEZ, María: "La reimplantación de la compañía de Jesús en Filipinas: de la restauración a la revolución filipina (1815-1898)", Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, 2018, p.152.

<sup>549</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y MORENO JEREZ, Federico, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 345.

<sup>550</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p. 539.

la importancia geoestratégica de la mar y sus rutas, la Armada era punta de lanza en la ciencia, siendo un cuerpo de Estado que aunaba más aspectos de la ciencia unidos al conocimiento empírico, en parte forzado por aislamiento propio de la vida a bordo<sup>551</sup>, más aún en Ultramar y rodeados de fuerzas hostiles, donde la versatilidad y la aspiración a lo multidisciplinar eran una necesidad. Esto procedía de una larga tradición de la Armada.

“La continua experiencia, la directa observación en los últimos siglos, y la oportuna aplicación y auxilio de las ciencias han mejorado de tal modo la profesión de la marinería, que el resultado de sus expediciones y viajes parecería increíble o fabuloso a los antiguos y a sus más célebres filósofos. Si la astronomía ha enriquecido el arte de la navegación o pilotaje; si la mecánica ha perfeccionado la maniobra; si la hidráulica ha adelantado la arquitectura naval; si la óptica ha mejorado los instrumentos de reflexión; ha sido consiguiente que muchas voces, peculiares de estas ciencias, se hayan introducido y connaturalizado en el idioma propio de la gente de mar.”<sup>552</sup>

La Armada había hecho grandes esfuerzos para la consecución del perfeccionamiento técnico, primero desde la Casa de Contratación y más tarde con el colegio-academia de San Telmo (Sevilla, 1681). Esta fundación de Carlos II tenía por objetivo suplir las necesidades de su imperio, formando como oficiales, pilotos y artilleros a niños y adolescentes huérfanos, con cuatro años de estudios<sup>553</sup>.

Pero sería la Real Academia de Guardias Marinas (1717-1824) quien se encargó de la formación de los oficiales de la Armada y sus pilotos en todos los niveles, pasando a conformar progresivamente una élite social y militar. En 1769 ya se había establecido en la Isla del León (Cádiz), en la *Casa del Sacramento*<sup>554</sup> tratando, según el ministro de Marina José Patiño, de “apartar a los cadetes de la bulliciosa ciudad gaditana pues encontraban en ella

---

<sup>551</sup> O’SCANIAN, Timoteo, *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*, Madrid, Imprenta Real, 1831, p. iii.

<sup>552</sup> *Idem.*, pp. iii y iv.

<sup>553</sup> BARRADA RODRÍGUEZ, Alfonso, *La protección social en España hacia 1845*, v. I, Bilbao, Fundación BBV, 2001, pp. 195 y 284.

<sup>554</sup> VILLAR RODRÍGUEZ, G., *La Escuela Naval Militar, formando a los oficiales de la Armada desde 1717*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2016, p. 33.

demasiadas distracciones<sup>555</sup>". Pronto sería reforzada por las Compañía de Guardia Marinas de El Ferrol y en Cartagena<sup>556</sup> (1776) y Málaga (1787), perviviendo junto al colegio de San Telmo, aunque este último no logró mantener su gran aceptación hasta su desaparición en 1850<sup>557</sup>. A ellos se sumaría posteriormente el Real Instituto de Náutica y Mineralogía (1794) bajo el impulso de Jovellanos, ya como escuela técnica<sup>558</sup>.

Independientemente de los conflictos en desarrollo, las potencias occidentales estaban en una pugna constante desde el punto de vista teórico, una carrera en los conocimientos científicos de las más variadas disciplinas<sup>559</sup>. Se impartían estudios técnicos y aplicado: las matemáticas, que era uno de los fundamentos tanto en la navegación como en las maniobras, la arquitectura naval, la artillería, la geografía o la cosmografía. Pero también lo era el estudio de la economía, el comercio o la geografía comercial. Todo ello sin delegar el estudio de idiomas, inicialmente francés e inglés. Esto tenía como objetivo el comunicarse en los puertos extranjeros durante los viajes y con otras armadas, pero también el adquirir y estudiar libros técnicos para continuar formándose. Los oficiales contaban con sus propias bibliotecas<sup>560</sup>, que se ampliaban constantemente, en el caso de España sobre todo libros en francés<sup>561</sup>. Estos eran los recursos fundamentales para la toma de decisiones trascendentales, ya no para su misión, sino para su propia supervivencia<sup>562</sup>. Es por ello no se escatimó en la adquisición de libros para la Real Academia de Guardias

---

<sup>555</sup> MOREO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, pp. 101-102.

<sup>556</sup> RO 13/08/1776.

<sup>557</sup> BARRADA RODRÍGUEZ, Alfonso, *La protección social en España hacia 1845*, v. I, Bilbao, Fundación BBV, 2001, pp. 195 y 284.

<sup>558</sup> BARRADA RODRÍGUEZ, Alfonso, *La protección social en España hacia 1845*, v. I, Bilbao, Fundación BBV, 2001, pp. 195-196.

<sup>559</sup> O'SCANIAN, Timoteo, *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*, Madrid, Imprenta Real, 1831, p. v.

<sup>560</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 637, f. 227r. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1795.)

<sup>561</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, ff. 133r-134v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

<sup>562</sup> DAVY, John William: *Miniaturisation: a study of a material culture practice among the indigenous peoples of the Pacific Northwest*, Tesis Doctoral, University College London (UCL), 2016, p. 4.

Marinas, que contaba con una magnífica biblioteca<sup>563</sup>, sino también para cualquier apostadero y barco<sup>564</sup>. El peso fundamental de la enseñanza lo tenía la lectura de manuales<sup>565</sup> como *el Císcar*<sup>566</sup> (1803), algo habitual en el período de formación, pero que permitía una continuidad de la formación durante los diferentes destinos<sup>567</sup>. La herencia de dicho proceso de formación constante caló profundamente en la Armada, algo que evidencia en las suscripciones a diferentes publicaciones, llegando a ser numerosísimos los suscritos marinos<sup>568</sup>.

El último campo en el que se centraba la instrucción de los guardiamarinas, militares en todos los aspectos desde su primera parte de instrucción, era el dibujo. Este resultaba fundamental para su formación y realmente transversal. Aunque empleado fundamentalmente para la confección de la hidrografía y cartas náuticas, progresivamente se fue usando de modo más destacado a la hora de dejar constancia de los detalles técnicos, alzados, e incluso, artísticos y documentales, como veremos. De hecho, desde 1774 su sede contaba con su propio museo para recopilar los elaborados<sup>569</sup>.

La formación, por lo tanto, era tanto militar como científica, al más alto nivel que el Estado podía permitirse<sup>570</sup>, con todos los recursos materiales que ello implicaba, además de insistir en la necesidad de seguir ampliándolos

---

<sup>563</sup> MOREO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, pp. 101-102. Con un gran y destacado apartado de poesía.

<sup>564</sup> MOREO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, p. 87.

<sup>565</sup> *Idem.*, p. 87.

<sup>566</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 8, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1902, p. 451. El "Curso de estudios elementales de marina", de Gabriel Císcar, el cual cohesionó las corrientes docentes y planes que convivían en aquel momento en la Real Academia de Guardias Marinas.

<sup>567</sup> ZÚÑIGA, Juan de, *Ordenanzas de su magestad para el gobierno militar político, y económico de su armada naval: parte primera, que contiene los assumptos pertenecientes al Cuerpo General de la Armada*, Vol. 1, Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1798. ZÚÑIGA, Juan de, *Ordenanzas de su magestad para el gobierno militar político, y económico de su armada naval: parte segunda, que contiene los assumptos pertenecientes a los cuerpos militares de la Armada*, Vol. 2, Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1798.

<sup>568</sup> MONTERO ARÓSTEGUI, José, *Historia y descripción de la ciudad departamento naval de Ferrol*, Madrid, Imprenta Beltrán y Viñas, 1859, p. 718. Sobre todo, en el caso de las publicaciones en temas navales o históricos, con gran cantidad de autores del ámbito naval.

<sup>569</sup> MOREO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, pp. 101-102.

<sup>570</sup> BARRADA RODRÍGUEZ, Alfonso, *La protección social en España hacia 1845*, v. I, Bilbao, Fundación BBV, 2001, p. 195.

según se establecían en las ordenanzas. Originalmente se basaba en las *Ynstrucciones* de Patiño (1717), que evolucionó al plan de Diego Bordick<sup>571</sup> (1735). Conforme avanzaba la ciencia y la técnica, los planes de la propia Real Academia de Guardiamarinas, con fundamentos tanto prácticos como teóricos, asumieron un punto intermedio entre la armada francesa, más teórica, y la inglesa, más práctica. Las asignaturas se hacían progresivamente más especializadas, con apartados como diarios de navegación, donde se planteaban los rudimentos de los informes y el interés de los temas a reflejar, revirtiendo estos avances en los propios estudiantes.

La llegada de Jorge Juan a la Academia en 1751<sup>572</sup> y la inauguración del observatorio de la Armada en Cádiz reflejaban, entre otros cambios, las ambiciones del marques de la Ensenada para potenciar el poderío de la Armada, reforzando la presencia internacional para España. Para ello necesitaba impulsarla en todas sus facetas, potenciando tanto la construcción naval como la instrucción de oficiales, especialmente en ciencias náuticas y matemáticas. Se entendía que se requería un mínimo de siete años para la formación adecuada de un alumno, y se necesitaban al menos 300 oficiales<sup>573</sup>, habida cuenta de las bajas de combate, enfermedad o retiro<sup>574</sup>. Por desgracia los problemas para lograr estas metas se acumulaban, tanto de índole económicos como políticos, y también locales e internacionales.

Pese a dichas limitaciones, en las postrimerías del s. XIX se logró dar ese gran impulso a la ciencia y, de paso, al comercio en el ámbito naval, especialmente con el impulso de Antonio Valdés y Fernández Bazán (1744-1816)<sup>575</sup>. Como capitán general de la Real Armada y secretario de Estado del Despacho Universal de Marina e Indias, promovió innumerables cambios como la promoción de la expedición Malaspina, la creación de la Compañía de Filipinas, del Depósito Hidrográfico, o el mencionado observatorio en Cádiz.

---

<sup>571</sup> MOREO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, pp. 86-90.

<sup>572</sup> *Idem.*, p. 93.

<sup>573</sup> *Idem.*, pp.93 y 103. En 1761 la Armada contaba con 37 navíos de línea y 30 fragatas. Una inmensa cantidad que requería de centenares de oficiales formados al año.

<sup>574</sup> IBÁÑEZ, Itsaso, y LLOMBART, José, "La formación de pilotos en la Escuela de Náutica de Bilbao, siglos XVIII y XIX", *ITSAS Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, p. 749.

<sup>575</sup> 1744-1816.

Todos ellos movimientos para fomentar el conocimiento y la formación científica.

Pero esta corriente contaba con oposición que había resurgido motivado por las corrientes ilustradas o “afrancesadas”. Se generaban por lo tanto dos corrientes enfrentadas desde hacía al menos un siglo: Los “oficiales de caza y braza” y los “oficiales científicos”<sup>576</sup>. Se denominaban despectivamente “oficiales de caza y braza” porque eran un marmagnum de casuísticas entre el gentil aristócrata o cortesano y el rudo tripulante, considerando todo el “verdadero marino”<sup>577</sup> experimentado, menospreciados por sus antítesis por estar más en contacto con las actividades manuales, pecando de holganza y desdén los estudios. Por otro lado, en ellos recaía el “peso del servicio de todas las faenas”<sup>578</sup> penosas, además del mando de buques y operaciones bélicas. Su valedor sería el conde de Salazar, quien se refería al debate de la siguiente manera:

“... este estudio elemental no debe extenderse a tanto como algunos pretenden, deslumbrados quizá por ciertas ideas de más brillo que solidez, sin calcular bastantemente cuál sea el influjo de las tareas escolásticas en la profesión militar, y hasta qué punto pueden llevarse sin riesgo de que el demasiado apego a los libros y al sosegado estudio del bufete haga mirar con desdén y repugnancia las ocupaciones materiales de la milicia, y su vida siempre inquieta, turbulenta y azarosa, llena de incomodidades, de privaciones y riesgos.”<sup>579</sup>

Evidentemente, Salazar se oponía a la corriente de los “oficiales científicos”, por su saber “puramente ornamental”<sup>580</sup> y una “extensión exagerada de los conocimientos”<sup>581</sup>, asumiendo que estos podían ser

---

<sup>576</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 8, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1902, pp. 449-450.

<sup>577</sup> *Idem.*, pp. 449-450.

<sup>578</sup> SALAZAR Y SALAZAR, Luis María de, *Juicio crítico sobre la marina militar de España*, Volumen I, Madrid, Miguel de Burgos, 1814, p. 127.

<sup>579</sup> *Idem.*, pp.128-129.

<sup>580</sup> LAFUENTE, Antonio y MAZUECOS, Antonio, *Los caballeros del punto fijo. Ciencia, política y aventura en la expedición geodésica hispanofrancesa al virreinato de Perú en el siglo XVIII*, Quito, ABYA-YALA, 1992 (reimpresión), p. 202.

<sup>581</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 8, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1902, pp. 449-450.

realizados por oficiales de menor rango o pilotos. Antonio Valdés y Fernández Bazán<sup>582</sup> sería el que impulsara el pensamiento científico, siendo quien:

“... procuró combatir el juicio erróneo de que *el saber no ocupa lugar*, haciendo cuanto estaba en su mano a fin de ensanchar la cultura del personal de la Marina, a cuyo fin se encaminaban los viajes ordenados al estrecho de Magallanes y de vuelta al mundo, las comisiones en el extranjero, el sostenimiento del Jardín Botánico de Cartagena y la formación de colecciones que desarrollan la afición a la historia natural, las bibliotecas de los departamentos, el estímulo a los trabajos literarios...”<sup>583</sup>

La idea de “más ciencia en la Armada” destinaba recursos para ampliar esos lugares a los que se refería Valdés, como las salas de armas, al museo o el observatorio de la institución gaditana<sup>584</sup>, esperando que todo ello redundara en una oficialidad que fuera ascendiendo en beneficio de todo el país. Todo ello sin acabar con el marino de “caza y braza”, que seguía teniendo sus funciones en la Armada.

“Lejos estaba de pretender que el completo de la oficialidad mereciera calificación de sabio; deseaba, sí, que los hubiera; que en cada uno de los muchos ramos que abraza la carrera marítima y el conocimiento humano, se pudiera contar con entidades sobresalientes capaces de mantener la mayor altura al Depósito Hidrográfico recién creado; el Observatorio astronómico, trasladado de Cádiz a la isla de León; los arsenales, las fábricas, los establecimientos doctrinales.”<sup>585</sup>

En esencia, se estaba contraponiendo teoría y práctica en el campo náutico, navegación y maniobra. Sin embargo, en el caso de Filipinas toda esta dicotomía perdía su estructura funcional pese a que los oficiales podían contar

---

<sup>582</sup> Antonio Valdés y Fernández Bazán (1744-1816), Capitán General de la Real Armada, secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina. Contaba además entre los creadores de la Compañía de Filipinas. Más adelante desarrollaremos su implicación.

<sup>584</sup> MORENO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, pp. 101-102.

<sup>585</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 8, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1902, pp. 449-450.



con uno de estos dos aspectos priorizado. El científico estaba en las comisiones hidrográficas, pero en vanguardia bajo la amenaza constante del asalto pirata. El “oficial caza y braza” no podía delegar la navegación por falta de oficiales en un complejo archipiélago. Rompía el esquema previamente trazado y obligaba a ambas facciones a alcanzar un equilibrio entre formación y acción. Esto generaba una mentalidad diferente, que solía bregar a los marinos de ambos espíritus, de orígenes o formaciones. El caso de José Fermín y Pavía Seix y José María Halcón resultan paradigmáticos, sobre todo por la formación de ambos. Siendo los dos marinos de reconocido prestigio, sus estrategias e informes, Pavía era un hombre de acción que había estado en todos los frentes y batallas imaginables, sin una formación reglada por el desarrollo habitual de los guardiamarinas. Halcón, por el contrario, tenía una formación ilustrada y académica, apuntalada por una formación familiar humanista de primer nivel.

Cuando se enfrentaban al mismo problema como los piratas en Zamboanga, la manera de abordarla era diferente como veremos. Pavía abogaba por la acción directa y el asalto, confiando en la maniobra<sup>586</sup>, mientras que Halcón, estudiaba toda la documentación y preparaba informes durante meses para establecer acuerdos que debilitaran la posición de los piratas<sup>587</sup>. Lo que encontramos es el germen de unos oficiales “ilustrados” pero que estaban en el frente o de marinos de “caza y braza”, e incluso aventureros, con formación transversal, muchos incluso con experiencia en Trafalgar y la Guerra de Independencia en tierra. Dos aspectos teóricamente opuestos y complementarios en armonía y bajo el mismo mando, el gobernador Enrile.

Con este renovado impulso científico en febrero de 1790 comenzó a aplicarse el conocido como plan Winthuysen en la formación. A pesar de no ser completamente funcional, continuó empleándose en las Escuelas del Ministerio

---

<sup>586</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 162v (Informe que detalla el trato dispensado por las autoridades españolas a las poblaciones locales donde la piratería era más habitual. Detalla la composición de la armada organizada en 1824 para combatir la piratería y el devenir de la misma. Apéndice. 1834).

<sup>587</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 178r-179r (Oficio en el que Halcón relata el proceder que debió seguir por dictamen de la autoridad, respecto a unas muertes que se habían producido en julio de 1834, a cuya causa los naturales musulmanes del pueblo llamado Calanas habían solicitado el poder ir, respaldados por los españoles, a vengar dichos asesinatos. Así mismo, se desarrollan las consecuencias. Zamboanga, 26 de octubre de 1836). Más adelante veremos este caso desarrollado.

de Marina hasta su extinción en 1850, siendo los profesores quienes establecieran el cambio fundamental<sup>588</sup>. Consistía en un plan de estudios de cuatro años, tres menos que los previos pero ampliables; los dos primeros con las asignaturas de matemáticas y dibujo, y el segundo de cosmografía, navegación, maniobra y dibujo. Este era el sistema de aprendizaje tanto de los oficiales de la Armada como de sus pilotos y también de los pilotos civiles, impartándose en los tres departamentos oficiales de Cádiz, Ferrol y Cartagena<sup>589</sup>. La formación dejaría de depender de la Marina directamente en 1828, pero con los planes de estudios de 1850 los estudios teóricos pasaron a depender del Ministerio de Instrucción y los prácticos del Ministerio de Marina<sup>590</sup>.

A finales del s. XVIII se pretendía conformar una carta hidrográfica que presentara el mapa definitivo de todas las costas españolas con el objetivo de mejorar la navegación, siguiendo la solicitud de Carlos III al carecer de cartas fiables, siguiendo el modelo de las prospecciones y publicaciones realizadas en Francia, con el sistema de triangulación de Picard y La Hire<sup>591</sup>. El encargado de continuar y culminar dicho proyecto fue el cosmógrafo y marino Vicente Tofiño de San Miguel<sup>592</sup>, director del Observatorio de la Marina de Cádiz y profesor de matemáticas en la Academia de Guardiamarinas. Y es que en esas fechas confluían dos hitos fundamentales tras la extinción de la Casa de Contratación: el Depósito Hidrográfico (1790), heredero directo de todos los materiales y el Observatorio en la Isla del León (1798). Junto a los miembros del Real Observatorio y sus estudiantes de la Real Compañía de Guardiamarinas, publicaron a través del Depósito Hidrográfico el *Atlas Marítimo*. Esta obra fue impresa por el propio Depósito Hidrográfico de Madrid entre 1786 y 1789, tras

---

<sup>588</sup> IBÁÑEZ, Itsaso, y LLOMBART, José, "La formación de pilotos en la Escuela de Náutica de Bilbao, siglos XVIII y XIX", *ITSAS Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, p. 749.

<sup>589</sup> *Idem.*, pp. 749 y 750. Una vez formados pasaban a completar su formación e iniciar sus labores en el Cuerpo de Pilotos de la Armada, el Colegio de San Telmo de Sevilla, el de Málaga y las doce Escuelas de Náutica oficiales, todas ellas en el norte y este de la península, a saber: La Coruña, Ferrol, Gijón, Santander, Laredo, Castro Urdiales, Bilbao, Plencia, San Sebastián al Atlántico y Arenyis de Mar, Mataró, Barcelona y Alicante en el Mediterráneo. No obstante, a esta formación se le unirían muchos sistemas informales de formación en los puertos de toda España.

<sup>590</sup> *Idem.*, p. 754.

<sup>591</sup> MAR MERINO, María del, "Hizo Historia: Vicente Tofiño San Miguel (1732-1795)", *Ambienta: La revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 18, Madrid, 2003, p. 71.

<sup>592</sup> Cádiz, 1732 – Isla del León (San Fernando), 1795.

tres años previos de trabajo por parte de Tofiño. Entre los discípulos de Tofiño se encontraba Alcalá Galiano, quien participaría de la expedición Malaspina (1789 y 1794). Esta expedición, entre geográfica, científica y naturalista, con objetivos comerciales y estratégicos<sup>593</sup> resultó fundamental para observar el interés en Asia y la permeabilidad de distintos aspectos que abrazaba la Armada y su proyección internacional. Parte del reconocimiento de estos avances les llegó a través del británico James Horsburgh (1762-1836), hidrógrafo de la Compañía de las Indias Orientales asentado en Singapur, autor del manual por excelencia para la navegación en el sudeste asiáticos y miembro de la *Royal Society* desde 1806. Horsburgh reconocía la labor española en su obra más conocida, tanto de embarcaciones particulares<sup>594</sup> como de los planos oficiales<sup>595</sup>, y reconocía tener en su propiedad cartas náuticas españolas manuscritas<sup>596</sup> de las que no había copias, especialmente de los arrecifes más complicados y de zonas en conflicto. El acceso de Horsburgh a estos materiales evidencia unos intercambios fuera del foco de las autoridades, con difícil rastreo, pero habituales<sup>597</sup>. Y es que, a parte de las funciones de elaboración por parte de los marinos, también reunían y verificaban materiales procedentes de barcos civiles, locales u occidentales. No solían ser tan prolijos<sup>598</sup>, pero eran fundamentales para revisar materiales y esclarecer los puntos ciegos de la cartografía general de las islas. A ello se sumaba la obtención de cartas náuticas de otras marinas, ya no sólo las manuscritas como las de Horsburgh, sino impresas. Resulta indispensable señalar la importancia de estas actuaciones como hermanamiento de los oficiales de diferentes armadas como élite social y cultural. Los intercambios entre ellos, por lo general, eran mucho

---

<sup>593</sup> MAR MERINO, María del, "Hizo Historia: Vicente Tofiño San Miguel (1732-1795)", *Ambienta: La revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 18, Madrid, 2003, p. 71.

<sup>594</sup> HORSBURGH, James, *Directions for sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the interjacent ports: compiled chiefly from original journals at the East India House, and from observations and remarks, made during twenty-one years experience navigating in those seas*, vol. 2, London, Parbury, Allen, and Co., 1827 (tercera edición), pp. 375, 399 y 501.

<sup>595</sup> *Idem.*, pp. 445, 627 y 632.

<sup>596</sup> *Idem.*, p. 399.

<sup>597</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0136, f. 27r. (Diario de navegación del cuarto viaje realizado de Cádiz a Manila y su regreso realizado por el Primer Piloto y Maestre de Navío Manuel de la Matta a bordo del navío "Santa Ana", alias "Rey Fernando" de la Real Compañía de Filipinas. Copia, 1834.)

<sup>598</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0136, ff. 22r. y 23r. (Oficio sobre la remisión de la documentación al Depósito Hidrográfico. 1834).

más cordiales de lo que pudiera parecer, facilitando tratados e intercambiando información relevante. Las relaciones del gobernador de Filipinas y sus oficiales con los capitanes de otras armadas occidentales solían ser cordiales. Tal fue el caso de Sir Erasmus Gower, lo que supuso la intermediación favorable a España de la embajada inglesa de Lord George Macartney ante la corte china<sup>599</sup> o el almirante George Elliot con Halcón durante la primera Guerra del Opio<sup>600</sup>, o William Thornton Bale y los intercambios de cartografía<sup>601</sup>.

Parte de estos materiales hidrográficos se obtenía o se realizaba durante los desplazamientos a los destinos, aprovechando el propio viaje, al igual que las misiones de correos, ya fueran materiales, correspondencias o viajeros. Debido al aislamiento de las islas, las comunicaciones dentro del archipiélago podían tardar meses<sup>602</sup>, en ocasiones incluso más que la correspondencia desde Europa<sup>603</sup>. Estas eran especialmente de administrativas, aunque eran frecuentes también las personales, aunque la definición es difusa debido a los términos con los que están registrados. A esta línea de comunicación escrita, se sumaban los telégrafos y señales visuales<sup>604</sup>, especialmente banderas y semáforos, que ayudaran tanto en puertos<sup>605</sup> como en poblaciones menores

---

<sup>599</sup> HAMPTON PRITCHARD, Earl, *The Crucial Years of Early Anglo-Chinese Relations, 1750-1800*, Minnesota, Octagon Books, 1970, p. 328. Sir Erasmus Gower, capitán del *HMS Lion*. En la década de 1790 se encargó de transportar las embajadas plenipotenciarias del Reino Unido a Cantón. Se le dio un buen trato en Manila, llegando a un acuerdo para que el embajador inglés que lideraba la embajada, Lord George Macartney, también defendiera en China los objetivos estratégicos favorables a España.

<sup>600</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 4r. (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843).

<sup>601</sup> 1818-1857.

<sup>602</sup> AHN, ULTRAMAR, 5245, Exp. 32. La Prefectura Apostólica de Labuán y sus dependencias eclesiásticas en la Melanesia Oriental informa sobre las cesiones de terrenos hechas mediante el pago de una renta por los sultanes de Brunei y Joló al barón de Overbeck para que se constituyan los rajalatos con el nombramiento del rajá de Gaya y Sandakan, en Borneo, y dato de Bandara, en Joló.

<sup>603</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, p. 339. La información más actualizada era que alguna embarcación inglesa llevara la gaceta de Londres 6 meses después de su publicación.

<sup>604</sup> AGUILERA FERNÁNDEZ, María, "La reimplantación de la compañía de Jesús en Filipinas: de la restauración a la revolución filipina (1815-1898)", Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, 2018, p. 152.

<sup>605</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda e Hijos de Tello, 1894, p. 546.

para el aviso contra los piratas<sup>606</sup>. Por otro lado, también existían avisos a los barcos correos especializados, potenciados con la llegada del vapor.

Con la llegada del barco de vapor, la Armada vio mejorar exponencialmente su capacidad de transporte. En la región, se vio capacitada para reducir las distancias efectivas entre las islas. Por otro lado, las posibilidades de acercarse a la metrópolis se convertían en algo mucho más factibles, no solo por tener una conexión directa, sino también por la flexibilidad a la hora de acercarse a los dos puntos de conexión con Europa en Asia que eran Hong Kong y Singapur. Allí se conectaba con los correos de la Compañía inglesa. Los tiempos de los envíos mejoraron entonces a 45 días, una auténtica mejora teniendo en cuenta que los correos más optimistas podían llegar en torno a 4 o 6 meses a vela por el Cabo de Buena Esperanza<sup>607</sup>. Sin embargo, cuando la contrata de correo inglesa de la Península Oriental dejó de realizar el trayecto semanal entre Hong Kong y Manila entre 1856 y 1859, la correspondencia pasó a dependerse de las embarcaciones del apostadero de Cavite<sup>608</sup> con los transportes *Escaño* y *Malaspina*, incluso durante el monzón, y aun no libres de los asaltos piratas<sup>609</sup>.

La red con flexibilidad y ubicuidad de la Armada, especialmente de las Comisiones Hidrográficas, aparte de ser el medio de comunicación esencial y controlable por el propio gobernador, convertía para los oficiales en el vínculo del archipiélago, pero también una fuente imprescindible de la obtención y difusión de información, e incluso de servicios de inteligencia que incluían además el espionaje y el contraespionaje<sup>610</sup>. Las misiones generales de la Armada estaban establecidas en las ordenanzas e instrucciones. Pero la libertad y la independencia de las Comisiones las convertían en la herramienta definitiva. Al simultanear la hidrografía con el estudio de la geografía, de sus recursos y de sus pobladores, su alcance era mucho mayor. Sin embargo, la

---

<sup>606</sup> ALBI DE LA CUESTA, Julio, *Moros. España contra los piratas musulmanes de Filipinas (1574-1896)*, Madrid, Desperta Ferro, 2022, p. 381.

<sup>607</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 65-66.

<sup>608</sup> RO. 15/09/1859.

<sup>609</sup> BLASCO IBÁÑEZ, Vicente, *La vuelta al mundo de un novelista*, Barcelona, vol. 2, Plaza & Janes, 1976, pp. 144-145.

<sup>610</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 211, f. 130r (Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>o</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836).

otra realidad era que la Comisión Hidrográfica había tenido innumerables problemas económicos, derivado de la mala gestión de los fondos derivados de Hacienda y el control de las élites locales, como ya hemos referido<sup>611</sup>. Incluso tras su extinción en 1815, la Comisión Hidrográfica siguió siendo un lastre económico para el apostadero de Cavite, que se tuvo que hacerse cargo del mantenimiento de sus embarcaciones amarradas<sup>612</sup> incluyendo la flota de embarcaciones independientes para el uso del gobernador<sup>613</sup>.

Con Enrile, la sistematización de la Armada vino aparejada de la conformación de una inmensa red de informadores. Con los envíos de información y materiales a Cavite, se conformaba una colección y un archivo del que podían disponer los oficiales para misiones ulteriores. Para ello recurrieron a los capataces del arsenal de Cavite<sup>614</sup>. La Comisión Hidrográfica se convirtió en la especialista para este tipo de misiones y de comisiones específicas del gobernador, que podían ser ampliables a otros oficiales de la Armada, mientras ostentaba el poder directo sobre el arsenal y la comandancia marítima. A la sede de la Comisión Hidrográfica en Manila había que sumar muchas otras de carácter temporal aparte de las comisiones a las que ya nos hemos referido. Este sistema de misiones “seminómadas”, con vinculación parcial a determinados espacios, pero independientes a pesar de contar con un poder central (Manila), es una adaptación precisa al medio que se equiparaba con la realidad de sus habituales némesis, los piratas.

Monitorizando los movimientos de población, piratas y asentados, se hacían partícipes de la etnografía, etología, la sociología, la antropología, la teología y el arte, lo que refleja de manera entreverada en sus informes<sup>615</sup>. No

---

<sup>611</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 65-66.

<sup>612</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 2º -Letras B, C*, Vol. 2, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 211.

<sup>613</sup> BACARDI, Alejandro de, *Nuevo Colón ó sea el tratado del derecho militar de España y sus indias*, Barcelona, 1, Establecimiento tipográfico de el Sol, 1851 (Segunda edición), pp. 477-478.

<sup>614</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 90r.-91r. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Cartas de D. Dioniso Gómez a D. Pascual Enrile sobre corte de maderas, el viaje de Peñaranda por las provincias de Quezón y Nueva Écija y plantas que se crían en los montes de la indicada Quezón. “Jongavon”, 14 de septiembre de 1830).

<sup>615</sup> *Idem.*, f. 101r. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna

existía una voluntad de parcelar estas informaciones, reflejando “cada uno de los muchos ramos que abraza la carrera marítima y el conocimiento humano”<sup>616</sup>. Existen infinita de ejemplos a este respecto en los informes. La naturaleza de los informes y objetos era extraordinariamente variada, con una visión muy pragmática, asimilando que no siempre se usarían de inmediato dichos materiales.

Un aspecto fundamental para valorar la información es saber el grado de detalle, verosimilitud y el contraste de las fuentes para establecer sus propios pareceres y reflejarlos en los informes. Cada oficial dejaba su impronta, a través de su formación y recursos, como sucedía en la comparativa entre Pavía y Halcón previamente mencionada. Ambos presentaban sus disquisiciones por la defensa de una plaza importante como la de Zamboanga, la cual no contaba con una guarnición mínimamente respetable y bajo asedio constante como vanguardia española en la zona de Sulu. Ya hemos visto que Pavía había abogado por el enfrentamiento con cualquier embarcación, persiguiéndolos con los barcos de su comisión, mientras que Halcón sopesaba otras opciones en base a su conocimiento de las tradiciones de los musulmanes de la región y sus barangayanes y su estructura social. Así, ayudándose de estos provinciales, podía reunir un grupo de 400 guerreros plenamente armados y formados en cuestión de días. Pero el propio Halcón advertía que esto era un arma de doble filo:

“Lo pongo en el superior conocimiento de Vuestra Señoría Ilustrísima pareciéndome sería útil alzar al gobernador de la plaza la prohibición de usar de las fuerzas voluntarias del establecimiento según su prudencia y conocimiento, y en el apoyo de la división de buques de guerra. Esto es indispensable Ilustrísimo Señor, porque las fuerzas navales no podrán en adelante ser empleadas contra los establecimientos de piratas provecha mente sin el auxilio de los 300 o 400 hombres de chusma

---

(Cebú) sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna -Jagna, Bohol-, 6 de junio de 1834).

<sup>616</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 8, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1902, pp. 449-450.

voluntaria de Zamboanga, que son más moros que los mismos moros en el uso de la lanza y el campilán<sup>617</sup>.”

Es decir, era la consecuencia lógica valorando diferentes aspectos culturales y estratégicos, refiriéndose a unos agravios que los piratas habían hecho dos años antes a los de Zamboanga. Básicamente, Halcón comprendía esa piratería de oportunidad vinculada a las estructuras sociales de los barangayanes y que eso desencadenaría una dependencia de los mismos como corsarios. El planteamiento por lo tanto de Halcón era buscar una solución a medio o largo plazo que pudiera ser estable en la región, y es esa la información completa y contrastada que ofreció a Enrile para sus decisiones. Como podemos apreciar en este caso de Halcón, la información tenía que ser contrastada con agentes de campo en tierra como Peñaranda<sup>618</sup>.

Pero el mejor recurso a este respecto eran los religiosos, no solamente los capellanes militares que acompañaban a la Armada<sup>619</sup>, sino los párrocos y encargados de misiones. Estos actuaban como informadores, de una especie de “quinta columna”. Eran el mejor recurso en el ámbito parroquial pero también en todo su entorno. Los misioneros tenían una inmensa influencia más allá de sus feligreses<sup>620</sup>, algo que la propia monarquía española confirmó desde finales del s. XVI<sup>621</sup>. Desde los albores de la presencia española en Asia, estos resultaban fundamentales, teniendo en cuenta que eran los principales contactos y “lenguas” con las sociedades asiáticas. Además de preparados

---

<sup>617</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 178r.-179r. (Oficio en el que Halcón relata el proceder que debió seguir por dictamen de la autoridad, respecto a unas muertes que se habían producido en julio de 1834, a cuya causa los naturales musulmanes del pueblo llamado Calanas habían solicitado el poder ir, respaldados por los españoles, a vengar dichos asesinatos. Así mismo, se desarrollan las consecuencias. Zamboanga, 26 de octubre de 1836).

<sup>618</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186 (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Cartas de D. Dioniso Gómez a D. Pascual Enrile sobre corte de maderas, el viaje de Peñaranda por las provincias de Quezón y Nueva Écija y plantas que se crían en los montes de la indicada Quezón. “Jongavon”, 14 de septiembre de 1830).

<sup>619</sup> ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de marina, para los navíos del Rey, de las Islas Filipinas...*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, p. 219. ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético, Tomo 2º -Letras B, C*, Vol. 2, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 211.

<sup>620</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp. 323-324.

<sup>621</sup> BOXER, Charles Ralph, *The Christian century in Japan. 1549-1650*, Berkeley/Los Ángeles/Londres, University of California Press/Cambridge University Press, 1951, pp. 147, 155, 166, 308-309, 338, 394-395.



específicamente para sus labores misionales, solían ser concededores de múltiples disciplinas, o, al menos, contar con los recursos, iniciativa y sobre todo voluntad para lograrlos<sup>622</sup>.

Un ejemplo de las capacidades polímatas de los sacerdotes fue el vicario general de la misión de Singapur, Anselmo de Yegros. Dominando multitud de ciencias y artes, desde la ingeniería a la medicina, pasando por la paleografía. Desde Singapur informaba de la situación de las tropas británicas, a la par que ofrecía sus invenciones para ayudar a respirar a los leprosos, sus traducciones de textos sánscritos, sus conocimientos sobre distintas semillas o sus propias colecciones de conchas<sup>623</sup>. Aparte de ser informador para la Armada de todas las posibilidades y recursos de la zona, Anselmo de Yegros le ofrecía sus invenciones y colecciones, y llegó a ofrecer materiales mucho más interesantes: modelos de barcos, incluidos lo que él consideraba como “praos de guerra de diseño inglés” o como un barco de aparejo con vela-rotativa<sup>624</sup>.

La Armada destacada en Filipinas, por lo tanto, recogían una gran cantidad de informaciones, datos y materiales, además de una gran diversidad, todos considerados como valiosos. Este hecho era debido a la amplia formación de los marinos, como hemos comentados, y a la situación tan particular encontrada en aquellas islas lejanas de la metrópoli, donde la versatilidad, la amplitud de mira y la mente abierta a cualquier coyuntura eran claves de éxito o supervivencia.

---

<sup>622</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, f. 101r. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna, Cebú, sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna, Jagna, Bohol), 6 de junio de 1834).

<sup>623</sup> VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 239.

<sup>624</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0571/Ms. 1740. Este último sistema patentado por el alemán Anton Flettner en 1922.

**Capítulo IV**

**La Armada y el interés por los  
conocimientos**

## 4. 1 La Armada, la Compañía de Filipinas y la Sociedad de Amigos de País

### 4. 1. 1. La Armada como inicio de la Compañía de Filipinas

“... todas las gentes han quedado como maravillados de haber tratado unos sujetos de las Marina Real de España tan dignos de toda recomendación no solo por la conducta irreprehensible sino también por sus caracteres personales de políticos atentos e instruidos; en una palabra, por ser unos verdaderos sabios.”<sup>625</sup>

Los marinos han formado parte de la producción, mediación y asimilación de las producciones culturales a lo largo de toda la historia, y lo fueron también los destacados en Asia como se aprecia en el texto anterior fechado en 1792. La idiosincrasia de su oficio les hacía estar presentes en los encuentros culturales de toda índole, siendo el arte una parte sustancial de esos encuentros, formando parte de sus relatos. Los objetos, a su regreso, formaban parte tangible del relato, reforzando la verisimilitud de los mismos, valorándose también como testimonios en sí mismo del exotismo que se quería transmitir<sup>626</sup>. Y en ese apartado los objetos artísticos eran los más aptos y atractivos, tanto para el propio disfrute como para su venta.

Estos relatos son propios de la herencia histórica del pasado imperial español, donde las convivencias mutuas con otras culturas fueron constantes. Los procesos de mestizaje en el arte se establecen generalmente desde una posición de privilegio sobre otra, muchas veces en el conflicto centro/periferia, en una situación de encuentros y desencuentros entre culturas<sup>627</sup>. Diferencia entre cambio cultural e intercambio cultural y la progresión de las influencias mutuas.

El caso de Asia para España suponía por lo tanto una doble periferia. Filipinas era un extremo, un apéndice si se quiere, del virreinato de Nueva España, unida a la metrópolis a través de dos puentes; el Galeón de Manila y la

---

<sup>625</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 634, f. 57r. (Diario de Cantón. Comprende las Observaciones Meteorológicas y diferentes noticias Mercantiles y Políticas que han acaecido en Cantón y Macao el año 1792.)

<sup>626</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, p. 10.

<sup>627</sup> *Idem.*, pp. 10-12.

Carrera de Indias, con México como nexo de conexión principal. Es decir, el tránsito por tierra del comercio era una pequeña parte del trayecto. Pero había una particularidad adicional. La Armada estaba presente en costas asiáticas, más allá de la protección de Manila. Sus intercambios con otras culturas eran más habituales que los de los comerciantes, ya fuera por motivos diplomáticos o estratégicos. La exposición al contactos con otras culturas de la Armada era por lo tanto única hasta que se iniciaron actividades propiamente comerciales. Los oficiales de la Armada eran por ello más conscientes del origen de los objetos que se concentraban en Manila rumbo a la feria de Acapulco, y evidentemente, esta situación multiplicaba la posibilidad de que participaran también en dicho comercio, pero precisamente por pertenecer a la Armada estaba extraordinariamente restringido<sup>628</sup>. A finales del s. XVIII, todos estos procesos comerciales fueron simultáneos entre el Galeón de Manila y una nueva entidad creada para su sustitución, con una manera de actuar muy diferente: la Compañía de Filipinas.

El sistema del Galeón de Manila había ido progresivamente arrastrando problemas, derivados de la dependencia de la plata americana y de los diferentes suplementos arancelarios, que más que evitar, incentivaban la picaresca antes, durante y después del trayecto. Es por ello desde 1734 había interés entre los comerciantes de instituirse en Manila como una corporación<sup>629</sup>. Tras la invasión inglesa de 1762, las demandas de importaciones occidentales se multiplicaron. Se había creado, a solicitud del mercado Chino, una necesidad y de ella un rentable negocio inexistente antes por las particularidades del Galeón de Manila<sup>630</sup>. Los comerciantes allí presentes durante la invasión, con muy buenos contactos entre los mercaderes chinos asentados en Manila<sup>631</sup>, habían resentido de la falta de numerosos géneros que no llegaban en los barcos españoles, al menos, no en las cantidades

---

<sup>628</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, pp. 89-90.

<sup>629</sup> *Idem.*, p. 150.

<sup>630</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, p. 46.

<sup>631</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 40-41.

adecuadas para su comercio. Entre los productos se contaban vinos, vinos suaves, aguardientes, licores, todo género de comestibles de Europa, paños y géneros de lana, sombreros de fieltro de castor, pañetes y casimires ligeros, quincalla y efectos de lujo<sup>632</sup>. La trascendencia de este evento exógeno al sistema comercial español fue mucho más determinante de lo que pudiera suponerse. Tras los Tratados de París (1764), llegó la autorización en 1765 para la apertura del comercio asiático a través del Cabo de Buena Esperanza, Cádiz-Manila<sup>633</sup>. Esto cumpliría una de las aspiraciones de la Corona: una nueva ruta, ignorando del Galeón de Manila y siguiendo la ruta holandesa.

La ruta era más peligrosa y con sus inconvenientes, pero también con un elemento definitorio: permitir ignorar el tránsito Acapulco-Veracruz, que debía de hacerse por tierra. Se habían planteado en innumerables ocasiones a la posibilidad de conexiones fluviales o la construcción de un canal artificial<sup>634</sup>, pero ninguno de los dos procesos fue fructífero<sup>635</sup>. En esta ocasión el proyecto era más viable e independiente del Virreinato y sus poderes fácticos.

La Armada fue la encargada de esas primeas expediciones de tanteo. La primera fue la del navío *Buen Consejo* (1761), a las órdenes del capitán de navío Juan Casens. Le siguieron las fragatas *Venus*, *Rosa*, *Palas*, *Juno* y *Asunción*, entre otras, hubo hasta un total de quince navíos de la Armada que sirvieron a este propósito hasta 1783<sup>636</sup>. Literalmente, esto fue una prueba de mercado, en la que se quisieron verificar todas las posibilidades de la ruta y del comercio, incluidos los productos. La Armada, por lo tanto, no sólo estaría bien

---

<sup>632</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 318.

<sup>633</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, Méjico, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, p. 150.

<sup>634</sup> ANDRÉS ARÁUZ, Celestino, "Un sueño de Siglos: el Canal de Panamá", *Revista Tareas*, n° 123, mayo-agosto, Panamá, CELA Justo Arosemena, 2012, pp. 36-60. José de Acosta (1540-1600) determinó la inviabilidad del proyecto por la diferencia de altitud entre los mares con un informe.

<sup>635</sup> *Idem.*, pp. 36-37. Desde el descubrimiento del "Mar del Sur" por Vasco Núñez de Balboa en 1513 se sucedieron los intentos de evitar el tránsito terrestre, explorando en la búsqueda de un hipotético estrecho. Fue en 1526 cuando se encargó al Gobernador Pedro de los Ríos la construcción de dos ciudades en los extremos Panamá, para descargar los materiales de las "islas del Maluco". A la vez, se desarrollaba el del recorrido "El Camino de Cruces" a Portobello, también avanzaba el "Camino Real" de Acapulco.

<sup>636</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.318.

informada en las tipologías de productos, sino que ellos mismos participaron en el proceso durante más de dos décadas.

Se puede decir que el experimento sufrió una muerte por éxito, ya que se vendía "... todo ello a precios y de tan buena calidad, que (...) no tardó en experimentarse escasez, carestía, mala calidad, y al fin la falta de surtimiento..."<sup>637</sup>. La demanda era tan elevada, recordemos la prosperidad de China en ese momento<sup>638</sup>, que los barcos de la Armada no podían hacerse cargo ni de una mínima parte del volumen de mercado. Ante esta situación, se vio la necesidad de autorizar medidas extraordinarias, referenciadas por el consulado. La solución inmediata llegó precisamente de la ruptura del monopolio, permitiendo a las embarcaciones de naciones europeas que llegaban a Filipinas a, por "efectos asiáticos"<sup>639</sup>, poder introducir en el mercado de Manila sus productos occidentales. Los primeros de estos productos fueron las bebidas alcohólicas europeas, de las que cada vez había mayor carestía.

De manera simultánea al establecimiento del libre comercio que comenzó en 1778, y tras los consabidos tanteos comerciales y rutas establecidas por parte de la Armada, se establecieron en Manila dos factores de los Cinco Gremios Mayores (1778) y la apertura del tráfico abierto a la Casa Ustáriz, San Ginés y Compañía (1779)<sup>640</sup>. El siguiente paso de los comerciantes de Manila, en parte condicionados por los intereses de la metrópoli, era la consolidación de una serie de objetivos para establecer un nuevo monopolio. Para conseguir esa posición privilegiada, los comerciantes de Manila, promovieron toda clase de intercambios comerciales en Asia y controlar el comercio con Nueva España<sup>641</sup>. Evidentemente la metrópoli se

---

<sup>637</sup> *Idem.*, p.318.

<sup>638</sup> KISSINGER, Henry, *China*, Madrid, Debate, 2012, p.52.

<sup>639</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.318.

<sup>640</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, p. 150.

<sup>641</sup> *Idem.*, pp. 150-151, 160 y 166. Excluyendo en lo posible a los comerciantes y potentados mejicanos de este contexto, una vez logrado el libre comercio que tanto les podía beneficiar, y con un mercado local gran consumidor de las producciones asiáticas de toda clase. No obstante, sus redes de contactos eran una urdimbre prácticamente inevitable. El resultado fueron complejos bandos y partidos potenciando contactos regionales, especialmente vascos y montañeses, para evitar la presencia centroamericana entre la membresía.

beneficiaba de todos los puntos de esta evolución comercial, aunque la estructura generó problemas a partir de su éxito, como veremos.

Para ello, era también necesaria la creación de un consulado de Filipinas (1781)<sup>642</sup>, algo que contó con el respaldo de la Corona española, siguiendo los modelos de los consulados en América, pero modificados en gran medida para adaptarse a las particularidades del mercado asiático. Contaba, por ejemplo, con sus ordenanzas propias, pero supeditadas ante el gobernador y capitán general de las islas, en lugar de al Rey, como en los antiguos virreinos. También le daba una independencia mayor, ya que su independencia era, además del Rey, de la Secretaría de Estado y de Hacienda<sup>643</sup>. Esta situación del consulado se explica por la necesidad de inmediatez en la toma de decisiones, tanto por la inmensa distancia y el tiempo a salvar como por las particularidades políticas de la región asiática. Aunque no era realmente inestable la situación entre los países presentes, sí que era muy particular por la constante presencia de diversas potencias occidentales, con sus propias relaciones y objetivos, y estos influían a su vez a las relaciones y objetivos de los países asiáticos, cambiando muy rápidamente la situación geopolítica en los ámbitos comerciales, políticos o militares, siendo las relaciones comerciales marítimas las que requerían respuesta más rápida. Un único decreto del imperio chino prohibiendo la importación de un determinado producto podía llevar al traste empresas de medio mundo<sup>644</sup>. Otra particularidad que afectaba a la Armada era que el gremio mercantil filipino contaba también con atribuciones especialmente trascendentales, como el fomento económico en un sentido mucho más amplio. Es decir, cumplía parte de las atribuciones equivalentes al

---

<sup>642</sup> SIGÜENZA, M. Nieves, y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, "Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América*, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, Fundación BBVA, 1992, pp. 346-347.

<sup>643</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, pp. 152-153. Los consulados de ese mismo año de 1778 en América; Caracas, Guatemala, Buenos Aires, La Habana, Cartagena y Chile, ni los establecidos en 1795, Veracruz y Guadalajara, contaron con las excepciones del consulado filipino.

<sup>644</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 635, f.177v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.)

ministerio de agricultura e industria, a lo que se sumaban las tareas de impulsar la navegación y la construcción de navíos<sup>645</sup>.

En el cambio de siglo, el mayor astillero en el archipiélago era precisamente el del apostadero de Cavite, donde se construían preferentemente embarcaciones de hasta 300 toneladas, que eran las que mejor servían para los fines comerciales desde hacía décadas por sus beneficios fiscales<sup>646</sup>.

Siguiendo el modelo del consulado de Barcelona, el órgano del consulado de Filipinas estaba conformado por 1 prior, 2 cónsules y 4 diputados, todos ellos rotativos. El prior se ocupaba de la dirección del tribunal y la jurisdicción mercantil. Al igual que en los consulados americanos, los fondos se derivaban del derecho de avería, con cuentas de producciones e inversiones y un porcentaje por tonelada de embarque de la Real Hacienda. El consulado tenía cuatro fundamentos que debía de proteger y promover: "...la construcción y cuidado de los transportes mercantes; el comercio interior; el comercio y la navegación con los países de Asia; y el comercio con Nueva España"<sup>647</sup>. Los impuestos de la Real Hacienda de Manila eran para el mantenimiento de la carrera, lo que en el caso de Filipinas se refiere a la protección del Galeón de Manila<sup>648</sup>. Esto era especialmente perjudicial para la Armada, algo que sufriría especialmente Enrile, ya que condicionaba completamente la posibilidad de que los recursos de Filipinas se emplearan en su propia Armada fuera del recorrido del comercio del Galeón de Manila, lo que este gobernador solucionaría en parte destinando las embarcaciones al estrecho de San Bernardino, el punto más al sur del archipiélago por el que pasaba la ruta del Galeón<sup>649</sup>.

---

<sup>645</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, p. 153. Algo que, por otra parte, si era habitual para los consulados americanos fundados en el s. XVIII.

<sup>646</sup> ARTOLA, Miguel, "La Rueda de la Fortunass: 1700-1864". ARTOLA, Miguel (ed.), *Historia de Donostia-San Sebastián*, San Sebastián, Nerea, 2004, p. 72.

<sup>647</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, pp. 153-154.

<sup>648</sup> *Idem.*, pp. 154-155.

<sup>649</sup> RO 02/04/1827.



El conflicto con el consulado estalló ante la aparición de la Compañía de Filipinas, ya que el consulado se arrogaba muchas más atribuciones de las que debería<sup>650</sup>. Pese a lo justo de las quejas de la Compañía, eran comedidas, consciente de que no daba abasto para abastecer ese mercado en corto o medio plazo<sup>651</sup>. A cambio, los comerciantes extranjeros compraban bienes de las islas, ya fueran frutos, elementos manufacturados o bienes industriales, todo ello a un precio mucho mayor del que la Compañía acostumbraba a pagar. Sistema que, a la larga, fue la causa fundamental de la caída de la Compañía de Filipinas. Por otro lado, el proceso de apertura del mercado que produjo el final del monopolio permitió que la agricultura, la industria y la contratación en el archipiélago se disparara, debido a los elevados precios a los que podían alcanzar las ventas fuera del monopolio.

El tráfico o comercio pasivo dependiente de Nueva España, tras la independencia de los territorios americanos causó un duro revés a Filipinas, ya que estaban allí la mayor parte de los capitales de Manila, y que los fondos de las obras pías tenían esa procedencia<sup>652</sup>. Por lo tanto, con la Compañía se dio un proceso de recuperación de las islas con mucha más independencia, donde la inversión era factible, algo de lo que se beneficiaba en gran medida la aduana golpeando al contrabando. De hecho, durante el tumultuoso inicio del s. XIX, estos eran los fondos reales con los que contaba Filipinas para su tesorería. Sin embargo, el Real Decreto del 9 de noviembre de 1820 en el artículo sexto, prohibió la importación de los frutos y efectos de Europa, lo que dio fin, como contrapartida, a la exportación, coartando la agricultura, la industria y el comercio. A esta prohibición se añadían las imitaciones de licores, aguardientes, aceites de todo tipo, exceptuando manteca, queso, bacalao y vino<sup>653</sup>.

---

<sup>650</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, pp. 154-155.

<sup>651</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 318.

<sup>652</sup> *Idem.*, p.318.

<sup>653</sup> *Idem.*, pp.318 y 321.

#### 4. 1. 2 La Real Compañía Filipinas y la Sociedad Económica de Amigos del País

En 1765, bajo el reinado de Carlos III (1759-1788), surgieron las Reales Asociaciones Económicas de Amigos del País. Sus aspiraciones reformistas las convierten en el instrumento del despotismo ilustrado, en un campo de pruebas de las nuevas realidades sociales y productivas. La Encyclopédie (1751-1772) de Diderot y d'Alambert había establecido los cimientos de un pensamiento práctico y pragmático, algo que la Corona estaba dispuesta a apoyar si redundaba en su beneficio y el de sus súbditos, asumida como una masa cada vez más urbana y con ello más evidentemente iletrada para las élites<sup>654</sup>.

De nuevo nos encontramos al por entonces ministro de hacienda de Carlos III, Pedro Rodríguez de Campomanes, futuro conde de Campomanes. Su pensamiento es perceptible a través de sus obras *Discurso sobre el fomento de la industria popular* (1774) y *Discurso sobre la educación popular de los artesanos y su fomento* (1775), redactados cuando se le nombró director de la Real Sociedad Económica Matritense. El manejo económico-político de la sociedad organizada ha sido uno de los aspectos más importantes para el gobierno, pero requería de una participación privada que debía de conformar unas élites realmente interesadas en estos proyectos.

Los objetivos y puntos fundamentales de este proceso para Campomanes eran los siguientes: obtener una estimación cualitativa y cuantitativa de la riqueza de cada provincia, prestar una atención especial a la mejora y desarrollo de la agricultura, la ganadería, las fábricas, el comercio y la navegación, estudiar la situación económica, sus deficiencias y causas y, en su caso, la propuesta de reformas y mejoras, otorgar premios para estimular los estudios y proyectos de todo tipo y, finalmente, publicar sus trabajos<sup>655</sup>.

---

<sup>654</sup> CONTRERAS ROQUÉ, Julio Rafael, *Félix de Azara. Su vida y su época*, tomo 1, Zaragoza, Diputación Provincial de Huesca, 2010, pp. 211-228.

<sup>655</sup> ASTIGARRAGA, Jesús, "Campomanes y las Sociedades Económicas de Amigos del País ", en MATEOS DORADO, Dolores, *Campomanes doscientos años después*, Oviedo, Universidad de Oviedo-Instituto Feijoo, 2003, pp. 617-667.

En base a estos principios, las Sociedades Económicas de Amigos del País suponían un avance de los ideales ilustrados en España, gracias a una élite en la que habían fraguado estas ideas puesto que no encontraron dentro del Antiguo Régimen las estructuras más adecuadas para llevar estos ideales a la práctica<sup>656</sup>. No obstante, gracias al éxito de estas iniciativas de carácter privado y a pequeña escala, fueron pronto un referente para el equilibrio entre ciencia, razón y el lucro<sup>657</sup>, primero comprender y más tarde dominar la naturaleza. Asimismo, difundir los pequeños o grandes avances, siendo lícito y natural sacar rédito del comercio y los avances<sup>658</sup>, aplicando las doctrinas económicas del mercantilismo y la fisiocracia.

La creación de la Real Compañía de Filipinas estaba influenciada por el impulso que derivó de las expediciones navales previas, en las que el control del archipiélago se entregó a los gobernadores que eran miembros del ejército de Tierra o de la Armada en la mayoría de los casos<sup>659</sup>. En 1785, a propuesta del capitán general y gobernador de Filipinas José Basco y Vargas, surgía la Real Compañía de Filipinas<sup>660</sup>. Cuatro años antes este marino ya había fundado la Sociedad Económica de Amigos del País de Manila, como veremos, al poco tiempo de ser designado en el cargo<sup>661</sup>.

El fin la Compañía era para establecer nuevas relaciones mercantiles entre España y el archipiélago asiático, como heredera del monopolio comercial que se había ejercido a través de la antigua ruta del Galeón de Manila. Sin embargo, Manila pasaba a ser puerto franco, permitiendo el acceso

---

<sup>656</sup> MARTÍN-VALDEPEÑAS YAGUE, Elisa, " Los Estatutos de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País de 1775 y sus intentos de reforma (1775-1808)", CES, XVIII, 27, Oviedo, 2017, pp. 221-222.

<sup>657</sup> SIGÜENZA, M. Nieves, y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, " Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, Madrid, Fundación BBVA, 1992, pp. 342 y 458.

<sup>658</sup> MARTÍN-VALDEPEÑAS YAGUE, Elisa, "Los Estatutos de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País de 1775 y sus intentos de reforma (1775-1808)", CES, XVIII, 27, Oviedo, 2017, pp. 221-222.

<sup>659</sup> VALLEJO GARCÍA HEVIA, José María, "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, nº 63-64, Madrid, 1993-1994, p. 880.

<sup>660</sup> A partir de este momento, la denominaremos la Compañía.

<sup>661</sup> VALLEJO GARCÍA HEVIA, José María, "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, nº 63-64, Madrid, 1993-1994, p. 880.

a todos los navíos y compañías, incluidas las extranjeras<sup>662</sup>. Sin embargo, esto produjo unos claros desequilibrios comerciales. Para solucionar esta situación planteada, en 1796, Campomanes reunió una junta de fiscales presidida por él mismo. Formaron parte de esta junta Francisco Leandro de Viana, Ramón de Posada y Soto y otro jurista, en este caso fiscal del Consejo de Indias<sup>663</sup>, todos ellos igualmente miembros y promotores de las Sociedades Económicas de Amigos del País.

Las indicaciones de Campomanes eran claras al respecto. Había que conseguir aumentar la cuota de comercio de China, pues se estaba desaprovechando la ocasión frente a otras potencias pese a la posición privilegiada de Manila. Y, para ello, la primera necesidad que había que cubrir era la de continuar con los estudios geográficos y mercantiles<sup>664</sup>. En base a este principio, se conformó una urdimbre comercial y cultural de largo recorrido en Filipinas. Todos ellos trabajaron en base al informe del anterior gobernador de Filipinas, Félix Berenguer de Marquina, responsable de abrir Manila al comercio asiático completamente, con la salvedad de los objetos de procedencia europea, temiendo las reacciones de la Compañía de Indias inglesa. Los fundamentos de dicha apertura se establecieron ya en el real decreto de 15 de agosto de 1789, donde se determinó que el puerto franco sería el de Cavite, centralizándose allí el comercio hacia Cádiz<sup>665</sup>. Desde esta perspectiva, se trataba de una compañía monopolística, excepcionalmente privilegiada, aunque no tanto como sus homólogas occidentales. La iniciativa original fue del vasco-francés Francisco Caparrús, presidente del banco de San Carlos. Su propuesta consistía en reconducir los fondos remanentes de la extinta Compañía Guipuzcoana de Caracas en una nueva compañía del Pacífico, pero centrada en todo el mercado que ofrecía Asia, con un claro respaldo de la monarquía. Sin embargo, había un claro cambio con respecto al

---

<sup>662</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, pp. 50-51.

<sup>663</sup> SIGÜENZA, M. Nieves, y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, "Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, Madrid, Fundación BBVA, 1992, pp. 342 y 458.

<sup>664</sup> VALLEJO GARCÍA HEVIA, José María, "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, nº 63-64, Madrid, 1993-1994, p. 872.

<sup>665</sup> *Idem.*, pp. 878-879.

Galeón de Manila: la búsqueda de mercados en Filipinas para no depender de los extranjeros<sup>666</sup>, olvidándose en lo posible del mercado de la plata.

Simultaneando estas decisiones, la Compañía de Filipinas potenció el comercio chino con Manila. No nos olvidemos que fue la actividad comercial hispana la que puso el archipiélago en el foco de atención de Asia en el siglo XVII. Además, Manila, al igual que Java, se encontraba en una ubicación perfecta para el comercio con China. No obstante, a pesar de la promoción para que la presencia china prosperase, el poder de esta comunidad llegaba a generar tensiones, y estas derivaron en revueltas, como la de 1762, que tuvo el apoyo inglés, que desestabilizaban el comercio, aunque había una clara capacidad para reactivarlo en muy poco tiempo. Según el gobernador y marino granadino Basco y Vargas, en 1783, “adquirir un comercio activo y una decorosa cosecha” era el principal objetivo, tanto del gobernador como de los chinos en Filipinas<sup>667</sup>. Finalmente, en la década de 1780 esos intercambios gozaban de buena salud, sin las limitaciones previas<sup>668</sup>, siendo ese el contexto en que iba a surgir la Compañía de Filipinas.

Para afianzar el asentamiento de la Compañía, esta envió al importante comerciante Manuel de Agote a Cantón a China en 1786, con el objetivo de defender sus intereses. Agote alcanzó las costas chinas formando parte de la tripulación de la *Astrea*, al mando de Alejandro Malaspina, quien luego se haría célebre por la expedición a la que dio nombre su apellido<sup>669</sup>. Estos contactos dieron su fruto, pero la progresiva ampliación de los beneficios de estos intercambios comerciales, no evitaron un constante desabastecimiento de la Compañía de Filipinas hacia el propio archipiélago, que fue denunciado por el gobernador Rafael María de Aguilar en 1794, pues Manila había pasado a

---

<sup>666</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 526.

<sup>667</sup> PINAR, Susana, *El explorador del Índico. Diario del viaje de Francisco Noroña (1748?-1788) por las islas Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, Madrid, CSIC, 2009, p. 29.

<sup>668</sup> O. FLYNN, Dennis, Liones FROST y A. J. H. LATHAM, *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*, Nueva York, Routledge, 2003, pp. 8 y 76.

<sup>669</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 524.

depender de los bienes extranjeros<sup>670</sup>. Fue entonces cuando se recurrió a la Armada para dar una solución a estos problemas. Era preciso establecer nuevas rutas y consolidarlas, y con ese fin se organizó la expedición de Alejandro Malaspina.

Una vez más, el concurso de la Armada se juzgaba como imprescindible para la consecución de objetivos de distintas naturalezas que, no obstante, iban irremediabilmente ligados: por una parte la exploración y por otra la búsqueda de una mayor expansión comercial<sup>671</sup>.

Un factor a tener en cuenta a la hora de valorar el desarrollo de la región y del comercio, así como para entender la génesis de la Real Compañía de Filipinas, eran las Sociedades Económicas de Amigos del País.

Con el Siglo de las Luces, promovidas por la élite ilustrada, diversas iniciativas en toda Europa reforzaron la idea de apostar por el enfoque científico y los métodos empíricos. Esto tuvo su inmediata repercusión en Asia, pues a pesar de que la presencia occidental se remontaba a varios siglos, el desconocimiento de las culturas y el entorno aún era muy grande, habida cuenta de que el esfuerzo y los recursos empleados fueron mucho menores que en otras áreas del mundo. Así pues, el redescubrimiento de Asia vino promovido por la búsqueda de nuevos productos con aplicaciones agrícolas, médicas e industriales<sup>672</sup>, pero que progresivamente fue ganando entidad propia, tanto desde el punto de vista económico como cultural y artístico<sup>673</sup>.

Dado que muchas veces es la iniciativa privada la más inclinada a realizar las inversiones más arriesgadas o a apostar por lo más novedoso, dicha búsqueda fue iniciada desde las Sociedades Económicas de Amigos del País. No obstante, se ha de tener presente que en aquellos momentos y en

---

<sup>670</sup> VALLEJO GARCÍA HEVIA, José María, "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, nº 63-64, Madrid, 1993-1994, p. 879.

<sup>671</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 524.

<sup>672</sup> SIGÜENZA, M. Nieves, y Ángel GOICOETXEA MARCAIDA, "Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, Madrid, Fundación BBVA, 1992, pp. 346-347.

<sup>673</sup> TRIGANGGA (ed.), *Potret Museum Nasional Indonesia, Dulu, Kini dan Akan Datang*, Jakarta, Museo Nacional de Indonesia, 2014, p. 12.

toda Europa, la élite ilustrada era minoritaria y poderosa, por lo que no es nada extraño que los mismos personajes participasen en varias instituciones o entidades, estableciéndose entre todas esas estructuras vínculos muy directos y, en el peor de los casos, meramente tangenciales. Esto se evidencia en la propia Real Compañía de Filipinas, pues muchos de los que participaron de ella ya habían entrado a formar parte de esas Sociedades. De hecho, los fiscales que sentaron las bases de la realidad económica de Filipinas a finales del s. XVIII junto a Campomanes promoviendo su fundación, Francisco Leandro de Viana y Ramón de Posada y Soto, no solamente fueron miembros, sino fundadores de las Sociedades Económicas de Amigos del País. Y esto no era por casualidad.

El germen de todas las Sociedades Económicas de Amigos del País que son fundadas en las diferentes regiones de la Corona, casi a modo de sucursales, está en la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País (1765), que fue la primera. Del mismo modo que la Real Compañía de Filipinas (1785) también tiene su origen en la Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728). Por así decirlo, estas iniciativas, que habían tenido cierto éxito, iban colonizando otros territorios, y no es raro que esto se debiese a que miembros de las más antiguas se hubieran desplazado o que tuviesen intereses en otras regiones, participando por lo tanto en varias de ellas<sup>674</sup>; e incluso, que se estableciesen lazos entre grupos de intelectuales o empresarios empeñados en promover expediciones<sup>675</sup>, ya fuese con fines científicos o lucrativos<sup>676</sup>. El propio Viana y Posada es un ejemplo al respecto. Otros serían el prior del consulado de Manila Pedro de Galarraga, Alonso Chacón o Francisco Xavier Moreno y Escandón, oidor decano de la Real Audiencia, siendo este último, además, director de la Sociedad Económica de Manila<sup>677</sup>. Lo mismo sucede con Vicente Rodríguez Rivas y Manuel Francisco de Joarizti, miembros de la Bascongada, antiguos directores de la Compañía Guipuzcoana de Caracas y más tarde de la

---

<sup>674</sup> VALLEJO GARCÍA HEVIA, José María, "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, nº 63-64, Madrid, 1993-1994, p. 872.

<sup>675</sup> *Idem.*, p. 872.

<sup>676</sup> SIGÜENZA, M. Nieves, y Ángel GOICOETXEA MARCAIDA, "Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada", en VV. AA., *La real Sociedad Bascongada y América, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, Madrid, Fundación BBVA, 1992, pp. 342 y 458.

<sup>677</sup> *Idem.*, pp. 346-347.

Compañía de Filipinas<sup>678</sup>. Aunque la figura fundamental volverá a ser Basco y Vargas. Este oficial de la Armada<sup>679</sup> fue destinado como capitán general y gobernador de las Islas Filipinas (1776-1787) por designación de Campomanes<sup>680</sup>, y fundó la Sociedad Económica de Amigos del País de Manila (1781) años antes de promover la Compañía de Filipinas (1785). Así pues, no hay mejor ejemplo de personaje que participa de esas tan importantes esferas: la Armada, las Sociedades Económicas de Amigos del País y de la propia Real Compañía de Filipinas.

No es extraño, por lo tanto, que las interacciones permitieran un circuito de ideas y, del mismo modo, de materiales para su exhibición. Esto sucedía con el director del Real Gabinete de Historia Natural, Pedro Franco Dávila, quien mantenía correspondencia con Miguel Mateo de Ugarte, miembro de la Compañía de Filipinas. Ambos eran miembros también de la Bascongada, y a través de su relación se articuló la obtención de muchos materiales para el Real Gabinete (1785). Otro ejemplo lo constituye Gómez Ortega, director del Real Jardín Botánico, también de la Bascongada, que de manera habitual solicitaba a la Compañía de Filipinas diferentes plantas<sup>681</sup>.

Un paso más trascendental se produjo durante la expedición de Malaspina, también miembro de la Sociedad Económica<sup>682</sup>. Este ya contó con un equipo especializado en estudios y muestreos a bordo de su nave la *Astrea*, a través del cual se hizo acopio de materiales e informes, que evidenciaron las posibilidades comerciales de los territorios por donde transcurrió su viaje. Entre los que participaron en él hay que mencionar a Manuel de Agote y Bonechea, que era además miembro de la administración municipal y, tras su periplo trató

---

<sup>678</sup> *Idem.*, pp. 347-348.

<sup>679</sup> Actualmente equivalente al rango de contraalmirante de la Armada.

<sup>680</sup> VALLEJO GARCÍA HEVIA, José María, "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, nº 63-64, Madrid, 1993-1994, p. 880.

<sup>681</sup> SIGÜENZA, M. Nieves, y Ángel GOICOETXEA MARCAIDA, "Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, Madrid, Fundación BBVA, 1992, pp. 346-347. Solicitaba muestras "...de árboles de mangostán y del pan, con la finalidad de aclimatarlos en las Antillas. El mangostán (*Garcinia mangostana*), árbol de la familia de las hipericáceas, propio de los países tropicales, produce una materia resinosa y su corteza se empleó en tintorería, para fijar tintes. El árbol del pan (*Artocarpus incisa*), propio de la Polinesia y archipiélago de la Sonda, despertó interés en el siglo XVIII como fuente alternativa de alimentación, en sustitución del pan".

<sup>682</sup> PINAR, Susana, *El explorador del Índico. Diario del viaje de Francisco Noroña (1748?-1788) por las islas Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, Madrid, CSIC, 2009, p. 29.



de hacerse con la dirección de la Compañía, aunque al no lograrlo, regresó a Getaria como alcalde<sup>683</sup>. Entre medias, dejó una infinidad de documentación e informes, ilustrando una gran cantidad de elementos culturales y artísticos<sup>684</sup>.

Por último, se ha de valorar que, al igual que el propio Basco y Vargas, hubo otros miembros de la Armada que participaron de estas entidades e instituciones, unos ocupando importantes cargos y otros cuya relación se podría calificar de circunstancial. Y, así mismo, bien a través de dichas entidades e instituciones o bien a título personal, el apoyo que recibió la Armada de estos personajes también se ha de juzgar como trascendental.

En Filipinas el peso de la ilustración recayó sobre las élites concentradas en Manila, las mismas que fundaron la Sociedad Económica de Amigos del País de Manila<sup>685</sup>. Estos tenían que suplir las despreocupaciones de la clase comercial y los escasos recursos del gobierno, asumiendo la responsabilidad de promover el desarrollo completo de la colonia. Su objetivo consistía en alcanzar una ilustración instrumental<sup>686</sup>, con beneficios para una población extraordinariamente dispersa y aislada, todo ello sin olvidar sus metas pecuniarias.

Muchos comerciantes, especialmente vascos y con intereses en América<sup>687</sup>, se vieron atraídos por las nuevas posibilidades comerciales en Asia y, como he declarado, sus ideales ilustrados también estaban impregnados por

---

<sup>683</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 524.

<sup>684</sup> RILOVA JERICÓ, Carlos, "Encontrado entre las sombras del Siglo de las Luces. Manuel de Agote, agente de la Real Compañía de Filipinas (1779-1797)", en UNSAIN, José María (Ed.), *Los vascos y el pacífico. Homenaje a Andrés de Urdaneta*, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa – Mueso Naval, 2009, pp. 82-105. PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, pp. 523-546.

<sup>685</sup> PINAR, Susana, *El explorador del Índico. Diario del viaje de Francisco Noroña (1748?-1788) por las islas Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, Madrid, CSIC, 2009, p. 29.

<sup>686</sup> ZUIDERVAART, Huib J. y Rob H. van GENT, , "<A Bare Outpost of Learned European Culture on the Edge of the Jungles of Java> Johan Maurits Mohr (1716–1775) and the Emergence of Instrumental and Institutional Science in Dutch Colonial Indonesia", *Isis*, 95, Pennsylvania, 2004, pp. 1-33.

<sup>687</sup> V.V. A.A., *Catálogo del fondo de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, Vitoria, Tomo XI, Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País, 1997, pp. 204, 209 y 214. Entre ellos se destacan; Pedro de Asteguieta, Cónsul General de las Islas Filipinas. Comisionado de la Sociedad en Manila, Martín Antonio Huici, Vicerrecaudador de la Sociedad en Navarra. Tesorero de la Real Compañía de Filipinas. Socio Benemérito o Vicente Rodríguez de Rivas. Director de la Real Compañía de Caracas y de Filipinas.

la búsqueda de beneficios, los cuales se presumían muy altos, a medida que se redescubrían los valores de esta región. Estos, de cara a coordinar sus esfuerzos y favorecer el crecimiento bajo sus mismos ideales políticos, económicos y sociales, se apoyaron en la Sociedad Económica y sus miembros, conformando una red muy cohesionada a la hora de coordinar esfuerzos.

Se promovieron las aspiraciones comerciales, la búsqueda de nuevos terrenos, la experimentación científica y la asimilación del deber de difundir las ideas ilustradas, siendo el punto de mira la agricultura. En este ámbito se produjo la proliferación de estudios, se implementó la superficie cultivada a través de especies locales y foráneas, aplicando tanto los conocimientos agrícolas e industriales más avanzados, consiguiendo un impulso absoluto para el archipiélago, lo cual sirve a la perfección de ejemplo del *modus operandi* de la Sociedad Económica en Filipinas. Esto tuvo como resultado que, al poseer ya una gran producción propia, el archipiélago dejó de ser una mera lanzadera de otros productos asiáticos a Occidente, y a su vez tuvo su repercusión en las manufacturas, limitando la dependencia de las producidas por los chinos afincados en el barrio de Pairán. Esto implicó la transformación de las estructuras comerciales y sociales. Progresivamente la producción de tabaco, café, azúcar, abacá, algodón, especias, plantas medicinales, esparto, maderas (morus), tinturas (cambayas)<sup>688</sup> y demás productos quedó enteramente planificada. Y, nuevamente, en esto tuvo mucho que ver la Armada<sup>689</sup>. Como en el caso previo de los comercios locales que impulsó la piratería, los nuevos productos permitieron buscar nuevos métodos asequibles de comerciar, sobre todo con China, tras el fin del “puente de plata” que suponía el Galeón de Manila. En estos casos fueron de especial relevancia los estudios de especies animales para usos industriales, como los tarseros y monos malmag<sup>690</sup>, con vistas a la exportación de sus pieles a China, saltando las limitaciones

---

<sup>688</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y Federico MORENO JEREZ, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 175. De José Montoya.

<sup>689</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 101r.-101v. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna (Cebú) sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna (Jagna, Bohol), 6 de junio de 1834).

<sup>690</sup> *Idem.*, ff. 101r.-101v.

peleteras como las de la piel de nutria<sup>691</sup>. También igualmente importante o más el caso de las martinez de China<sup>692</sup> contra las plagas de langostas en 1824. Gracias también a la Sociedad Económica se alcanzó una interconexión industrial notable, importando maquinaria especializada, llegando incluso a la obtención de derechos y patentes<sup>693</sup>.

También se llevaron a cabo grandes proyectos de promoción y difusión de todos estos conocimientos y avances, concediendo becas, promocionando concursos, exposiciones y realizando constantes publicaciones como la *Revista Filipina de Ciencias y Artes* en el *Boletín de esta Real Sociedad*, o la *Guía de forasteros de Filipinas* (1834)<sup>694</sup>. Todo ello con el fin de incentivar el ingenio local y atraer inversores, especialmente activos desde los años 20 del siglo XIX. Así, en 1824, la Sociedad Económica ya había establecido premios, como por ejemplo a los ensayos realizados con la tintura de textiles. Estos tenían como objeto de estudio los tintes de cambayas, y para su transmisión se sufragó la enseñanza de ocho “naturales” para ser tintoreros, con el objetivo de “difundirlo en el país”<sup>695</sup>. Siguiendo un procedimiento semejante, en 1828 la Sociedad Económica llegó a enviar a la India a un “inteligente” con el objetivo de estudiar el sistema de tinte de estas telas de cambaya, encargar a los Estados Unidos tres máquinas para descascarar arroz, además de localizar impresiones de manuales sobre el uso industrial del añil o el café. En 1829 llegó maquinaria agrícola e industrial procedente de la Sociedad Económica de Cádiz y se realizaron grandes promociones del dibujo con la impresión de una cartilla y la fundación de la nueva escuela de dibujo.

Así mismo, se estudiaron las posibilidades de los nativos para crear mayor riqueza como podemos leer en el siguiente texto publicado en Manila de 1875.

---

<sup>691</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 635, f.177v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.)

<sup>692</sup> Mina crestada (*Acridotheres cristatellus*).

<sup>693</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y Federico MORENO JEREZ, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 189.

<sup>694</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda e Hijos de Tello, 1894, p. 539.

<sup>695</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y Federico MORENO JEREZ, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 175.

“Ya hemos dicho que el indio es muy hábil para copiar todo producto industrial; hemos alabado esos preciosos bordados hechos en telas finísimas, tejidas también por ellos mismos, y de las cuales M. Mallat en su obra *Las Filipinas*, que ya hemos citado, presenta un cuadro sinóptico con 52 calidades distintas, expresando sus nombres, primeras materias, provincias manufactureras, dimensiones, precios de fabricación y de venta y a los puntos que en mayor cantidad se exportan: hemos indicado que en este país las maravillas de la mecánica son casi desconocidas y que todos los trabajos se hacen a mano, y a riesgo de repetir ideas ya estampadas, manifestaremos que los indios poseen la particularidad de preparar en pocos días el cuero de búfalo y vaca, que hilan perfectamente el algodón, la seda y los filamentos más delicados y son notables también en la construcción de carruajes, en los trabaos de platería, imitando con exactitud que admira las filigranas de China: las petacas, sombreros y petates que se fabrican tienen gran aceptación en Europa.”<sup>696</sup>

De esta manera, la Sociedad Económica se convirtió en el motor económico de estas élites asentadas en Filipinas, dando un paso más allá del evergetismo enciclopédico, ya que les permitía obtener beneficios y reinvertirlos en el afán de progreso, aumentando su implicación en el sistema. A este respecto hay que puntualizar que, en 1782, un año después de la fundación de la Sociedad Económica en Manila gracias a las medidas Basco y Vargas, Filipinas dejaba de ser por primera vez deficitaria desde que había pasado a ser española<sup>697</sup>.

Los avances venían además respaldados por unos fundamentos científicos y técnicos. Además, tenían una fácil aplicación práctica para que tuvieran repercusiones a corto plazo y, así mismo, que redundaran en beneficio de otros proyectos a medio y largo plazo. No obstante, esto no les hacía perder de vista sus objetivos económicos. El gran beneficio que posibilitó este grado de implicación por parte de estas élites se debió, en un primer momento, a la “calidad y baratura” de los materiales de Asia, que, a la vez, fueron

---

<sup>696</sup> *Idem.*, pp. 189-190.

<sup>697</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 526. Especialmente gracias a la exportación de tabaco.

competitivos gracias a las bajas tasas impositivas<sup>698</sup>. Todo ello observando la protección y beneficio de los mercaderes locales y naturales, se llegaron a imponer a algunas limitaciones de la propia Compañía de Filipinas por ser, a su juicio, contraproducentes para el erario público y especialmente para los intereses de los habitantes de las filipinas<sup>699</sup> y los socios comerciales. No olvidemos que la sociedad contaba, además de españoles, con muchos de otros lugares como miembros corresponsales: americanos, ingleses, franceses y holandeses, siendo estos últimos mayoría por la cercana presencia de Batavia<sup>700</sup>. Muestra de ello era el socio Aaron H. Palmer<sup>701</sup>, neoyorquino, autor de varias memorias imprescindibles sobre el comercio en el Pacífico<sup>702</sup>, estudiando el caso de desarrollismo económico del Archipiélago.

#### **4. 1. 3. La Sociedad Económica de Amigos del País y la Armada en Filipinas**

Como hemos visto, tanto la Real Compañía de Filipinas como la Sociedad Económica de Amigos del País de Manila tenían fuertes lazos con la Armada desde sus orígenes. Pueden rastrearse dichos vínculos a la Sociedad Bascongada debido al origen vasco de las familias de los marinos, a la red social de la que formaban parte, especialmente comercial, o a la participación en los estudios científicos y expediciones. Ejemplo de ello fue el cirujano de la Armada Pedro de Carvajal, miembro de la Bascongada y médico de Cámara; al igual que el virrey Antonio María Bucareli, otro insigne miembro de la Sociedad. Otros grandes marinos célebres como el almirante José Domingo de

---

<sup>698</sup> VALLEJO GARCÍA HEVIA, José María: "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, nº 63-64, Madrid, 1993-1994, p. 868.

<sup>699</sup> *Idem.*, pp. 870 y 873. A saber: venta de los edificios de la Compañía de Caracas, origen de la de Filipinas, participaciones en la Nao de Acapulco, billetes y vales reales, comercio directo des de la India y Filipinas, entre otras.

<sup>700</sup> V.V. A.A., *Guía de forasteros en Filipinas para el Año de 1865*, Manila, Establecimiento de los Amigos del País, 1865, pp. 163-164 y 168.

<sup>701</sup> *Idem.*, p. 163.

<sup>702</sup> PALMER, Aaron H., *Memoir, geographical, political, and commercial, on the present state, productive resources, and capabilities for commerce of Siberia, Manchuria, and the Asiatic islands of the northern Pacific ocean, and on the importance of opening commercial intercourse with those countries*, Washington, Tiffin & Streeper, 1848.

Mazarredo-Salazar de Muñatones<sup>703</sup>, Vicente Tofiño de San Miguel o Antonio de Ulloa<sup>704</sup>, también participaron en la Sociedad vasca. A los miembros directos de la Sociedad se pueden unir gran cantidad de simpatizantes y colaboradores que, no tomando parte en ella, sí que participaron en sus principios. Todo ello sin mencionar la infinidad de accionistas de la Compañía de Filipinas, especialmente los destinados en América<sup>705</sup>.

El otro buen ejemplo es el mencionado José Basco y Vargas, gobernador y capitán general de las Islas Filipinas durante entre 1776-1787<sup>706</sup>, es decir, durante los años más trascendentales de la presencia española en el archipiélago. En aquel momento era ya brigadier<sup>707</sup> de la Armada, siendo seleccionado para el cargo en la línea de lo propuesto por Campomanes para estos cargos<sup>708</sup>, y contra el parecer de la Real Audiencia de Manila. A pesar de ello, se trata de uno de los gobernadores que más reformas pudieron introducir en la estructura administrativa de este territorio, lo que en gran medida se debió al contexto político que había en la metrópolis y la nueva percepción que se tenía en España de estos territorios. Basco y Vargas fue el principal transformador de la producción gracias a su Plan General Económico de 1779, que obtuvo su mayor logro en 1782, con el establecimiento del estanco, haciendo que el archipiélago, por primera vez y como ya he comentado, dejase de ser deficitario<sup>709</sup>. Promovió plantaciones (entre ellas de moreras para seda) y otras exportaciones agrícolas, y promovió la exportación de su producción, en especial lo tocante al provechoso monopolio del tabaco, estableciendo nuevos

---

<sup>703</sup> SIGÜENZA, M. Nieves, y Ángel GOICOETXEA MARCAIDA, "Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, Madrid, Fundación BBVA, 1992, p. 376.

<sup>704</sup> *Idem.*, pp. 344-345 y 461-462. Cuando era gobernador de la Luisiana 1768, Ulloa estaba especialmente entusiasmado en la medicina china de la cual decía que "deberla estimar entre las cosas más preciosas." posiblemente refiriéndose al *Panax quimquefolium* o ginseng americano.

<sup>705</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 525.

<sup>706</sup> Aunque tomó posesión en 1778.

<sup>707</sup> Actualmente equivalente al rango de contraalmirante de la Armada.

<sup>708</sup> VALLEJO GARCÍA HEVIA, José María: "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, nº 63-64, Madrid, 1993-1994, p. 880.

<sup>709</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 526.

sistemas de rentas y aduanas que permitieron la financiación de muchas de las reformas que tenía en mente, como las del ejército. A parte de la conquista de las islas Batanes, territorio más próximo a Taiwan, a China continental y a Japón que a las Filipinas, realizó muchos cambios en la propia estructura y en sus bastiones, además de orquestar campañas para la pacificación de los igorotes y contra la sempiterna piratería, siendo el creador además de la Marina Sutil<sup>710</sup>.

Como he señalado, la Armada, la Sociedad Económica de Manila y la Real Compañía conformaban una red con intereses compartiendo los miembros y protocolos de actuación comunes. Fue más que un simbiosis entre el comercio y la misión militar. Eran procesos motivados por el interés científico, el desarrollo y el comercio, por ese orden, y el ejército participó en ello y sus oficiales se adaptaron para la consecución de sus propios fines estratégicos y personales.

A la llegada de Pascual Enrile a Filipinas en 1827 se reavivaron los vínculos con la Sociedad Económica, incorporando a miembros de la Sociedad Económica en su red de informes de inteligencia e industria, además de emplear a la Sociedad Económica como institución para objetivos muchos más tangibles en Manila<sup>711</sup>, reforzando la posición de la entidad como referencia científica y cultural de la región, pese a ese fiasco comercial de algunos de estos proyectos<sup>712</sup>. Es decir, la Sociedad no solamente contaba con sus propias iniciativas sino también participaba en la difusión de toda clase de avances y noticias, aportando además la mayor parte de la información que llegaba a la metrópolis. Según se iban aumentando las actividades, también

---

<sup>710</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, pp. 49-50.

<sup>711</sup> MOYA Y JIMÉNEZ, Francisco Javier de, *Las Islas Filipinas en 1882. Estudios históricos, geográficos, estadísticos y descriptivos*, Madrid, Establecimiento tipográfico de El Correo, 1883, pp. 220-222. MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p. 539.

<sup>712</sup> V.V. A.A., *Guía de forasteros en Filipinas para el Año de 1865*, Manila, Establecimiento de los Amigos del País, 1865, pp. 163-164 y 168.

crecía el prestigio de la Sociedad Económica y el nivel de implicación de esta en la sociedad filipina, sobre todo entre la élite más formada<sup>713</sup>.

Parte del éxito vertebrador de la sociedad ilustrada filipina y de la red generada por la Sociedad Económica se debía a la dispersión de sus miembros en el sudeste asiático. Como agentes de campo, además participaban en los estudios de entidades extranjeras, con las cuales aún sin ser miembros, compartían datos y estudios que estas instituciones estudiaban y publicaban. Como corresponsales de las diferentes secciones o estos agentes del campo se contaban con Francisco de Paula Guerra en el cercano Bulacán<sup>714</sup>, otros en los lugares más alejados pero de importantes como Singapur y Batavia<sup>715</sup>, Antonio María Segovia<sup>716</sup> en la ciudad del Estrecho de Malaca, y Jakopson y Plater<sup>717</sup> en Batavia. Esto dos últimos eran igualmente miembros de la Academia de las Artes y las Ciencias de Batavia. Esta sociedad puede establecerse como paralela a la propia Sociedad Económica en sus ideales, pero no en su formación.

#### **4. 1. 4. Academia de Artes y Ciencias de Batavia, sus colecciones y su paralelismo en Manila**

Otras potencias occidentales en Asia, además de España, contaron con sus propias instituciones dedicadas a la confluencia científica y técnica, vinculadas también al conocimiento de la historia y, como no, a las aplicaciones comerciales de todos ello. Los holandeses contaban con una larga tradición de investigadores presentes en la región, especialmente botánicos.

---

<sup>713</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p.539.

<sup>714</sup> V.V. A.A., *Guía de forasteros en Filipinas para el Año de 1865*, Manila, Establecimiento de los Amigos del País, 1865, p. 146.

<sup>715</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp. 442-443.

<sup>716</sup> V.V. A.A., *Guía de forasteros en Filipinas para el Año de 1865*, Manila, Establecimiento de los Amigos del País, 1865, p. 151. Corresponsal de la sección de comercio.

<sup>717</sup> *Idem.*, p. 163. Socios en de la sección de agricultura (1824) y comercio (1849) respectivamente.



Establecer un paralelismo con las Bascongadas y posteriormente con la Sociedad Económica no es baladí. Los intercambios epistolares y visitas entre ambas sociedades eran frecuentes. Incluso algunos eran miembros de la Sociedad Económica de Batavia, como Jakopson en la sección de agricultura y Plater<sup>718</sup> la de comercio.

El origen de la Academia, o al menos de sus intereses, puede remontarse a 1602, cuando se proclamó una orden especial en el VOC para que todos los boticarios y cirujanos recolectaran y documentaran cuantas especies conocieran, y no solamente las comerciales<sup>719</sup>. Este impulso cristalizó a través de la Koninklijke Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen (Real Sociedad Holandesa de las Ciencias y las Humanidades) en Haarlem, cerca de Ámsterdam, en 1752<sup>720</sup>. Al igual que con las Sociedades Económicas de Amigos del País, nos encontramos ante una conjunción de ciencia, comercio y arte, por ese orden, con el objetivo de que se apoyaran mutuamente en la mejora de las condiciones de vida locales y una mayor repercusión de estos territorios en la propia metrópolis. Hasta 1778 no se estableció la Bataviaasch Genoostchap van Kunsten en Wetenschapen (Academia de Artes y Ciencias de Batavia). Inicialmente fue concebida como una rama de la citada Real Sociedad Holandesa de las Ciencias y las Humanidades<sup>721</sup>, pero finalmente, pasó a ser una entidad independiente con el objetivo del análisis social y cultural de las Indias Orientales, para salvar las grandes distancias con la institución principal de la metrópolis<sup>722</sup>. El encargado de su fundación fue Jacobus Cornelius Matthaeus Radermacher<sup>723</sup>, quien también fue el fundador del círculo masónico de Batavia, uno de los primeros de Asia<sup>724</sup>. Como funcionario del VOC contaba con gran cantidad de contactos por toda Asia.

---

<sup>718</sup> *Idem.*, p. 163. Socios en 1824 y 1849 respectivamente.

<sup>719</sup> PINAR, Susana, *El explorador del Índico. Diario del viaje de Francisco Noroña (1748?-1788) por las islas Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, Madrid, CSIC, 2009, p. 50. No obstante, hasta el s. XIX no contaron con la adecuada difusión, gracias a los trabajos del naturalista americano Thomas Horsfield (1773-1859).

<sup>720</sup> TRIGANGGA (ed.), *Potret Museum Nasional Indonesia, Dulu, Kini dan Akan Datang*, Jakarta, Museo Nacional de Indonesia, 2014, p. 12.

<sup>721</sup> *Idem.*, p. 12.

<sup>722</sup> PINAR, Susana, *El explorador del Índico. Diario del viaje de Francisco Noroña (1748?-1788) por las islas Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, Madrid, CSIC, 2009, p. 51.

<sup>723</sup> También conocido como Jacob Cornelis Matthieu Radermacher o Jacob Cornelis Radermacher.

<sup>724</sup> PINAR, Susana, *El explorador del Índico. Diario del viaje de Francisco Noroña (1748?-1788) por las islas Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, Madrid, CSIC, 2009, p. 51.

Esto le otorgaba una posición privilegiada para moverse de estado en estado, incluso teniendo la posibilidad de acceder a Japón a través de Dejima, cosa que hizo. También trabajó en la mejora de las cartas náuticas holandesas<sup>725</sup> y fue nombrado consejero extraordinario de la India. A pesar de su formación económica y legal, ampliamente reconocida por su propio trabajo, destacó como explorador y botánico. En 1781 sería nombrado Comisionado de la Flota y el Ejército y Consejo Común de la India, con las repercusiones de poder que ello implicaba.

A la hora de abordar los temas de estudio de la Academia de Artes y Ciencias de Batavia, se buscó que, aunque bajo control del VOC, el director de la Academia fuera además el gobernador de Batavia. La idea era que así se evitarían conscientemente los temas netamente comerciales, que eran intereses de la propia Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Es por ello sus objetivos era compilar aquello que tuviera que ver con “historia natural, antigüedades, tradiciones y costumbres de las gentes (...), haciendo de esas materias el objetivo de las investigaciones, que pueden ser beneficiosas para la agricultura, el comercio y el bienestar general de estos asentamientos”<sup>726</sup>. Esta condición de partida reforzó en gran medida el punto de vista antropológico e histórico de esta sociedad. Cabe destacar que el VOC había ido progresivamente abandonando la investigación, haciendo preferentes sus intereses comerciales, dejando en manos de la iniciativa particular la mayor parte de las pesquisas relativas a las culturas locales<sup>727</sup>. De hecho, Radermacher donó la documentación y objetos de sus colecciones personales para el inicio del museo sobre el que crecería la Academia de Artes y Ciencias de Batavia.

Este hecho de Batavia tiene un cierto paralelismo con el caso de Manila, en concreto con los fondos del apostadero de Cavite y su relación con la Sociedad Económica. Aunque no contamos con registros directos de dichos materiales, los listados de envíos de materiales e informes que llegaban al

---

<sup>725</sup> V.V. A.A., *Allgemeine Deutsche Biographie*, Leipzig, vol. 27, Duncker & Humblot, 1888, pp. 735–736.

<sup>726</sup> PINAR, Susana, *El explorador del Índico. Diario del viaje de Francisco Noroña (1748?-1788) por las islas Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, Madrid, CSIC, 2009, pp. 51-52.

<sup>727</sup> TRIGANGGA (ed.), *Potret Museum Nasional Indonesia, Dulu, Kini dan Akan Datang*, Jakarta, Museo Nacional de Indonesia, 2014, p. 12.

gobernador Enrile sí que dejan constancia tanto de la existencia de los mismos como de toda la información relativa a los mismos que se adjuntaba. Fuera de la Armada Enrile contaba con Sinibaldo de Mas en China<sup>728</sup> y Fray Mariano Gutiérrez de los Dolores<sup>729</sup>, con los que intercambiaba información y recibía materiales. Pero aún más importante fueron los informes e intercambios epistolares con varios oficiales de la Armada y miembros de la Sociedad Económica: su sobrino Nicolás Enrile<sup>730</sup>, José María Halcón<sup>731</sup> y José Ruiz de Apodaca<sup>732</sup>. Estos fueron los que conformaron el germen de las adquisiciones de obras artísticas y que establecieron los objetivos y funciones del arte asiático en España para los fines de la Armada.

#### 4. 2. La Armada y diversos motivos de su vinculación con el arte

##### 4. 2. 1. Producción artística de los marinos en Asia

La formación de los marinos, ineludiblemente, se encontraba ligada al dibujo. Los guardiamarinas, aún en misiones, tenían que seguir realizando exámenes de dibujo técnico, tanto para hidrografía como para fortificaciones militares y construcción naval<sup>733</sup>. En el álbum del Marqués de la Victoria, elaborado entre 1719 y 1756<sup>734</sup> pueden verse todas las herramientas con las que

---

<sup>728</sup> V.V. A.A., *Guía de forasteros en Filipinas para el Año de 1865*, Manila, Establecimiento de los Amigos del País, 1865, p. 152. Corresponsales de la sección de comercio.

<sup>729</sup> SALAMERO REYMUNDO, Francisco, *Ensayo biográfico sobre Diego de Cera, un grausino universal*, Huesca, Instituto de Estudios Altoaragoneses (18), 1986, p. 107. Miembro de las sociedades de Amigos del País de Valencia y Filipinas.

<sup>730</sup> V.V. A.A., *Guía de forasteros en Filipinas para el Año de 1865*, Manila, Establecimiento de los Amigos del País, 1865, p. 147. Socio de número de la sección de Agricultura, como consolidarlo.

<sup>731</sup> *Idem.*, p.147. Corresponsal de la sección de Historia Natural, continuando las relaciones con la Sociedad desde España.

<sup>732</sup> V.V. A.A., *Guía de forasteros en Filipinas para el Año de 1865*, Manila, Establecimiento de los Amigos del País, 1865, p. 152. Corresponsal de la sección de Comercio, continuando las relaciones con la Sociedad desde España. NAVARRO ANTOLÍN, Fernando (ed.), "El teniente general de marina José Ruíz de Apodaca. Sus campañas de Ultramar", en VV. AA., *Orbis Incognitvs. Avisos y Legajos del Nuevo Mundo. XII Congreso Internacional de la AEA*, vol. 2, Huelva, Universidad de Huelva, 2021, pp. 309-318.

<sup>733</sup> ZÚÑIGA, Juan de, *Ordenanzas de su magestad para el gobierno militar político, y económico de su armada naval: parte segunda, que contiene los assumptos pertenecientes a los cuerpos militares de la Armada*, Vol. 2, Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1798, pp. 73 y 76.

<sup>734</sup> Obra sobre la construcción naval realizada entre 1719 y 1756.

contaban los pilotos y cartógrafos a la hora de realizar los viajes<sup>735</sup>. Las cartografías y otros dibujos se convertían en muchas ocasiones en las constancias gráficas de sus viajes. Las funciones del dibujo y la pintura en la Armada van ganando peso progresivamente, pero hay que recordar todos los empleos que tiene en la profesión de marino y piloto<sup>736</sup>. En líneas generales podemos dividir las tipologías en tres subapartados o funciones, y dependiendo de las materias representadas se puede establecer una vinculación directa con una de dichas funciones.

En primer lugar, para la cartografía e hidrografía. Si bien se entiende que el dibujo es eminentemente técnico, la hidrografía va constantemente acompañada de alzados, que eran las referencias esenciales para el reconocimiento de las rutas. Es decir, para verificar un a isla correctamente sobre un plano, se pueden tomar las referencias de la línea de costa, pero resulta mucho más práctico el reconocimiento a través de la orografía. Esto vincula inexcusablemente a los alzados con el paisajismo, que, si bien no tiene los mismos fines, en ambos casos pueden tomar una forma muy semejante, como veremos.

En segundo lugar, para la construcción naval. Planteado como el desglose de todas las capacidades requeridas de la arquitectura naval e incluyendo en ellas todas las descripciones prácticas de elementos necesarios para el adecuado cumplimiento de las funciones de dicho navío. Esto incluiría la artillería o los procesos fabriles de dichos materiales. Tiene en este apartado una sección destacada: el desglose de cada una de las partes, pero también el conjunto completo, es decir, los propios navíos. Los planos de navíos no abundaban, o eran demasiado genéricos para plasmar los cambios necesarios y realmente sustanciales<sup>737</sup>. Además, estos planos idealmente debían de contrastarse con una estructura tridimensional, los modelos<sup>738</sup>, versiones a escala en miniatura, generalmente sólo de los cascos y estructura principal del

---

<sup>735</sup> Museo Naval de Madrid, AMN, MV.102. Álbum del marqués de la Victoria.

<sup>736</sup> MOREO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, p. 9.

<sup>737</sup> Museo Naval de Madrid, AMN, MV.001a. Álbum del marqués de la Victoria.

<sup>738</sup> DAVY, John William, *Miniaturisation: a study of a material culture practice among the indigenous peoples of the Pacific Northwest*, Tesis Doctoral, University College London (UCL), 2016, p. 1.

mismo<sup>739</sup>. Para obtener toda la información para diseñar navíos modernos era necesario realizar diferentes tipos de espionaje industrial, es decir, localizar procesos e ingenios que no se dominaban, tanto para replicarlos como para buscar sus puntos débiles, en una transferencia tecnológica, consciente o no. Una especie de “piratería tecnológica”<sup>740</sup> que en Asia fue especialmente extendida en otros campos como para lograr procesos de cultivo del té, la producción de porcelana o la seda, y la Armada en Asia la aplicó para la ingeniería naval. En este caso, se debía de reflejar los conceptos y las formas complejas con precisión, por lo que la ilustración era el apoyo ideal. La obtención de estos modelos, como veremos, era un tema complejo<sup>741</sup> y necesario, ya que los barcos piratas eran difíciles de capturar<sup>742</sup>, salvo derrelictos, que solían ser los peores ejemplos en todos los aspectos<sup>743</sup>.

En tercer lugar, los dibujos diversos. Dibujar es el recurso más inmediatamente descriptivo con el que pueden contar los marinos para documentar prácticamente cualquier evento o material de los que era imposible tomar muestra<sup>744</sup>. Fue por ello las diferentes armadas se vieron muy implicadas en el uso de la fotografía, como vanguardia de la civilización occidental, siendo buen ejemplo la misión norteamericana del comodoro Mathew C. Perry en Asia, incluido el proceso de apertura de Japón (1852). Le acompañaban Eliphalet M. Brown y su equipo, con un equipo de fotografía. Pero antes de la llegada de la fotografía dicha labor tenía que ser suplida a través del papel, ya fuera descrito o dibujado, y los eran solicitados pintores. La primera misión británica a China, la embajada Macartney William Alexander y Thomas Hickey (1793) con su propia sección de seis pintores<sup>745</sup>

---

<sup>739</sup> MOREO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, pp. 101 y 103.

<sup>740</sup> KITSON, Peter J., *Forging Romantic China: Sino-British Cultural Exchange 1760–1840*, Nueva York, Cambridge University Press, 2013, pp. 37, 137 y 145.

<sup>741</sup> Museo Naval de Madrid, AMN, 0571/Ms. 1740. Este último sistema patentado por el alemán Anton Flettner en 1922.

<sup>742</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 54.

<sup>743</sup> VEGA PINIELLA, Ramón, "Juncos chinos en la corte de los Reyes Católicos", *Cuadernos de estudios borjanos*, LXI, Monográfico: Juan Coloma y su época, Zaragoza, 2018, pp. 35-37.

<sup>744</sup> KITSON, Peter J., *Forging Romantic China: Sino-British Cultural Exchange 1760–1840*, Nueva York, Cambridge University Press, 2013, p. 129.

<sup>745</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 635, ff.195v-199v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.)

En el aspecto general podemos asumir este tipo de dibujos como una función cultural, en el más amplio sentido del término, casi holístico. Los procesos de documentación no eran siempre sencillos. La obtención de muestreos variaba mucho de la naturaleza de los elementos a representar y, evidentemente, de las capacidades de los marinos o artistas a bordo. Los objetos científicos y potencialmente comerciales eran fáciles de obtener e ilustrar, pudiendo contar en muchas ocasiones con los materiales. Por ello son múltiples los ejemplos botánicos y naturalistas. El proceso de obtención de información desdibuja los límites tanto de las ciencias y las humanidades. Los aspectos culturales, menos rentables de cara al comercio, no solían despertar tanto interés, o, al menos, no tan pormenorizado. Cuanto más exógena sea la cultura, más necesarias serán las representaciones gráficas por encima de las descriptivas<sup>746</sup>. Existen ejemplos realmente interesantes, a los que se suman la constatación consciente de algunos acontecimientos no solamente relevantes para la misión sino también como hitos históricos, por ejemplos los casos de las embajadas o los descubrimientos.

Aparte de estas tres categorías, los dibujos de diversas embarcaciones asiáticas también forman una parte importante para la Armada. Reconocer a distancia los tipos de embarcación es un asunto de primer orden<sup>747</sup>. La aparición de elementos asiáticos en obras realizadas por los marinos españoles se remonta a las primeras cartas náuticas españolas, donde se aprecia una constante referencia a las ilustraciones de embarcaciones asiáticas. Estas hacían referencia al alcance de las exploraciones, dejando constancia de los conocimientos técnicos de las embarcaciones reflejados en los relatos de Ruy de Clavijo e inmortalizados por cartógrafos como Juan de la Cosa. Ya en tiempos de Colón, la referencia para confirmar la conexión era

---

<sup>746</sup> KITSON, Peter J., *Forging Romantic China: Sino-British Cultural Exchange 1760–1840*, Nueva York, Cambridge University Press, 2013, p. 206.

<sup>747</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0701, 2, f. 3v. (Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile del 3 de abril de 1830).

identificar los barcos asiáticos, aunque ninguno de los hermanos Pinzones pudo encontrar en la isla de Cuba<sup>748</sup>.

Los dibujos de las embarcaciones por lo tanto engloban de manera transversal dos de estas funciones, las técnicas pero también las culturales. Los barcos eran no solamente una herramienta técnica, sino que también aportaban gran cantidad de información sobre la cultura e interacciones locales, y era necesario identificarlos a distancia, por el bien de las misiones.

#### 4. 2. 2. El *Diccionario* del marqués de la Victoria

A pesar de la prolongada presencia española en la región, no se contaba con los recursos suficientes para una comprensión completa del Asia oriental, ni siquiera parcial, en ninguno de los campos. Pese a ello los intentos de lograr todas estas informaciones gráficas fueron constantes, especialmente las hidrográficas<sup>749</sup>. En cuanto a las otras dos funciones de las ilustraciones en la Armada: la industrial y la cultural, uno de los ejemplos más precoces que existen de estas labores razonadas e ilustradas sobre Asia es, precisamente el citado el *Diccionario demostrativo de la configuración y anatomía de toda arquitectura naval moderna* (1756) ilustrado sobre la construcción naval, obra del capitán general de la Armada Juan José Navarro de Viana y Búfalo, primer marqués de la Victoria. Esta obra fue el resultado de la investigación que realizó entre 1719 y 1756 sobre todos los elementos de los barcos de su época<sup>750</sup>: fundición, almacenamiento, corte de madera, localización de materiales de construcción, reparaciones, etc. Incluido un desglose del “Vestuario y equipaje” de un soldado de marina diferenciándolo del de un marinero, incluyendo el arca de cedro para guardar todas sus pertenencias<sup>751</sup>.

---

<sup>748</sup> VEGA PINIELLA, Ramón, "Juncos chinos en la corte de los Reyes Católicos", *Cuadernos de estudios borjanos*, LXI, Monográfico: Juan Coloma y su época, Zaragoza, 2018, pp. 35-36.

<sup>749</sup> MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol.1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843, p. 77. MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, p. 528. No sería una cartografía digna de ese nombre hasta el gobierno de Enrile.

<sup>750</sup> VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, pp. 18-20.

<sup>751</sup> Museo Naval de Madrid, AMN, MV.103. Álbum del marqués de la Victoria.

Todo ello para suplir los aspectos fabriles en la formación con el objetivo de difundir el conocimiento con unas láminas ilustradas que nunca llegaron a pasarse a planchas. Pese a ello, supusieron un hito de los objetivos de estos marinos ilustrados. Será en la Lámina 03<sup>752</sup> de su *Diccionario* en la que, junto algunas antigüedades marítimas sacadas de relieves clásicos, trate de dar una organización general de las tipologías embarcaciones asiáticas, haciendo referencias a sus tipologías y origen, aunque de una manera escueta y no en todos los casos: juncos de Nanquín y Pekín, los grandes barcos malayos de guerra, los barcos dragón, los pequeños botes de Java, las galeras de piratas de Borneo, etc. No obstante, el trazo no se corresponde en absoluto al de las precisas ilustraciones técnicas del resto de la obra.

Se puede rastrear el origen de las ilustraciones de embarcaciones en grabados anteriores. Tras dedicar 32 años a la obra, como el mismo indica, en algunas escasas ocasiones se vio en la necesidad de recurrir a materiales extranjeros<sup>753</sup>, es decir, publicaciones para encontrar las referencias necesarias. Esto deja constancia de las carencias de la Armada a este respecto en sus fondos y como, para un tema tan propio como su frontera de Ultramar, tenían que recurrir a los libros extranjeros.

La más antigua de las referencias empleadas por el marqués de la Victoria es el *djong* o *jong* javanés, una gran embarcación de comercio con reseñables particularidades formales. Gracias a ellas se puede establecer un origen de referencia. La primera versión documentada de dicha embarcación se la debemos a la obra *Orientalische Indien* (1599) de Johann Theodor de Bry<sup>754</sup>. En su quinto capítulo, lámina 16, se aprecia el *djong*, junto a otras tres embarcaciones. La iconografía queda fijada desde entonces, apareciendo la misma embarcación en las múltiples ediciones de la obra, llegando incluso a aparecer a las puertas de Manila<sup>755</sup>. Otra versión sería el grabado de Hendrik Goltzius<sup>756</sup> para la versión traducida e ilustrada de Ludovico Varthema<sup>757</sup>, el *Hodaeporicon Indiae Orientalis*. Esta imagen formó una nueva iconografía que

---

<sup>752</sup> *Idem*.

<sup>753</sup> *Idem*. "Me puedo vanagloriar, que, aunque hay libros extranjeros..."

<sup>754</sup> 1560-1623.

<sup>755</sup> BRY, Theodor De, *Hodaeporicon Indiae Orientalis*, Frankfurt, Merian, 1655, p. 477.

<sup>756</sup> 1558-1617.

<sup>757</sup> c. 1470-1517.



diverge de la de Bry, que muchos artistas mantendrían en constante evolución de esta misma embarcación, como aparece en las obras de Bartolomé Juan Leonardo de Argensola (1708)<sup>758</sup> o Joseph-Francois Lafitau (1733)<sup>759</sup>. Incluso durante todo el s. XIX se convirtieron en referentes gracias a las nuevas versiones de Henry Winkles<sup>760</sup> para la obra de G. Heck *Iconographic Encyclopaedia of Science, Literature, and Art* (1851), donde remozó en un estilo detallista y funcional las mismas embarcaciones.

Pero el referente del marqués de la Victoria fue la obra de Nicolaes Witsen (1690)<sup>761</sup> que, bebiendo igualmente de Bry, realizó ciertas modificaciones coincidentes con la del *Diccionario*; se pierde la vela del cebadero y el bauprés se desplaza perdiendo su función y se une al trinquete, portillo, a través del que se puede ver una figura, decoración en zigzag de banda, etc. Otra referencia que nos permite reconstruir el rastro de esta iconografía específica es que Witsen ilustra su *djong* junto a un junco chino bajo el título “Junco de Nanking”, algo que confundió al marqués de la Victoria quien mantuvo las dos figuras próximas, bajo el título “Junkos o Jonksa de Nanquín y Pekin en China”. Un auténtico enredo de textos nos confirma el desconocimiento del autor español al respecto, a pesar de su voluntad. La pista de Witsen, no obstante, resulta fundamental, ya que las embarcaciones de su obra *Architectura Navalis Et Regimen Nauticum Ofte Aaloude En Hedendaagsche Scheeps Bouw En Bestier* (1733) fue la referencia para 26 de las 27 embarcaciones asiáticas representadas en el *Diccionario*, siendo una canoa simple la única no incluida, a la que se suma hasta la casualidad de incluir un kayak inuit<sup>762</sup>. Cotejando la obra de Witsen nos permite cerrar el rango de producción de estas páginas del *Diccionario* entre 1733 y 1756, aparte de proporcionarnos otra serie de elementos asiáticos que pasaron por

---

<sup>758</sup> ARGENSOLA, Bartolomé Juan Leonardo de, *The Discovery and Conquest of the Molucco and Philippine Islands*, Londres, N/A, 1708. Versión traducida al inglés por John Stevens e ilustrada.

<sup>759</sup> LAFITAU, Joseph-Francois, *Histoire des découvertes et conquêtes des Portugais dans le Nouveau Monde*, 4. Vol., Paris, Saugrain l'aîné-Coignard, 1733-1734.

<sup>760</sup> 1801-1860.

<sup>761</sup> WITSEN, Nicolaes, *Architectura Navalis Et Regimen Nauticum Ofte Aaloude En Hedendaagsche Scheeps Bouw En Bestier*, Ámsterdam, Pieter and Joan Bleaeu, 1690.

<sup>762</sup> *Idem.*, p. 242.

las manos del marqués de la Victoria pero que decidió no incorporar, como las copias de grabados chinos incluidas en la misma obra<sup>763</sup>.

Pese a contar con más de un siglo de antigüedad la obra de Bry (1599), basada en la Información traída por las embajadas holandesas<sup>764</sup>, seguía siendo la imaginería vigente para las embarcaciones asiáticas, que el marqués de la Victoria siguió considerándolos como “naves modernas de las indias orientales<sup>765</sup>”. Esto nos indica de nuevo una desconexión entre las Filipinas y la metrópolis, sobre todo teniendo en cuenta que el mayor problema al que se enfrentaba la región era precisamente los ataques piratas, es decir, de algunas de las embarcaciones ahí representadas. Para las embarcaciones del mayor enemigo del extremo del virreinato novohispano, solo disponían de informaciones sobre las “embarcaciones que usan las Naciones Orientales” con dos embarcaciones “De Malabar” y “De Ternate en las Molucas<sup>766</sup>”.

Habida cuenta de la importancia de las ilustraciones para determinadas publicaciones de la Armada, en ocasiones se veían en la necesidad de contratar los servicios de autores locales. Ejemplo de ello fue el ilustrador Nicolás de la Cruz Bagay. Este autor e impresor tagalo fue el encargado de la publicación de una de las obras más importantes del s. XVIII de cara a la formación de la marinería: *Practica de maniobras de los navíos: en que se enseña el modo de darles todos los movimientos, de que son capaces, mediante el timón, y las velas impelidas del viento*<sup>767</sup> (1753). Pero en este caso se trataba de una obra técnica y occidental, sin implicaciones de la realidad asiática del momento.

El siguiente personaje que aportó gran cantidad de materiales gráficos procedentes de Asia fue Manuel de Agote. En 1786 fue destinado a Cantón a defender los intereses de la Compañía de Filipinas<sup>768</sup>, llegando en la fragata

---

<sup>763</sup> *Idem.*, , p.266.

<sup>764</sup> *Idem.*, p.243.

<sup>765</sup> Museo Naval de Madrid, AMN, MV.003a. Álbum del marqués de la Victoria.

<sup>766</sup> *Idem.*

<sup>767</sup> FERNÁNDEZ, Antonio Gabriel, *Practica de maniobras de los navíos: en que se enseña el modo de darles todos los movimientos, de que son capaces, mediante el timón, y las velas impelidas del viento*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1753.

<sup>768</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 630, f. 7r. (Diario del viaje en la Fragata Santa Florentina para Cantón, 1787). Recibió indicaciones de la Compañía para partir a Cantón, el 5 de noviembre de 1787.

arrocera, el *Santa Florentina*<sup>769</sup>. Su objetivo era “incluir en este diario una completa idea de los artículos que sirven de objeto para el comercio de los europeos en Cantón creí será la mejor dar una nota por menor de los cargamentos que cada navío de los que han arribado a Bampu (Whampoa, Hong Kong)”<sup>770</sup>.

En sus diarios por lo tanto pueden encontrarse toda clase de referencias comerciales, incluida mucha cartografía<sup>771</sup>. Sin ánimo de ser exhaustivos, de su obra se pueden destacar: Vistas de la isla Noasa Baron<sup>772</sup>, Pulo Condor (Isla Côn Sơn, Vietnam)<sup>773</sup>, Dalupiri (Estrecho de Luzón, Filipinas)<sup>774</sup>, Isla de Dolores<sup>775</sup>, Isla de Cordero<sup>776</sup>, Agote, Azevedo, Verca, Mendizábal, Las Salinas<sup>777</sup>, isla de san Mateo<sup>778</sup>, islas desconocidas<sup>779</sup>, Guam<sup>780</sup>, escala de la isla de Baliuatro y San Bernardino<sup>781</sup>, escala de cuatro leguas marítimas del cabo del Espíritu Santo<sup>782</sup>, plano de Manila<sup>783</sup>, tierras entre Mariveles e islas de Capones<sup>784</sup>, punta de Bolinao y las dos hermanas (con el monte de San Mateo, Pangasinan)<sup>785</sup>, costa de Ilocos entre las islas de Salomague y de Bigan<sup>786</sup> y el plano de Macao, que dedicó a Malaspina<sup>787</sup>. Con pocas excepciones en

---

<sup>769</sup> *Idem.*, f. 8v. Con cargamento destinado a Macao o Hong Kong de Jossef Avilés.

<sup>770</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, f. 35r-37r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

<sup>771</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 524.

<sup>772</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 622, ff. 162r.-169r. (Viaje del Navío Hércules propio de la Compañía de Uztariz, Sangines y Compañía de Cádiz a Manila, 1779).

<sup>773</sup> *Idem.*, ff. 206r-207r.

<sup>774</sup> Museo Marítimo Vasco, R.623, ff. 20r-21r. (Viaje del Navío Hércules propio de la Compañía de Uztariz, Sangines y Compañía de Cádiz a Manila, 1781).

<sup>775</sup> *Idem.*, f. 24r.

<sup>776</sup> *Idem.*, ff. 39r. y 40r.-41r.

<sup>777</sup> *Idem.*, ff. 40r-41r.

<sup>778</sup> *Idem.*, ff. 47r.

<sup>779</sup> *Idem.*, ff. 70r.-71r. y 72r.-73r.

<sup>780</sup> Museo Marítimo Vasco, R.629, ff. 84r.-85r. (Diario del viaje hecho por la Fragata de Sm Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787).

<sup>781</sup> *Idem.*, ff. 134v, 136r.-137r.

<sup>782</sup> *Idem.*, ff. 130r, 131r.-128v.

<sup>783</sup> *Idem.*, ff. 195 r. y 196r.-197r. Delineado también por Agote.

<sup>784</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 630, ff. 13r., 14r. y 15r. (Diario del viaje en la Fragata Santa Florentina para Cantón, 1787).

<sup>785</sup> *Idem.*, ff. 21r.-25r.

<sup>786</sup> *Idem.*, ff. 32r.-34r.

<sup>787</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 635, f. 138r. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.)

planimetría, sino alzados, como el plano del puerto de Acapulco<sup>788</sup> o Bahía de Umatac<sup>789</sup>.

En ocasiones incorporaba curiosidades geográficas en los propios textos de sus diarios, como al referirse a la isla de San Mateo<sup>790</sup>, casi siempre empleando una colorida paleta. En alguna ocasión también ilustró elementos naturales, como peces extraños<sup>791</sup> o una tenia<sup>792</sup> conservados en la esencia de trementina.

Pero destaca especialmente el apartado cultural. Demuestra un vívido interés por documentar toda clase de referencias etnográficas, artísticas y sociales, y gracias al volumen de sus escritos, podemos encontrar toda clase de referencias. La mayor parte de las piezas que atrajeron su atención fueron etnográficas con cierto carácter artístico, aunque no siempre las ilustraba. Por ejemplo, habla de las “bolas de trucos”<sup>793</sup>, es decir, esferas rompecabezas chinas (鬼工球), con gran tradición en España<sup>794</sup>.

Algunas piezas llegó a ilustrarlas dibujadas del natural o tomadas de ilustraciones, como el plato de las ceremonias de recepción de los prácticos en

---

<sup>788</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 623, ff. 98r.-99v. (Viaje del Navío Hércules propio de la Compañía de Uztariz, Sangines y Compañía de Cádiz a Manila, 1781).

<sup>789</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 629, ff. 94r.-95r. (Diario del viaje hecho por la Fragata de Su Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787).

<sup>790</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 623, f. 47r. (Viaje del Navío Hércules propio de la Compañía de Uztariz, Sangines y Compañía de Cádiz a Manila, 1781).

<sup>791</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 625, f. 97r. (Diario de navegación del viaje ejecutado por el Navío Hércules desde el fondeadero de Puná al puerto de Macao en el Ymp<sup>o</sup> de China con escala en el Puerto de Paita, 1783).

<sup>792</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 629, f. 54v. (Diario del viaje hecho por la Fragata de Sm Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787).

<sup>793</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, ff. 35r.-37r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.) Se trataba de una serie de piezas con gran raigambre popular como medio de entretenimiento. Estas bolas o esferas “un tercio mayores que las del billar”, generalmente hechas de maderas duras y elásticas (fresno, olmo, abedul). Eran frecuentes en los conventos de franciscanos y capuchinos “con los cuales solazaban los devotos de la casa, en el patio del claustro, o en los paseos de la huerta durante las tardes de invierno, especialmente si el tiempo estaba lluvioso”. Sin lugar a duda, se refiere a las bolas rompecabezas chinas (鬼工球).

<sup>794</sup> ISLA, José Francisco de, *Historia del famoso predicador Fray Gerundio de Campazas alias Zotes*, Leipzig, vol. 1, F.A. Brockhaus, 1885, p. 253. Se trataba de una serie de piezas con gran raigambre popular como medio de entretenimiento “un tercio mayores que las del billar”, generalmente hechas de maderas duras y elásticas (fresno, olmo, abedul). Eran frecuentes en los conventos de franciscanos y capuchinos “con los cuales solazaban los devotos de la casa, en el patio del claustro, o en los paseos de la huerta durante las tardes de invierno, especialmente si el tiempo estaba lluvioso”.

la entrada del acceso a Cantón<sup>795</sup>, o la sepultura de San Francisco Javier en Macao<sup>796</sup>. Estos dibujos tenían destino a la Armada, pero otros pasaron a engrosar su colección personal<sup>797</sup>, en la cual también se encontraban pinturas chinas, obras de artistas locales<sup>798</sup>. Fue también testigo de primera mano de las interacciones entre el arte asiático y el occidental. Su presencia entre las factorías de Cantón le permitió acceder a eventos para los extranjeros, de los que dejó buena cuenta, que son constancias de los procesos de hibridación de los gustos entre civilizaciones, tanto en la factoría española de la Compañía de Filipinas en Cantón<sup>799</sup>, como en las de otros países:

“En la sala de la factoría inglesa están colocados los retratos de Jorge III y Carlota, Reyes de Inglaterra, y además hay dos buenos cuadros, araña y espejos propios de aquel lugar y que hacen muy noble según costumbre de Europa; pero los chinos, aunque no quitaron estos adornos colocaron varios taburetes aunque de buena madera, toscos y sin ninguna gracia, colgadas en las puertas de chameloto<sup>800</sup> color punao<sup>801</sup>, cuatro relojes de sobremesa y algunas figuras de bronce antiguas que le quitaban toda la majestad de las piezas. El corredor o galería adornaron con más gracia pues que en entremedias de las columnas colocaron algunas arañas chinescas colgadas como las expresadas y porción de macetas de flores que eran propias de aquel lugar. Desde el desembarcadero hasta la escalera de la sala, igualmente

---

<sup>795</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 625, f. 164r. (Diario de navegación del viaje ejecutado por el Navío Hércules desde el fondeadero de Punà al puerto de Macao en el Ymp<sup>o</sup> de China con escala en el Puerto de Paita, 1783).

<sup>796</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 633, ff. 109r.-111r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1790). Incluye además la descripción de la historia de la tumba y la transcripción epigráfica, todo ello copias de la obra del Padre Gaspar Castner “Relatio sepulturae magno Orientis apostolo S. Francisco Xaverio erectae in insula Sanciano anno saeculari MDCC”

<sup>797</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 629, f. 107r. (Diario del viaje hecho por la Fragata de Su Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787).

<sup>798</sup> Museo Marítimo Vasco, Diarios de Agote, 3498-1 al 3498-7.

<sup>799</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, f. 97r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.).

<sup>800</sup> Telas resistentes, brillantes y por lo general impermeables.

<sup>801</sup> Punzo. Color rojo intenso.

no dejaba de estar este paso bien agradable a causa de las colgadas de seda y otros adornos al uso chinesco.”<sup>802</sup>

Sus informadores fueron especialmente locales: lenguas<sup>803</sup>, es decir traductores, y *janistas*<sup>804</sup> que eran prestamistas e intermediarios autorizados. Pero contó con especial apoyo por parte de clérigos asentados mucho antes en puntos privilegiados de China<sup>805</sup>, lo que presenta una fluctuación bastante grande en cuanto a la cantidad de información que podía reunir según que ámbitos. Algunos clérigos sí que contaban con grandes conocimientos, incluso a autores de obras como *Nouveau Voyage a la Mer du Sud*<sup>806</sup> (1783), recomendando incluso obras específicas a quienes llegaran<sup>807</sup>. Además, contaba con una gran colección de publicaciones actualizadas<sup>808</sup> y que pretendía ser lo más crítico posible con respecto a la información tratada<sup>809</sup>. Su celo le llevó incluso a verificar publicaciones occidentales con los naturales del país<sup>810</sup>. Pese a su extensa y prolija labor de recopilación. Viendo truncadas sus aspiraciones dentro de la Compañía, su obra no tuvo el recorrido que meritaba, y que hubiera sido tan idónea para la Armada y con ello para los intereses de la Corona.

Si bien Agote no formaba parte de la Armada, tenía muchos vínculos, y como hemos visto, su pertenencia a la Compañía de Filipinas en ese periodo histórico hacía que se desdibujaran las líneas divisorias. Utilizó los materiales de la Armada y sus expediciones, llegando a viajar en la *Astrea* de Malaspina,

---

<sup>802</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 632, ff. 106v.-107r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1790).

<sup>803</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, ff. 35r.-37r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.).

<sup>804</sup> *Idem.*, f. 15r.

<sup>805</sup> *Idem.*, R.631, f. 32v.

<sup>806</sup> Museo Marítimo Vasco, R.629, f. 113r. (Diario del viaje hecho por la Fragata de Sm Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787).

<sup>807</sup> *Idem.*, ff. 184v. Sobretudo *Voyage Dans Les Mers De L'Inde: Fait Par Ordre Du Roi, A l'occasion du Passage De Vénus, sur le Disque du soleil, le 6 Juin 1761, & le 3 du même mois 1769.*

<sup>808</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 630, ff. 93r.-94v. (Diario del viaje en la Fragata Santa Florentina para Cantón, 1787).

<sup>809</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, ff. 35r.-37r.

<sup>810</sup> Museo Marítimo Vasco, R.629, f. 113r. (Diario del viaje hecho por la Fragata de Sm Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787).

con quien mantuvo una estrecha amistad<sup>811</sup>. Agote también documentó materiales específicos para la Armada: materiales estratégicos de primer orden, como los mapas de acceso a Cantón<sup>812</sup> con todas sus defensas, materiales expresamente prohibidos por el Emperador. Incluso preparó informes bélicos muy pormenorizados, con acciones de asalto y desembarcos, tanto en China como en Vietnam<sup>813</sup>.

En sus descripciones de navíos aporta muchas referencias de medidas y funciones<sup>814</sup>, y desgranando informaciones realmente interesantes como la velocidad<sup>815</sup> o los secretos de sus construcciones, aunque sin llegar a aportar datos técnicos, en parte por el secretismo imperante: “cada familia tiene su modo particular o distinto de sujetar el contrapeso, y por ningún motivo quieren

---

<sup>811</sup> Museo Marítimo Vasco, R.635, ff.138r. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.).

<sup>812</sup> Museo Marítimo Vasco, R.630, ff. 80v-94v. (Diario del viaje en la Fragata Santa Florentina para Cantón, 1787) y R. 634, f. 66r. (Diario de Cantón. Comprende las Observaciones Meteorológicas y diferentes noticias Mercantiles y Políticas que han acaecido en Cantón y Macao el año 1792.). Se conserva una copia en el Museo Naval de Madrid, AMN 88-19.

<sup>813</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 630, ff. 59r.-64v. (Diario del viaje en la Fragata Santa Florentina para Cantón, 1787). Copia de informes de Fr. Manuel Corripio, procurador general de las misiones dominicas en Maca. En ellos se incluyen transcripciones de soldados chinos en diferentes frentes, como el de Taiwan.

<sup>814</sup> *Idem.*, f. 80v. (Diario del viaje en la Fragata Santa Florentina para Cantón, 1787). Como los pontones de acceso a Cantón.

<sup>815</sup> Museo Marítimo Vasco, R.629, ff. 107r.-108v. y 111r. (Diario del viaje hecho por la Fragata de Su Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787). “No me parece fuera de propósito el decir algo de sus canoas conocidas con el nombre de Proas. Estas son por lo general de 8 a 190 varas de largo, y de manga menos de una. Son de una pieza: los dos extremos son iguales; esto es, no se distingue cual es la proa o popa y no creo que puedan tener otro principio que esta de llamar a estas embarcaciones: nunca viran de proa, y cualquiera de las dos extremidades forman proa. Como quiera que según sus largos tiene poca manga serían muy fáciles á volcarse si remediasen este inconveniente colocando desde un costado para fuera un contrapeso compuesto de tres palos: los dos salen para fuera como en distancia de 2 á 3 varas, inclinados hacia sus extremos salientes algo para el agua, en donde el otro atraviesa, y abraza a los dos, con cuya precaución navegan con más seguridad. He visto en manila valerse de esta precaución para los paraos, y caracoas, pero se diferencian en que las proas no tienen contrapeso más que por un costado, y los otros en los dos. Las manejan las proas con canaletes, pero hay muchos que gastan una vela de estera de la figura de un triángulo equilátero colocada en su palo que no lo sitúan en medio de la embarcación, y si en el costado por la parte interior y en el opuesto del que tiene el contrapeso. No he dejado de admirarme de lo que comúnmente se ha escrito, y dicho del andar de estas embarcaciones que no bajan de las 15 millas por hora, Yo me he informado de los cuatro religiosos, y de los mismos indios, los cuales me han asegurado que no andan arriba de 4 à 6 millas, y para prueba el uno de los misioneros que ha está en esta en la isla 16 años, habiendo anualmente hecho la travesía en una proa a la Isla de Rota que dista de Guam 16 leguas al nordeste, dice que saliendo a las 5 o 6 de la mañana con viento fresco favorable (...) Nunca ha llegado a aquella hasta que las 5 o 6 de la más y no es decir que la corriente fuere en contra porque a la vuelta nunca ha echado menso tiempo, así como me ha asegurado que las proas donde ha ejecutado esta travesía siempre han sido escogidas como las más andadoras.”

comunicar a otros su secreto, y reservan este con un misterio grande”<sup>816</sup>. Dedicó especial detalle a las embarcaciones comerciales de Manila<sup>817</sup>, haciendo referencia a que algunas de estas embarcaciones eran activamente empeladas por los piratas de Sulu<sup>818</sup>, con indicaciones para el empleo de cada una de ellas y hasta los costes de sus alquileres<sup>819</sup>.

#### 4. 2. 3. La expedición de Malaspina y sus pintores

La expedición que contó con suficiente respaldo tanto en su proyección como en su difusión posterior fue la de Malaspina (1789-1794) dirigida por Alejandro Malaspina (1754-1810). Esta expedición científica y comercial confluía objetivos de comercio, ciencia, investigación y defensa<sup>820</sup>. Seguía los pasos de la expedición de La Pérouse (1785-1788)<sup>821</sup>, pero con aún mayores aspiraciones por la posición de las Filipinas. Gracias a todos estos recursos y objetivos claros, impulsados por la Corona y las sociedades, el salto cualitativo con los casos precedentes fue evidente. Su presencia supuso la llegada de la cartografía moderna en el archipiélago. Mientras la *Atrevida* estudiaba las costas chinas, para realizar experimentos sobre la gravedad, los miembros de la *Descubierta* cartografiaban las Filipinas<sup>822</sup>. La expedición contaba con su propio apartado científico, con naturalistas como Luis Née y Antonio Pineda. Tuvo además contacto con Juan de Cuéllar, botánico real allí asentado. No obstante, estas expediciones se centraron fundamentalmente en el interior de la isla de Luzon<sup>823</sup>, dejando gran cantidad de regiones por documentar.

La expedición, aparte de con marinos geógrafos, comerciantes y naturalistas, contaba con ilustradores especializados. Estos pintores y dibujantes, que fueron rotando a lo largo de la expedición, crearon una

---

<sup>816</sup> *Idem.*, f. 111r.

<sup>817</sup> *Idem.*, ff. 191r. y ss.

<sup>818</sup> *Idem.*, f. 192v.

<sup>819</sup> *Idem.*, f. 193r.

<sup>820</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p. 524.

<sup>821</sup> PUIG-SAMPER, Miguel Ángel, *Alejandro Malaspina, un marino ilustrado*, Madrid, Fundación Ignacio Larramendi, 2016, p. 36.

<sup>822</sup> *Idem.*, pp. 36 y 56.

<sup>823</sup> *Idem.*, p.56.



colección de más de 800 obras. En ellas se reflejan todo tipo de elementos vinculados con las localizaciones del recorrido. Si bien el mayor peso de la obra era los elementos de botánica y biología, también hubo muchos aspectos culturales que se reflejaron en estas obras.

Los autores principales de la expedición fueron José del Pozo Ximénez, José Guío y Sánchez, Juan Ravenet y Bunel y Fernando Brambila, siendo los dos últimos italianos y los más implicados en la travesía asiática del viaje. Todos ellos contaban con una formación claramente académica no especializada. Se sabe que José Guío y Sánchez se ofreció para esta clase de trabajos al ministro Antonio Valdés y Fernández Bazán<sup>824</sup>. A parte de todo tipo de ilustraciones también trabajaron en la disección de los animales u otras labores que se les requirieron. Precisamente José Guío y Sánchez destacó como taxidermista mientras que Fernando Brambila, al llegar a Madrid, se encargó junto a la Academia de Bellas Artes de San Fernando de pasar todos los dibujos a grabados.

Otros miembros de la expedición como el naturalista Antonio Pineda realizaron sus propias obras pictóricas. Entre los marinos se destaca la figura del sevillano José Cardero Meléndez. Embarcó en Cádiz en la *Atrevida* como marinero de cubierta, es decir, la función más básica del organigrama a bordo, sin embargo, durante el viaje inició su aprendizaje como pintor. Comenzó con la ilustración de piezas naturales, aumentando la complejidad de sus obras con vistas y alzados, especialmente durante el periodo de la despedida de los artistas españoles y la llegada de los italianos. También le ayudó a formarse el joven Tomás de Suri Lozano, que era un grabador de medallas madrileño que trabajaba en México, incorporado temporalmente para suplir a los españoles, como Francisco Lindo y José Gutiérrez<sup>825</sup>.

Pero no fue el único de los marinos participando de las ilustraciones. El propio Felipe Bauzá y Rávvara, capitán de navío de la expedición, fue otro de los autores, no solo de cartografía, hidrografía y alzados, sino también ilustraciones de toda suerte de piezas y eventos. Bauzá había sido nade menos que profesor de dibujo y fortificación en la Academia de Guardiamarinas de

---

<sup>824</sup> *Idem.*, pp. 20-22.

<sup>825</sup> *Idem.*, p. 22.

Cádiz (1785) y uno de los alumnos y asistentes más destacados de Tofiño. Malaspina le seleccionó como “director de cartas y mapas” de la *Descubierta*<sup>826</sup>. Después de la expedición pasaría a trabajar en el Depósito Hidrográfico siendo finalmente su director, manteniendo unas excelentes relaciones con el Depósito incluso desde su exilio en Londres<sup>827</sup>.

La diferencia fundamental con los ejemplos de la expedición de Macartney, pese a haber sido una expedición mucho más fructífera, fue la poca difusión de las obras, muy posiblemente ligado al devenir de la Guerra de Independencia. Mientras que los dibujos de los ingleses seguirán difundiendo por medios británicos, especialmente por el *Illustrated London News* durante las décadas siguientes, en España la difusión gráfica de la obra de los artistas de la expedición no se llegará hasta casi dos siglos más tarde, creando la falsa concepción de que no se llevaban a cabo expediciones de ese tipo o no con el mismo rigor.

#### 4. 2. 4. Participación de la Armada en la adquisición de objetos comerciales

##### 4. 2. 4. 1 Los marinos y las Cajas Marineras y de Permiso

Es evidente que el objetivo fundamental para la presencia española en Asia era comercial<sup>828</sup>, y de este hecho derivaban las actuaciones de la Armada como conjunto y también las de los individuos que la formaba. Por esta razón, los marinos participaban en la obtención de las mercancías comerciales u obras artísticas. Existía gran variedad de sistemas de adquisición y de tipos de objetos, que varían en gran manera dependiendo de los recursos de cada marino u oficial, los recursos no sólo de sus capacidades económicas sino también de su posición y destino. Según la posición y destino tenían acceso a más o menos obras de arte y de mayor o menor calidad, siendo precisamente el arte una de las mejores inversiones<sup>829</sup>. Pero antes es necesario ver el

---

<sup>826</sup> LUCENA GIRALDO, Manuel y María del Mar FLORES, "Una aproximación a la colección Bauza", *Revista de Indias*, 189, vol. 1, Madrid, 1990, p. 548.

<sup>827</sup> *Idem.*, pp. 548-549.

<sup>828</sup> AGUILAR, José de, *El intérprete chino: colección de frases sencillas y analizadas para aprender el idioma oficial de China arregladas al castellano*, Madrid, Imprenta de Manuel Añoz, 1861, p. III.

<sup>829</sup> OBREGÓN, Gonzalo, "Influencia y contrainfluencia del arte oriental en Nueva España", *Historia Mexicana*, 54, México DF, El Colegio de México, 1964, pp. 292-302.

sistema de comercio de los marinos y oficiales y cómo encajaba éste en sus ordenanzas.

La participación de la Armada en el comercio ya desde los primeros galeones de Manila estaba limitada. Las embarcaciones de la Corona o los protectores de los convoyes no debían portar libremente sus propios cargamentos, ya no sólo por ser dañino para el propio comercio, sino también ser negativo para la navegación, puesto que un barco sobrecargado podría ya no solo inútil sino peligroso para los combates. No obstante, la realidad era sobrecargar los barcos. Incluso se construían cubiertas secundarias sobre los barcos para aumentar su capacidad de carga<sup>830</sup>. Los habitantes de Filipinas tenían permiso de ser cargadores, es decir, la posibilidad de una asignación en el comercio hacia Acapulco. Esto atrajo el interés de los comerciantes mexicanos, que quisieron hacer con los cargos de transporte y protección de los envíos<sup>831</sup>, aunque se aconsejaba que fueran militares<sup>832</sup>. Por otro lado, los marinos formaron parte de mancomunidades de comerciantes, siendo su máximo exponente la Compañía Guipuzcoana<sup>833</sup>.

Esto excluía a muchos marinos, guardiamarinas y oficiales de bajo rango, lo que les impulsaba a buscar otros medios de obtener recursos mediante el comercio, lícitos o ilícitos. De hecho, el contrabando de las tropas españolas en las regiones fronterizas del sur de Filipinas, especialmente de nuez moscada y macis, llegó a convertirse en un problema para las colonias holandesas<sup>834</sup>, en convivencia con alcaldes y caciques locales<sup>835</sup>. Pero existía un tipo de comercio permitido, más bien alegal, puesto que tanto marinos como

---

<sup>830</sup> VEGA PINIELLA, Ramón y Hugo VÁZQUEZ BRAVO, *El señor de la mar Pedro Menéndez de Avilés. Catálogo de la exposición*, Avilés, Ayuntamiento de Avilés, 2020, pp. 22-35.

<sup>831</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, pp. 89-90. Para ello podían optar a generales, comandantes, capitanes o maestros de plata.

<sup>832</sup> AGN, Correspondencia de Virreyes, 1<sup>a</sup>. Serie, 4v, f. 47r.

<sup>833</sup> VALLEJO GARCÍA HEVIA, José María: "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, nº 63-64, Madrid, 1993-1994, p. 872.

<sup>834</sup> CAMPO LÓPEZ, Antonio C., "Alianzas con vecinos y presencia en islas lejanas", en Javier SERRANO AVILÉS y Jorge MOJARRO (eds.), *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, p. 151.

<sup>835</sup> MAZORCA, Eusebio, *Noticias de las Islas Filipinas que para utilidad común de ellas y asegurar su conservación bajo el dominio español publica un amante de su país y de la nación española*, Madrid, Imprenta de D.E. Aguado, 1841, pp. 16-17.

los viajeros, aunque estos en menor medida, podían contar con un espacio personal<sup>836</sup>.

Cuanto más restrictivas eran las limitaciones del comercio transpacífico de Manila, más presentes estaban las autoridades en las embarcaciones, tanto para la carga como para la descarga. Los oidores, como jueces, se presentaban como la autoridad recurrente para la inspección<sup>837</sup>, pero en muchos casos esta responsabilidad era delegada en los propios capitanes. Esto también sucedía en la revisión de la situación de los pasajeros y la localización de polizones. Los mecanismos más comunes para evitar estas pesquisas eran el soborno, la corrupción y la falsificación de los registros de carga.

Independiente de los boletos o participaciones<sup>838</sup> de la carga de las embarcaciones de las conservas con los que contaran los marinos y tripulantes de la Armada, contaban con la posibilidad de adquirir mercancías de manera privada, que se diferenciaba legalmente de los materiales de comercio de los navíos<sup>839</sup>. Esto les brindaba la posibilidad obtener unos ingresos muy necesarios, a tenor de sus bajos sueldos.

El espacio en las embarcaciones estaba especialmente limitado física y legalmente. Los almacenes generales<sup>840</sup> de la Armada producían y distribuían un modelo de arca<sup>841</sup>, caja marinera, caja artillera o caja de permiso, según períodos y funciones. Era un modelo pretendidamente estandarizado y bien aislado, en madera de cedro<sup>842</sup> o pino<sup>843</sup>, en algunas ocasiones producido

---

<sup>836</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, p. 90.

<sup>837</sup> TREMML-WERNER, Birgit, *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644. Local Comparisons and Global Connections*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2015, p. 217.

<sup>838</sup> JAGOR, Fedor, *Travels in the Philippines*, Londres, Chapman and Hall, 1875, pp. 17-19.

<sup>839</sup> ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de marina, para los navíos del Rey, de las Islas Filipinas...*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, p. 182.

<sup>840</sup> HERAS MILLÁN, José Antonio de las, *Cartagena y su Arsenal en el siglo XVIII a través de su maqueta*, Cartagena, Amigos del Museo Militar de Cartagena, 2017.

<sup>841</sup> Museo Naval de Madrid, AMN, MV-103. Álbum del marqués de la Victoria. En dicha imagen se representa el arca de cedro de los marineros, así como todas las pertenencias que solía contener.

<sup>842</sup> ALÍA PLANA, Miguel y Jesús María ALÍA PLANA, *Historia de los uniformes de la Armada española (1717-1814)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996, p. 344.

<sup>843</sup> BACARDI, Alejandro de, *Nuevo Colón ó sea el tratado del derecho militar de España y sus indias*, Barcelona, 1, establecimiento tipográfico de El sol, 1851 (segunda edición), pp. 183 y

incluso en China. La limitación de las mismas era su propio equipaje, la cual, según los reglamentos locales y de aranceles, se mantenía en un limbo ventajoso, como mínimo alega<sup>844</sup>, aunque no estaban exentas de ser registradas según las reales cédulas de los virreyes.

El rango del individuo determinaba la capacidad del equipaje<sup>845</sup>, teniendo derecho a una parte de un arca, pero se contaban por lo general con las excepciones y rebajas, si no gratuidad, en las aduanas y avalúos<sup>846</sup>. Por ello, un marinero de cubierta, simplemente por ascender a un cargo de respeto podía duplicar fácilmente su espacio, un arca entera, y con ello la posibilidad de duplicar sus ganancias. El margen de estas ganancias era realmente importante para los marineros y tripulantes que no fueran oficiales. Estos últimos, especialmente los de mayor rango, no contaban con estas limitaciones, dependiendo del espacio de sus cabinas y camarotes para alojar sus propias, papeleras (escribanías) y estanterías<sup>847</sup>.

La posibilidad de acumular bienes de comercio en las cajas marineras era un incentivo para enrolarse en las misiones del Pacífico<sup>848</sup>. De hecho, las ordenanzas de la Armada en Filipinas tienen una serie de ampliaciones para lograr estos beneficios. Inicialmente las arcas de permiso eran unas concesiones reales específicas concedidas por el rey mediante real cédula

---

184. "Una papeleras de nogal con su estante para libros, y su arca de pino... 280 reales" en subasta, aunque inicialmente hubiera costado 340. Se trataba de un mueble.

<sup>844</sup> VV. AA., *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1778, p. 191.

<sup>845</sup> REAL IMPRENTA, *Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.*, Madrid, Imprenta Real, 1802, p. 131. "Los Guardias marinas no conservarán en su alojamiento sino lo más preciso para el desempeño de la facultad, y para su propio uso; y lo más voluminoso del equipaje, que nunca pasará de un cofre grande o dos pequeños, se depositará en el sollado o pañol, como el Comandante lo determine: siendo el mismo Oficial y el Cabo de Brigada celadores constantes de la limpieza y policía con que se viva en él, de la permanente disposición de las camas para formar los parapetos, y del buen uso y resguardo de la luz, que les ha de ser permitido mantener como á los Oficiales, bajo la reiterada vigilancia de los Comandantes de las guardias."

<sup>846</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, p. 175.

<sup>847</sup> BACARDI, Alejandro de, *Nuevo Colón ó sea el tratado del derecho militar de España y sus indias*, Barcelona, 1, establecimiento tipográfico de El sol, 1851 (segunda edición), pp. 183 y 184.

<sup>848</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, p. 175.

desde 1702<sup>849</sup>. En la misma ordenanza se establecía el volumen de las mismas, dependiendo si eran artilleras, marineras o de grumetes<sup>850</sup>.

Este comercio “de baja intensidad” era necesario como complemento económico y para fomentar el interés en los destinos. En la práctica, estos eran los fondos llegados desde Ultramar de los que dependían muchas familias, teniendo en cuenta los posibles retrasos de años en las nóminas durante los conflictos<sup>851</sup> o en las pensiones de viudedad<sup>852</sup>. Incluso contando con que llegaran todos los pagos a las familias, en función de los oficios, estos no eran muy elevados. Para suplirlo se impulsaron una serie de reformas en 1845, pero las pensiones de los marineros se encontraban entre las más bajas de todas<sup>853</sup>. Esto era un mal endémico propio de la Armada por una multiplicidad de motivos y que se habían estado sufriendo durante siglos<sup>854</sup>. Estas arcas de los marinos eran fundamentales para la marinería, constituyendo una de sus mejores opciones la adquisición de pequeños objetos artísticos o suntuarios, debido a la demanda, la rentabilidad<sup>855</sup> y lo limitado de su capacidad de almacenamiento en los barcos.

A la hora de valorar la repercusión de las cajas marineras, es indispensable asumir el volumen total que estas podían suponer en un navío. Las embarcaciones transpacíficas de la Armada, para la escolta de los

---

<sup>849</sup> ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de marina, para los navíos del Rey, de las Islas Filipinas...*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, p. 182.

<sup>850</sup> *Idem.*, pp.182 y 183. “Para conocimiento de las Arcas de Permiso que á cada uno pertenece según la concesión de fu Majestad á la tripulación del Navío de esta carrera, por fu Real Cédula de 12. de agosto del año de 1702. son del hueco, y medidas siguientes: La Arca Artillera ha de tener de largo una vara, y dos tercias; de ancho dos tercias, y media; y de alto lo mismo\* La Marinera de largo una vara, y media; de ancho dos tercias de vara^ de alto lo mismo. La Arca de Grumetes há de tener de largo una vara y tercia^ de ancho dos cuartas, y media, y de alto lo mismo.”

<sup>851</sup> MONTERO ARÓSTEGUI, José, *Historia y descripción de la ciudad departamento naval de Ferrol*, Madrid, Imprenta Beltrán y Viñas, 1859, pp. 194 y 299.

<sup>852</sup> ORTEGA DEL CERRO, Pablo, "Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Cuadernos de estudios gallegos*, 66, Santiago de Compostela, 2019, p. 299.

<sup>853</sup> BARRADA RODRÍGUEZ, Alfonso, *La protección social en España hacia 1845*, v. I, Bilbao, Fundación BBV, 2001, p. 126.

<sup>854</sup> COMÍN, Francisco, Pablo Martín ACEÑA y Rafael VALLEJO (eds.), *La Hacienda por sus ministros. La etapa liberal de 1845 a 1899*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2006, p. 321. Salvo la reestructuración de los pagos en base a la reforma de 1845, cuando se pusieron al corriente los cobros plan de Hacienda para la Armada, hay que esperar a las reformas de Laureano Figuerola en 1869 para volver a poner los pagos de los marinos al corriente.

<sup>855</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º, Letra A*, Vol. 1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 321.

convoyes, solían ser por lo general de entre 40 y 60 cañones, los que establecía su porte<sup>856</sup>. La tripulación de cada embarcación variaba según su porte, a los que se sumaban las tropas como se resumen en la table siguiente.

Guarnición y tripulación de los navíos a Filipinas			
Buque de los navíos.	Del porte de 60 cañones <sup>857</sup>	Del porte de 50 cañones	Del porte de 40 cañones
Artilleros	40	30	25
Marineros	120	90	60
Grumetes españoles	100	70	50
Sencillos en lugar de Pajes	80	40	30
Sargentos	2	2	2
Tambor	1	1	1
Cavos	6	4	4
Soldados	54	46	36
Totales	403	283	208

A la guarnición y tripulación de las embarcaciones había que sumar, en torno a un diez por ciento de oficiales<sup>858</sup>, quienes contaban a su vez con aún

<sup>856</sup> ALBI DE LA CUESTA, Julio, *Moros. España contra los piratas musulmanes de Filipinas (1574-1896)*, Madrid, Desperta Ferro, 2022, p. 354. A partir de 1803, se decide enviar solamente embarcaciones menores a Filipinas, por lo que ya no se contaba con los grandes navíos de línea, en clara desventaja con el resto de potencias occidentales en Asia.

<sup>857</sup> ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de marina, para los navío del Rey, de las Islas Filipinas...*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, pp. 220 y 221.

<sup>858</sup> *Idem.*, p.219. Los oficiales de guerra y de más esenciales para cada embarcación en el Pacífico eran: Un capitán de navío, primer teniente (capitán de la infantería), segundo (teniente de navío), primer alférez ( teniente de infantería), segundo alférez de la infantería, dos cadetes (guardias marinas), un contador escribano del navío, un maestre de plata (encargado de los envíos de plata), un capellán, un cirujano mayor y su ayudante, un piloto mayor (primero), segundo piloto, tercer piloto, contra maestre de navío, segundo contra-maestre, un guardián, un segundo guardián, un maestre de jarcias, un maestre de raciones, un despensero, un

más espacio que los marinos<sup>859</sup>, al igual que los pasajeros en el caso de haberlos<sup>860</sup>. Si bien había una serie de directrices derivados de los contenedores, no se *volumaba*, por lo que quedaba físicamente limitado al espacio de su cabina<sup>861</sup>. En total, cada embarcación podía contar con un volumen determinado de “arcas o cajas”<sup>862</sup>. Debido a los volúmenes totales de los equipajes, las ordenanzas establecían incluso que las revisiones de la distribución y peso de los mismos fueran estudiadas por los contramaestres para la adecuada estivación del navío<sup>863</sup>.

#### 4. 2. 4. 2 Cajones de regalos de la China

Las normas de comercio, tanto chinas como españolas, eran conscientes de los beneficios que el comercio podía reportar, y trataban de regularlo de manera detallada. Eran especialmente cuidadosos en el comercio de objetos que podían reportar mayores beneficios, como las marquetas de cera (laca), la loza, los cajones de escritorio y los biombos<sup>864</sup>. Estos objetos contaban con sus propios aranceles y costos, y todo estaba regulado en un intento de establecer un marco legal con objetivos impositivos. Sin embargo, a pesar de la existencia de estas tablas, no siempre se cumplían estas normas. En caso de China, los beneficios que debían de ser imperiales terminaban en su mayoría en manos de los janistas intermediarios, que jugaban con los precios<sup>865</sup>, por mucho que las diferentes compañías trataran de abogar por el libre comercio y contactar con las fábricas<sup>866</sup>.

---

condestable, un segundo condestable, un maestro armero, un maestro carpintero, un maestro calafate, un maestro tonelero, un buzo, un alguacil de agua y dos cocineros para la tripulación.

<sup>859</sup> *Idem.*, pp. 182 y 183.

<sup>860</sup> *Idem.*, p. 183.

<sup>861</sup> *Idem.*, pp. 182 y 183.

<sup>862</sup> *Idem.*, pp. 219 y 220.

<sup>863</sup> *Idem.*, p. 182.

<sup>864</sup> AGI, 24, FILIPINAS, 342, L. 9, ff. 223r.-228r. (Normas para el comercio entre Filipinas y Nueva España. San Idefonso. 1726, septiembre 15.)

<sup>865</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, f. 90v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

<sup>866</sup> *Idem.*, ff. 88v.-89r.



En un registro habitual de exportación de China se podían encontrar gran cantidad de obras de valor artístico, con la particularidad de que, al igual que otros productos, se referenciaban en muchas ocasiones los materiales que tenía un baremo de calidad. Así, obras de arte de exportación contaban con un baremo de calidad debido a la gran heterogeneidad de producciones tan variadas. Generalmente se ponderaban como de primera a cuarta categoría, en las que sus costes variaban mucho. La loza fina, por ejemplo, que era el tercer producto más exportado, tenía varias calidades, siendo la porcelana considerada de primera categoría. Igualmente, la seda, tanto cruda como con diversos productos derivados de ella, variaba de calidad, y de coste según su región de origen<sup>867</sup>. Pero aparte de los registros de estos géneros de exportación con baremo de calidad o categoría bien establecidos, nos encontramos con una gran cantidad de productos artísticos tan variados que resultaban un reto incluso para los registradores<sup>868</sup> por no saber qué categoría a aplicar, quedaban fuera de los aranceles generales ni los particular<sup>869</sup>. Ya por la cantidad de materias tan variadas, o ya por las pequeñas cantidades de tan diversos géneros heterogéneos<sup>870</sup>, se popularizó el uso de un concepto antiguo: "los cajones de regalos" y con esta denominación se registraron. Los cajones, arcas o arcones de regalos eran una manera genérica de referirse a materiales variados, especialmente en los intercambios bidireccionales transpacíficos<sup>871</sup>, los cuales contaban con ventajas, si no gratuidad, en las aduanas<sup>872</sup>, al igual que los mencionados cajones de los marinos. Esta denominación en muchos casos obtuvo un apelativo geográfico, denominándose primero como "cajón de regalos que se componen de géneros de China y otros preciosos"<sup>873</sup> (1720), para más tarde ser "cajones de regalos

---

<sup>867</sup> *Idem.*, ff. 80r.-81r.

<sup>868</sup> *Idem.*, f. 39r.

<sup>869</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º, Letra A*, Vol. 1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 320.

<sup>870</sup> *Idem.*, p.320.

<sup>871</sup> AGI, 24, FILIPINAS, 340, L. 3, ff. 75v.-76r. (Petición de informe sobre apertura de cajones de regalos. Aranjuez. 1602.)

<sup>872</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, p. 175.

<sup>873</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 2º, Letras B, C*, Vol. 2, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, pp. 254-255.

de géneros de China permitidos y otros<sup>874</sup> (1778), y se generalizó el concepto en el s. XIX.

En dichos arcones se permitía, o más bien se asumía, que transportaban toda una miscelánea de objetos manufacturados por lo general, toda una particularidad, con unos derechos no especificados<sup>875</sup>. Conforme a los volúmenes de los envíos crecían, la sistematización del mercado terminó agrupando muchos de estos objetos de manera genérica.

“Por falta de tiempo no he formado otra nota del peso neto de estas mercaderías regulando con poca diferencia la tara de los cajones y fardos; pero teniendo presente el que comúnmente suelen tener no será difícil reducirlos a su líquido peso aquellos artículos que alguno para su cálculo tenga necesidad de saberlo.”<sup>876</sup>

Al considerarse “sin distinción de efectos”<sup>877</sup> no nos permite desglosar el contenido de dichos cargamentos, pero podemos descartar los objetos que sí estaban en los aranceles generales: el té<sup>878</sup>, la seda en infinidad de formas y labores<sup>879</sup>, la cerámica (más o menos refinadas)<sup>880</sup> y las armas (blancas o de pólvora). A esto se añaden materias primas “astas de animales”<sup>881</sup> incluyendo el marfil, nácar<sup>882</sup>, coral fino<sup>883</sup> y papel (incluidos papeles tintados)<sup>884</sup>. Como se observa en la tabla siguiente, para finales del s. XVIII, los precios de los “regalos” eran considerables y superaban a la de una especia tan apreciada como la nuez moscada.

	Maravedíes/libra
--	------------------

<sup>874</sup> Vv. AA., *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marin, 1778, p. 191.

<sup>875</sup> *Idem.*, p. 191.

<sup>876</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, f. 39r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.).

<sup>877</sup> Vv. AA., *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marin, 1778, p. 191.

<sup>878</sup> *Idem.*, pp. 52 y 161.

<sup>879</sup> *Idem.*, pp. 29, 31, 52, 71, 78, 79, 80, 85, 87, 88, 95, 99, 101, 104, 105, 108, 110, 125, 131, 133, 139, 141, 150, 155, 158, 163, 165 y 239.

<sup>880</sup> *Idem.*, pp. 31, 125 y 163.

<sup>881</sup> *Idem.*, p. 51.

<sup>882</sup> *Idem.*, p. 51.

<sup>883</sup> *Idem.*, p. 92.

<sup>884</sup> *Idem.*, p. 31.

Galonería falsa	17 <sup>885</sup>
Nuez moscada	17 <sup>886</sup>
Regalos de géneros de china	18 <sup>887</sup>
Cacao (de Guayaquil)	25 <sup>888</sup>
Té	30 <sup>889</sup>
Clavo (“Clavo de comer”)	40 <sup>890</sup>
Canela	55 <sup>891</sup>
Azafrán con aceite	58 <sup>892</sup>
Azafrán en seco	80 <sup>893</sup>
Coral fino	155 <sup>894</sup>

En la misma línea estaban los registros de Agote para Cantón. Entre estos materiales podemos encontrar: papeles de colores<sup>895</sup>, pliegos de papeles pintados<sup>896</sup>, papeles dorados<sup>897</sup>, quitasoles de papel<sup>898</sup>, quitasoles encerados, diferentes de los ordinarios<sup>899</sup>, muebles de madera<sup>900</sup> o genéricos<sup>901</sup>, dulces<sup>902</sup>,

<sup>885</sup> *Idem.*, p. 107.

<sup>886</sup> *Idem.*, p. 136.

<sup>887</sup> 18,142 mrs./libra.

<sup>888</sup> VV. AA., *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marin, 1778, p. 184. El cacao generalmente estaba a 6 reales y 13 mrs.

<sup>889</sup> *Idem.*, pp. 52 y 161.

<sup>890</sup> *Idem.*, p. 91.

<sup>891</sup> *Idem.*, p. 90.

<sup>892</sup> *Idem.*, p. 72.

<sup>893</sup> *Idem.*, p. 71.

<sup>894</sup> *Idem.*, p. 51.

<sup>895</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, ff. 80r.-81r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.).

<sup>896</sup> *Idem.*, f. 75r. Únicamente para la Compañía de Filipinas.

<sup>897</sup> *Idem.*, ff. 80r.-81r. 57 picos.

<sup>898</sup> *Idem.*, ff. 80r.-81r.

<sup>899</sup> *Idem.*, ff. 75r, 80r-81r. Además de 122 picos para la Compañía de las Indias.

<sup>900</sup> *Idem.*, ff. 80r.-81r.

<sup>901</sup> *Idem.*, ff. 80r.-81r. 151 picos.

<sup>902</sup> *Idem.*, ff. 71r.-72v. y 80r.-81r. 80 picos para la India. En ocasiones modelados, de ahí la aparición en esta categoría.

maques (lacas)<sup>903</sup>, palos varados<sup>904</sup>, piedras labradas<sup>905</sup>, abalorios<sup>906</sup>, abanicos<sup>907</sup>, trabajos de coral<sup>908</sup> o eboraria<sup>909</sup> o cuadros<sup>910</sup>.

Los “regalos de la China” se valoraban a 640 reales la arroba, es decir 56,44 reales el kilo en 1778. Una cantidad no despreciable, teniendo en cuenta que cada cajón de 8 arrobas (90,71 kg<sup>911</sup>) 18,142 mrs. la libra. Era en los aranceles, donde se obtenía el beneficio para su comercialización<sup>912</sup> ya que “pagaba seis y siete vigésimos por ciento: Se fixan estos a cinco por ciento por factura y avalúo, y quedará libre la salida para Dominios extraños”<sup>913</sup>.

Los “cajones de la China” resultaban por lo tanto rentables, específicamente para envidos pequeños<sup>914</sup> de producciones artesanales o artísticas asiáticas, aunque no se especificase por ser menos habituales. También se daban casos en los que se mezclaban objetos de arancel general o específico, bien identificados, pero que por su pequeña cantidad<sup>915</sup>, fueron escamoteados y no aparecían en los registros, sospechosamente con sobornos<sup>916</sup>. De hecho, los envíos a Manila desde Cantón y, sobre todo, con Macao como intermediación, solían estar exentos de los registros más

---

<sup>903</sup> *Idem.*, ff. 72v. y 83r. En grandes cantidades, más de 40 picos.

<sup>904</sup> *Idem.*, f. 77r.

<sup>905</sup> *Idem.*, f. 66r.

<sup>906</sup> *Idem.*, f. 63r. 14 picos.

<sup>907</sup> *Idem.*, f. 70v.

<sup>908</sup> Museo Marítimo Vasco, R.633, f. 77r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1790).

<sup>909</sup> Museo Marítimo Vasco, R.631, ff. 80r.-81r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

<sup>910</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 633, ff. 87r.-90v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1790).

<sup>911</sup> Arroba castellana, 25 libras, 11, 502 kg.

<sup>912</sup> OBREGÓN, Gonzalo, "Influencia y contrainfluencia del arte oriental en Nueva España", *Historia Mexicana*, 54, México DF, El Colegio de México, 1964, pp. 292-302.

<sup>913</sup> VV. AA., *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marin, 1778, p. 71.

<sup>914</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, f. 39r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

<sup>915</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º, Letra A*, Vol. 1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 320.

<sup>916</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, f. 37r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

exhaustivos<sup>917</sup>. Por lo tanto, los “cajones de regalos” eran una herramienta ideal para, en efecto, pagar impuestos por los objetos, pero escamoteándolos como de valores mucho menores. De esta manera, los “tres secretos chinos”, es decir el té, la porcelana y la seda<sup>918</sup>, podían hacer sus viajes en los “cajones de la China” junto a otras producciones artísticas, que podían ser de mayor lujo<sup>919</sup>. Es de reconocer que la presencia de objetos asiáticos en la Armada de Filipinas era ya tan habitual<sup>920</sup> para 1757 que las ordenanzas se referían a la cantidad de tibores chinos que podían llegar a transportarse bajo la cama<sup>921</sup>.

Los cambios en los reglamentos, especialmente a partir de los intentos de establecerle libre comercio, reflejan con claridad la voluntad por adaptarse a esta realidad tan compleja y dúctil desde hacía siglos. Este maremágnum comercial entre China y Manila pareció aclararse a través del Real Decreto del 10 de enero de 1820, donde se establecía el marco para los fletes y las regulaciones de los comerciantes particulares que cubrieran esta travesía. Pese a quedarse en funciones en 1829 y cesar oficialmente en 1836, las variaciones del mercado y la Guerra del Opio dieron de nuevo al traste a estas legislaciones.

#### 4. 2. 4. 3. Comercio de objetos de metales preciosos

A la llegada de los españoles a Asia, la plata valía tres veces más en China que en Japón, generando el efecto de que todos los materiales eran especialmente baratos, sorprendiendo a conquistadores como Miguel de Luarca<sup>922</sup>. Es porque lo que ni la seda ni la porcelana eran baratas, sino que el

---

<sup>917</sup> *Idem.*, f. 38v.

<sup>918</sup> KITSON, Peter J., *Forging Romantic China: Sino-British Cultural Exchange 1760–1840*, Nueva York, Cambridge University Press, 2013, p. 149.

<sup>919</sup> DIAZ-TRECHUELO, Lourdes, "The Role of the Chinese in the Philippine Domestic Economy (1570-1770)", en Alfonso FÉLIX (ed.), *The Chinese in the Philippines 1570-1770*, vol. 1, Manila, Solidaridad, 1989, p. 177.

<sup>920</sup> VV. AA., *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marin, 1778, p. 191.

<sup>921</sup> ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de marina, para los navíos del Rey, de las Islas Filipinas...*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, pp. 182 y 183. Se permitían hasta seis tibores, generalmente conteniendo dulces o chocolates.

<sup>922</sup> FOLCH, Dolors, "El impacto del galeón de Manila en China", en I. GONZÁLEZ (ed.), *Reflexiones sobre la historia de los intercambios culturales entre China y España: IV centenario*

déficit de plata hacía que el intercambio fuera tan ventajoso. Este motor del comercio fue esencialmente invariable durante siglos, siendo partícipe la propia Armada. Pero esta no dependía solamente de los virreinos americanos para obtenerla.

Según Sinibaldo de Mas, todo el archipiélago tenía sistemas extractivos auríferos, más o menos especializados y profesionalizados, lo que fomentaba su empleo en “crudo”, como polvo o pepitas. A diferencia de China, en que se podían obtener trabajos de joyería, como las anafayas de oro y seda<sup>923</sup> y otras obras en seda bordada, en Filipinas se podían encontrar “oro y plata en barras, tejos o polvos, en vajilla remachada ó alhajas inutilizadas, en pedazos, o en moneda de cuño español o extranjero, incluso la llamada macuquina”<sup>924</sup>. Estos bienes estaban libres de impuestos, no considerándose bienes de comercio, sino valor nominal intrínseco derivado de la materia de su acuñación. Esto dificulta en gran medida su seguimiento, al tratarse de un material de pago al peso, y de nuevo, ideales para los marinos, pero no sólo los españoles. Estas mismas descripciones, traducidas, las encontramos también en los manuales de comercio norteamericanos, transcritos de los textos de Zamora Coronado, en ocasiones con algunas especificaciones aclaratorias por no ser tan afines al contexto filipino, y en otras ignorando términos tan descriptivos y únicos como las macuquinas<sup>925</sup>. Estas eran monedas acuñadas en América a martillo, sin cordoncillo, prácticamente como pequeños lingotes ilegibles y bastos. Se trataban por lo tanto monedas españolas de siglos de antigüedad aún en curso legal, precisamente gracias al valor nominal y a la fiabilidad de la plata española en el Pacífico.

En 1831 Pascual Enrile, ya en funciones de gobernador y capitán general de las islas Filipinas, se encontró en un problema acuciante que era el

---

*del fallecimiento de Diego de Pantoja Pekín*, Beijing, Editorial de la Academia de Ciencias Sociales de China, 2020, pp. 1-17.

<sup>923</sup> VV. AA., *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marin, 1778, p. 71.

<sup>924</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, pp. 348-349.

<sup>925</sup> VV. AA., *Report on the commercial relations of the United States with foreign nations; comparative tariffs; Tabular statements of the domestic exports of the United States; Duties on importation of the staple of principal productions of the United States into foreign countries, &c.*, Washington, Gales and Seaton, 1842, p. 359 (Doc. nº 163).

estado en aquel momento de las monedas españolas de plata, algunas de ellas de las que llevaban siglos en curso en Asia, y la problemática derivada de las falsificaciones y la situación de los “países disidentes de América”<sup>926</sup>. Redactó tras un largo proceso de resoluciones e investigación, incluidas las consultas al consulado español en China, sobre las “admisión en estas islas de la moneda española desfigurada en China”, siendo el encargado de su regulación:

“1.<sup>a</sup> la que está solamente desfigurada por las marcas<sup>927</sup> de aquel gobierno, pero que conserva su peso, el cordoncillo, y el todo o mayor parte del cuño español;

2.<sup>a</sup> la borrada enteramente por las mismas marcas y que no conserva más que algunos confusos vestigios del mismo cuño, y

3.<sup>a</sup> la destrozada enteramente, y cuyos pedazos solo pueden considerarse y apreciarse como pasta.

Vengo en determinar: que la 1.<sup>a</sup> se reciba en las Reales Cajas para su habilitación con el gravamen de uno por ciento, y que la 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> que no la admite, se reciba á depósito en la Real Aduana como otra cualquiera mercancía, pagando uno por ciento á su introducción y otro á su exportación, según esta prevenido por el reglamento de este ramo.”<sup>928</sup>

Pero la vinculación de la Armada con la obtención de estas monedas españolas o extranjeras con sellos chinos no se limitaba a la normativa de Enrile, sino al surgimiento de colecciones particulares puesto que el interés de los marinos por este tipo de piezas incrementaba. *El intérprete chino*, manual de uso pensado para comerciantes y marinos, especialmente de la Armada, en los centros de comercio chino, obra del diplomático José de Aguilar en 1861, hace referencia a todas las tipologías numismáticas aún en uso en China. Incluye incluso un apartado de identificación de este tipo de monedas bajo las

---

<sup>926</sup> PASCUAL, Enrile, [*Oficio de Don Pascual Enrile sobre la admisión en las Islas Filipinas de la moneda española desfigurada en China*], Manila, [S.N.], 1831, p. 1. (Catalogado en la BN como libro). Bando del 9 de septiembre de 1831.

<sup>927</sup> Resellos o *chopmarks*. Existe una inmensa cantidad de variables y motivos para estas marcas, incluidas las constataciones de la ley de la plata o las destinadas a eventos sociales conmemorativos o religiosos.

<sup>928</sup> PASCUAL, Enrile, [*Oficio de Don Pascual Enrile sobre la admisión en las Islas Filipinas de la moneda española desfigurada en China*], Manila, [S.N.], 1831, p. 1.

particulares y descriptivas denominaciones<sup>929</sup>. La ley de las monedas hacía que se contara como referencia ideal para los mercados chinos, donde iban añadiendo marcas o *chops* a las monedas, algunas verificando su calidad, y otras añadiendo la marca que hace referencias a la buena suerte. Todo ello libre de impuestos, con la condición de su presentación en la correspondiente aduana o autoridad<sup>930</sup>.

#### 4. 3. Diversas ramas de conocimiento en la Armada

##### 4. 3. 1. Historia Natural

La relación entre las ciencias naturales y la Armada a finales del siglo XVIII y principios del XIX fue estrecha y mutuamente beneficiosa. Los estudios de la historia natural eran algo intrínseco de la Armada. Ya no solamente por el mero interés científico, sino por necesidades de supervivencia, incentivando las capacidades de observación de la teorización, habida cuenta el aislamiento de los navíos y los convoyes. Con la llegada de las corrientes ilustradas, la Armada era una importante, sino la única, fuente de apoyo y financiamiento para los naturalistas y científicos, tanto si participaban activamente en las expediciones, como en el caso de Malaspina, como si formaban parte de sus equipos de campo, recogiendo especímenes y proporcionándoles el transporte y la logística necesarias para llevar a cabo sus investigaciones en lugares lejanos y difíciles de alcanzar.

En el caso de Filipinas, esta colaboración era doblemente necesaria debido a la mencionada falta de recursos en el archipiélago. Además, la Armada estaba interesada en los resultados de estas investigaciones, ya que podían ser útiles para mejorar la navegación y la cartografía. Las ciencias naturales también contribuyeron a la Armada de varias maneras, como

---

<sup>929</sup> AGUILAR, José de, *El intérprete chino: colección de frases sencillas y analizadas para aprender el idioma oficial de China arregladas al castellano*, Madrid, Imprenta de Manuel Añoz, 1861.

<sup>930</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º, Letra A*, Vol. 1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, pp. 348-349.



proporcionando información útil para la medicina naval y la biología marina, pero también para respaldar a una industria naviera totalmente aislada de la metrópolis<sup>931</sup>. Además, la Armada estaba compuesta por un gran número de científicos, y todos los oficiales, incluidos los pilotos, tenían una formación en la Escuela de Guardiamarinas de Cádiz que les proporcionaba un sólido conocimiento científico. De hecho, desde su formación, se incentivaba el interés por el coleccionismo de materiales de origen natural entre los guardiamarinas.

Más aún, la Real Cédula de 23 de julio de 1712 mandaba “hallar, recoger y remitir” las cosas más singulares y raras que pudiesen hallarse en dichas islas<sup>932</sup>. Esto no implicaba que tuvieran conocimiento de todos estos campos, de hecho, muchos dejan constancia de su desconocimiento. Dejaron constancia de su búsqueda continua de datos e informaciones, como veremos. Se delegaba, por lo tanto, a los oficiales de la Armada dirimir la orden de “hallar, recoger y remitir”, ofreciéndoseles toda una serie de incentivos para recopilar este tipo de materiales, dependiendo de su celo, curiosidad, formación, intereses personales y aspiraciones.

Ejemplo de las repercusiones de los estudios científicos en la Armada en el Pacífico son las constantes referencias en los diarios de viaje al avistamiento de los aves pardelas (*ardenna pacifica*) y rabijuncos (*phaethontiformes*)<sup>933</sup> durante sus rutas migratorias. Sus trayectos desde América contrastados con la latitud permiten una ubicación general de las embarcaciones en dirección a las islas del Pacífico. En el caso de las pardelas sus rutas migratorias desde Acapulco se pueden superponer con la ruta del galeón de Alapulco a Manila por el sur y limitando al norte con el trayecto del Tornaviaje<sup>934</sup>.

---

<sup>931</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p.58.

<sup>932</sup> SIGÜENZA, M. Nieves, y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, " Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América*, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, Fundación BBVA, 1992, p. 345.

<sup>933</sup> Museo Marítimo Vasco, R.629, ff. 43r, 45r-49r, 52v. (Diario del viaje hecho por la Fragata de Sm Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787).

<sup>934</sup> YOUNG, Lindsay y VANDERWERF, Eric (eds.), *Conservation of marine birds*, Londres, Elsevier, 2022, pp. 263 y 380. WHITTOW, G. Causey (ed.), *Sturkie's Avian Physiology*, Honolulu, Academic Press, 1999, pp. 289 y 397.

En resumen, el vínculo entre la historia natural y la Armada fue de colaboración y mutuo beneficio, ya que las posibilidades de los descubrimientos científicos tenían aplicaciones comerciales tanto para la Compañía de Filipinas como para todo el entramado de las Sociedades Económicas de Amigos del País, y previamente de la Bascongada, que contaba con una afluencia constante de cajones con materiales de historia natural<sup>935</sup>. Muchos de estos objetos se recogían sin trabajo de campo<sup>936</sup>, esperando que fueran útiles tras una primera o posteriores revisiones, es decir, los trabajos eran se realizaban con una clara intención de generar un corpus archivístico. Tenemos un ejemplos de los envíos a Pascual Enrile, gobernador y miembro de la Armada.

De la documentación conservada de Enrile, conocemos la destacada actuación de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hanga (Cebú) y miembro de la Sociedad Económica. Los envíos de este fraile no eran unas simples curiosidades destinadas al gobernador Enrile.

Sabemos que fray Mariano desarrollaba sus propios estudios naturales, dedicándose a identificar y clasificar aves, mamíferos, insectos, aparte de toda clase de botánica, ya fueran o no útiles a la industria, además elaboró las listas de yacimientos y minas en su jurisdicción territorial de Hagna<sup>937</sup>, incluidos los importantes yacimientos carboníferos de cara al futuro del archipiélago y la Armada<sup>938</sup>. Estas informaciones llegaban a Endile. Aparte, en su propia colección de especímenes, se encontraba la gran cantidad de materiales

---

<sup>935</sup> SIGÜENZA, M. Nieves, y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, " Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América*, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, Fundación BBVA, 1992, p. 342.

<sup>936</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, p. 11.

<sup>937</sup> ROMANILLOS, Emmanuel Luis A., *Jagna (Bohol) under Jesuits and Augustinian recollects, 1631-1898*, Discurso leído en el AVR Colegio de la Medalla Milagrosa, ante el alcalde el honorable Exuperio Lloren y el Consejo de Arte y Cultura de Jagna el 25 de mayo de 2005, p. 12. Ver "Estudios históricos (sobre Mariano de los Dolores, cura de Hagna en la isla de Bohol)" para más detalles.

<sup>938</sup> RÁBANO, Isabel, "La minería del carbón en Filipinas durante el Siglo XIX: La inspección general de las minas y los informes de Hernández Espiera (1853) y César Lasaña Vázquez (1861)", *Revista de la Sociedad Geológica de España*, 32 (1), Madrid, 2019, p. 46.

artísticos que reunió para embellecer su iglesia, incluyendo obras con corales y perlas que le traían sus feligreses<sup>939</sup>.

Ampliando la información sobre fray Mariano, había estado al menos seis años formándose en tintorería y pigmentación con Diego de Cera, condecorado por la Junta con la medalla de oro de Carlos III por sus publicaciones en este ámbito<sup>940</sup>, y más tarde organizó en Hanga talleres<sup>941</sup> para fabricar papel, cajetillas de cigarrillos, tinta, cartones o pergamino, además de promover las labores técnicas, minería, carpintería, arquitectura, etc. Además, organizaba para las jóvenes y las mujeres las labores con telares de algodón y abacá<sup>942</sup>. Estos talleres producían bolsas, colchones, mantas, colchas, etc., producción que continuaría siendo la principal exportación de la isla décadas después<sup>943</sup>. Se convirtió en un personaje de plena confianza para las administraciones locales, cubriendo muchos puestos muy variados y de importancia, generalmente de carácter temporal, incidental y comercial. Así pasó a ser el administrador del Papel Sellado de Filipinas en 1824<sup>944</sup>.

#### 4. 3. 2. Botánica

En relación a la botánica, el mayor trabajo que se había realizado corrió al cargo del jesuita Francisco Ignacio de Alcina, siendo autor de *Historia de las islas e indios Visayas* (1668). Otro socio de la Bascongada, el cosmógrafo de

---

<sup>939</sup> ROMANILLOS, Emmanuel Luis A., *Jagna (Bohol) under Jesuits and Augustinian recollects, 1631-1898*, Discurso leído en el AVR Colegio de la Medalla Milagrosa, ante el alcalde el honorable Exuperio Lloren y el Consejo de Arte y Cultura de Jagna el 25 de mayo de 2005, p. 12.

<sup>940</sup> SALAMERO REYMUNDO, Francisco, *Ensayo biográfico sobre Diego de Cera, un grausino universal*, Huesca, Instituto de Estudios Altoaragoneses (18), 1986, p. 105-106.

<sup>941</sup> <http://recoletosstv.com/wp-content/uploads/2022/04/13-Los-agustinos-recoletos-en-dialogo.pdf> [20-05-2022] “Los agustinos recoletos en diálogo con los pueblos indígenas. La experiencia filipina (1606-1968)”, p. 10 y <https://agustinosrecoletos.org/library/126-colaboradores/127-emmanuel-luis-a-romanillos/1623-mariano-gutierrez.pdf> [20-05-2022] Realizado en 1835.

<sup>942</sup> ROMANILLOS, Emmanuel Luis A., *Jagna (Bohol) under Jesuits and Augustinian recollects, 1631-1898*, Discurso leído en el AVR Colegio de la Medalla Milagrosa, ante el alcalde el honorable Exuperio Lloren y el Consejo de Arte y Cultura de Jagna el 25 de mayo de 2005, p. 12.

<sup>943</sup> BUZETA, Manuel, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de las Islas Filipinas*, Madrid, vol. 2, Imprenta de D. José C. de la Peña, 1851, p. 114.

<sup>944</sup> DIAZ ARENAS, Rafael, *Memorias históricas de Filipinas (...)*, Manila, Imprenta del Diario de Manila, 1850, p. s/n.

Indias Juan Bautista Muñoz, fue el encargado más de un siglo más tarde (1784) de recopilar los originales y copiarlos<sup>945</sup>. Si bien estos estudios tenían una raigambre medicinal. Los datos sobre los árboles eran útiles para la Armada, quien estaba especialmente interesada en la obtención de maderas y recursos para mantener las embarcaciones y el arsenal. Para ello eran indispensables contar con los constantes informes y muestreos, con el objetivo de tener los suficientes recursos para la construcción naval eran lo habitual, y necesario de las expediciones marítimas, cuanto más una vez comenzaban las rutas y los asentamientos<sup>946</sup>, ya no sólo para las futuras construcciones sino para las reparaciones durante ese mismo viaje. Por ello se encargaron también de la siembra<sup>947</sup>, y revisaban las provincias con asiduidad mediante capataces del arsenal de Cavite<sup>948</sup>.

Una madera especialmente apreciada para la arquitectura naval era el sibucao<sup>949</sup>. Ya era objeto de explotación previo a la llegada de los españoles y tan apreciado por la piratería, por lo que tenían que competir por ello<sup>950</sup>. Era la más rica y productiva materia de todos los montes bajos del país<sup>951</sup>. Tenía múltiples usos siendo algunas de sus secciones muy utilizadas para estivar azúcar y otros materiales<sup>952</sup>, y también se usaba como tinte<sup>953</sup>, y de hecho, el color rojo parduzco de las ropas de los chinos pobres procedía del sibucao<sup>954</sup>. Pero de entre todos sus usos se destacaba su uso para la fabricación de

---

<sup>945</sup> SIGÜENZA, M. Nieves, y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, " Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América*, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, Fundación BBVA, 1992, p. 345.

<sup>946</sup> *Idem.* p. 343.

<sup>947</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 90r-91. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Cartas de D. Dioniso Gómez a D. Pascual Enrile sobre corte de maderas, el viaje de Peñaranda por las provincias de Quezón y Nueva Écija y plantas que se crían en los montes de la indicada Quezón. "Jongavon", 14 de septiembre de 1830.) Especialmente de teca.

<sup>948</sup> *Idem.*

<sup>949</sup> Madera muy dura, suficiente como para hacer clavos con ella, y medicinal procedente del árbol papilionáceo del mismo nombre. También era apreciado por sus capacidades tintóreas en tonos rojizos, por lo que era especialmente atractivo para el comercio. Actualmente se conoce como sapan. QUILIS, Antonio y CASADO-FRESNILLO, Celia, *La lengua española en Filipinas. Historia actual. El chabacano. Antología de textos*, Madrid, CSIC, 2008, pp. 165, 294. VIDAL Y SOLER, Domingo, *Manual del maderero en Filipinas*, Manila, Imprenta de la Revista Mercantil de J. de Lozaga y C<sup>a</sup>, 1877, p. 206.

<sup>950</sup> *Idem.* p.11.

<sup>951</sup> *Idem.* pp. 206-207.

<sup>952</sup> *Idem.* pp. 208-209.

<sup>953</sup> *Idem.* pp. 206-207.

<sup>954</sup> *Idem.* p.11.

muebles<sup>955</sup>, convirtiéndola en una de las más caras del mercado asiático<sup>956</sup>. Usando contactos, conocimiento e información privilegiada, Enrile llegó a realizar al menos un envío único de 300 picos de sibucáo a Macao<sup>957</sup>, lo que representaba casi una quinta parte del comercio anual desde Manila<sup>958</sup>.

Este volumen de negocio nos permite aproximarnos las prácticas de particulares, como Pascual Enrile, que emplearon estos conocimientos y su posición para sacar beneficio del mercado en las exportaciones a Macao. Pero a la vez se interesaba por las plantaciones y estudios propios de botánica en macetas<sup>959</sup>, participando en las investigación de su producción y conservación. De hecho, bajo su orden los mismos capataces del arsenal de Cavite<sup>960</sup> se encargaban del buen desarrollo de las plantaciones de algodón<sup>961</sup> y amapolas para el opio<sup>962</sup>, con la clara intención de surtir el mercado chino.

Enrile también promocionó el estudio de la explotación de la guta, gutagamba o gutagamba de Siam en Filipinas<sup>963</sup>. Se trataba de una resina endurecida y de aspecto mineral que se extraía directamente de los árboles a través de sus cortezas. Los árboles de la familia de las clusiáceas y gutíferas, generalmente de Tailandia y de Ceylan. Aparte de sus capacidades médicas,

---

<sup>955</sup> VIDAL Y SOLER, Domingo, *Manual del maderero en Filipinas*, Manila, Imprenta de la Revista Mercantil de J. de Lozaga y C<sup>a</sup>, 1877, pp. 206-207.

<sup>956</sup> *Idem.* p.209. En el último tercio del S.XIX su valor alternaba entre 0,75 y 1 peso el pico. En China y Europa 2-2,5 el quintal. En Manila 1-1,5. Los más caros eran los trozos grandes y sin corteza.

<sup>957</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 96r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 18. D. Tiburcio Gorostiza Remite a D. Pascual Enrile nota de los efectos embarcados en el bergantín "Brillante" para llevar a Macao. 7 de enero de 1830).

<sup>958</sup> VIDAL Y SOLER, Domingo, *Manual del maderero en Filipinas*, Manila, Imprenta de la Revista Mercantil de J. de Lozaga y C<sup>a</sup>, 1877, p. 177.

<sup>959</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, f. 90r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Cartas de D. Dioniso Gómez a D. Pascual Enrile sobre corte de maderas, el viaje de Peñaranda por las provincias de Quezón y Nueva Écija y plantas que se crían en los montes de la indicada Quezón. "Jongavon", 14 de septiembre de 1830).

<sup>960</sup> *Idem.*

<sup>961</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 90r-91r. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Cartas de D. Dioniso Gómez a D. Pascual Enrile sobre corte de maderas, el viaje de Peñaranda por las provincias de Quezón y Nueva Écija y plantas que se crían en los montes de la indicada Quezón. "Jongavon", 14 de septiembre de 1830).

<sup>962</sup> *Idem.* f. 93v. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Cartas de D. Dioniso Gómez a D. Pascual Enrile sobre corte de maderas, el viaje de Peñaranda por las provincias de Quezón y Nueva Écija y plantas que se crían en los montes de la indicada Quezón. 27 de abril de 1831.)

<sup>963</sup> HUSEMANN, Teodoro, *Manual de materia médica y terapéutica (...)*, Tomo 2, Madrid, Establecimiento tipográfico de J. Amalio Muñoz, 1877, pp. 405-407.

era especialmente apreciado como pigmento amarillo, y en ocasiones como aglutinante de la laca o barniz. También fue el pigmento conocido en Europa La gutagamba se difundió a través de la Compañía de las Indias Orientales ya desde 1615, y se constata su uso por Rembrant<sup>964</sup>, difundiéndose más en el siglo XIX.

#### 4. 3. 3. Mineralogía

A inicios del s. XIX, los científicos comenzaron a estudiar los minerales. El geólogo alemán Abraham Gottlob Werner, argumentaba que todas las rocas sedimentarias del mundo debían haberse formado en un mar primitivo, mientras que el inglés James Hutton, desarrolló la teoría del uniformismo. Sería William Smith el que dedujo la correlación de estratos y la sucesión de las especies, teoría de gran impacto en el desarrollo de las demás ciencias, que se iban progresivamente desgranando de una rama común y especializándose, aunque convergiendo en el desarrollo posterior de las teorías<sup>965</sup>. Generalmente estos estudios estaban, como no podía ser de otra forma, vinculadas a las prospecciones y estudios geológicos, y en Filipinas se llevaban a cabo muchos de estos estudios.

Una vez obtenidos estos materiales eran reunidos en Cavite, y la Armada se encargaba de su estudio y, si era requerido, de su distribución. Especial atención merecieron los estudios sobre yacimientos de carbón, aunque en ese momento no tendrían el uso industrial posterior<sup>966</sup>. Mientras que en otras materias de estudio había posibilidades de recurrir a otros investigadores y contactos de Manila, para estos objetos no contaban con especialistas. Por ello Enrile recurrió al médico militar Francisco de Paula Guerra, destinado en Bohol, frente a Cebú, en uno de los epicentros de la Armada contra la piratería. Guerra le informó de los ejemplos de diferentes

---

<sup>964</sup> BALL, Philip, *La invención del color*, Madrid, Turner, 2003, p. s/n.

<sup>965</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, p. 11.

<sup>966</sup> RÁBANO, Isabel, "La minería del carbón en Filipinas durante el Siglo XIX: La inspección general de las minas y los informes de Hernández Espiera (1853) y César Lasaña Vázquez (1861)", *Revista de la Sociedad Geológica de España*, 32 (1), Madrid, 2019, p. 46.

muestreos de materiales procedentes de las Bisayas, a la vez que se lamentaba de que sus conocimientos no eran parejos a los recursos. Su estudio de las cristalizaciones debería de ser analizado por el microscopio y no “con el vidrio de un mal antejo de teatro”<sup>967</sup>. Guerra seguía las teorías de Cuvier<sup>968</sup> o Smith. Mientras que Enrile insistió en la particularidad de los elementos presentes en las piedras, presumiblemente restos de conchas y moluscos, pero su interlocutor le contestaba que no eran más que “pedruscos”<sup>969</sup>.

#### 4. 3. 4. Conquiliología

Precisamente, Guerra recomendaba a Enrile que en lugar de dedicar su tiempo a los “pedruscos”, mejor haría en dedicarse a componer alguna “buena colección de las preciosas conchas y caracoles que en tanta abundancia se dan en este archipiélago”<sup>970</sup>. Este tipo de coleccionismo de conchas marítimas estaba realmente establecido en el entorno de Manila y en cargos del archipiélago. Tal fue el caso del letrado Evaristo del Valle y Álvarez<sup>971</sup>, cuya colección se siguen conservando en Gijón. Por otra parte, recordemos que ya en la formación de los marinos se les instruía e incentivaba

---

<sup>967</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 97r-97v (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 19. Carta de D. Francisco de Paula Guerra a D. Pascual Enrile sobre el estudio que realiza de unas piedras enviadas desde las Visayas, y de las dificultades que tiene por falta de instrumentos. Hagna (Bohol), 12 de febrero de 1830).

<sup>968</sup> CONTRERAS ROQUÉ, Julio Rafael, *Félix de Azara. Su vida y su época*, Zaragoza, Tomo 2, Diputación Provincial de Huesca, 2011, p. 212.

<sup>969</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 97r-97v. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 19. Carta de D. Francisco de Paula Guerra a D. Pascual Enrile sobre el estudio que realiza de unas piedras enviadas desde las Visayas, y de las dificultades que tiene por falta de instrumentos. Hagna (Bohol), 12 de febrero de 1830.)

<sup>970</sup> *Idem*.

<sup>971</sup> Villaviciosa, 1826-Puerto Rico, 1884. Este letrado asturiano fue 1854 como teniente gobernador de las Islas Batanes, jurando el cargo al año siguiente. Seguidamente, ejerció los cargos de teniente gobernador de Caraga (1856), teniente gobernador de Leyte (1857-1858), alcalde tercero de Tondo (1858), alcalde mayor tercero de la provincia de Manila (1859-1861), subdelegado de Hacienda Pública de la provincia de Batangas (1861-1862) y alcalde mayor de la misma (1862-1865). Le agradezco a la Dra. Gretel Piquer Viniegra todos los datos proporcionados sobre la carrera de Evaristo del Valle y Álvarez.

este tipo de coleccionismo<sup>972</sup> y que fray Mariano proporcionaba cajones de “caracoles” de manera sistemática a Enrile<sup>973</sup>.

Más allá de su estudio desde el punto de vistas de la lectura de la historia natural, hay que tener en cuenta de su trascendencia en el archipiélago. Las conchas eran moneda de cambio y muy requeridas en el comercio del archipiélago. Incluso Guerra sugirió a Enrile si le enviaba “moluscos pólipos” o corales, aseverándole que no tendría ningún problema en catalogárselas, a cambio de quedarse algunos de los mejores ejemplares<sup>974</sup>. Precisamente, una parte importante de este comercio filipino no consistía en grandes piezas que atraían tanto la curiosidad científica y que suscitaba el interés por su belleza y valor, sino que las conchas se comerciaban en las ventas al por mayor. Si bien es cierto que los objetos artísticos de menor entidad o calidad tenían sus propios registros aduaneros, y los insumos y materias primas conformaban un mercado más prolífico y menos subrepticio. Habida cuenta de las vinculaciones de la Armada con el comercio, con la dispersión de los remotos puertos localizados en el archipiélago filipino, así como las pugnas con los piratas, la Armada estaba introducida en el auge comercial de los productos costeros como conchas, corales, perlas o nácares<sup>975</sup>.

El nácar por ejemplo era especialmente escaso y muy demandado. En Manila llegaba a equipararse su precio al del cuero curtido<sup>976</sup>, que había sido

---

<sup>972</sup> MOREO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, pp. 101-102.

<sup>973</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 100r-100v. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna, Cebú, sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna o Jagna, Bohol, 28 de enero de 1834.)

<sup>974</sup> *Idem.*, ff. 97r-97v (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 19. Carta de D. Francisco de Paula Guerra a D. Pascual Enrile sobre el estudio que realiza de unas piedras enviadas desde las Visayas, y de las dificultades que tiene por falta de instrumentos. Hagna (Bohol), 12 de febrero de 1830).

<sup>975</sup> *Idem.*, f. 101r. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna, Cebú, sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna o Jagna, Bohol, 6 de junio de 1834.) Se describían como “cuatro arbolitos muy vistosos”.

<sup>976</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 634, f. 155r. (Diario de Cantón. Comprende las Observaciones Meteorológicas y diferentes noticias Mercantiles y Políticas que han acaecido en Cantón y Macao el año 1792.).



una exportación tradicional y muy rentable a China. Según la calidad y forma de la concha de nácar, este era empleado para la realización de diferentes objetos. Las piezas más grandes eran directamente empleadas como macerinas, padrones y varillas de abanicos. Las menores o con desperfectos derivados de pólipos o roturas pasaban a seccionarse e incorporarse en apliques o pequeños contenedores como tabaqueras<sup>977</sup>. Algunas piezas de conquiliología podían alcanzar grandes sumas<sup>978</sup>, con lo que el coleccionismo redundaba muchas veces en inversión, y de ahí que atrajeran tanto la atención de la piratería<sup>979</sup>, llegando a comerciar directamente con Manila<sup>980</sup>.

Existía un ejemplo dentro de la conquiliología especialmente particular, los taclobos. Se trataba de molusco bivalvo, la almeja gigante (*Tridacna gigas*). Gracias a su tamaño y su abundancia eran fáciles de obtener por parte de los balateros<sup>981</sup>. A parte de su uso en las industrias artesanales, por lo que eran muy apreciados en el mercado chino<sup>982</sup>, en ocasiones se mantenían como piezas enteras. Unas veces para su exposición como elemento de historia natural, habituales por ello en los gabinetes, llegando a exhibirse en la Exposición de Filipinas de 1887. También eran empleadas con frecuencia como benditeras de las iglesias. Con ese propósito Enrile envió una a la iglesia

---

<sup>977</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 635, ff. 208r-209v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.) “La concha de nácar ya tengo expuesto en este diario escasea mucho y por consiguiente no baja en el día su valor de los 14ps. pico, y se podría conseguir mayor precio si la partida que viniese fuese compuesta toda de conchas grandes sin taladro de los pólipos o insectos marinos porque entonces los chinos tales conchas las aplican ya para macerinas como igualmente para padrones y varitas de abanicos y otros usos que requieren sean grandes..... El precio que indico es en la suposición que en la partida estén incorporadas algunas conchas pequeñas que solo sirven para hacer tantos, tabaqueras y otras piezas menores.”

<sup>978</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 629, f. 107. (Diario del viaje hecho por la Fragata de Sm Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787). “También hay alguna pesca de carey. Tengo en mi poder una concha bastante grande, y de una calidad nada inferior”.

<sup>979</sup> WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingos de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 17.

<sup>980</sup> Museo Marítimo Vasco, R.629, ff. 174v. (Diario del viaje hecho por la Fragata de Sm Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787.)

<sup>981</sup> balate: quizá del malayo bēlati 'extranjero', por ser importado en el continente asiático. 1. m. Especie de cohombro de mar, que abunda en las costas de las islas situadas entre Asia y Australia, y es muy estimado en China como alimento. *Balatan* en tagalo.

<sup>982</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0701, 2, ff. 131v (Descripción del comercio entre Manila y Joló, de cómo hay chinos que participaban de él y qué tipo de bienes entraban en circulación. 1836. Manila).

de Santa María de Cádiz<sup>983</sup>. No obstante, había otro empleo de las mismas realmente terrible: como munición. Habida cuenta de las cantidades de este tipo de taclobos que manejaban para su comercialización, su dureza y lo afilado de sus filos, no resultaba extraño que en los cañones de vintas y praos se cargaran estos materiales como metralla<sup>984</sup>.

#### 4. 3. 5. Zoología

Con vistas a incentivar los fines comerciales, la caza o la cría de animales resultaba interesante, especialmente de cara al comercio con China, donde se podían obtener buenos beneficios. El cuero de ciervos<sup>985</sup> y de carabao<sup>986</sup> siempre habían resultado rentables y de una demanda sostenida. Sin embargo, a partir de la prohibición del comercio de pieles de nutrias en 1797, se plantearon nuevos mercados a nivel global<sup>987</sup>. La propuesta llegó a Enrile de nuevo por parte de fray Mariano. Como sucedería con la gutagamba y el papel, a pesar de su asilamiento fray Mariano seguía en contacto con la Sociedad Económica y con el gobernador a través de las comisiones de la Armada o de las fuerzas sutiles de Cebú<sup>988</sup>. Viendo que en China aún no se

---

<sup>983</sup> *Idem.*, f. 44v. (Declaraciones de bienes importados desde Manila a España. 1836. Manila.) ENRILE, J. Nicolás, *Paseo histórico artístico por Cádiz*, Cádiz, Establecimiento Tipográfico à cargo de F. Arjona, 1843, pp. 30-31. Según esta obra, había constancia de la existencia de dos benditeras de este tipo procedentes de Filipinas en a la catedral de la Santa Cruz de Cádiz. Nótese el autor de la misma, pudiendo ser su sobrino, pero no hace ninguna referencia al respecto de sus conocimientos.

<sup>984</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, p. 40. "Manejan las piezas con bastante lentitud y suelen cargarlas hasta la boca, haciendo uso, a falta de otros proyectiles mejores, de piedras, clavos o punta de hierro, y aún de los pedazos de la concha *taclobo* o *tlacloc*, que es durísima."

<sup>985</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 634, f. 155r. (Diario de Cantón. Comprende las Observaciones Meteorológicas y diferentes noticias Mercantiles y Políticas que han acaecido en Cantón y Macao el año 1792.)

<sup>986</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 57r. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Carta de D. Guillermo de Galwey a D. Pascual Enrile sobre las expediciones que realiza en el país de los igorrotes y para fundar un establecimiento en los montes de Pangasinán, con otras noticias del norte de la isla de Luzón. Cagayán, principios de 1831.)

<sup>987</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 635, f.177v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.)

<sup>988</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 100r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna, Cebú, sobre el envío de monos malmag

había suplido esa demanda del mercado por otro producto, propuso recurrir a la fauna local: las ardillas volantes.

En realidad, se trataba de *kauang*, *kagwang*, dermópteros, colugos o “lémures voladores”, aunque tampoco tengan relación con los lémures<sup>989</sup>. El objetivo de fray Mariano era la cría de colugos para el curtido de sus pieles, incluida la superficie de piel que cubre las membranas (patagios, patagium). Al tratarse de una parte del cuerpo que tiene que dedicarse al planeo, es extraordinariamente fina. De hecho, es la membrana deslizante más extensa de todos los vertebrados vivos, que al ser parte del patagio tiene que ser muy fina y de ahí su interés comercial y, a la vez, dificultad de tratamiento. Para ello desarrolló todo un sistema de estudio, con especial atención a la etología de estos y otros animales<sup>990</sup>. Todo ello tratando de hacer de Hagna una zona especialmente productiva<sup>991</sup>.

Enrile quedó muy complacido con los envíos de fray Mariano<sup>992</sup>, y resulta incluso más interesante el desarrollo de algunos de los temas de historia natural en su correspondencia epistolar. Llegó a comparar las diferencias morfológicas de las “ardillas voladoras”, colugos, y paniques o “zorros voladores” (*Acerodon jubatus*) entre otras especies curiosas<sup>993</sup>. En la misma línea había estado trabajando Félix de Azara, miembro por otra parte de la Real

---

y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna o Jagna, Bohol, 28 de enero de 1834.)

<sup>989</sup> MASON, Victor C., LI, Gang, MINX, Patrick SMITH, Jürgen y otros, "Genomic analysis reveals hidden biodiversity within colugos, the sister group to primates", *Science Advances*, vol. 2, 8, Agosto, Washington D.C., 2016, pp. 1-2. *Cynocephalus volans*. Es decir, dentro de los Euarchonta, sería una rama previa escindida antes de los lemúridos y de los tarseros, haciéndolo de facto un orden de mamíferos no primates.

<sup>990</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 100r-100v. (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna, Cebú, sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna o Jagna, Bohol, 28 de enero de 1834.)

<sup>991</sup> ROMANILLOS, Emmanuel Luis A., *Jagna (Bohol) under Jesuits and Augustinian recollects, 1631-1898*, Discurso leído en el AVR Colegio de la Medalla Milagrosa, ante el alcalde el honorable Exuperio Lloren y el Consejo de Arte y Cultura de Jagna el 25 de mayo de 2005, p. 12.

<sup>992</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 101r-101v (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna, Cebú, sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna o Jagna, Bohol, 6 de junio de 1834.)

<sup>993</sup> *Idem.*, ff. 101r.

Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País<sup>994</sup>. Este ingeniero militar y naturalista estableció una serie de líneas fuera de las establecidas por Carl Linneo, que son precedentes a las teorías Darwinistas, en un momento álgido del germen de estas teorías<sup>995</sup>. A los comentarios etólogos de fray Mariano sobre la conducta de los animales se suma una referencia especialmente interesante sobre la mecánica de vuelo, paralela a la teoría del conde de Buffon de la adaptación al medio y en contra de la idea de Félix Azara (Lamarckismo)<sup>996</sup>. De nuevo, la capacidad de fray Mariano con respecto a los animales en un ambiente aislado como era el archipiélago, estaba plenamente en la línea de la “regla de correlación de las partes”<sup>997</sup> de Cuvier. En definitiva, una muestra más de la profundidad de los informes que llegaban a manos de Enrile y que mostraba tanto su grado de formación como el de sus contactos y proveedores, a pesar de su limitada trascendencia fuera de estos contextos. Por las Ordenanzas Generales de la Armada indicaban que un oficial de la Armada: “*visitar las bibliotecas y archivos de que sacar noticias referentes á las ocurrencias de mar...*”,<sup>998</sup>, por lo que prima la descripción del uso sobre la descripción formal, artístico o estética.

#### **4. 4. Fusión de las ciencias naturales e imaginación: envío de las sirenas al Museo Naval**

##### **4. 4. 1. Antecedentes en Occidente**

Si estos “sueños de la razón” generaban monstruos, de entre estos monstruos el más ligado al mar era la sirena. Desde la antigüedad, la humanidad ha sido fascinada por las criaturas mitológicas que habitaban en las

---

<sup>994</sup> CONTRERAS ROQUÉ, Julio Rafael, *Félix de Azara. Su vida y su época*, Zaragoza, Tomo 1, Diputación Provincial de Huesca, 2010, pp. 211-228

<sup>995</sup> 1742-1821.

<sup>996</sup> CONTRERAS ROQUÉ, Julio Rafael, *Félix de Azara. Su vida y su época*, Zaragoza, Tomo 2, Diputación Provincial de Huesca, 2011, p. 212.

<sup>997</sup> *Idem.*, p.212.

<sup>998</sup> BLANCO NÚÑEZ, José María, "Organización y semántica naval moderna", *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 5, Madrid, 2006, pp. 188 y 189. Ordenanzas de 1793, Tratado 3º, Título III, Art. 3, en tanto se trataba de perfilar la adecuada formación en todos los aspectos posibles de los marinos, junto a una adecuada comprensión de los términos y su traducción.

profundidades del mar, y entre ellas, la sirena ha sido uno de los monstruos más enigmáticos y fascinantes, y ha sido objeto de numerosas historias y leyendas a lo largo de los siglos.

Como hemos visto, a menudo se encuentran puntos de contacto entre los materiales científicos y los intereses comerciales y artísticos, y esta intersección solía ser fluida y continua, aún más conjugándose con los principios ilustrados<sup>999</sup>. Pero con la aparición de ciencias como la paleontología, presentando un pasado remoto antes inimaginable, y los nuevos descubrimientos científicos creció el interés por unas realidades exóticas que no siempre eran ciertas<sup>1000</sup>. Sucedió una curiosa paradoja en la que la racionalidad científica confluía con el exotismo y la maravilla de los nuevos descubrimientos arqueológicos y naturales para Occidente. Fue por ello, cuando surgió la posibilidad, la Armada española buscó y localizó uno de estos especímenes, la sirena, que fue finalmente enviado al Museo Naval, siguiendo la premisa de "hallar, recoger y remitir", aunque el proceso llevó décadas.

Esta "sirena de Fiyi"<sup>1001</sup>, generalmente conocidas como *Feejee mermaids*, debe su nombre al más famoso y al mismo tiempo inicie de los ejemplares, y a su repercusión mediática<sup>1002</sup>. Durante siglos muchas colecciones tanto públicas como privadas han ido reuniendo este tipo de figuras. En parte como herencias culturales del interés por lo extraño y arcaico, y en parte por la fascinación de *wunderkammer* que reforzaba este tipo de piezas, aunque los mejores ejemplos conservados estaban vinculados al mundo de la medicina o al coleccionismo de carácter etnográfico. Junto con las cabezas reducidas (*tsantas*) y, sobre todo, las momias o fragmentos de las mismas, que llegaron a ser realmente abundantes en el Reino Unido. Eran por lo tanto curiosidades, aunque en un apartado muy específico de los gabinetes victorianos, denominado "las curiosidades artificiales".

---

<sup>999</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, p.11.

<sup>1000</sup> BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself*, Nueva York, Redfield, 1855, p.288.

<sup>1001</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Personales.)

<sup>1002</sup> VISCARDI, Paolo, HOLLINSHEAD, Anita, MACFARLANE, Ross y MOFFATT, James. "Mermaids uncovered", *Journal of Museum Ethnography*, 27, Hull, 2014, pp. 98- 100.

Considerados por lo general quimeras simuladas que hibridaban, a través de la taxidermia y el arte, partes de mono y pez momificados, aunque las investigaciones más recientes y multidisciplinares, a través de la tomografía computarizada (TC), la radiografía con placa de fósforo, muestreo de ADN, análisis de las proteínas y cabello, además de otros materiales, han desvelado una realidad más compleja, furto de una imaginación y falsificación acompañadas de afán pseudocientífica<sup>1003</sup>.

Según Pjilippe Franz Siebold, medico de origen alemán asentado en la delegación holandesa de Nagashima, los primeros en Japón en contar con estas sirenas y exhibirlas fueron los templos, tanto budistas como sintoístas, con cierto carácter misterico o profético<sup>1004</sup>. Conscientes o no de su falsa naturaleza, representaban un foco para las peregrinaciones y los beneficios de las comunidades, así como el origen de leyendas que reforzaban este interés. Sea como fuere era innegable la atracción que ejercían tanto por su rareza como por las evidencias que suponían para las creencias a nivel local o regional. Es plausible que los templos recolectaran las sirenas por su rareza y valor, así como por su poderosa reputación. De lo que no hay duda de que tener criaturas de este tipo en exhibición atraería a una gran cantidad de visitantes, algo que se puede poner en consonancia con las reliquias de otras religiones. Incluso en el catolicismo se pueden contar casos como el de huesos de ballenas en la catedral de Wawel (Krakovia) o cuerpos disecados de animales mucho más similares a los dragones, como el cocodrilo o el lagarto del Patio de los Naranjos de la catedral de Sevilla, una posible referencia al cocodrilo regalado a Alfonso X. Pero ya fuera en base las lecturas del fisiólogo (*Physiologus*) por sus fines moralizantes, por su sencilla alegoría de derrota al mal o por dar una materialidad dúctil al enemigo y los males que bien pudieran parecer fantásticos, todos ellos estaban en exhibición pública y con objetivos muy bien definidos y funcionales, al igual que los ejemplos japoneses. No obstante, en el caso japonés, estas exhibiciones no se limitaban a los espacios

---

<sup>1003</sup> *Idem.*, pp. 98-99 y 103.

<sup>1004</sup> SIEBOLD, Philipp Franz von, y BUSK, M. M., *Manners and Customs of the Japanese, in the Nineteenth Century from recent Dutch visitors in Japan, and the German of Dr. Philipp Franz von Siebold*, London, John Murray, 1841, pp. 258-261. VISCARDI, Paolo, HOLLINSHEAD, Anita, MACFARLANE, Ross y MOFFATT, James. "Mermaids uncovered", *Journal of Museum Ethnography*, 27, Hull, 2014, p. 102.

de culto o colecciones de particulares, como las *wunderkammer*. El pragmatismo religioso nipón permitió su exhibición pública con fines pecuniarios: los *misemono*<sup>1005</sup>.

Las sirenas se habían convertido por lo tanto en las protagonistas de los espectáculos en Japón, el mismo destino les esperaba en Europa y América del Norte. Durante la segunda mitad del siglo XVIII aparecen las primeras fuentes escritas europeas que mencionan las sirenas de Japón y relatan la adquisición y posterior viaje a Europa. Entre 1639 y 1853, durante el *sakoku* (鎖国, "país en cadenas"), oficialmente los únicos contactos, no muy fluidos, de Japón se limitaban a los contactos con China y Holanda, a través de sus puertos comerciales, como Dejima, fuertemente vigilados. Los oficiales del VOC pudieron tener contacto con estos espectáculos, especialmente en sus limitadas salidas de Dejima o los *misemosnos* realizados en la pequeña isla artificial<sup>1006</sup>. Precisamente, la primera referencia occidental a este tipo de "captura" en Japón fue el médico y naturalista alemán Philipp Franz von Siebold en 1777<sup>1007</sup>, conocimiento que adquirió como médico en Dejima. Sin embargo, por el aspecto legendario de las sirenas no podía precisar sus orígenes.

Los ejemplos más antiguos que pueden ser plenamente rastreados y documentados se conservan hoy en el *Nationaal Museum van Wereldculturen* (Museo Nacional de las Culturas del Mundo, Ámsterdam). Las dos más antigua

---

<sup>1005</sup> El *misemono* (見世物), un tipo de espectáculo que se había vuelto popular en el Período Edo (1603-1868). En este momento, los templos organizarían eventos conocidos como *kaichō* (開帳), donde los objetos religiosos de los templos budistas se exhibirían temporalmente al público. Al mismo tiempo, se organizarían espectáculos secundarios de *misemono* para aprovechar la gran cantidad de visitantes atraídos por el *kaichō*. Con el tiempo, estos espectáculos se convirtieron en un elemento básico de las tradiciones populares, desvinculándose del sintoísmo "oficial" y organizados independientemente del motivo religioso. Las *Ningyo* (人魚, pez humano), están documentadas en Japón desde el S. VIII. A pesar de esta popularidad, no estaban solas en los *misemosnos*. Estos espectáculos de "monstruos" exhibían cualquier cosa que se considerara capaz de atraer multitudes. Entre las aves exóticas, muñecas mecánicas y las personas con deformidades, las sirenas formaban parte de un bioma de lo fantástico más amplio, el de los *yōkai* (妖怪, espíritus, espectros), siendo en su mayoría, por motivos funcionales evidentes.

<sup>1006</sup> VISCARDI, Paolo, HOLLINSHEAD, Anita, MACFARLANE, Ross y MOFFATT, James. "Mermaids uncovered", *Journal of Museum Ethnography*, 27, Hull, 2014, p. 102.

<sup>1007</sup> SIEBOLD, Philipp Franz von, y BUSK, M. M., *Manners and Customs of the Japanese, in the Nineteenth Century from recent Dutch visitors in Japan, and the German of Dr. Philipp Franz von Siebold*, London, John Murray, 1841, pp. 258-261. VISCARDI, Paolo, HOLLINSHEAD, Anita, MACFARLANE, Ross y MOFFATT, James. "Mermaids uncovered", *Journal of Museum Ethnography*, 27, Hull, 2014, p. 102.

están catalogadas como RV-360-2823 y RV-360-10410 y datadas entre las décadas de 1800 y 1820. Al menos una de ellas fue adquirida por Jan Cock Blomhoff. Blomhoff trabajó en Dejima, Japón, al cargo del almacén entre 1809 y 1813, ascendiendo posteriormente a director del puesto comercial en el período de 1817 a 1824<sup>1008</sup>. Además, hizo pintar retratos de la sirena al artista Kawahara Keiga. Kawahara había sido entrenado como ilustrador naturalista para los holandeses, por lo que los retratos de la sirena se tomaron como si de especímenes reales se tratara. Otro pintor japonés encargado de las ilustraciones naturalistas fue Baien Mouri<sup>1009</sup>. Su obra más destacada es conocida como el *Libro de los peces de Baien* (1835), en el que se recogió, junto a otras muchas especies animales reales, con un altísimo nivel de detalle ya científicista, un par de estas sirenas que se corresponderían con las conservadas en el *Nationaal Museum van Wereldculturen*. Ambas tienen la disposición de cola curvada previo a las tareas de empaquetar para la exportación<sup>1010</sup>.

La primera y más grande de estas sirenas, de casi un metro de altura, es la pieza conservada en Nationaal Museum van Wereldculturen de Ámsterdam<sup>1011</sup>. Esta tendría como fecha más tardía de creación 1823, que es cuando está documentada en el VOC. Está construida en torno a una armadura de madera, con una estructura de algodón, lino, cañas, paja y otras fibras. Los volúmenes de los músculos eran modelados papel maché con la técnica de *hariko* (張り子), algo habitual para muchas figurillas de uso cotidiano a finales del período Edo. Tras realizar estos volúmenes en base a la imaginación del artista, eran posteriormente cubiertos con pieles. Por otro lado, la armadura era igualmente reforzada por piezas de alambre metálico, que serviría así mismo para darle forma a la cola. A este cuerpo principal se iban incorporando otros materiales, como tripa (bovina u ovina), cabello humano y partes de mandíbulas de perro o tiburón, además del cuerpo principal de mono (*macaca*

---

<sup>1008</sup> Ficha de catálogo RV-360-2823 *Nationaal Museum van Wereldculturen* (Museo Nacional de las Culturas del Mundo), Ámsterdam.

<sup>1009</sup> 1798-1851.

<sup>1010</sup> VISCARDI, Paolo, HOLLINSHEAD, Anita, MACFARLANE, Ross y MOFFATT, James, "Mermaids uncovered", *Journal of Museum Ethnography*, 27, Hull, 2014, p. 112. Para el mercado privado o de exhibición en Europa y América.

<sup>1011</sup> Ficha de catálogo RV-360-2823 *Nationaal Museum van Wereldculturen* (Museo Nacional de las Culturas del Mundo), Ámsterdam.



*fuscata fuscata*). Los detalles finales serían de nuevo con cabellos, partes de piel y huesos de mamíferos además de pigmentos. La parte inferior del cuerpo se construía de manera diferente en torno al alambre a partir de piel de pescado con escamas, aunque es posible que también se utilizara piel de carpa, a los que se podían incorporar materiales cartilagosos de tiburones (*carcharhinidae*) y cubiertos con pieles de pescado de las agallas de salmón del pacífico (*oncorhynchus*) o posiblemente de algunos tipos de carpas.

Simultáneamente a las sirenas estudiadas y enviadas por los holandeses desde Japón, comenzaron a surgir ejemplos por Europa, especialmente en el Reino Unido, vinculados a relatos que reforzaban su verosimilitud<sup>1012</sup>, con repercusión intermitente en la prensa. Cuando se exhibían, lo hacía junto a otros híbridos en apariencia gracias a la convergencia evolutiva, como ornitorrincos o peces voladores “para la inspección pública” reforzando la idea científicista<sup>1013</sup>. No es casualidad que Hans Christian Andersen escribiera *La sirenita* en 1837<sup>1014</sup>. Existía una convergencia idónea con este tipo de objetos-espectáculo, moda en Europa<sup>1015</sup>.

El epítome de ellas fue creación del empresario Phineas Taylor Barnum, no solo por su fabricación sino por el relato y su distribución. De hecho, siempre negó su elaboración o encargos de la elaboración, cosa que negaba rotundamente en sus confesiones<sup>1016</sup>. Según su relato, la primera vez que la vio fue cuando se la enseñó Moses Kimball en 1842. Kimball estaba a punto de inaugurar el Museo de Boston, una suerte de teatro de variedades y museo polifacético, que aunaba figuras de cera, historia natural, zoológico y obras de arte, donde se podían encontrar desde ornitorrincos disecados a momias egipcias. Kimball decía que el anterior propietario, un tal Samuel Barrett Edes, había sido capitán de un barco mercante de Boston. Este había adquirido la

---

<sup>1012</sup> SIEBOLD, Philipp Franz von, y BUSK, M. M., *Manners and Customs of the Japanese, in the Nineteenth Century from recent Dutch visitors in Japan, and the German of Dr. Philipp Franz von Siebold*, London, John Murray, 1841, pp. 261-262.

<sup>1013</sup> BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself*, Nueva York, Redfield, 1855, p. 288.

<sup>1014</sup> HAYWARD, Philip (ed.), *Scaled for Success: The Internationalisation of the Mermaid*, Bloomington, John Libbey Publishing Ltd, 2018, p. 54.

<sup>1015</sup> ANÓNIMO, "Parte no oficial. Exterior. España. Una Sirena", *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Méjico, 2 de noviembre de 1842, p. 1. Procedente del Diario de La Habana.

<sup>1016</sup> BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself*, Nueva York, Redfield, 1855, pp.230-231.

sirena en 1817 en Calcuta a unos marinos japoneses por 6000 dólares con el fondo de adquisiciones del barco. Según este relato, partió luego a Londres, y falleció teniendo este objeto como la única herencia para su hijo, quien, teniendo poca estima en ella, se puso en contacto con Kimball para venderla. Kimball se puso entonces en contacto con Barnum, porque, a pesar de saber que se trataba de un engaño, no identificaba ni el tipo de mono ni el tipo de pescado empleados para su manufactura. Hay un claro paralelismo de este relato en una historia que ya había aparecido en España en 1822 a través de la prensa británica:

“Esta singular figura semi-humana y semi-pez fue comprada en Batavia por 500 pesos, y cogida en una costa del norte de la China por un pobre pescador que la vendió por una friolera. Su propietario actual está a bordo del navío americano llamado el *León*. Se cree que antes de regresar a América dará una vuelta hacia las orillas del Támesis, y que la nueva sirena se pondrá a la vista del público, y satisfará las miradas de los curiosos de Londres.”<sup>1017</sup>

Nos encontramos la misma estructura para el relato de un marino inglés que encontraba una sirena a la venta en una colonia europea de Asia (Calcuta/Batavia), quien adquirió a unos marinos asiáticos (China/Japón) a un elevado precio (500 rupias / 6000 dólares) pasando más tarde por Londres para su exhibición “científica”. Toda clase de detalles para tratar de dar una pátina de verosimilitud a lo inverosímil, en una fórmula que no tardará en reaparecer.

El caso es que también en 1842, a la vez que Barnum y Kimball estudiaban la sirena “de Calcuta”, comenzaron a aparecer noticias en la prensa sobre una nueva sirena que llegaba a manos de un nuevo personaje, el Dr. Griffin. El Dr. Griffin, miembro del Liceo de Historia Natural en Londres, acababa de llegar de Pernambuco (Brasil). Entre sus posesiones estaba una sirena real procedente de las islas Fiyi, adquirida a un personaje importante de China<sup>1018</sup>. Mientras estaba en Filadelfia, el respetable Dr. Griffin enseñó por

---

<sup>1017</sup> ANÓNIMO, "De una sirena", *El Indicador de las novedades, de los espectáculos y de las artes*, Madrid, 23 de septiembre de 1822, p. 3.

<sup>1018</sup> BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself*, Nueva York, Redfield, 1855, pp. 233-234.

simpatía la pieza al encargado del hotel, quien mostró interés y le dio permiso para llevar al hotel a varios editores del periódico de Filadelfia. Esto llamó la atención a la prensa de Nueva York, la siguiente parada del Dr. Griffin. Instalado en el *Pacific Hotel* pronto recibió a reporteros y editores que comenzaron a publicar los detalles de esa curiosa figura que se alojaba junto a su propietario en un hotel de la ciudad, todos ellos convencidos de la autenticidad de la pieza.

De manera simultánea, Barnum trataba de convencer a Griffin para que le permitiera exhibir la sirena en su Museo Americano de Nueva York, a lo cual finalmente accedió. Comenzaron a aparecer xilografías con figuras de sirenas en publicidad (10.000 panfletos más de la prensa). Barnum realizó una campaña y una exposición de primer nivel sin reparar en gastos<sup>1019</sup>. Griffin incluso accedió a dar una conferencia en la inauguración, con un curioso discurso arguyendo que dicha especie no debería ser algo que llamara la atención ya que el “hombre de mar” (la sirena) sería una especie más, como en los casos de caballitos de mar, leones marinos o lobos de mar, basándose en la etimología por encima de las mencionadas similitudes físicas.

La realidad es que la sirena de Calcuta y la de Fiyi eran la misma, alquilada por contrato a Kimball semanalmente. De hecho, el Dr. Griffin era un trabajador de Barnum, Levi Lyman, interpretando su papel; el Liceo de Historia Natural en Londres no existía y la correspondencia de noticias eran todas falsas, mezclándolas con otro tipo de noticias más mundanas, de nuevo para dar verosimilitud al anuncio. Además, hacía partícipes a otros periodistas, primero por periódicos más regionales y progresivamente a los de mayor tirada y repercusión, hasta el punto de que los detractores participaban inintencionadamente en la fama de la sirena a través del debate<sup>1020</sup>.

---

<sup>1019</sup> *Idem.*, p. 231. ANÓNIMO, "Parte no oficial. Exterior. España. Una Sirena", *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Méjico, 2 de noviembre de 1842, p. 1. "La sirena fue, pues, instalada en el museo americano que en esta ocasión se cubrió de carteles monstruosos, se adornó de transparentes, haciendo resonar en su balcón las sonoras trompetas de la orquesta. Nunca se dispusieron las cosas con más acierto. Difícil es resistir a tantas seducciones."

<sup>1020</sup> BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself*, Nueva York, Redfield, 1855, pp.232-233.

Barnum fue protagonista de una trama que había tenido lugar dos décadas antes, posiblemente con la misma sirena<sup>1021</sup>, aunque no llegó a tener la misma repercusión. Se trataba de un estudio muy desarrollado, no oportunista. Sabía perfectamente que la sirena era falsa<sup>1022</sup>, llegando incluso a consultar a un cirujano naturalista auténtico, Everard Home, de la *Royal Society*, quien fue un pionero en el estudio de los *Proteosaurus*, conocidos hoy como *Ichthyosaurus*<sup>1023</sup>. Barnum llegó a un pacto, y Home envió a su estudiante William Clift, a elaborar los informes, que aún se conservan en el *Royal College of Surgeons*. El veredicto era una mezcla de huesos modificados de orangután y mandril, con peces y muchas prótesis. Aun así, se publicitó que Home había dado el visto bueno, cosa que le hizo reaccionar, mandando a Clift publicar un demoledor artículo en *The Morning Herald*, que no hizo más que avivar el debate. Barnum había estudiado todo lo referente a este tipo de piezas, encontrando en sus orígenes los escritos de Siebold<sup>1024</sup>, citándolos e incluso, visitando las piezas en los museos holandeses<sup>1025</sup>.

---

<sup>1021</sup> ANÓNIMO, "De una sirena", *El Indicador de las novedades, de los espectáculos y de las artes*, Madrid, 23 de septiembre de 1822, p. 3. Noticia desde el cabo de Nueva Esperanza a la redacción del Daily Mail "La cabeza del animal está cubierta con largos cabellos negros. Tiene sobre el labio superior y sobre la barba algunos pelos que se asemejan a los de la cabeza: sus mejillas están perfectamente marcadas. Los rasgos de la cara son como los de la especie humana y se les parecen más que los de las monas. En lo que hay una afinidad extraordinaria con nuestra especie es en las orejas, en las narices, en las barbas, en los pechos, en los dedos y en las uñas. El animal en cuestión tiene tres pies de largo; pero ha disminuido desde que después que le cogieron perdió la vida. En la parte inferior del cuerpo ya no tiene la menor semejanza con la especie humana: y se parece en un todo a la estructura del *Salmon*".

<sup>1022</sup> BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself*, Nueva York, Redfield, 1855, p.234.

<sup>1023</sup> LOMAX, Dean R. y MASSARE, Judy A., "Rediscovery of two casts of the historically important 'Proteo-saurus', the first complete ichthyosaur skeleton", *Royal Society open science*, Vol. 9, 11, Londres, 2002, s/n.

<sup>1024</sup> BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself*, Nueva York, Redfield, 1855, p.231.

<sup>1025</sup> BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself, including his Golden rules for money-making*, Buffalo, The Courier Company, 1888, p. 163. "No perdí la ocasión de visitar el gran museo gubernamental, ya que deseaba particularmente ver la rica colección de cerámicas y armas japonesas, creada durante los muchos años que los holandeses realizaron casi en exclusiva todo el comercio exterior de los japoneses. Pasé varios días examinado minuciosamente estas curiosas manufacturas de un pueblo que entonces eran casi tan poco conocidos por las naciones en general como lo son los habitantes del planeta Júpiter. El primer día de mi visita a este museo, estuve en pie durante una hora ante una gran vitrina que contenía una colección extraordinaria y única de animales fabulosos, hechos de papel y otros materiales, y con un aspecto tan natural y genuino como las pieles disecadas del Museo de América. Había serpientes de dos varas de largo, con una cabeza y un par de pies a cada extremo; ranas del tamaño de un hombre, con manos y pies humanos; tortugas de tres cabezas; monos de dos cabezas y seis patas; decenas de monstruosidades igualmente curiosas; y al menos dos docenas de sirenas, de todo tipo y tamaño. Mirando estas "sirenas", adiviné fácilmente de dónde había salido la sirena de *Feejee*".



La sirena expuesta en Londres, 1822

<https://www.ancient-origins.es/noticias-general-fen%C3%B3menos-inexplicables/una-espantosa-criatura-que-se-hizo-famosa-el-extra%C3%B1o-caso-la-sirena-fiji-003392>

#### 4. 4. 2. Las sirenas enviadas por la Armada al Museo Naval

A pesar del caso de la sirena de Batavia en 1820 a nivel mundial la situación había cambiado completamente veinte años más tarde. A esto se sumaban dos factores determinantes y novedosos, como la velocidad de comunicaciones y nuevas formas de acceder a la información, especialmente gráfica. Gracias a los medios de comunicación, transporte e imprenta, y sus respectivas mejoras técnicas se estaba facilitando el conocimiento a muchas

más capas sociales haciéndolo el acceso a la información, más económico y de mayor calidad, facilitando el acceso al público general<sup>1026</sup>. Aunque esto, en ocasiones, fue corrompido por unos intereses espurios en base a los objetivos de las ventas.

España recibía estas noticias y eventos con escepticismo, no exento de cierta sorna<sup>1027</sup>, incluso entre los que habían visto los especímenes. Se seguían dando casos de avistamientos de sirenas y tomadas en cuenta, como en Escocia (1819)<sup>1028</sup> lo que alimentaba pequeñas referencias y rumores en la prensa para despertar discusiones<sup>1029</sup>. Las publicaciones ilustradas que trataban sobre el tema, como el *Panorama*, tenían como objetivo un entretenimiento lo más barato posible, pero sin olvidar la importancia de la instrucción pública<sup>1030</sup>. Por lo general el tema era tratado como una “superstición poética de escocia”<sup>1031</sup> que pervivía en la literatura romántica, adaptándose a las iconografías y artes de cada cultura. El mejor ejemplo con repercusión en España e Hispanoamérica sobre las descripciones de la sirena procede de los corresponsales del *Diario de la Habana*, que fueron a ver la sirena de Fiyi con “incrédula curiosidad”<sup>1032</sup>, convirtiéndose en la descripción

---

<sup>1026</sup> LAURENT, Béatrice, " Monster or Missing Link? The Mermaid and the Victorian Imagination ", *Cahiers victoriens et édouardiens*, 85, Primavera, Montpellier, 2017.

<sup>1027</sup> ANÓNIMO, "De una sirena", *El Indicador de las novedades, de los espectáculos y de las artes*, Madrid, 23 de septiembre de 1822, p. 3. “Así habla el periódico inglés; pero no hace ninguna reflexión propia acerca de la existencia positiva de las sirenas. Nosotros imitaremos su prudencia. Las sirenas han figurado mucho en la historia de los tiempos heroicos, y en aquellas desviadas épocas que se pierden en la noche de los siglos. Dícese que los Héroe eran víctimas de sus seducciones. Bajo este punto de vista los héroes modernos nos recuerdan los portentos de aquellos tiempos fabulosos. ¿Cuántos de ellos han caído en los lazos de ciertas encantadoras, cuya analogía con las sirenas no deja de ser completa?... Convengamos pues en que la historia de las tales sirenas si non é vera é ben trovata”

<sup>1028</sup> ANÓNIMO, "Noticias y variedades", *Crónica científica y literaria*, Madrid, 9 de noviembre de 1819, p. 3. “Algunos escoceses se figuraron haber visto una Sirena en las rocas de Derrygenla, y la descripción que de ella daban era conforme a las ideas que nos han transmitido los antiguos de aquellos seres fabulosos. Un naturalista que examinó de cerca el prodigio, vio que no era otra cosa sino un pescado muy conocido en aquellos mares”.

<sup>1029</sup> ANÓNIMO, "Parte no oficial. Exterior. España. Una Sirena", *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Méjico, 2 de noviembre de 1842, p. 1. Procedente del Diario de La Habana. ANÓNIMO, *El Museo de las familias*, Barcelona, vol. 2, Imprenta de A. Bergues, 1839, p.28. ANÓNIMO, “Las focas o Sirenas de los antiguos”, *El Panorama*, Madrid, 20 de diciembre de 1838, p. 184.

<sup>1030</sup> SÁIZ GARCÍA, María Dolores, “El arte en las revistas ilustradas madrileñas (1835-1840)”, Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2006, pp. 170-171.

<sup>1031</sup> ANÓNIMO, *El Museo de las familias*, Barcelona, vol. 2, Imprenta de A. Bergues, 1839, p. 214.

<sup>1032</sup> ANÓNIMO, "Parte no oficial. Exterior. España. Una Sirena", *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Méjico, 2 de noviembre de 1842, p. 1. “También fuimos nosotros con el fin

más gráfica y directa en español, haciéndose eco de los revuelos mayormente artificiales causados por la sirena entre la prensa<sup>1033</sup>.

En general en España se trataba de patrañas toda clase de descripciones<sup>1034</sup>, lo que da una idea de cuál habría sido la reacción de la sociedad civil y los medios españoles si se llegaran a hacerse públicas las adquisiciones españolas de sirenas en esas fechas a través de los miembros de la Armada.

Las sirenas adquiridas por la Armada se ajustaban perfectamente a los requisitos de ser un objeto digno de "hallar, recoger y remitir"<sup>1035</sup>, y así lo asumieron los marinos de la Armada. Aparte, los miembros de la Armada de Filipinas, por estar en Asia oriental, estarían lógicamente al tanto de las sirenas que se traficaban en la zona. Eran una curiosidad reseñable para la historia natural, pero también para la propia Armada por su referencia marítima e ideal para un gabinete. Por este motivo, Pascual Enrile encomendó a su sobrino Nicolás Enrile la localización de estas piezas en 1830<sup>1036</sup>. Al parecer, los

---

de satisfacer nuestra incrédula curiosidad, la de nuestros lectores en particular y del universo en general.

<sup>1033</sup> *Idem.*, "Nuestros colegas americanos parecen haberse puesto de acuerdo hace algún tiempo, par a hablar de una sirena traída, no sabemos de qué lejana isla, por un viajero inglés (...) Ningún medio se ha perdonado a fin de picar la incredulidad pública". "Lo que hemos visto, es un ser formado de un busto "humano y de una cola de pez; peto el que ha encontrado en sus monstruosas formas la menor semejanza con las forma s femeninas, ha calumniado indignamente al bello sexo. La cabeza de la sirena es la de un mono. Tiene grandes y hundidos ojos redondos, boca grande armada de largos dientes, orejas achatadas, frente poco espaciosa, o por mejor decir nula, algunos cabellos cortos, cuello arrugado, y unido a dos flacos hombros, de en medio de los cuales nace una columna vertebral muy saliente que se prolonga hasta las aletas de la cola. Lo que ha y de más humano, casi femenino, en todo esto son las manos, que además de ser delicadas, tienen los dedos terminados por uñas bien colocadas y muy transparentes. Por lo que hace a la calidad *mamífera* de la sirena, es real, pero aquí, más que en ninguna otra cosa, protestamos contra toda comparación con el seno de una mujer. Todas estas particularidades, que están cubiertas de una especie de pergamino negruzco, forman un conjunto repugnante, pero que no por eso deja de ser, como en el mono, una caricatura de nuestra humana especie. Los peces han sido mucho mejor tratados que nosotros en ese capricho de la naturaleza. La parte que de ellos tomó, causaría envidia al más presumido habitante del elemento acuático."

<sup>1034</sup> ESCOSURA, Patricio de la, y OCHOA, Eugenio de (coords.), " VIAJES. Historia compendiada de los viajes antiguos y modernos al polo Norte y las regiones árticas. Cap. IV, V y VI.", *Revista enciclopédica de la civilización europea*, tomo V, Paris, 1843, p.55. "Hemos citado textualmente este pasaje para dar una idea de las patrañas que se leen en las relaciones de los antiguos navegantes".

<sup>1035</sup> SIGÜENZA, M. Nieves, y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, " Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América*, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, Fundación BBVA, 1992, p. 345.

<sup>1036</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0701, 2, ff. 5v (Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las

comerciantes japoneses se acercaban a las costas del Cagayán, incumpliendo el *sakoku*, el cierre del país. Dependiendo del período del año se podía negociar con ellos la adquisición de las sirenas en mejores condiciones. Nicolás Enrile obtuvo al menos una sirena por este procedimiento. Se confirma con ello un comercio fuera del oficial de este tipo de materiales, sin descartar que, como veremos, había otras obras que se adquirirían a través de este comercio ilícito en Filipinas.

La segunda sirena documentada aparece en uno de los envíos de Pascual Enrile a España de 1833, registrada como un “esqueleto completo de pez muller”<sup>1037</sup>, confirmando la referencia previa de su sobrino al respecto de las sirenas incompletas, por lo que no es descartable que esta pasara a la colección particular de Pascual Enrile o de sus contactos, llegando a España por mediación de Eugenio Otadui como contratista.

La tercera sirena sería enviada directamente al Museo Naval, por uno de los mayores donantes de piezas asiáticas y miembro de la Armada: Siro Fernández, quien la entregó al regresar a Cádiz en 1862. En el mismo lote envió un material variado, entre antropológico y científico: un *busca estrellas* en el apartado de instrumentos científicos, el cráneo de un caimán y la sierra de un pez sierra (*pristis pectinata*). Todas estas piezas se emplazaron en el Salón de Pesca del museo. Pero el híbrido quedó en manos de la comisión de pesca para que designara donde emplazarlo. Allí se pierde el rastro de esta “sirena de Fiyi”<sup>1038</sup>.

No se conserva descripción de ninguna de las sirenas mencionadas. No obstante, siguiendo las descripciones de Viscardi, podemos especular que se correspondería al prototipo “antiguo”, anterior a 1850. Además, las fechas de adquisición corresponden a este periodo. Se trataría por lo tanto de una figura

---

Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile del 3 de abril de 1830).

<sup>1037</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0186, ff. 88r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Declaraciones de viene importados a España desde Manila, 8 de marzo de 1833). Cajón remitido por Eugenio Otadui, en la *Constancia*. Otadui era agrimensor y fue miembro de la compañía de seguros de Cantón, pero destacaba como armador de envíos marítimos.

<sup>1038</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Personales.)



de sirena con la cola muy curvada, por motivos meramente vinculados a las limitaciones técnicas, previo a las “sirenas” de exportación<sup>1039</sup>.

Posiblemente derivado de la incredulidad y suspicacia<sup>1040</sup> con el que las noticias sobre estas piezas eran recibidas en España, unidas a la posible incidencia negativa que una pieza así tuviera sobre la institución que las exhibiera, ninguna de estas piezas llegó a estar en exposición pública. No obstante, se trata de unos casos paradigmáticos que muestran el desarrollo de un comercio de arte con la Armada implicada, sirviendo de puente entre Oriente y Occidente con un material cuando menos curioso que implica factores etnográficos culturales y de historia natural. El Museo Naval tenía unas preferencias que más tarde revisaremos, que podían verse eclipsados por unas semejantes piezas. No obstante, parte de esta atención y popularidad pudiera haber servido como en los casos ingleses, donde se generaban pingues beneficios, permitiendo con ello el mantenimiento de instituciones médicas y hospitales<sup>1041</sup>. A pesar del éxito de la “Sirena de Fiyi”, la gloria de las sirenas se fue diluyendo en las décadas siguientes según avanzaba la ciencia, haciendo que muchos de estos ejemplos se perdieran. Haciendo una alegoría del progreso representado por los barcos de vapor, tanto los piratas de Sulú<sup>1042</sup> como las sirenas se encontraban en una situación de riesgo inminente<sup>1043</sup>.

---

<sup>1039</sup> VISCARDI, Paolo, HOLLINSHEAD, Anita, MACFARLANE, Ross y MOFFATT, James. "Mermaids uncovered", *Journal of Museum Ethnography*, 27, Hull, 2014, p. 112. Para el mercado privado o de exhibición en Europa y América.

<sup>1040</sup> ANÓNIMO, "De una sirena", *El Indicador de las novedades, de los espectáculos y de las artes*, Madrid, 23 de septiembre de 1822, p. 3. "Así habla el periódico inglés; pero no hace ninguna reflexión propia acerca de la existencia positiva de las sirenas. Nosotros imitaremos su prudencia. Las sirenas han figurado mucho en la historia de los tiempos heroicos, y en aquellas desviadas épocas que se pierden en la noche de los siglos. Dícese que los Héroes eran víctimas de sus seducciones. Bajo este punto de vista los héroes modernos nos recuerdan los portentos de aquellos tiempos fabulosos. ¿Cuántos de ellos han caído en los lazos de ciertas encantadoras, cuya analogía con las sirenas no deja de ser completa?... Convengamos pues en que la historia de las tales *sirenas si non é vera é ben trovata*."

<sup>1041</sup> VISCARDI, Paolo, HOLLINSHEAD, Anita, MACFARLANE, Ross y MOFFATT, James. "Mermaids uncovered", *Journal of Museum Ethnography*, 27, Hull, 2014, p. 100. Como el caso del doctor Graham en Sierra Leona que pasaría posteriormente a la colección Wellcome.

<sup>1042</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 434.

<sup>1043</sup> ANÓNIMO, *El Museo de las familias*, Barcelona, vol. 2, Imprenta de A. Bergues, 1839, p.217. "Mas los lagos de Escocia, surcados hoy día en todas direcciones por barcos de vapor, han ido perdiendo sus sirenas amorosas. Las últimas sé han refugiado en el archipiélago de las Hébridas, cérea de las islas de Jona y de Colonsay."

## 4. 5. Objetos de circulación en Asia oriental

### 4. 5. 1. Objetos europeos en circulación en Asia oriental

La Armada, así mismo, se encargaba de distribuir objetos occidentales de lujo entre las élites asiáticas. Los puertos eran el punto de recepción y distribución de obras de arte a nivel estatal. En ocasiones esos objetos artísticos extraordinarios, o solamente sus descripciones, de intercambio o de regalo llegaban a los puertos de distintas partes de Asia en los que atracaban los barcos de la Armada, atrayendo la atención de las fuerzas vivas locales. En torno a dichos objetos se reunían las autoridades extranjeras, participando del exotismo, pendientes así mismo de las posibilidades diplomáticas o incluso lucrativas que pudieran derivarse de ellos. Entre las piezas de arte occidentales que causaban gran impacto en las cortes de Asia, estaban los elementos mecánicos y científicos, algunos por su utilidad y otros por el exotismo occidental. Las piezas eran solicitadas y admiradas, atrayendo la atención de las élites y convirtiéndose pronto en algunos de los elementos de más prestigio. Relojes, cajas de música y autómatas se convirtieron en las piezas más deseadas, por lo tanto, los elementos de prestigio de las élites asiáticas, llamando la atención asimismo de los curiosos y artesanos<sup>1044</sup>. Algunas muy especiales, de gran atractivo, son exhibidas ante el resto de los representantes de las potencias occidentales tanto presentes en las factorías como de visitas fortuitas. De hecho, era un negocio de las propias factorías, al menos la inglesa, la venta de estos objetos en los puertos. Por otro lado, las cortes asiáticas ya se contaban con sus propias tradiciones desde hacía siglos recibir o conseguir estos objetos extraordinarios, y en los siglos XVIII y XIX seguían muy vivas. Ejemplo de ello eran las famosas marionetas *karakuri* (からくり人形) en Japón, especialmente aquellas en forma de sirvientes que interactuaran con los invitados sirviendo el té; los denominados *zashiki karakuri* (座敷からくり). También había mecanismos mayores o más sencillos dedicados a los

---

<sup>1044</sup> PAGANI, Catherine, *Eastern Magnificence & European Ingenuity, Clocks of late Imperial China*, Michigan, Universidad de Michigan, 2001.

eventos religiosos o el teatro. Con todo, existía una clara admiración por los relojes y autómatas procedentes de Occidente, siendo un evento la llegada de una de estas obras a las cortes locales. Un diario de la Armada escrito en Cantón en 1789 nos deja la siguiente información.

“Uno de los barcos de la Compañía Inglesa han conducido de Mr. Cox<sup>1045</sup> dos máquinas, por las cuales pide 100 piastras<sup>1046</sup>. Estas máquinas además de lo bien trabajadas que están con reloj de música, y varias mutaciones de colores en pedrería, tiene cada una un autómata joven: el uno escribe, cuatro o cinco distintas oraciones (posteriormente lo he visto y escribe seis) en caracteres chinos que se reducen al cumplimento elegante en lengua mandarina y cada una de estas oraciones adorna en circunferencia con unos rasgos delicados. El otro autómata forma varios (dos) diseños graciosos; siendo de advertir que tanto él como el otro hacen con la cabeza unos movimientos propios de una persona que medita al escribir o dibujar. Luego que llegó la noticia del sontu haber llegado estas máquinas, hizo las condujesen a la ciudad para verlas, pero Mr. Gil contestó que siendo de tanto costo, y no sabiendo los chinos aun manejarlos, para evitar que al tiempo de dar cuerda la echasen a perder, era necesario fueses con ellas Mr. Feliz relojero pero ni este ni el hermano pequeño del mismo Mr. Gil consintió el sontu pasasen a la ciudad, y no queriendo entregarlos despreciándolas, el sontu ha dado a entender que se guardarán muy bien algún chino al comprarlas. ¡Es cosa dura que el comercio de Cantón esté sujeto en ocasiones a los caprichos de los Mandarines!”<sup>1047</sup>

Conocemos, por la prolija descripción de Manuel Agote, del caso de los relojes occidentales que llegaron a China, quien señala que un reloj de altísima calidad llegó a la colección más importante de toda Asia: la del Palacio Imperial del Emperador Qianlong (1711-1799). Ávido coleccionista en infinidad de campos, el emperador sentía una auténtica pasión por los relojes, heredada de

---

<sup>1045</sup> John Henry Cox (c.1759-1791), hijo del relojero y coleccionista James Cox (c.1723-1800).

<sup>1046</sup> Posiblemente se refiera a 100.000 piastras, 50.000 cada autómata, ya que este tipo de mecanismos en las tiendas podían costar entre 4.000 y 20.000 piastras.

<sup>1047</sup> Museo Marítimo Vasco, R.631, ff.165r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

sus predecesores. De hecho, los jesuitas llevaban años elaborando mecanismos para la corte imperial, incluido autómatas, como el padre Gilles Thébauls (1703-1766), instaurando la presencia de un relojero con sus aprendices, algunos de ellos chinos, en la propia corte<sup>1048</sup>. Esto permitía al propio emperador estar al día del desarrollo de los mecanismos<sup>1049</sup>. La colección del emperador llegó a estar formada por miles de relojes valorados por su diseño y tecnología únicos, pero especialmente por su simbolismo<sup>1050</sup>. Esto era bien conocido en Europa, lo que incentivó este tipo de regalos por parte de las embajadas para tratar de ganar sus favores, como en el caso de los obsequios de la misión de Macartney a China, aunque estos no parecen haber agradado al emperador<sup>1051</sup>. Por su parte, John Henry Cox, que, comisionado por la Compañía Inglesa de las Indias Orientales, aunque navegando con pabellón portugués, sería el encargado, según Agote, de enviar y surtir a la corte imperial las creaciones más espectaculares a China, siguiendo los pasos de su padre también relojero<sup>1052</sup>.

Manuel de Agote, comerciante español enviado a Cantón por la Compañía de Filipinas estaba al tanto de todos estos objetos de primer nivel que se comercializaban o se entregaban como regalos. Y este tipo de información se compartía con los miembros de la Armada.

#### 4. 5. 2. Diversidad de los objetos asiáticos adquiridos por la Armada: desde el “lujo asiático” hasta las armas

Vinculado con el concepto de exotismo, se reforzaba la idea de la élite a través de lujo. Tanto el Galeón de Manila como el VOC tenían un objetivo comercial, y por lo tanto, esta característica estaba tanto buscada como

---

<sup>1048</sup> PAGANI, Catherine, *Eastern Magnificence & European Ingenuity, Clocks of late Imperial China*, Michigan, Universidad de Michigan, 2001, pp. 40,52.

<sup>1049</sup> ZHANG, Xiping, *Following the steps of Matteo Ricci to China*, Beijing, China International Press, 2006.

<sup>1050</sup> PAGANI, Catherine, *Eastern Magnificence & European Ingenuity, Clocks of late Imperial China*, Michigan, Universidad de Michigan, 2001, p. 97.

<sup>1051</sup> *Idem.*, p. 58.

<sup>1052</sup> *Idem.*, pp. 109 y 122.

potenciada de cara a alimentar el mercado y condicionar los gustos<sup>1053</sup>. Cuando se trata de objetos de lujo, por lo general, para fomentar la venta al exterior, se daba preponderancia en el material original del objeto, frecuentemente de metales preciosos. Este proceso de valor cambió muy lentamente, a causa de la inmovilista jerarquía de los materiales de prestigio<sup>1054</sup>. Así mismo, las técnicas empleadas también respaldaban este valor. Pero más allá de sus condiciones materiales y técnicas intrínsecos a los objetos, las procedencias de ser de Asia oriental les aportaban un nivel superior en la concepción occidental, en relación a sus ideas preconcebidas de lujo. Al aparecer en estos elementos foráneos se incrementaban aún más el valor sobre el valor tanto económico como artístico de los propios objetos.

Las élites de todo Occidente adquirían piezas asiáticas, pasada o no por el tamiz cristiano, como elemento exótico para sus colecciones<sup>1055</sup>. Era un elemento de prestigio que por lo general convergía el exotismo con la riqueza de los materiales. Esto se vinculaba así mismo con la unicidad y la excepcionalidad del objeto en cuestión, derivado por la extrañeza del mismo. Por si esto fuera poco, la narrativa de la llegada del objeto hace unos aportes adicionales a este valor, aumentando su exotismo.

Como hemos visto, la Armada española tenía un claro interés en adquirir objetos de origen natural. Pero de las interacciones con diferentes culturas emanaba otro tipo de adquisiciones igualmente relevantes. Podían tratarse de objetos suntuosos o funcionales, tradicionales o de la incipiente industria de los souvenirs, que se desarrollaba a lo largo de todo el s. XIX gracias en parte al carácter de ser requisitos que el mercado creaba. Todo ello, dependiendo del rango y capacidad económica del marino u oficial, había una amplia gama de objetos de distintos precios y calidades disponibles, desde objetos tradicionales hasta souvenirs<sup>1056</sup> para los visitantes occidentales, especialmente marinos hasta finales del s. XIX. Pero entre los “cajones de regalos de géneros de

---

<sup>1053</sup> REYES, Raquel A. G. (ed.), *Art, Trade, and Cultural Mediation in Asia, 1600-1950*, Londres, Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>1054</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, pp.115-117.

<sup>1055</sup> REYES, Raquel A. G. (ed.), *Art, Trade, and Cultural Mediation in Asia, 1600-1950*, Londres, Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>1056</sup> *Idem*.

China<sup>1057</sup>” de los que hemos hablado y los regalos protocolares hay un inmenso margen.

Muchos objetos entraban registrados en el apartado de los regalos, como parte del relato de Asia. El lujo y el exotismo crearon una combinación muy adecuada para los regalos en América y en Europa. Los sobrecostos que implicaban la rareza eran relativamente menores para ser regalos adecuados sobre todo para los coleccionistas y las élites.<sup>1058</sup> En el caso de los oficiales de la Armada y de sus redes de contacto, los regalos solían ser los referentes habituales para sus envíos. Tanto familiares como redes de contactos agradecían estos elementos, y si son regalos destinados al ámbito de nobleza, se aumentaba la calidad de los mismos y la suntuosidad del propio relato cuando formaban parte de las colecciones familiares. Un ejemplo interesante de Asia fueron los registros de la *Deseada* en Mangalor, India. Las recepciones ilustradas o dibujadas por Antonio Gómez representaban también los objetos vistos por él y otros marinos, especialmente esculturas y aquellos vinculados a las ceremonias en las que participaron los miembros de la Armada<sup>1059</sup>, quienes fueron agasajados con “sartas y manillas de jazmines”<sup>1060</sup> las *malas* o también conocidas como *lei* en el sudeste asiático. Es evidente a través de estos dibujos que en la punta de lanza de las funciones diplomáticas la Armada estuvo presente, y participaba de los regalos protocolarios de alto nivel.

La Armada, a pesar de participar en el mercado de arte de lujo, no era el único ámbito en el que se adquirían objetos. También se compraban curiosidades etnográficas y naturales, además de las presas de las campañas militares contra la piratería. En cuanto a la lectura de los objetos, el propio

---

<sup>1057</sup> Vv. AA., *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marin, 1778, p. 191.

<sup>1058</sup> REYES, Raquel A. G. (ed.), *Art, Trade, and Cultural Mediation in Asia, 1600-1950*, Londres, Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>1059</sup> dAGI, MP-Filipinas, 90, Est. 106, caj. I, leg. 15, Lam.2. (Dibujos del ceremonial y trajes de baile al uso del país que se tuvo en las casas del Comandante y Oficiales de la fragata del Rey La Deseada, en obsequio del Bragmani Emisario del Nabad Hyder Ali Bahader, desde las siete de la noche hasta el amanecer de los días 30 de Noviembre, i.º y 8 de Diciembre de 1776. Corre unido con el plano levantado por D. Miguel Antonio Gómez, con fecha 12 de Diciembre de 1778, Manila.)

<sup>1060</sup> AGI, MP-Filipinas, 90, Est. 106, caj. I, leg. 15, Lam.2. (Modo en que el Príncipe Engri, grande Almiral de la Armada del Nabab Hyder Alí, en el departamento de Mangalor, recibió y despachó la visita del comandante y oficiales de la fragata del Rey la Deseada el día 18 de abril de 1776 .&& Lámina 1ª correspondiente a trages y ceremonial. Antonio Gómez, con fecha 26 de noviembre de 1778, Manila.)

concepto de los informes dejaba constancia de su valor intrínseco en su contexto. Lo que es de destacar es la presencia de la Armada estar en contacto con los procesos de producción de los objetos y sus artesanos, aportándoles una visión única de toda la producción artística y su mercado.

La ubicua posición de los miembros de la Armada en términos de sus responsabilidades y la autoridad en relación con otros grupos dentro de la sociedad les otorgaba un lugar privilegiado para las adquisiciones. En particular, sus roles como enlaces y correos, así como los representantes diplomáticos y autoridades civiles y militares les permitía estar donde la élite social, política y económica<sup>1061</sup>. Esto les permitía la posibilidad de realizar encargos artísticos a los propios mercaderes de Cantón<sup>1062</sup> o artesanos filipinos<sup>1063</sup>. Como hemos visto, existía una gran tradición pictórica dentro de la Armada, aunque con el objetivo en lo funcional. Por otro lado, los pintores locales también estaban en contacto con los españoles y se les realizaban encargos, como a Cruz de Garay<sup>1064</sup>.

No obstante, las experiencias de Cantón y Macao hicieron que los encargos de pintura fueran prudentes a tenor de algunas estafas, y dentro de Manila, en el barrio chino del Pairán, se registraban engaños comerciales como el caso del pintor chino, Ginqua<sup>1065</sup>, que huyó con más de mil pesos, aunque no consiguió engañar al perspicaz Agote<sup>1066</sup>. Este caso fue paradigmático, ya que,

---

<sup>1061</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015.

<sup>1062</sup> Museo Marítimo Vasco, R.631, ff. 37r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

<sup>1063</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón, y MORENO JEREZ, Federico, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 67.

<sup>1064</sup> FERNÁNDEZ, Antonio Gabriel, *Practica de maniobras de los navíos: en que se enseña el modo de darles todos los movimientos, de que son capaces, mediante el timón, y las velas impelidas del viento*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1753.

<sup>1065</sup> YEEWAN, Koon, *A Defiant Brush. Su renshan and the Politics of Painting in Early 19<sup>th</sup>-Century Guangdong*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2014, p. 197. Posiblemente *Jin Qua*. A pesar de que “qua” sea una transcripción genérica del idioma portuario híbrido *pidgin* para “oficial”, en determinados contextos como el cantonés pasó a conformar un trasunto de trato de “señor”. Tal era el caso de Lamqua, el artista más famoso de las pinturas de exportación, quien pudo haber sido Guan Qiaochang (1801–c.1860).

<sup>1066</sup> Museo Marítimo Vasco, R.633, ff. 200v-201r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1790.) “Este chino jamás pudo conseguir mi confianza, porque yo no sé que notaba en sus conversaciones, acciones etc. de ser un verdadero hipócrita bajo la capa de honrado hombre de consciencia, Diosa Sta. María etc. (Palabras que se le oían a menudo) encerraba unas intenciones perversas. Para tomar yo mal concepto de un chino que es idolatra

aunque se le capturó y “rindió las Cuentas del Gran Capitán” pero no se recuperó el dinero<sup>1067</sup>, por lo que las cuentas de encargos de pinturas no volvieron a superar los 100 pesos<sup>1068</sup>.

Pero la principal ventaja emanaba de su capacidad de viajar por todos estos territorios y las consiguientes interacciones con todos los niveles sociales. Es por ello prácticamente todas las obras adquiridas podrían englobarse en el apartado de etnografía, aparte de ser elementos de apreciación artística. Sus destinos les permitían observar y adquirir objetos en contextos de otras culturas, constatando asimismo las influencias del arte previo a la presencia occidental. Detectaron, por ejemplo, que los tinguianes (Itneg) tenían ajuares esencialmente de cerámicas chinas que llevaban generaciones en las familias como objetos suntuarios, ya que era la única manera de demostrar su riqueza<sup>1069</sup>, o que en las bodas tradicionales tagalas los asistentes o invitados devuelven parte del coste de la boda obsequiando las porcelanas chinas<sup>1070</sup>. Menos frecuentes eran objetos japoneses<sup>1071</sup>, pero los marinos los encontraron en distintas localidades filipinas las cerámicas y armas niponas en uso y en permanente comercio<sup>1072</sup>.

Más inquietante nos resulta es la recogida de los materiales escatológicos obtenidos por fines científicos. El francés Proust de la Gironiere, contacto de Enrile en Filipinas, cuenta lo que recogió tras el ajusticiamiento de su más fiel criado, Cayetano.

“Un mes después, cuando me disponía a regresar a Francia, una tarde, pasando cerca de las horcas del patíbulo, recogí la cabeza de Cayetano y

---

y no verdadero cristiano (porque hay cristianos en esta que solo lo son en el nombre) no es menester más prueba de desconfianza si no que haga uso de esas palabras.”

<sup>1067</sup> *Idem.*, f. 202v. “Por fortuna volvió Ginqua a esta plaza pero rindió las Cuentas del Gran Capitán...”

<sup>1068</sup> *Idem.*, f. 201r. “prueba de ello es que jamás he celebrado mas contrata si no de algunas pinturas que si valor no habrá pasado de 100 pesos...”

<sup>1069</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 162.

<sup>1070</sup> *Idem.*, p. 267.

<sup>1071</sup> BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself, including his Golden rules for money-making*, Buffalo, The Courier Company, 1888, p. 163.

<sup>1072</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 0701, 2, f. 5v (Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile del 3 de abril de 1830.)



me la llevé a casa. Es esta cabeza la que doné al Museo de Anatomía en el *Jardin des Plantes*.<sup>1073</sup>

Así pasó la cabeza de Cayetano a lo que es hoy la Galería de Paleontología y de Anatomía Comparada, dependiente del Museo Nacional de Historia Natural de Francia.

El lograr materiales científicos incluso entre la producción local hizo que la Armada también se interesara por las brújulas<sup>1074</sup> o los *busca estrellas*<sup>1075</sup>, mapas astronómicos o *rebbelibs*, construidos en base a fibras de coco, madera y pequeños fragmentos de piedra, concha o corla, que se usaban para ubicar las islas.

Si bien es cierto que hay un apartado que merece especial atención, las armas, tanto por la tradición marcial de la Armada como por las tradiciones en Asia. En Filipinas los *kampilanes* y elegantes *krises*<sup>1076</sup> eran habituales, sobre todo derivados de los enfrentamientos. Incluso los filipinos y malayos relacionados con la Armada las empelaban de manera cotidiana, considerándose así mismo “armas tagalas”<sup>1077</sup>. Lanzas y venablos eran menos vistosos y solían quedar depositados sin más miramientos en los arsenales de Cavite, ante la previsión de su uso.

Las armas japonesas eran asumidas como piezas de recompensas<sup>1078</sup>; su apreciación viene dada por ser objetos artísticos de primer orden, especialmente por su acabado extraordinario. Dichas armas eran más bien escasas en el ámbito español, al contrario del holandés, donde eran más frecuentes gracias al puesto de Dejima<sup>1079</sup>. Por otro lado, las armas chinas eran generalmente destacadas por su exotismo en las formas, no por su

---

<sup>1073</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 267.

<sup>1074</sup> LETTS, M., *Mandeville's Travels*, Nueva York, The Hakluyt Society, 2016, p. 114.

<sup>1075</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Personales.)

<sup>1076</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 40-41.

<sup>1077</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 261.

<sup>1078</sup> SIEBOLD, Philipp Franz von, y BUSK, M. M., *Manners and Customs of the Japanese, in the Nineteenth Century from recent Dutch visitors in Japan, and the German of Dr. Philipp Franz von Siebold*, London, John Murray, 1841, pp. 258-261.

<sup>1079</sup> BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself, including his Golden rules for money-making*, Buffalo, The Courier Company, 1888, p. 163.

manufactura<sup>1080</sup>. Por todo ello, como panoplias o trofeos, eran muy apreciadas<sup>1081</sup>.

Como nos hemos referido anteriormente, la piratería era fuente de gran cantidad de insumos de arte para el mercado chino<sup>1082</sup>. No se puede olvidar que las piezas realizadas en el ámbito sur de las islas Filipinas, pese a ser complicado como hemos visto, sigue formando parte de lo que por entonces se consideraba bajo dominio español. Las armas de esa zona llegaban asiduamente a manos de la Armada, voluntaria<sup>1083</sup> o involuntariamente<sup>1084</sup>, no siendo adquiridas por comercio sino a través del sistema de adquisición de trofeos y los requisamientos para que no se siguieran empleándolas<sup>1085</sup>.

Más complicado resulta aproximarse a la realidad del mercado de las piezas de los piratas, si bien los piratas mantenían un comercio abierto en lugares como Singapur, Batavia<sup>1086</sup> o la misma Manila. En la zona de Canton a Macao, se estimaba la presencia de unos 10.000 piratas a finales del s. XVIII<sup>1087</sup>. No obstante, en la tradición china se había creado una cierta visión romántica y “respeto simpático” por los piratas de las costas, algo que se reflejaban en la literatura clásica<sup>1088</sup>. Esta visión gentil hacia la piratería que alcanzó a Occidente en la literaria figura de Salgari como su máximo

---

<sup>1080</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 632, ff. 108v-109r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1790.)

<sup>1081</sup> BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself, including his Golden rules for money-making*, Buffalo, The Courier Company, 1888, p. 163.

<sup>1082</sup> MOGRIDGE, George, *The Celestial Empire; or, points and pickings or information about China and the Chinese*, Lindon, Grant and Griffith, 1844, p. 57.

<sup>1083</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp. 106-107.

<sup>1084</sup> BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857, pp. 40-41.

<sup>1085</sup> RODRÍGUEZ BERRIZ, Miguel, *Diccionario de la administración de Filipinas*, Manila, Imprenta Amigos del País, 1888, p. 462.

<sup>1086</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp. 442-443.

<sup>1087</sup> Museo Marítimo Vasco, R. 631, f. 133r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

<sup>1088</sup> BLASCO IBÁÑEZ, Vicente, *La vuelta al mundo de un novelista*, Barcelona, vol. 2, Plaza & Janes, 1976, pp.144-145. Hace mención a la novela de Shi Nai'an (施耐庵, 1296?-1370?), *A la orilla del agua* (水滸傳). Menciona al autor como “Chinai Ngan” y a su obra “Historia de las riberas de un río”, muy posiblemente en base a las traducciones francesas.

exponente<sup>1089</sup>, no correspondía en absoluto a la realidad. Pese a sus aviesas y traicioneras intenciones<sup>1090</sup>, la piratería filipina llegaba a comerciar en Manila conchas, carey, nácar y perlas<sup>1091</sup>. Pero en sus asentamientos, como en Joló, podía comerciarse prácticamente cualquier cosa. Parte del botín<sup>1092</sup> del sultán se reunía allí y estaba abierto a la compraventa incluido los objetos como “Biblias en inglés, holandés y portugués, numerosas vestimentas europeas tales como chaquetas, pantalones y camisas, maltrechos cuadrantes, telescopios y anteojos, fragmentos de vela, herraje de barco, y gran variedad de instrumentos y materiales de carpintería y de accesorios de cañones”<sup>1093</sup>. En Joló, además, hubo mucho aprecio a la pintura<sup>1094</sup>, una extraña paradoja teniendo en cuenta su religión anicónica. No obstante, el apartado fundamental tanto de la obtención de materiales como de su estudio por parte de la Armada serían los modelos de barcos piratas, realizados por ellos.

---

<sup>1089</sup> *Idem.*, p. 146. “Al frente de ellos iba una mujer, la eterna capitana de todas las novelas chinas de piratas, joven vestida a la europea, como una heroína de cinematógrafo, con falda azul y blusa blanca. Detalle curioso: eta amazona tenía un revólver en cada mano, y dichas armas estaban sujetas a sus muñecas por dos tiras de cuero en forma de pulseras. De tal modo podía soltar sus revólveres para registrar los bolsillos de los viajeros, volviendo a recobrar instantáneamente dichas armas colgantes en caso de alarma”.

<sup>1090</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 212.

<sup>1091</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, pp. 236 y 322.

<sup>1092</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, p. 207.

<sup>1093</sup> *Idem.*, p. 212.

<sup>1094</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p. 442. ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, pp. 212-213.

**Capítulo V**

**Adquisiciones de los objetos y el Museo**

**Naval**

## 5. 1. Adquisiciones de los materiales

### 5. 1. Distintos tipos de comercio

#### 5. 1. 1. Comercio y habilidad lingüística

La Armada en ningún momento ha dejado de interesarse por la adquisición de objetos según sus políticas prospectivas de materiales, que podían suponer una mejora para las condiciones, primero de la nave, luego de la flota, y en tercer lugar del Estado, simultaneando todo ello con las posibilidades de un beneficio particular. Los materiales enviados a España y exhibidos por la Armada, no obstante, tienen un claro período destacado de envío y recepción en lo que a Asia respecta.

Si bien la Armada tenía un largo contacto con las culturas locales, en torno a los años de Enrile como gobernador o como oficial de marina, comenzó a haber una serie de envíos documentados que se corresponden a la tipología determinadas como los “hallados, recogidos y remitidos” por Enrile y sus contactos. Los intercambios epistolares y de informes evidencian no solamente un interés por los oficiales intermedios, sino una búsqueda activa por parte de los superiores, que nos dejan clara la existencia de unos encargos y búsquedas de objetos específicos, durante rastreos de meses<sup>1095</sup>. No todos estos objetos fueron enviados o localizados, lo que deja entrever también una cierta tendencia a seleccionar<sup>1096</sup>.

Fueron por lo tanto entre 1820 y 1850 cuando se recogieron la mayoría de los materiales que se obtuvieron. La fecha de inauguración del Museo Naval, 1843, parecen incentivar una búsqueda de los objetos, pero que en realidad venía de antes, promovida por la estructura previa de carácter

---

<sup>1095</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0701, 2, ff. 5v (Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile del 3 de abril de 1830).

<sup>1096</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0186, ff. 88r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Declaraciones de viene importados a España desde Manila, 8 de marzo de 1833). Cajón remitido por Eugenio Otadui, en la *Constancia*. Otadui era agrimensor y fue miembro de la compañía de seguros de Cantón, pero destacaba como armador de envíos marítimos.

científico propia de la Armada en Asia, en la que ya se elaboran informes en origen que contextualizaban los objetos y sus trascendencias.

En Manila española se concentraban los materiales desde África hasta las producidas en la propia ciudad, incluyendo objetos procedentes de cualquier punto comercial de su recorrido, como del Golfo Pérsico, el Mar Árabe, Camboya, Tailandia o Japón<sup>1097</sup>. Se trataba de un *entrepôt*<sup>1098</sup>, o puerto intermediario de primer orden a nivel mundial, conformando durante siglos el punto focal de todo el interés de la metrópoli en Asia, siendo también el epicentro de las adquisiciones de “bajo comercio” a nivel particular de la Armada.

Las ordenanzas posibilitaban, dentro de un orden, el comercio de estos materiales, incluidos pertrechos. La prioridad era que estas transacciones se dieran en los puertos nacionales por la evidente rentabilidad arancelaria. Estos comercios de los marinos se llevaban a cabo con más frecuencia durante sus permisos<sup>1099</sup>, y en este ambiente existían marchantes especializados en este tipo de negocios<sup>1100</sup>.

El mayor número de restricciones, por lo tanto, en lo que se refiere a las adquisiciones era en los comercios realizados en los destinos extranjeros de la Armada o con otras embarcaciones, para lo que se establecieron una serie de protocolos. Esto era especialmente restrictivo para los pasajeros civiles en las embarcaciones militares<sup>1101</sup>. Recordemos que, por lo general la legislación se establecía en contra de hacer “directa o indirectamente especie alguna de comercio<sup>1102</sup>”, y el caso de que sucediera se procedía la confiscación de los bienes acompañada de severos castigos, teniendo que participar toda la

---

<sup>1097</sup> REYES, Raquel A. G. (ed.), *Art, Trade, and Cultural Mediation in Asia, 1600-1950*, Londres, Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>1098</sup> GARCÍA JIMENO, Jorge, " La fragata "Santa Rita", ¿la ruina del comercio de Manila? Un estudio sobre los efectos de la independencia de México en Filipinas", en BARRIENTOS MÁRQUEZ, María del Mar y GUILLÓN ABAO, Alberto (eds. lit.), *América y el mar*, Cádiz, Editorial Universidad de Cádiz, 2019, p. 242.

<sup>1099</sup> REAL IMPRENTA, *Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.*, Madrid, Imprenta Real, 1802, p.76.

<sup>1100</sup> PERALES GARAT, Javier, "Una edición digital de las ¿antiguas? Reales ordenanzas para la armada naval", *Revista General de Marina*, 253, Madrid, 2007, pp. 865-870.

<sup>1101</sup> REAL IMPRENTA, *Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.*, Madrid, Imprenta Real, 1802, p.52.

<sup>1102</sup> REAL IMPRENTA, *Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.*, Madrid, Imprenta Real, 1802, pp.452-453.

tripulación requerida por las autoridades en los registros. Tras los manifiestos, en el primer día de embarque, se podría dar al orden de descarga de los equipajes, que pasarían a la aduana, con las excepciones de aquello que pudiera mantenerse en un hatillo o pañuelo y en la escribanía o papelería del capitán<sup>1103</sup>, exentos del gravamen por motivos de seguridad. A las embarcaciones destinadas a Asia se concedían unas ventajas en cuanto al número de equipajes permitidos, ya que los pasajeros podían llegar a cargar dos cajones o baúles, estando bajo constante vigilancia y no permitiéndoseles desembarcar<sup>1104</sup>. Los cajones de todas las tropas e individuos, como ya hemos hablado, quedaban registrados, por número y calidad<sup>1105</sup>.

Para las interacciones en los puertos, los oficiales de la Armada estaban especialmente formados en los idiomas. Desde 1792, las Reales Ordenanzas para la Armada Naval establecían todas las normativas y legislaciones referentes a la formación en idiomas<sup>1106</sup>, las más completas<sup>1107</sup>. Aunque modificadas en 1802 estas eran muy completas y seguían por ello en vigor hasta el s. XX.

A la hora de organizar los conjuntos de oficiales y pilotos se tenía en cuenta toda la serie de capacidades de cada uno de ellos, y los equilibrios entre los más sanos y enfermizos, los de “caza y braza”, los de ciencias, y también los que dominaban los idiomas<sup>1108</sup>. Literalmente esos eran los tres principios fundamentales para la elección, tratando de lograr una ponderación

---

<sup>1103</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.335.

<sup>1104</sup> ZÚÑIGA, Juan de, *Ordenanzas de su magestad para el gobierno militar político, y económico de su armada naval: parte primera, que contiene los assumptos pertenecientes al Cuerpo General de la Armada*, Vol. 1, Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1798, pp.395, 396, 417, 418.

<sup>1105</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 2º -Letras B, C*, Vol.2, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.5. Real orden de 24 de mayo de 1815.

<sup>1106</sup> Se trata de las normas que establecen uniformemente el comportamiento, derechos y deberes, reglas y observancia, para los militares españoles. “Ordenanzas de su Magestad para el gobierno militar, Político, y Económico de fu Armada Naval”.

<sup>1107</sup> PERALES GARAT, Javier, “Una edición digital de las ¿antiguas? Reales ordenanzas para la armada naval”, *Revista General de Marina*, 253, Madrid, 2007, p. 868.

<sup>1108</sup> PERALES GARAT, Javier, “Una edición digital de las ¿antiguas? Reales ordenanzas para la armada naval”, *Revista General de Marina*, 253, Madrid, 2007, p. 869. En la actualidad siguen empleándose para aclarar conceptos que estaban más desarrollados entonces por su mayor uso, pero que no cuentan con la misma prevalencia en la actualidad, como la tramitación de instancias, el solicitar permisos para uniones civiles o no, la tenencia o consumo de tabaco, alcohol y otras sustancias, etc.

entre los oficiales con esas características. Esto evidenciaba el interés por tener unas tripulaciones complementarias, en ello la importancia del conocimiento de idiomas era fundamental en los extranjeros, y también en los puertos nacionales puesto que la presencia de embarcaciones extranjeras era un elemento más que habitual. La disposición de la Armada en los puertos era, y sigue siendo, aunque en menor medida, algo constante.

Cuando no contaban con las capacidades lingüísticas indicadas, los misioneros<sup>1109</sup> o “lenguas” especializadas eran los encargados para facilitar los contactos. Es cierto que la figura del “lengua” había acompañado desde siempre a los españoles en sus viejes oceánicos, como Enrique de Malaca. Un caso especialmente esclarecedor es del de China. Los *janistas* querían mantener el monopolio también del idioma, sobre todo durante las primeras décadas del Sistema de Cantón, lo que obligaba a los españoles a aprenderlo de manera subrepticia<sup>1110</sup>. Cuando no estaban en los puertos o no se encontraban estos cicerones, recurrían a los libros o manuales, siendo de los más útiles los de chino-latín que circulaban por contener las graffias<sup>1111</sup>. Esto evidenciaba las necesidades de manuales ya no solo de chino mandarín sino de cualquier idioma de las zonas de sus viajes<sup>1112</sup>. Pero mientras se llevaban a cabo estas publicaciones, trataron de suplir las carencias con los libros generalmente en francés o inglés<sup>1113</sup>, y cuando no cabía otra posibilidad, se

---

<sup>1109</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.631, ff. 32v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.).

<sup>1110</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.632, ff. 126v-127r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1790). José Manuel de Izaguirre o el joven chino que ocultaban en la factoría y ya hablaba portugués y francés, son ejemplos de esta formación encubierta, siendo más tarde dominado el idioma por Sinibaldo de Más.

<sup>1111</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.631, ff. 32v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.).

<sup>1112</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.630, ff. 94v. (Diario del viaje en la Fragata Santa Florentina para Cantón, 1787). “No es creíble con la tiranía con que obran en esta estos dependientes que solo aspiran enriquecerse con estos robos manifiestos y lo hacen con tanta desvergüenza que nos pidió 250 piastras a la salida, a lo que no se accedió en ninguna manera y se contentaron. En mucha parte tiene la culpa la Compañía inglesa, cuyos individuos por no meterse en el mecanismo de estar regateando con estas gentes dejan al arbitrio del comprador y este a veces o no tiene espíritu para oponerse a los mandarines que piden lo que se pueden servir en algún tiempo; este año han venido en 13 pontones, y les ha ascendido su viaje 2000 piastras”.

<sup>1113</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.630, ff. 93r-94v. (Diario del viaje en la Fragata Santa Florentina para Cantón, 1787).



elaboraban pequeños diccionarios manuscritos<sup>1114</sup>, con la esperanza de aumentar los vocabularios.

No sería hasta 1848 cuando se publicara el primer diccionario contrastivo y fonético, con una clara deferencia hacia el comercio, pero dejando un capítulo específico a la Armada<sup>1115</sup>. La obra, *El intérprete chino: colección de frases sencillas y analizadas para aprender el idioma oficial de China arregladas al castellano* se confeccionó realmente entre 1843 y 1860. Se trata de una compilación de otras publicaciones elementales del idioma basada en los manuales ingleses, con la orientación de ser funcional en los puertos<sup>1116</sup>. Por las indicaciones de la Armada se hacía hincapié en la exención de impuestos de esta publicación para los barcos de la Armada<sup>1117</sup>. Contaba con un apartado específico para las compras en las tiendas, donde se detallaban distintas compras como; “cajas de curiosidades antiguas para mandar de regalo”, “adornos de jade y curiosidades antiguas” o “flores de palacio tártaras y chinas, de terciopelo y papel de arroz”. A ello se sumaban otros apartados como el de la porcelana, sedas, estampados, bordados, o las monedas españolas aún en curso desde hacía siglos. En términos generales era una obra limitada, pero dentro de su sencillez, precisaba los términos a usar en los comercios, con tres capítulos dedicados a la adquisición de objetos particulares, incluidos obras de arte o antigüedades.

## 5. 1. 2. Procesos de adquisición

Los procesos de adquisición se pueden distinguir en dos grandes apartados: las adquisiciones en puertos y las obtenidas en las comisiones. Si

---

<sup>1114</sup> AMN 0760, MS.2413 023. Vocabulario malayo-español. Transcrito por Hugo Vázquez Bravo.

<sup>1115</sup> AGUILAR, José de, *El intérprete chino: colección de frases sencillas y analizadas para aprender el idioma oficial de China arregladas al castellano*, Imprenta de Manuel Añoz, Madrid, 1861, pp. 76-87. Con un subapartado especialmente planteado para la Armada española.

<sup>1116</sup> AGUILAR, José de, *El intérprete chino: colección de frases sencillas y analizadas para aprender el idioma oficial de China arregladas al castellano*, Imprenta de Manuel Añoz, Madrid, 1861, pp. iii-iv.

<sup>1117</sup> AGUILAR, José de, *El intérprete chino: colección de frases sencillas y analizadas para aprender el idioma oficial de China arregladas al castellano*, Imprenta de Manuel Añoz, Madrid, 1861, pp. 84, 86 y 87.

bien es cierto que los destinos de las comisiones de los marinos estaban vinculadas igualmente a los puertos, y por las tipologías de objetos, el sistema de varía en gran medida.

Por motivos obvios y trascendental, y más según avanzaba el tiempo, el punto de mayores intercambios sucedían en los puertos asiáticos. Esto implicaba algunos condicionamientos a través de las ordenanzas y el sistema fiscal, impuestos tanto por el propio país de destino como por el propio reglamento de la Armada.

Por lo general, a partir de las Guerras del Opio, estaba permitido en China atracar un barco de guerra por puerto y nación<sup>1118</sup>. Esto no quería decir que fuera un buen recibimiento. Hasta el s. XX los puertos asiáticos seguían preparando la artillería en las bocanas del puerto ante cualquier barco de guerra, amigo o enemigo<sup>1119</sup>. Para tratar de evitar conflictos, al desembarcarse para las compras, los marineros debían de estar acompañados de al menos un oficial en sus paseos por tierra, quien sería responsable de sus comportamientos<sup>1120</sup>. Las normativas limitaban turnos de estancia en tierra y guardias, diferentes según las normativas de cada país. En el caso de Cantón, por las restricciones y limitaciones, los oficiales y marinos se veían muy limitados, incluso los propios diplomáticos encontraban restricciones en cualquier movimiento fuera del entorno de las factorías. Por ejemplo, en el caso de los marinos holandeses, su alimentación dependía mayoritariamente de las raciones del barco durante su estancia<sup>1121</sup>. Parte de estas limitaciones derivaba de la intención de evitar conflictos con el país anfitrión, ya que un pequeño

---

<sup>1118</sup> AGUILAR, José de, *El intérprete chino: colección de frases sencillas y analizadas para aprender el idioma oficial de China arregladas al castellano*, Imprenta de Manuel Añoz, Madrid, 1861, p.85.

<sup>1119</sup> BLASCO IBÁÑEZ, Vicente, *La vuelta al mundo de un novelista*, Barcelona, vol. 2, Plaza & Janes, 1976, p.143.

<sup>1120</sup> AGUILAR, José de, *El intérprete chino: colección de frases sencillas y analizadas para aprender el idioma oficial de China arregladas al castellano*, Imprenta de Manuel Añoz, Madrid, 1861, p. 84.

<sup>1121</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.631, ff.195r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

incidente podía repercutir en pérdidas millonarias para el país y las compañías<sup>1122</sup>.

Evidentemente para la Armada española, el puerto más atractivo para las adquisiciones de toda clase era Manila, considerado el “riñón de la isla”<sup>1123</sup>. Las artes locales de Manila eran especialmente interesantes, tanto por las artesanías elaboradas por los inmigrantes chinos asentados en el Pairán<sup>1124</sup> o Binondo<sup>1125</sup> como por las copias e imitaciones del arte chino y japonés que manufacturaban los artesanos locales, práctica que llevaban siglos<sup>1126</sup>. Gran parte de su éxito dependía de la legislación variable, en algunos períodos especialmente favorable para los comerciantes chinos<sup>1127</sup>, aquellos “indispensables chinos que explotan su comercio”<sup>1128</sup>. Algunos visitantes extranjeros se sorprendían de Manila por la concentración de los materiales:

“En una época del año, en el monzón del noroeste, llega una flota de juncos cargados con todo tipo de mercancías de China. Cada junco es fletado por varios comerciantes chinos, todos los cuales acompañan sus mercancías. El gobierno español, para que les sea más fácil venderse durante los cinco o seis meses que permanecen en Manila, les ha hecho construir un gran edificio, una especie de bazar dividido en pequeñas tiendas, que se ponen a su disposición por una pequeña tarifa<sup>1129</sup>.”

---

<sup>1122</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.631, ff.196v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

<sup>1123</sup> A., R. de, "Revistas y crónicas. Extracto de la prensa en materias de ciencia ó arte. Derecho y legislación colonial", *Revista filipina de ciencias y artes*, Manila, 1 de noviembre de 1882, p. 96.

<sup>1124</sup> GIL, Juan, " La comunidad china en Manila ", en BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio-Miguel (ed.), *Oriente y Occidente. La primera globalización en tiempos del Barroco*, Sevilla, Fundación Focus-Abengoa, 2013, p. 17.

<sup>1125</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p.54.

<sup>1126</sup> JAGOR, Fedor, *Travels in the Philippines*, Londres, Chapman and Hall, 1875, p.303.

<sup>1127</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.334. Real Orden del 25 de junio de 1839.

<sup>1128</sup> MOYA Y JIMÉNEZ, Francisco Javier de, "Arquitecto Francisco de Cubas", *Memorial de Artillería*, serie IV, tomo 2, Madrid, 1894, p. 412.

<sup>1129</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p.54.

En ocasiones, al parece, también llegaban los japoneses junto a sus familias tras el monzón a las costas de Luzón con el fin comercial<sup>1130</sup>

En base a la reforma del comercio de 1804, en 1834 se estableció que los chinos se limitaran al comercio en el Pairán de San José. Fuera de allí solo podrían dedicarse a la agricultura. Además, se obligó a los shampanes chinos a seguir las normativas de las embarcaciones extranjeras. El objetivo era evitar de manera clara la inmigración constante, atraído por el dinamismo local, que suponía incrementar la población china en Manila<sup>1131</sup>. Hacia 1845 los datos de la población resultaban bastante elocuentes con respecto a la presencia de criollos, mestizaje, sangleyes<sup>1132</sup> y “chinos de ultramar”:

1º Blancos: 4.050 habitantes.

2º Mestizos hispano-indios: 8.584 habitantes.

3º Mestizos chino-españoles y chino-indios: 180.000 habitantes.

4º Indios (naturales): 3.304.742 habitantes.

5º Chino: 9.901 habitantes.

En total. 3.507.277 habitantes.<sup>1133</sup>

Todo ello sin valorar casos más complejos de mestizaje a la hora de representarse, como los mestizos malayo japonés<sup>1134</sup>. Íntimamente ligada al comercio, la población china en Filipinas siempre fue la inmigración por antonomasia del país, siempre por encima de la población española. Pasaron de los 5.000 que había en 1815, y tras duplicarse a principios de la Primera

---

<sup>1130</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp. 376-377.

<sup>1131</sup> MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894, pp. 542-543-544.

<sup>1132</sup> DIAZ-TRECHUELO, Lourdes, "The Role of the Chinese in the Philippine Domestic Economy (1570-1770)", en FÉLIX, Alfonso (ed.), *The Chinese in the Philippines 1570-1770*, vol. 1, Manila, Solidaridad, 1989, p. 177.

<sup>1133</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp.375-376.

<sup>1134</sup> PROUST DE LA GIRONIÉRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp.124, 373.

Guerra del Opio, cayó de nuevo después de la Guerra a la mitad, para recuperarse entre 1847 y 1849 de 5736 a 8064<sup>1135</sup>.

Dominicos, agustinos, y más tarde franciscanos, respaldaron los talleres de artesanía y manufactura. Estos eran habitualmente de eboraria, ya desde tiempos de Dasmariñas, gobernador a finales del s. XVI, y con constante pugna con los holandeses sobre los marfiles de Tailandia. Parte de los pobladores del Pairán se cristianizaron, pero no todos y se fueron extendiendo por otras poblaciones, primero por la orilla norte del río Pasig, por Binondo y más al norte por Tondo,

Resulta importante tener en cuenta esta visión general de manufactura eboraria filipinas, pero también esta no era definitiva, y que estaba condicionada por muchos factores, mientras los occidentales trataban de condicionar la producción artística a través de sus propias directrices o modelos. Destacaban desde el siglo XVII las imágenes de bulto redondo o vestideras de Las Vírgenes con Niño y los Niños Jesús, especialmente con la iconografía del Niño Jesús de Cebú. También los crucifijos y otras piezas de altar, con incrustaciones y platería, además de pinturas. También altares portátiles u oratorios, a lo que se sumaban los trabajos de seda y bordados que podían ser ensamblados o añadidos en Filipinas o en otros puntos del trayecto habitual de las piezas, como Goa o Latinoamérica. Resultando en auténticos híbridos en base a modelos originariamente occidentales<sup>1136</sup>. En la época de Enrile, los negocios de las obras de marfil para el mercado civil se centraban con Macao<sup>1137</sup>, mientras el comercio de las obras cristianas, que tenía la finalidad para las actividades misioneras, continuaba en Manila. Esto quiere decir que la producción en Filipinas estaba condicionada con el tamiz cristiano y el gusto occidental, que era el mercado objetivo para las piezas a embarcar hacia Occidente o hacia otras colonias.

---

<sup>1135</sup> DIAZ ARENAS, Rafael, *Memorias históricas de Filipinas (...)*, Manila, Imprenta del Diario de Manila, 1850, p.3.

<sup>1136</sup> ESTELLA MARCOS, Margarita, *La escultura barroca de marfil en España: las escuelas europeas y coloniales*, Madrid, CSIC, 1984. REYES, Raquel A. G. (ed.), *Art, Trade, and Cultural Mediation in Asia, 1600-1950*, Londres, Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>1137</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0186, ff. 96r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 18. D. Tiburcio Gorostiza Remite a D. Pascual Enrile nota de los efectos embarcados en el bergantín "Brillante" para llevar a Macao. 7 de enero de 1830).

Los artesanos sangleyes, recordemos, no todos conversos, adaptaban los estilos y los motivos a las indicaciones solicitadas, imitando los elementos que se les exponían como modelo, pero produciéndolos en el propio estilo local, y con la capacidad de poder cambiar los estilos a los gustos locales o chinos en caso de que la demanda del mercado así requiera. Al entrar en las tiendas, se podía apreciar la riqueza que se ofrecía:

“Multitud de canales cargados de canoas, góndolas y embarcaciones de todo tipo surcan este arrabal, que es residencia de ricos comerciantes españoles, ingleses, indios, chinos y mestizos. Es especialmente en la orilla del Pasig donde se ubican las viviendas más frescas y encantadoras. En estas casas, tan sencillas por fuera, brilla todo lo que ha inventado el lujo de India y Europa. Los preciosos jarrones de China, los enormes potiches<sup>1138</sup> de Japón, el oro, la plata, la seda sorprenden y encandilan los ojos al entrar en estas frescas moradas.”<sup>1139</sup>

Manila estaba igualmente en un cruce de caminos privilegiado. A lo largo del s. XIX, las conexiones desde Manila se establecían con China, Japón y colonias europeas asiáticas<sup>1140</sup>. Las líneas directas que mantenía Manila eran con China (Xiamen<sup>1141</sup> y Shangai), Hong Kong, Singapur, y Saigón<sup>1142</sup>, donde mantenían varias legaciones. Una posición estratégica de primer orden. Las distancias con los puertos principales del Asia orientales era las siguientes:

Pueblos <sup>1143</sup>	Millas	Duración del viaje	
Cantón	80	6 1/2	Horas.
Manila	620	3	Días.
Saigón	910	3	Días.
Shanghái	826	4	Días.

<sup>1138</sup> VOREPIERRE, B. Dupiney de, *Dictionnaire français illustré et encyclopédie universelle...*, Paris, vol. 2, Michel Lévy Frères, 1864, p. 795. Se trata de una tipología muy específica de grandes vasos de porcelana muy decorada tanto chinos como japoneses, así como la moda de producir imitaciones de dichos modelos.

<sup>1139</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p.54.

<sup>1140</sup> Vv.AA., *Guía Oficial de Filipinas*, Tomo 1, Manila, Imp y Lit. de M. Pérez Hijo, 1888, p.391.

<sup>1141</sup> “Emuy”. Donde había un consulado, construido por el Conde de Premio Real.

<sup>1142</sup> Ciudad de Ho Chi Minh.

<sup>1143</sup> Vv.AA., *Guía Oficial de Filipinas*, Tomo 1, Manila, Imp y Lit. de M. Pérez Hijo, 1888, p. 400.

Singapur	1448	6	Días.
Yokohama	1620	7	Días.
Sídney (Derrota Mala)	5700	29	Días.
San Francisco, via Yokohama	6480	30	Días.

Era innegable que Manila era la principal fuente de objetos artísticos para los españoles, y también el más asequible en cuanto a los precios, tanto para su propia adquisición como para las exportaciones. En 1824 la Sociedad Económica de Manila ya promocionaba oficialmente la copia de objetos de China a través de premios y competiciones<sup>1144</sup>. Pero incluso así, había una manera aún más provechosa de comprar los objetos suntuarios directamente a los champanes que venían de Cantón, sin llegar a descargarlos en el puerto<sup>1145</sup>. Se trata de los mercados de costado y de cubierta.

Dentro de las legislaciones portuarias, existía una posibilidad de compraventa sin el proceso de desembarque, descarga ni depósito: el tránsito. En el caso de Manila, por ejemplo, se permitían hasta cuarenta días en esta situación en el puerto una vez presentado el manifiesto. Por lo general, se destinaba este permiso a los buques extranjeros para repostaje y reparaciones, así como para la espera de cargas. En el caso de Manila, con la particularidad a recomendación del capitán general y a través del ayuntamiento de Manila, este permiso se hacía extensible también a los buques españoles, dando paso a un curioso mercado<sup>1146</sup>. Era frecuente incluso en Manila adquirir materiales de borda a borda de los champanes o barcos de Joló<sup>1147</sup>. La artesanía de Filipinas centrada en Manila se apoyaba sobre todo en los comerciantes chinos

<sup>1144</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón y MORENO JEREZ, Federico, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 175.

<sup>1145</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.321.

<sup>1146</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.334. Real Orden del 25 de junio de 1839

<sup>1147</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.334. Real Orden del 25 de junio de 1839. Según el período se les permitía una estancia de 48 horas en las que podían realizar esta clase de transacciones.

asentados<sup>1148</sup>, que terminaron sustituyendo las armas de los piratas locales por el afán comercial de vender los recuerdos y souvenirs en sus barcos<sup>1149</sup>.

En términos generales, la tripulación de los barcos de la Armada podía tener una serie de permisos para desembarcar en los puertos extranjeros, generalmente con un oficial al cargo, para realizar paseos, y compras. Pero en una tripulación nutrida, las posibilidades de realizar turnos para toda esa tripulación estaban muy limitada. Mientras los barcos eran lugares ideales para las adquisiciones<sup>1150</sup> por sus almacenamiento y la cantidad de veces de desembarcos y embarcos que podían realizar los marineros. Por ello la solución habitual era el permiso de las adquisiciones dese el costado de las embarcaciones. No obstante, esto se iría limitando mediante las legislaciones cada vez más coercitivas, y en el caso de los buques militares, aún más. Es por ello terminó siendo más funcional la expedición de permisos para la realización de mercados de cubierta<sup>1151</sup>, que consistían en permisos para los comerciantes de, previo registro, subir a bordo a vender sus productos en la cubierta de los barcos.

Estas eran en sí mismo un sistema de comercio habitual para las armadas de distintos países europeos en la zona, pero no era homogéneo en Asia. En China, por motivos históricos estaban extraordinariamente restringido en oposición al Sistema de Cantón. El sistema de flexibilización de este comercio se debió especialmente a la factoría de la Compañía de Indias inglesa, puesto que sus tripulaciones y oficiales estaban a sueldo de los inversores o propietarios de los barcos, no de la Compañía. Así les era posible contar con situaciones extraordinarias. En el caso de Cantón, tenían la particularidad de poder contar con casa propia<sup>1152</sup>. En la Compañía de Indias destacaban los lascars, marinos o militares generalmente del oeste de la india

---

<sup>1148</sup> PINAR, Susana, *El explorador del Índico. Diario del viaje de Francisco Noroña (1748?-1788) por las islas Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, Madrid, CSIC, 2009, p.29.

<sup>1149</sup> BLASCO IBÁÑEZ, Vicente, *La vuelta al mundo de un novelista*, Barcelona, vol. 2, Plaza & Janes, 1976, p.181.

<sup>1150</sup> BACARDI, Alejandro de, *Nuevo Colón ó sea el tratado del derecho militar de España y sus indias*, Barcelona, 1, Establecimiento tipográfico de el Sol, 1851 (Segunda edición), p.412.

<sup>1151</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.85.

<sup>1152</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.631, ff.196v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)



o Persia contratados en cuadrillas. Pese a su situación, contaban con una tradición de relaciones comerciales con China más consolidadas logradas a lo largo del tiempo, por lo que se les permitían excepciones por parte de las propias autoridades de Cantón. Incluso la realización de cultos multitudinarios, rezos de los viernes en la cubierta del barco en caso de ser musulmanes, y festividades en tierra en alguna localidad próxima (Whampoa, Hong Kong) para otros cultos<sup>1153</sup>. Sin embargo, estos mercados de cubierta estaban terminantemente prohibidos, salvo en momentos de feria local, como en caso de los barcos de guerra, pero únicamente para adquisiciones personales de los marinos<sup>1154</sup>. Tras la Guerra del Opio, las autoridades china fueron permitiendo este tipo de comercio. En el *Intérprete chino*, se evidenciaba esta transición al señalar en el apartado para la Armada que “las autoridades no pueden impedir que la gente compre o venda al costado del buque todo lo que la tripulación necesite, como ropa, alimentos y otras cosas semejantes”<sup>1155</sup>.

### 5. 1. 3. Contrabando

A los problemas derivados del concepto de “cajones de regalos”, se suma el del contrabando. Para aumentar la rentabilidad que generaban muchos de estos objetos suntuarios, el contrabando era un método habitual de obtención y distribución de los mismos. Para la posición de la Armada en Filipinas, el contrabando era algo habitual, tanto a través de los amigos como de los enemigos, a pesar de las constantes intenciones de las ordenanzas<sup>1156</sup>. Pero el principal volumen de contrabando de arte, no así el de materias primas, procedía de China. Dice Agote:

---

<sup>1153</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.631, ff.197r-198. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.). Esto se debía además por el estricto control por parte de sus jefes de cuadrilla o serengues y por ser “gente pacífica”.

<sup>1154</sup> BACARDI, Alejandro de, *Nuevo Colón ó sea el tratado del derecho militar de España y sus indias*, Barcelona, 1, Establecimiento tipográfico de el Sol, 1851 (Segunda edición), p.412.

<sup>1155</sup> AGUILAR, José de, *El intérprete chino: colección de frases sencillas y analizadas para aprender el idioma oficial de China arregladas al castellano*, Imprenta de Manuel Añoz, Madrid, 1861, p. 85.

<sup>1156</sup> ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de marina, para los naviso del Rey, de las Islas Filipinas...*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, p. 136.

“En Cantón como en todas las plazas de comercio entran y salen muchas mercaderías por medio del contrabando, y en esta nota previamente faltaran algunos artículos que aunque no eran de mucha entidad particularmente unidos podrían formar una suma de alguna consideración; para prueba de lo cual no puedo sacar ejemplar que el de la nota de los cargamentos de la Rufina y Clive en la cual no hace mención de las bolas de truco<sup>1157</sup>, ni de los quitasoles, ni menos de las pinturas en vidrio, y aun confunden en los abanicos ordinarios, los finos que se remitieron, ni hace mención de algunos otros pequeños artículos que se remitieron y en vista de las notas he averiguado de los objetos con quienes se contrataron que los pasaron por otro. No será fuera de propósito demostrar el modo de lo cual se valen los chinos y aun los mismos europeos para introducir y extraer clandestinamente muchos artículos, sea por que sean prohibidos o sea porque los propietarios quieren ahorrar los derechos. El primero es, valiéndose de embarcaciones chinas y que a todo riesgo introducen las mercaderías en la plaza y navíos. El 2º modo y que es el más seguro para aquellas mercaderías que abultan poco es conducir las con los botes y lanchas con bandera.”<sup>1158</sup>

Como indica Agote, la pequeña entidad de estos objetos, pinturas, marfiles (鬼工球), quitasoles y abanicos, muchas veces no aparecían ni mencionados en los cargamentos. Otra opción era que parte de estos objetos formara parte de los propios “cajones de regalos”, pese a tener la suficiente entidad como para entrar en algún apartado de registro de entidad superior. También cabía la posibilidad de aprovechar embarcaciones oficiales o teóricamente vacías para estas mercaderías de bajo porte, para pasar los más estrictos de los controles, siempre especialmente si no había occidentales a bordo.

---

<sup>1157</sup> ISLA, José Francisco de, *Historia del famoso predicador Fray Gerundio de campazas alias Zotes*, Leipzig, vol. 1, F.A. Brockhaus, 1885, p.251.

<sup>1158</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.631, ff. 37r. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.).

“Saliendo de las Factorías de Cantón para Bampu<sup>1159</sup> o al comercio de Bampu para Cantón hay 6 registros (...) en la casa y el barco, y cuatro pequeños *opues* o visitas que están repartidos en el río, en los cuales registran los botes y lanchas, y las mercaderías que no están incluidas en la Chapa (que para cada viaje que se hace, es necesario sacar aun cuando vaya la embarcación vacía) son decomisadas o detenidas, motivo por el cual, y por qué cuando van y venían los botes de Bampu a Cantón tenían los sobrecargas capitanes y oficiales, que demorarse en los cuatro registros mencionados, el viejo Panuequa consiguió del Jopu, la gracia que los botes y lanchas que navegaren con bandera larga serían exentos de ser registradas, pues eran viajes que hacían sin más objeto que el de conducir algún oficial y únicamente serían registradas en la casa y navío. Esta gracia aún subsiste y de ella se valen para introducir algunos pequeños artículos que no abultan mucho...”<sup>1160</sup>

A los subterfugios más o menos procedimentales, se sumaba el contrabando más tradicional. El epicentro de este entramado tanto para exportaciones como para importaciones era Macao. Algunas calas se habían organizado ya para este comercio ilícito, desarrollándose incluso flotillas especializadas para estas labores, coincidiendo con un mercado del opio en ascenso<sup>1161</sup>. Esto contrastaba con las repercusiones del comercio más libre entre España y sus colonias americanas en el que se observaba una reducción del contrabando, con el resultado de que las cantidades registradas en los puertos españoles eran 20,9 toneladas al año en el período de 1786 a 1790, y 15,5 toneladas al año en el lustro de 1796 a 1800<sup>1162</sup>.

#### 5. 1. 4. En comisiones

---

<sup>1159</sup> Whampoa, Hong Kong.

<sup>1160</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.631, ff. 37r-38v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.).

<sup>1161</sup> MOGRIDGE, George, *The Celestial Empire; or, points and pickings or information about China and the Chinese*, Lindon, Grant and Griffith, 1844, pp. 56-57.

<sup>1162</sup> CARMAGNANI, Marcello, *Las islas del lujo. Productos exóticos, nuevos consumos y cultura económica europea, 1650-1800*, Méjico, El Colegio de México, Marcial Pons Historia, 2012, p. 144.

Las comisiones o misiones de la Armada implicaban estar en relación directa con las sociedades locales, y esto implicaba en intercambios de muchos tipos, la mayoría de ellos beneficiosos, incluidos los de la *Marina Sutil* quienes hacían un mal uso de su posición y comerciaban<sup>1163</sup>. En dichas interacciones algunas tenían un trasfondo de interés artístico, ya fuera incidental o intencional. Todo ello incluso en las situaciones más conflictivas.

De hecho, un proceso de obtención habitual era el de obtener objetos a través de combates, presas, requisas o trofeos<sup>1164</sup>. Estos podían pasar a la comandancia para su uso o a las tropas como trofeo y requisa. Mientras que los relatos españoles no son especialmente prolijos a este respecto, salvo en los materiales bélicos como veremos, pero sí lo son los anglosajones. En 1831, el Comodoro Down, durante la Primera expedición de Sumatra (1832), dio cuenta de sus presas contra los piratas:

“Entre los despojos había un gong chino, un Corán, tomados en el fuerte de Mahoma, y varias piezas de ricas telas doradas. Muchos de los hombres salieron ricamente cargados con el botín que habían tomado del enemigo, como bufandas de rajá, cajas de chunam de oro y plata, cadenas, aretes y anillos, tobilleras y brazaletes, y una variedad de chales, krisses ricamente empuñados y con vainas de oro, y una variedad de otros ornamentos. Se llevó dinero en una cantidad considerable...<sup>1165</sup>.”

Las requisas son las expropiaciones a través de las autoridades militares de materiales y bienes estratégicos. Hasta principios del s. XIX eran más habituales<sup>1166</sup>, pero con la progresiva imbricación de los nuevos sistemas de administración local, especialmente desde el Apostado y el interés e

---

<sup>1163</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: “La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p.49.

<sup>1164</sup> ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de marina, para los navíos del Rey, de las Islas Filipinas...*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, p. 126.

<sup>1165</sup> ELLMS, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837, pp. 219-220.

<sup>1166</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0186, ff. 74r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Carta de D. Guillermo de Galwey a D. Pascual Enrile sobre las expediciones que realiza en el país de los igorotes y para fundar un establecimiento en los montes de Pangasinán, con otras noticias del norte de la isla de Luzón. Lingayén, 5 de septiembre de 1834).

implicación de los gobernadores, este tipo de injerencias en la realidad de la economía local fueron disminuyendo<sup>1167</sup>.

Hay un tipo de requisita un tanto particular que se vincula directamente con muchas de las colecciones de marinos occidentales: las requisitas de armas. Existía un incipiente coleccionismo de armas asiáticas exóticas y si bien es verdad que siempre se habían guardado en los arsenales, independientemente de la antigüedad de las mismas. La requisita de armas se convirtió en una fuente de souvenirs, a medio camino entre la requisita y de los trofeos, como veremos.

Al margen de fusiles, bayonetas y demás armas con las que se ejercitaba diariamente la tropa, los arsenales de Cavite contaban con gran cantidad de materiales antiguos o requisados<sup>1168</sup>, sin olvidarnos de los excedentes de los Galeones de Manila. Resulta interesante señalar que estos materiales no eran simplemente decorativos, sino que eran reunidas en grandes números de cara a su futuro empleo en caso de necesidad, como sucedería durante el asalto inglés a Manila. Ejemplo de ello es la custodia de campanas fuera de Manila, como Cebú o en las Bisayas<sup>1169</sup>, ya no sólo porque su metal fuera ideal para fundir cañones o armas de fuego, sino porque, en caso de necesidad, eran empleadas como piezas de artillería, siendo sus técnicas de elaboración muy similares a las de los propios cañones. De hecho, la campana de la catedral de Manila fue fundida en 1782 por la Fundición de la

---

<sup>1167</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0186, ff. 74r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Carta de D. Guillermo de Galwey a D. Pascual Enrile sobre las expediciones que realiza en el país de los igorotes y para fundar un establecimiento en los montes de Pangasinán, con otras noticias del norte de la isla de Luzón. Lingayén, 5 de septiembre de 1834).

<sup>1168</sup> AGI, MP-LIBROS\_MANUSCRITOS,81, ff. 14r-15v (Descripciones con planos y figuras de la capital de Manila, puerto de Cavite, fuerzas de los presidios y otras fortificaciones en todo el distrito de las provincias que sujeta el real dominio en las Yslas Filipinas: Relación de la artillería y su tren, armas y demás peltrechos de guerra, dotación de plazas que tienen, sueldos, raciones y vestuarios que gozan, con inclusión de los sueldos de la Real Capilla, Contadurías, Colegios y otras oficinas que se halla dentro de la ciudad y fuera de ella, de cuyo importe al año se pone sumario y resumen general al final. Año de 1753).

<sup>1169</sup> AGI, MP-LIBROS\_MANUSCRITOS,81, ff. 32r, 40r, 44v, 50r, 52r (Descripciones con planos y figuras de la capital de Manila, puerto de Cavite, fuerzas de los presidios y otras fortificaciones en todo el distrito de las provincias que sujeta el real dominio en las Yslas Filipinas: Relación de la artillería y su tren, armas y demás peltrechos de guerra, dotación de plazas que tienen, sueldos, raciones y vestuarios que gozan, con inclusión de los sueldos de la Real Capilla, Contadurías, Colegios y otras oficinas que se halla dentro de la ciudad y fuera de ella, de cuyo importe al año se pone sumario y resumen general al final. Año de 1753). Sin incluir dos flechas con lengüetas de hierro.

Artilería Real<sup>1170</sup>. Esto tenía a su vez relación con el “derecho de campanas”, que permitía tomar grandes objetos de bronce como botín de guerra, y que posiblemente originara que algunas lantacas terminaran fundiéndose como campanas y viceversa<sup>1171</sup>.

En Cavite en 1753, entre las armas “antiguas” contaban con 52 arcabuces, 4 mosquetes, muchos más que los 38 fusiles, que era el arma reglamentaria<sup>1172</sup>. Todos estos materiales no eran producidos o adquiridos por la Armada, sino requisados o heredados, y no se destruían en vistas a su posible empleo<sup>1173</sup>, ya que la necesidad era siempre acuciante en cuanto a las armas<sup>1174</sup>. Así, entre las armas ofensivas y defensivas de los navíos de guerra, chuzos (388, jabalinas) y partesanas (300) seguían usándose, pero en números tan grandes, era muy posible que se refirieran también a materiales de procedencia filipina o malaya, sobre todo comparándolo con los números de los espontones (8)<sup>1175</sup>. Pero más interesantes resultan los 109 chafalotes (machetes) que con toda probabilidad incluía toda clase de armas blancas de la familia de los crises o campilanes. En algunos casos, se llegan a especificar

---

<sup>1170</sup> [HTTPS://CILAM.UCR.EDU/DIAGONAL/ISSUES/2008/TROTAJOSE1.PDF](https://cilam.ucr.edu/diagonal/issues/2008/trotajose1.pdf) [22/12/2021]

<sup>1171</sup> VEGA VIGUERA, Enrique de la, *Sevilla y la real fundición de cañones*, Sevilla, Guadalquivir Ediciones, 1992, REGALADO TROTA, Jose, *Of war and peace: lantakas and bells in search for foundries in the Philippines*, Manila, UST, 2009 y [HTTPS://CILAM.UCR.EDU/DIAGONAL/ISSUES/2008/TROTAJOSE1.PDF](https://cilam.ucr.edu/diagonal/issues/2008/trotajose1.pdf) [22/12/2021]

<sup>1172</sup> AGI, MP-LIBROS\_MANUSCRITOS,81, ff. 24r (Descripciones con planos y figuras de la capital de Manila, puerto de Cavite, fuerzas de los presidios y otras fortificaciones en todo el distrito de las provincias que sujeta el real dominio en las Yslas Filipinas: Relación de la artillería y su tren, armas y demás peltrechos de guerra, dotación de plazas que tienen, sueldos, raciones y vestuarios que gozan, con inclusión de los sueldos de la Real Capilla, Contadurías, Colegios y otras oficinas que se halla dentro de la ciudad y fuera de ella, de cuyo importe al año se pone sumario y resumen general al final. Año de 1753).

<sup>1173</sup> AGI, MP-LIBROS\_MANUSCRITOS,81, ff. 15v (Descripciones con planos y figuras de la capital de Manila, puerto de Cavite, fuerzas de los presidios y otras fortificaciones en todo el distrito de las provincias que sujeta el real dominio en las Yslas Filipinas: Relación de la artillería y su tren, armas y demás peltrechos de guerra, dotación de plazas que tienen, sueldos, raciones y vestuarios que gozan, con inclusión de los sueldos de la Real Capilla, Contadurías, Colegios y otras oficinas que se halla dentro de la ciudad y fuera de ella, de cuyo importe al año se pone sumario y resumen general al final. Año de 1753).

<sup>1174</sup> MONTES, Diego, *Instrucción y regimiento de guerra*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013, pp. 80-81. En este estudio de la obra de Montes, el primer manual del ejército español, Hugo Vázquez Bravo destaca la continuidad de las armas como un elemento indisoluble desde el propio concepto de ejército.

<sup>1175</sup> AGI, MP-LIBROS\_MANUSCRITOS,81, ff. 24r (Descripciones con planos y figuras de la capital de Manila, puerto de Cavite, fuerzas de los presidios y otras fortificaciones en todo el distrito de las provincias que sujeta el real dominio en las Yslas Filipinas: Relación de la artillería y su tren, armas y demás peltrechos de guerra, dotación de plazas que tienen, sueldos, raciones y vestuarios que gozan, con inclusión de los sueldos de la Real Capilla, Contadurías, Colegios y otras oficinas que se halla dentro de la ciudad y fuera de ella, de cuyo importe al año se pone sumario y resumen general al final. Año de 1753).

hasta las tipologías de armas capturadas, pero solamente en ubicaciones con menos material en sus arsenales como los del presidio de Playa honda campilanes (20)<sup>1176</sup>. Igualmente, es posible que entre las armas de asta y las armas de fuego hubiera muchos materiales capturados chuzas (6), lanzas (53), picas (276), medias lunas (28)<sup>1177</sup>, ninguna de las cuales se seguía empleando como material bélico ligero de la Armada<sup>1178</sup>. Donde no hay ningún género de dudas es con los “arcos de flechas” (55), que hacía ya siglos que no eran las armas reglamentarias de la Armada<sup>1179</sup>. Entre estos materiales estaban incluidos piezas de artillería como pedreros y “lantaquerías”, las armas propias de las embarcaciones de los piratas moros, aunque en el arsenal había muchas menos, ya que estaban fijas en las embarcaciones menores o *Marina Sutil*, siendo útiles tanto para los combates como para señales<sup>1180</sup>, aunque por aquel entonces los pedreros ya sólo se empleaban en las lanchas<sup>1181</sup>. A estas se suman otras diez lantacas de bronce sirviendo de apoyo en los Galeones de Manila<sup>1182</sup>.

---

<sup>1176</sup> AGI, MP-LIBROS\_MANUSCRITOS,81, ff. 53v (Descripciones con planos y figuras de la capital de Manila, puerto de Cavite, fuerzas de los presidios y otras fortificaciones en todo el distrito de las provincias que sujeta el real dominio en las Yslas Filipinas: Relación de la artillería y su tren, armas y demás peltrechos de guerra, dotación de plazas que tienen, sueldos, raciones y vestuarios que gozan, con inclusión de los sueldos de la Real Capilla, Contadurías, Colegios y otras oficinas que se halla dentro de la ciudad y fuera de ella, de cuyo importe al año se pone sumario y resumen general al final. Año de 1753). Sin incluir dos flechas con lengüetas de hierro.

<sup>1177</sup> AMN-Ms.1197, ff. 079r

<sup>1178</sup> AMN-Ms.1197, ff. 079r.

<sup>1179</sup> AGI, MP-LIBROS\_MANUSCRITOS,81, ff. 24r (Descripciones con planos y figuras de la capital de Manila, puerto de Cavite, fuerzas de los presidios y otras fortificaciones en todo el distrito de las provincias que sujeta el real dominio en las Yslas Filipinas: Relación de la artillería y su tren, armas y demás peltrechos de guerra, dotación de plazas que tienen, sueldos, raciones y vestuarios que gozan, con inclusión de los sueldos de la Real Capilla, Contadurías, Colegios y otras oficinas que se halla dentro de la ciudad y fuera de ella, de cuyo importe al año se pone sumario y resumen general al final. Año de 1753). Sin incluir dos flechas con lengüetas de hierro.

<sup>1180</sup> AGI, MP-LIBROS\_MANUSCRITOS,81, ff. 14r-15v, 23v (Descripciones con planos y figuras de la capital de Manila, puerto de Cavite, fuerzas de los presidios y otras fortificaciones en todo el distrito de las provincias que sujeta el real dominio en las Yslas Filipinas: Relación de la artillería y su tren, armas y demás peltrechos de guerra, dotación de plazas que tienen, sueldos, raciones y vestuarios que gozan, con inclusión de los sueldos de la Real Capilla, Contadurías, Colegios y otras oficinas que se halla dentro de la ciudad y fuera de ella, de cuyo importe al año se pone sumario y resumen general al final. Año de 1753). En aquel momento había en el arsenal 13 pedreros de hierro y dos lantacas.

<sup>1181</sup> AMN-Ms.1197, ff. 079r

<sup>1182</sup> AGI, MP-LIBROS\_MANUSCRITOS,81, ff. 24v (Descripciones con planos y figuras de la capital de Manila, puerto de Cavite, fuerzas de los presidios y otras fortificaciones en todo el distrito de las provincias que sujeta el real dominio en las Yslas Filipinas: Relación de la artillería y su tren, armas y demás peltrechos de guerra, dotación de plazas que tienen, sueldos, raciones y vestuarios que gozan, con inclusión de los sueldos de la Real Capilla, Contadurías, Colegios y

Las lantacas, en parte por su trabajo artístico como por su simbología, eran especialmente apreciadas por la Armada<sup>1183</sup>. Sus trabajos de fundición solían incorporar elementos geométricos complejos y fitomórficos, y en ocasiones, motivos representativos de dragones y figuras mitológicas. Igualmente, eran las armas ofensivas por antonomasia producidas por los propios piratas moros, con lo que, al igual que las banderas, eran elementos de prestigio tanto en sus culturas de origen como en los procesos de victoria y derrota, con lo que, progresivamente algunas de estas piezas serían enviadas al Museo Naval. Además, todos estos materiales estaban en constante movimiento empleándose especialmente en la Armada de las islas<sup>1184</sup>.

A todo ello se suman las requisas, con una normativa muy restrictiva con respecto a las armas, aún más con aquellas de pólvora<sup>1185</sup>. Hay que tener en cuenta que, en las embarcaciones civiles, e incluso entre los particulares era frecuente el portar armas, pero los posibles asaltos incluso en las líneas regulares y bien protegidas<sup>1186</sup>. Más extraño resultaba que, tras una captura se restituyeran los objetos a sus legítimos propietarios o comunidades, como los ajuares litúrgicos capturados durante el asalto a la fortaleza de Saigón<sup>1187</sup>.

Lo que no es menos cierto es que esto también coincide con el interés en evitar los robos por parte de las fuerzas armadas, de tierra por lo general, para impedir revueltas y levantamientos locales:

---

otras oficinas que se halla dentro de la ciudad y fuera de ella, de cuyo importe al año se pone sumario y resumen general al final. Año de 1753). Sin incluir dos flechas con lengüetas de hierro.

<sup>1183</sup> AGMAB 4836-2 /71 ff 6r.

<sup>1184</sup> AGI, MP-LIBROS\_MANUSCRITOS,81, ff. 15v (Descripciones con planos y figuras de la capital de Manila, puerto de Cavite, fuerzas de los presidios y otras fortificaciones en todo el distrito de las provincias que sujeta el real dominio en las Yslas Filipinas: Relación de la artillería y su tren, armas y demás peltrechos de guerra, dotación de plazas que tienen, sueldos, raciones y vestuarios que gozan, con inclusión de los sueldos de la Real Capilla, Contadurías, Colegios y otras oficinas que se halla dentro de la ciudad y fuera de ella, de cuyo importe al año se pone sumario y resumen general al final. Año de 1753)

<sup>1185</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p.448. "Las armas de fuego, calibre o escopetas, y las pistolas de pomo, solo pueden ingresar con un permiso especial del gobierno."

<sup>1186</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.629, ff. 159r. (Diario del viaje hecho por la Fragata de Sm Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787). "Los dos cañones montados sobre el alcázar estarán cargados de metralla, pero sin cebo, para ocurrir a este y renovar los tiros. (quando pidiese alguna embarcación sospechosa que se aproximase de noche, habrá depositadas en paraje seguro hasta diez tiros demás de algunas armas de fuego, y chispa y alguna cartuchería de fusil y pistola".

<sup>1187</sup> AMN 0088 0025. Mapa de la Fortaleza de Saigón, obra de Siro Fernández.



“toda esa serie de crímenes que nos han atribuido ¿por qué? porque va desapareciendo el Contrabando, porque no hay más requisas y persecución; hace cerca de dos años que no tengo una queja. Ahora se convencieron que mi sistema es excelente. A grandes males fuertes remedios”<sup>1188</sup>

Pese a las reiteradas órdenes de mandos y ordenanzas tratando de evitar cualquier tipo de expolio en las poblaciones locales para evitar conflictos<sup>1189</sup>, ya desde tiempos de Felipe II, resultaba algo inevitable. Pese a que no hemos encontrado referentes en el de los marinos españoles, aunque sí en uno de los colaboradores en Filipinas, de La Gironière. Se trataba de un cirujano de la marina que terminó instalándose en Filipinas, el “Doctor Pablo”<sup>1190</sup>. Además mantenía actividades de otras producciones agropecuarias, porcino, sobre todo, índigo o caña de azúcar<sup>1191</sup>. Sin embargo, su labor más destacada en cuanto a su trascendencia fue la producción de café. En la década de 1810, la cultura agrícola predominante en Filipinas era la producción de cacao. En comparación con Java, por ejemplo, se exportaba 100 veces menos café<sup>1192</sup>. Con ayuda de la Compañía de Filipinas, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Manila trató de paliar las iniciativas de la Compañía, recurriendo también a la iniciativa privada, incentivando la producción. En 1828 ofreció un premio de 1000 pesos para el cafetal que madurara 60.000 pies cuadrados de plantas de cafetos, unas 6000. No sería hasta el 23 de junio de 1837 cuando Proust de la Gironière lo lograra, tanto el premio como un sistema

---

<sup>1188</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0186, ff. 74r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Carta de D. Guillermo de Galwey a D. Pascual Enrile sobre las expediciones que realiza en el país de los igorotes y para fundar un establecimiento en los montes de Pangasinán, con otras noticias del norte de la isla de Luzón. Lingayén, 5 de septiembre de 1834).

<sup>1189</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.631, ff.196v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.)

<sup>1190</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp.38,47.

<sup>1191</sup> GUILLERMO, Alice, *Images of Change: Essays and Reviews*, Ciudad Quezon, Kalikasan Press, 1988, p.126.

<sup>1192</sup> MARTIN, Pascal, *Il était une fois le café: Histoire, botanique, arts et petits secrets*, Paris, Edicioens Lanore, 2018, p. 59. En 1830, Filipinas solo exportaba 160 toneladas de café en comparación con las 16620 de Java.

de explotación agrícola <sup>1193</sup>. Desde su posición colaboró con Enrile, pero no fue el único. Algunos de los interesados y coleccionistas a los que proporcionó objetos fueron George Rusell (Museo de Boston <sup>1194</sup>), M. Hamilton Lindsay <sup>1195</sup>, Jules, Alexis y Édouard Verreaux, asentados en Sudáfrica para la obtención de animales <sup>1196</sup>. Hijos del taxidermista Pierre-Jacques Verreaux y sobrino de Pierre-Antoine Delande, del *Jardin des Plantes*, quien conformó las mayores colecciones de taxidermistas a nivel mundial <sup>1197</sup>, fue el posible origen de los contactos de Proust.

Estando el “Doctor Pablo” en Nueva Écija y Maribeles, al interior de Luzón, se encontró con poblaciones ajetas (aetas), un grupo étnico de Luzón, en teoría dentro de los negritos, lo que fue el detonante de estos saqueos. Seminómadas, cazadores-recolectores <sup>1198</sup>, desatendían temporalmente sus asentamientos <sup>1199</sup>, por lo que era más fácil acceder a sus objetos antiguos o etnográficos. Aunque en este caso fue por motivos antropológicos, tratando de conseguir los cráneos de este grupo tan particular de Filipinas, saquearon uno de sus cementerios. El mismo saqueo proporcionó a Gironére a relatar los ritos y objetos <sup>1200</sup>. Finalmente obtuvo dos cráneos y un esqueleto de Ajetas <sup>1201</sup> para

---

<sup>1193</sup> MARTIN, Pascal, *Il était une fois le café: Histoire, botanique, arts et petits secrets*, Paris, Edicioens Lanore, 2018, pp. 59-60. Los siguientes ganadores del premio serían Vicente del Pino (1838), Azaola (1846) y Antonio Ortega (1847).

<sup>1194</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p.276. La cabeza de una boa

<sup>1195</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p.242.

<sup>1196</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p.393.

<sup>1197</sup> DASZKIEWICZ, Piotr, "La maison Verreaux au XIXe siècle à Paris, plaque tournante des collections naturalistes mondiales", *Journal d'agriculture traditionnelle et de botanique appliquée*, 39 (2), Paris, 1997, pp. 111-129.

<sup>1198</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p.297.

<sup>1199</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p.387. A pesar de ello, llegaron a ejercer señoríos de carácter casi feudal sobre poblaciones tagalas a cambio primero de arroz y más tarde de maíz, o, de lo contrario, ejercerían cazas de cabezas entre la población.

<sup>1200</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p.324. "Tienen gran reverencia por sus muertos. Desde hace varios años van a sus tumbas a depositar un poco de tabaco y betel; el arco y las flechas que pertenecieron al difunto están suspendidos, el día que es enterrado, sobre su tumba, y todas las noches, según la creencia de sus camaradas, sale de su tumba para ir de caza. Los entierros se hacen sin ninguna ceremonia. El cuerpo es tendido en toda su longitud en un foso, donde es cubierto con tierra". A continuación, se mataba al primer ser vivo que encontrarán, por lo que avisaban a amigos y vecinos para no estar en los alrededores.

<sup>1201</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, p.335.

el *Jardin des Plantes* o el Museo de Anatomía de París <sup>1202</sup>. Un saqueo bajo criterios científicos, pero un saqueo y profanación a fin de cuentas, aunque no hay constancia de que ninguno de los envíos se obtuviera por estos medios.

Tanto en los puertos como en las comisiones había posibilidades de delegar los procesos de “hallar, recoger y remitir” en terceros. Evidentemente, las comisiones de los marinos no les permitía mantenerse en una misma ubicación, salvo en Cavite. Es por ello recurrían a contactos locales, religiosos y oficiales en su mayoría, que proporcionaran los materiales solicitados, ya estuvieran pendientes de su elaboración u obtención, ya fuera por la dificultad o por la estacionalidad de esa obtención. En el caso de los objetos de arte, la mayor parte de las referencias con informes tienen sus orígenes en este apartado <sup>1203</sup>.

Se trata de adquisiciones que pueden ser tanto por solicitud específica como a iniciativa de los propios intermediarios. Tal serían los materiales de Yegros, que en sus 98 cajones de materiales enviados desde Singapur se podían encontrar materiales científicos mezclados con colecciones de conchas e informes y modelo de las embarcaciones británicas empleadas, añadiendo además su interés en aportar más materiales a la inteligencia <sup>1204</sup>. Aún así se seguían manteniendo figuras de intermediarios cuando acceder a ciertas zonas “podía resultar poco prudente <sup>1205</sup>”. A pesar de las buenas relaciones incluso entre occidentales, los soldados también hacían funciones de espionaje entre las otras potencias, especialmente en las reuniones de comerciantes o diplomáticos de altos rangos <sup>1206</sup>.

Otras consultas podían ser previas a las adquisiciones <sup>1207</sup>, muy especializadas tanto artística como culturalmente, a sabiendas de que ciertos

---

<sup>1202</sup> PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855, pp.328-330.

<sup>1203</sup> PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, p.529.

<sup>1204</sup> AMN 0571/Ms. 1740. Este último sistema patentado por el alemán Anton Flettner en 1922.

<sup>1205</sup> BLASCO IBÁÑEZ, Vicente, *La vuelta al mundo de un novelista*, Barcelona, vol. 2, Plaza & Janes, 1976, p.144.

<sup>1206</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.625, ff. 219r. (Diario de navegación del viaje ejecutado por el Navío Hércules desde el fondeadero de Puná al puerto de Macao en el Ymp<sup>o</sup> de China con escala en el Puerto de Paita, 1783).

<sup>1207</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.631, ff. 32v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta

personajes podían ilustrar en “...materias relativas a las costumbres de los chinos, y novedades que ocurrían en el Impero las cuales son ignoradas la mayor parte para los europeos establecidos en esta”<sup>1208</sup>. Es decir, había una clara consciencia de las limitaciones de información y de materiales, requiriendo averiguaciones que solían ser igualmente parciales y eurocéntricas<sup>1209</sup>. Los informadores occidentales no comprendían completamente la complejidad de Asia, especialmente por no poder comparar con la historia de la región.

No obstante, según cada informador y ámbito la información especializada pasa de ser general, parcial o falsa a extraordinariamente prolija. Incluso gente instruida que formaba parte de estas redes de información no comprendía o tenía conocimientos necesarios cuando se les consultaba en materias muy básicas, obligando a una mayor presencia de oficiales de la Armada para suplirles<sup>1210</sup>. Pese a que potencialmente cualquier individuo podía proporcionar información<sup>1211</sup>, la Armada trataba de ser muy cuidadosa al respecto, teniendo en cuenta las conexiones de los objetos con las ulteriores decisiones y responsabilidades. Una de las estructuras que vertebraban este tipo de contactos, por encima de las estructuras administrativas estatales, era la Sociedad Económica de Amigos del País de Manila y sus derivaciones. Entre ellos se contaban médicos, artesanos, comerciantes, botánicos, misioneros, alcaldes (gobernadorcillos), militares del ejército, etc. eran los contactos adecuados, tanto para la obtención de objetos como de información de manera fiable.

---

Plaza durante el año de 1789.) y MMV, Museo Marítimo Vasco, R.637, ff.232v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1795.).

<sup>1208</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.632, ff. 144v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1790).

<sup>1209</sup> REYES, Raquel A. G. (ed.), *Art, Trade, and Cultural Mediation in Asia, 1600-1950*, Londres, Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>1210</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0701, 2, ff. 5r (Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile de Capiz del 24 de abril de 1830). “El fraile de Romblón no había podido buscar el mármol, cuarzo y pizarra, por que dice que no sabía lo que eran;”.

<sup>1211</sup> REYES, Raquel A. G. (ed.), *Art, Trade, and Cultural Mediation in Asia, 1600-1950*, Londres, Palgrave Macmillan, 2019.

En torno a la Armada existía toda una sociedad periférica con la que, si existían raigambres sociales, especialmente en el mundo de la medicina<sup>1212</sup>, el clero y el comercio<sup>1213</sup>. Algo que, no hará más que potenciarse en los territorios ultramarinos, por diferentes motivos, especialmente derivados de la estrecha colaboración y presencia estructural de los tres oficios conviviendo, en muchas ocasiones, en los mismos barcos.

A ellos se sumaban, por supuesto, los propios miembros de la Armada<sup>1214</sup>, que, de hecho, muchas veces hacían de nexo en estas relaciones. Al propio proceso de mediador de los objetos, se incluye un apartado de mediador cultural<sup>1215</sup>, en tanto en cuanto, el propio objeto va ligado a un relato que aporta información tanto del propio objeto como de la cultura en la que se genera como de los propios intereses de los marinos y sus objetivos, independientemente del nivel económico, artístico o científico de dichos objetos<sup>1216</sup>.

Gran parte del valor de estos contactos viene derivado de la percepción e interacción e estos mismos con la población local. Ya fuera la población local filipina necesitada de médicos, comerciantes malayos o el entorno de las misiones, existía un vínculo más estrecho de confianza, incluso simbiótico<sup>1217</sup>.

La presencia de los clérigos era nutrida y muy próxima a la población local. En la década de 1850, el clero secular no parroquial constaba de 93 miembros, incluidos los capellanes militares, mientras que el clero parroquial

---

<sup>1212</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 2º -Letras B, C, Vol.2*, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.211.

<sup>1213</sup> ORTEGA DEL CERRO, Pablo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Cuadernos de estudios gallegos*, 66, Santiago de Compostela, 2019, pp. 291-292 y 300.

<sup>1214</sup> Vv.AA., *Guía Oficial de Filipinas*, Tomo 1, Manila, Imp y Lit. de M. Pérez Hijo, 1888, p.396. Según el período del S.XIX, y la Armada, podían llegar a ser un tercio de los oficiales en destino.

<sup>1215</sup> REYES, Raquel A. G. (ed.), *Art, Trade, and Cultural Mediation in Asia, 1600-1950*, Londres, Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>1216</sup> REYES, Raquel A. G. (ed.), *Art, Trade, and Cultural Mediation in Asia, 1600-1950*, Londres, Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>1217</sup> ORTEGA DEL CERRO, Pablo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Cuadernos de estudios gallegos*, 66, Santiago de Compostela, 2019, p.299.

200 curas, destinados 130 de ellos en un total de 187 pueblos<sup>1218</sup>. Las misiones, por su parte eran de facto 9, en Ilocos, Abra, Isla de Negros y Calamianes<sup>1219</sup>. El total en las islas era de 1371, a los que se sumaban 672 regulares y 893 clérigos entre los misioneros de China y los presentes en los colegios de España, para un total de 2936 representantes eclesiales, con casi 500 destinados en exclusiva a Manila y su entorno<sup>1220</sup>. El objetivo era la presencia en todas las provincias del territorio, presencia que se había duplicado en el número de pueblos con presencia administrativa de los clérigos, de 142 a 277<sup>1221</sup>.

Fray Mariano lo deja bien claro en su correspondencia y la participación inequívoca de los naturales en estos trabajos de recopilación de piezas. Él mismo definía como obtener las piezas: “a fuerza de muchísima paciencia y dulzura<sup>1222</sup>”. También resulta especialmente interesante conocer los pagos “en especia” de Enrile a sus seguidores, un cajón de “comestibles de Europa”<sup>1223</sup>. Pero tenía un auténtico entramado productivo en Bohol. Además de ser miembro además de la Sociedad Económica de Amigos del País de Filipinas<sup>1224</sup>, con quienes mantenía continua correspondencia y envíos de materiales. Más interesante resulta conocer sus ventas a través de compañías

---

<sup>1218</sup> DIAZ ARENAS, Rafael, *Memorias históricas de Filipinas (...)*, Manila, Imprenta del Diario de Manila, 1850, s/n. A ellos se sumaban unos 500 coadjutores, la gran mayoría de ellos sin sueldo.

<sup>1219</sup> DIAZ ARENAS, Rafael, *Memorias históricas de Filipinas (...)*, Manila, Imprenta del Diario de Manila, 1850, s/n.

<sup>1220</sup> DIAZ ARENAS, Rafael, *Memorias históricas de Filipinas (...)*, Manila, Imprenta del Diario de Manila, 1850, s/n.

<sup>1221</sup> DIAZ ARENAS, Rafael, *Memorias históricas de Filipinas (...)*, Manila, Imprenta del Diario de Manila, 1850, s/n.

<sup>1222</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0186, ff. 101r-101v (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna (Cebú) sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna (Jagna, Bohol), 6 de junio de 1834).

<sup>1223</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0186, ff. 101r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna (Cebú) sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna (Jagna, Bohol), 6 de junio de 1834). “He agradecido sobremanera y doy á V.E. muchísimas gracias p<sup>or</sup> su fineza de lo que contenía el Cajon de Comestibles de Europa, por que desde que sali de (Madrid, mi Pueblo) no había vuelto a ver y menos probar alcachofas”.

<sup>1224</sup> SALAMERO REYMUNDO, Francisco, *Ensayo biográfico sobre Diego de Cera, un grausino universal*, Huesca, Instituto de Estudios Altoaragoneses (18), 1986, p.107.

de Manila hacia Acapulco<sup>1225</sup>, además de envíos de toda clase de materiales a Alemania, Inglaterra y Singapur, y especialmente a Ignacio Vidal, profesor de zoología en la Universidad de Valencia y su contacto principal en la Sociedad de Amigos del País de Valencia<sup>1226</sup>

En definitiva, no era un proceso unidireccional ni se limitaba a los viajes de los propios marinos<sup>1227</sup>. Era una estructura mucho más dinámica en la que se vertebraron los objetos. Esta línea es la que podemos llamar “oficialista” en tanto que hay una serie de requisitos que se cumplen; que el oficial haga el envío con una serie de objetivos y a través de líneas oficiales, quedando dichos envíos reflejados tanto en su expediente como en todo el proceso de administración de la Armada.

## 5. 2. Objetivos de adquisición

### 5. 2. 1. Utilidad a la patria

Como hemos visto, la Real Cédula de 23 de julio de 1712, “hallar, recoger y remitir las cosas más singulares y raras que pudiesen hallarse en dichas islas”<sup>1228</sup> fue el aliciente principal para la Armada, pero no el único. Como hemos visto, los beneficios económicos y la ilustración, a veces convergiendo fueron un impulso generalizado para el comercio de arte. Pero hay que tener en cuenta otros muchos factores. En este apartado trataremos los objetivos y causas de elección o descarte de dichos objetos en Asia. La finalidad de los mismos puede ser los mismos que en su momento de adquisición o diferir.

---

<sup>1225</sup> <http://recoletosstv.com/wp-content/uploads/2022/04/13-Los-agustinos-recoletos-en-dialogo.pdf> [20-05-2022] “Los agustinos recoletos en diálogo con los pueblos indígenas. La experiencia filipina (1606-1968)”, p. 10.

<sup>1226</sup> <https://agustinosrecoletos.org/library/126-colaboradores/127-emmanuel-luis-a-romanillos/1623-mariano-gutierrez.pdf> [20-05-2022].

<sup>1227</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, p.11.

<sup>1228</sup> SIGÜENZA, M. Nieves M. y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, " Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América*, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, Fundación BBVA, 1992, p. 345.

Dicha elección es especialmente formada<sup>1229</sup> y documentada. Como hemos visto, los oficiales de la Armada se encontraban participando de contexto ilustrado muy particular. Formados muchos de ellos en el ambiente de una élite ilustrada, especialmente los “marinos científicos” formados en la Academia de Guardias Marinas de Cádiz. Sus órdenes estaban orientadas por los intereses de la Corona en Filipinas. Su percepción de las culturas y del arte asiático estaba establecida por esos mismos principios ilustrados y comerciales, algo que quedaba marcado en sus informes.

El envío de materiales de primer orden implicaba una mejora en el “ornato ó de utilidad á su patria<sup>1230</sup>”. Estos apelativos son algo más específicas que obtener las “cosas más singulares y raras que pudiesen hallarse en dichas islas<sup>1231</sup>”, pero sigue resultando un inmenso campo, en el que caben toda clase de elementos. Pero al menos se establece un fin funcional, el ascenso del soldado u oficial. El reconocimiento de estos objetos, solamente por su envío implicaba la posibilidad de grandes honores, que iban aparejados de medallas o ascensos, aplicándose como elemento importante a destacar, una herramienta más del *cursus honorum*<sup>1232</sup>, tal y como se refleja en las hojas de servicios, junto a las publicaciones, equiparable a los hechos de armas<sup>1233</sup>, con el posible reconocimiento doble tanto por parte de España como de otros países extranjeros<sup>1234</sup>. Estos aportes eran una contraposición a las teorías donde la efectividad de los militares se medía más en la “simplificación del conocimiento”, evitando los campos teóricos, asumiendo su utilidad, pero sin caer en la autocomplacencia, pudiendo llegar a ser pernicioso demasiada

---

<sup>1229</sup> CLAUSEWITZ, Karl von: *De la guerra*, LIBROdot.com (versión electrónica), 2002 (1872), pp. 147-149.

<sup>1230</sup> SANPERE Y MIGUEL, Salvador, *Historia del lujo: su influencia en las costumbres públicas y privadas de los pueblos y el desarrollo del arte*, Barcelona, Font y Torrents, 1886, p.761.

<sup>1231</sup> SIGÜENZA, M. Nieves M. y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, " Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., *La real Sociedad Bascongada y América*, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, Fundación BBVA, 1992, p. 345.

<sup>1232</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. ssnn. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1233</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Novena subdivisión, Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras) y AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. ssnn. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial). Real Orden del 13 de enero de 1860.

<sup>1234</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Novena subdivisión, Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras). Notificada el 26 de noviembre de 1859.



formación<sup>1235</sup>. No obstante, el mismo Von Clausewitz (1831) asume que esto no se aplica a la marina por los avances técnicos y las capacidades diplomáticas<sup>1236</sup>.

Con la aparición de localizaciones para su exhibición, ya fueran específicos de la Armada o más generalistas, se establecieron unos puntos de convergencia para los envíos. Conociendo el discurso de estas instituciones, tendría un mayor sentido que estos objetos fueran aceptados<sup>1237</sup>.

Uno de los objetivos era el conocimiento sobre Asia, de los divulgativo a lo científico, tanto a nivel general como a nivel de los intelectuales. Feijoo resume las ideas del “vulgo” sobre Asia como el siguiente:

“En saliendo de la Europa, todo se nos figura barbarie: cuando la imaginación de los vulgares se entra por la Asia, se le representan Turcos, Persas, Indios, Chinos, Japones, poco más, o menos, como otras tantas congregaciones de Sátiros, o hombres medio brutos.<sup>1238</sup>”

También entre el personal formado en la Armada había deficiencias<sup>1239</sup>. El Jesuita Jean-Joseph Grammond<sup>1240</sup> escribió un libro sobre el testamento del emperador, publicado en español por Agote “*Testamento de Kang-gy, emperador de la China traduit en français et enrichi de notes par J\*\* de G\*\* ; traducido del frances al castellano por G\*\* de A\*\**”, publicado en Madrid en, 1799. Consciente que a los lectores les hubiera gustado más historia de china, con política y cultura, lo aborda. Pero esto es más avanzado. Además, es una

---

<sup>1235</sup> CLAUSEWITZ, Karl von: *De la guerra*, LIBROdot.com (versión electrónica), 2002 (1872), p. 70.

<sup>1236</sup> CLAUSEWITZ, Karl von: *De la guerra*, LIBROdot.com (versión electrónica), 2002 (1872), p.134.

<sup>1237</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. ss.nn. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Personales).

<sup>1238</sup> SUH, Beбето (Mingyo), “Imágenes de Asia en los textos de Benito Jerónimo Feijoo”, *SPAN750 / Ilustración y Romanticismo en España*, Universidad de Carolina del Norte, 2019, pp. 1-34. Teatro 2:15:9.

<sup>1239</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.630, ff. 94v. (Diario del viaje en la Fragata Santa Florentina para Cantón, 1787). “No es creible con la tiranía con que obran en esta estos dependientes que solo aspiran enriquecerse con estos robos manifiestos y lo hacen con tanta desvergüenza que nos pidió 250 piastras a la salida, a lo que no se accedió en ninguna manera y se contentaron. En mucha parte tiene la culpa la Compañía inglesa, cuyos individuos por no meterse en el mecanismo de estar regateando con estas gentes dejan al arbitrio del comprador y este a veces o no tiene espíritu para oponerse a los mandarines que piden lo que se pueden servir en algún tiempo; este año han venido en 13 pontones, y les ha ascendido su viaje 2000 piastras”.

<sup>1240</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.637, ff.232v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1795.).

traducción del texto literal con su significancia en contexto, no una copia literal de las transcripciones inglesas, si no del chino<sup>1241</sup>. Buscaba a un público que ya estaba versado en la historia de China<sup>1242</sup>, recomendado que hay capítulos que podrían ignorar<sup>1243</sup>. Eran conscientes de que unas élites estaban medianamente bien formadas al respecto de lo que era Asia, pero los procesos de conocimiento terminaban corruptos, con información no especialmente precisa, aunque seguía siendo necesaria produjeron obras para un público no especialista y eurocéntrico<sup>1244</sup>, con aspiraciones a mejorarlas y ser universalista<sup>1245</sup>. En cuanto a las informaciones sobre el terreno, por su contacto con los mandarines locales, los diplomáticos estaban al tanto de la situación en Asia oriental. En algunos casos realizaban informes e incluso publicaciones dedicadas al mundo chino.

Desconocimientos que, por otra parte, era recíproco. El conocimiento sobre España presente en los informes del imperio Qing, si bien limitada, parece que condicionó en gran medida las relaciones con España. Y si algo dejan ver los textos existentes es el desconocimiento sobre España en Asia Oriental. El principal problema que deriva de este desconocimiento es, precisamente, la falta de definición derivada de las relaciones históricas. La presencia española en Asia oriental está plenamente condicionada por la concepción geográfica que se tenía de ella, condicionada especialmente por la ambigüedad de las Filipinas, inicialmente como parte del virreinato de Nueva España<sup>1246</sup>. Pese a estos problemas iniciales fueron suplidos rápidamente, mejorando en gran

---

<sup>1241</sup> GRAMMONT, Jean Joseph de y AGOTE, Manuel de, *Testamento de Kang-gy, emperador de la China traduit en français et enrichi de notes par J\*\* de G\*\* ; traducido del frances al castellano por G\*\* de A\*\**, Madrid, Impr. de Sancha, 1799, p.xiii.

<sup>1242</sup> GRAMMONT, Jean Joseph de y AGOTE, Manuel de, *Testamento de Kang-gy, emperador de la China traduit en français et enrichi de notes par J\*\* de G\*\* ; traducido del frances al castellano por G\*\* de A\*\**, Madrid, Impr. de Sancha, 1799, p.xv.

<sup>1243</sup> GRAMMONT, Jean Joseph de y AGOTE, Manuel de, *Testamento de Kang-gy, emperador de la China traduit en français et enrichi de notes par J\*\* de G\*\* ; traducido del frances al castellano por G\*\* de A\*\**, Madrid, Impr. de Sancha, 1799, p.45.

<sup>1244</sup> LUQUE TALAVÁN, Miguel (Dir.), *Imágenes del mundo. Enrique de Otal y Ric, diplomático y viajero*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 2010, p.56.

<sup>1245</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, "La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX", *Butlletí de l'Insitut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 17.

<sup>1246</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, "La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX", *Butlletí de l'Insitut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 17.

medida el conocimiento que en China se tenía de España<sup>1247</sup>. Ejemplo de ello es la obra del funcionario y geógrafo imperial Xu Jiyu (徐繼畲, 1795-1873), que, en su *Breve relación de los circuitos marítimos* (*Yinghuan zhilue*, 瀛環志略, 1849), donde reflejaba la descripción geográfica y histórica de España con referencias a las diferentes regiones. Con la difusión de ese libro se trataron de suplir los conocimientos, o la falta de ellos, por parte de los mandarines chinos<sup>1248</sup>.

A lo anteriormente mencionad se han de añadir las funciones de la Armada en sus destinos, de los que se podían derivar objetos para evidenciar, como los trofeos, que era a un tiempo ornato y utilidad, elemento de prestigio. Pero también podían ser entregas simbólicas, como en el caso de las banderas rendidas a Halcón por los piratas de Joló. Y, en general, la reunión de todo material de informadores o enlaces adecuado al interés centralizador del gobernador.

## 5. 2. 2. Utilidad económica

Este podía ser particular directo, por el comercio, o a través de intermediarios, en complicadas redes comerciales. Como hemos visto, había toda una serie de herramientas que hacían económicas las adquisiciones<sup>1249</sup>. El PIB de China en aquel momento era 7 veces superior al de Gran Bretaña<sup>1250</sup>, lo que combinado con la aislada economía filipina por su dependencia transpacífica<sup>1251</sup>, generaba desequilibrios del sistema redundaban en atrayentes beneficios, aún más abultados en los objetos de lujo. Todo ello

---

<sup>1247</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, "La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX", *Butlletí de l'Insitut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 17.

<sup>1248</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David. "Itinerario: Cuando España se llamaba Luzón", *Archivo China-España, 1800-1950*, [12/01/2022], <http://ace.uoc.edu/exhibits/show/show/china-descubre-a-espana/espana-se-llamaba-luzon>.

<sup>1249</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.321.

<sup>1250</sup> KISSINGER, Henry, *China*, Madrid, Debate, 2012, p.52.

<sup>1251</sup> AHN, ULTRAMAR,440, Exp.3, nº2, 5r-28r (Primera secretaria de Estado. Dirección comercial. Es copia. 1860).

sin olvidar que exportaciones como el tabaco<sup>1252</sup> llegaron a ser el 90% de las exportaciones Filipinas<sup>1253</sup> y que los flujos comerciales que se reunían en Manila, pasaban a considerarse impositivamente como españolas a todos los efectos<sup>1254</sup>, aunque a partir de 1840 la legislación divide esto en tres categorías diferentes dependiendo de si son territorios españoles, anteriormente españoles o bajo control de potencias extranjeras<sup>1255</sup>.

Curiosamente, la lucha contra el contrabando y el control del territorio redundaba en la eliminación de competidores para la marina española<sup>1256</sup>, con prioridad en el transporte de mercancías<sup>1257</sup> por la carencia de otras embarcaciones adecuadas para tal efecto<sup>1258</sup>. Limitar la capacidad de acción de las casas de comercio de Macao o Singapur, redundaba igualmente en los negocios de los marinos<sup>1259</sup>, más aún cuando el control de los barcos comerciales o de guerra dependía de las decisiones y los registros de la propia Armada<sup>1260</sup>.

Pero no sólo se competía contra los comerciantes foráneos. Entre los marinos españoles había también espías que trabajaban para los sultanes de Joló o los estadounidenses sultán, pasando datos sobre el comercio<sup>1261</sup>. Tras

---

<sup>1252</sup> RÁBANO, Isabel, "La minería del carbón en Filipinas durante el Siglo XIX: La inspección general de las minas y los informes de Hernández Espiera (1853) y César Lasaña Vázquez (1861)", *Revista de la Sociedad Geológica de España*, 32 (1), Madrid, 2019, p. 60.

<sup>1253</sup> AHN, ULTRAMAR,440, Exp.3, nº2, 34v, 35r (Primera secretaria de Estado. Dirección comercial. Es copia. 1860).

<sup>1254</sup> Vv.AA., *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marin, 1778, pp. 60-62.

<sup>1255</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.342.

<sup>1256</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 211, ff. 127v-128r (Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836).

<sup>1257</sup> Vv.AA., *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marin, 1778, pp. 56-57.

<sup>1258</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p.50.

<sup>1259</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 211, ff. 130r (Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836).

<sup>1260</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 317.

<sup>1261</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 211, ff. 130r (Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836).

las guerras del opio, prácticamente todo el mercado asiático suministraba a China<sup>1262</sup>, el mercado más rentable<sup>1263</sup> en demérito de los productos indios y del sudeste asiático<sup>1264</sup>, con los desequilibrios comerciales y sociales derivados del opio<sup>1265</sup>.

Esto facilitaba adquisiciones y ventas de objetos artísticos por parte de los marinos, ante la posibilidad de la presencia constante de comercio dentro de las propias embarcaciones<sup>1266</sup>, como hemos visto, tanto en lo general como en lo particular. Ejemplo de ello era que, entre las exportaciones de 1868, había 20 arcones de imágenes de la virgen grabadas. Este tipo de materiales eran comprados directamente por los mercaderes extranjeros, mayoritariamente a través de chinos mestizos<sup>1267</sup>. Ya en este último tercio del S.XIX, las adquisiciones podían realizarse directamente a los productores, en base a la abolición de toda clase de intermediarios y corredores<sup>1268</sup>, siendo además habituales las visitas de los marinos a las fábricas y talleres.

Una particularidad de las adquisiciones de la Armada era la calidad de las piezas en consideración a su destino. Eran plenamente conscientes de las diferencias entre materiales de primera y de segunda calidad, de los objetos replicados a los originales de lo producido en Japón o China de lo del Pairán<sup>1269</sup>, que aún siendo una especie de *chinosería*, no tenía nada que ver con la concepción de las mismas en comparación con las *chinoiseries* europeas<sup>1270</sup>. Un ejemplo paradigmático para la Armada serían los envíos a

---

<sup>1262</sup> O. FLYNN, Dennis, FROST, Liones y LATHAM, A. J. H., *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*, Routledge, Nueva York, 2003, pp. 8 y 76.

<sup>1263</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, pp.318-319.

<sup>1264</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.320. Aunque si seguía existiendo demanda de estos productos en América, especialmente en Méjico.

<sup>1265</sup> O. FLYNN, Dennis, FROST, Liones y LATHAM, A. J. H., *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*, Routledge, Nueva York, 2003, p.10.

<sup>1266</sup> FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº66, Madrid, 2012, p.50.

<sup>1267</sup> JAGOR, Fedor, *Travels in the Philippines*, Londres, Chapman and Hall, 1875, pp. 302-303.

<sup>1268</sup> JAGOR, Fedor, *Travels in the Philippines*, Londres, Chapman and Hall, 1875, p. 303.

<sup>1269</sup> JAGOR, Fedor, *Travels in the Philippines*, Londres, Chapman and Hall, 1875, pp. 302-303.

<sup>1270</sup> CARRILLO, Rubén, *Las gentes del mar sangley*, Colección "El Pacífico, un mar de historia", Méjico, Palabra de Clío, 2017, p. 153.

Macao de Enrile, donde, entre otros productos propios de Manila como Molave<sup>1271</sup>, Sibucan<sup>1272</sup>, balate (pepinos de mar), Nido blanco<sup>1273</sup>.

En otras ocasiones podemos rastrear la existencia de un comercio entre las élites, que implica, de nuevo a la Sociedad Bascongada de Amigos del País. En la correspondencia de Enrile hay una carta de la tolosana María del Pilar de Acedo y Sarriá, IV condesa del Vado y III condesa de Echaz. Su esposo era Ortuño María de Aguirre del Corral, VI marqués de Montehermoso, quien, junto a su hermano Ignacio Luis, miembro fundador de la Sociedad Bascongada de Amigos del País, miembro supernumerario desde 1777 y siendo previamente director de la misma su padre, José María Aguirre<sup>1274</sup>. Veinte años después, en 1897, Ortuño ya era ya maestro de campo, comisario y diputado general de Álava, obteniendo en 1798 el título de VI marqués de Montehermoso. Como hemos visto, este era el precedente directo de las Sociedades de Amigos del País, que el Conde de Campomanes quiso extender a todas las regiones de España, empleando esta estructura vasca como modelo. Era un auténtico ilustrado, por educación y por talante. Sabía idiomas, era secretario de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, uno de los instrumentos de modernidad y progreso en España. Contaba con una gran colección de obras que heredaría su esposa, la condesa de Echaz.

En la correspondencia de Enrile, la condesa describe a su pariente Roque Aguado, para que trate de localizar compradores para sus alhajas y collares, siendo los posibles destinatarios de las pesquisas Algernon Percy, IV

---

<sup>1271</sup> Madera para construcción naval y arquitectura, especialmente de puentes, muy fuerte y resistente *Vitex parviflora*, de la familia Verbenaceae. En arquitectura naval se empleaba para la construcción de roda (línea de quilla), contraroda, codaste, contracodaste, armazones o costillaje (cuadernas) y curverías. Básicamente la madera principal para la construcción naval. PLÁ Y RAVE, Eugenio, *marcos de maderas para construcción civil y naval (...)*, Madrid, Imprenta del memorial de ingenieros, 1878, p.107.

<sup>1272</sup> *Casalpina Sappan*. Madera muy dura, suficiente como para hacer clavos o embarcaciones con ella, y medicinal procedente del árbol papilionáceo del mismo nombre. También era apreciado por sus capacidades tintóreas en tonos rojizos, por lo que era especialmente atractivo para el comercio, siendo por ello la mejor madera de Filipinas. Actualmente se conoce como sapan. QUILIS, Antonio y CASADO-FRESNILLO, Celia, *La lengua española en Filipinas. Historia actual. El chabacano. Antología de textos*, Madrid, CSIC, 2008, pp.165, 294 y VIDAL Y SOLER, Domingo, *Manual del maderero en Filipinas*, Manila, Imprenta de la Revista Mercantil de J. de Lozaga y C<sup>a</sup>, 1877, p. 206 y VIDAL Y SOLER, Domingo (trad.), *Viajes por Filipinas de F. Jagor*, Madrid, Imprenta, esterotipia y galvanoplastia de Aribau y C.<sup>a</sup>, 1875, pp. 206-210.

<sup>1273</sup> Nidos de salangana *Collocalia troglodytes*. VIDAL Y SOLER, Domingo (trad.), *Viajes por Filipinas de F. Jagor*, Madrid, Imprenta, esterotipia y galvanoplastia de Aribau y C.<sup>a</sup>, 1875, p.155.

<sup>1274</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/57050/ortuno-maria-de-aguirre-y-del-corrall> [22-04-2022]

duque de Northumberland y las infantas con una de las alhajas que oscilaba entre los 30.000 y los 40.000 francos<sup>1275</sup>. No obstante, más adelante veremos los auténticos envíos de Enrile.

### 5. 2. 3. Utilidad social: presentes, regalos y souvenirs

Los objetos artísticos eran elemento que más contrastaba con las sociedades de recepción<sup>1276</sup>. Esa manera de destacarse a través de lo exótico se convirtió de facto en el embajador de otra cultura extraña, sobre todo cuando estos objetos eran producidos para el consumo local. Muchos oficiales comenzaban sus destinos en Filipinas, por lo que sus primeros gustos y adquisiciones solían estar vinculados precisamente a Asia<sup>1277</sup>. Podemos valorar que los regalos son, en términos generales, lo que la “utilidad a la patria” aplicada al ascenso social. Una especie de “utilidad social”<sup>1278</sup>.

La mayoría de estas piezas formaban parte de los materiales de los “cajones de regalos de la china”, habida cuenta de lo bien que se adaptaban a los requisitos. Esencialmente exotismo y lujo, pero a bajo coste. En parte, un acercamiento al concepto de “lujo útil<sup>1279</sup>” o cargado de un relato particular. No todos eran adquiridos con estos fines. De hecho, esta categoría engloba prácticamente cualquier objetivo de adquisición previo, ya que resultaba incluso coherente arrebatarle su significancia etnográfica, económica o científica<sup>1280</sup>. para pasar a ser un recuerdo de los viajes o un regalo. Por lo tanto, este apartado, más que misceláneo “se ve formado por las principales obras de arte,

---

<sup>1275</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0186, ff. s/f (Carta de la condesa de Chauz a Roque Agnado sobre la venta de algunas alhajas. Pamplona a 3 de mayo de 1825. Por la condesa de Chauz).

<sup>1276</sup> REYES, Raquel A. G. (ed.), *Art, Trade, and Cultural Mediation in Asia, 1600-1950*, Londres, Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>1277</sup> PUIG-SAMPER, Miguel Ángel: “El Dr. Valle y Ortega: Médico naval y antropólogo”, *Revista de Historia Naval*, año IV, nº12, Madrid, 1986, p. 46.

<sup>1278</sup> SANPERE Y MIGUEL, Salvador, *Historia del lujo: su influencia en las costumbres públicas y privadas de los pueblos y el desarrollo del arte*, Barcelona, Font y Torrents, 1886, p.761.

<sup>1279</sup> SANPERE Y MIGUEL, Salvador, *Historia del lujo: su influencia en las costumbres públicas y privadas de los pueblos y el desarrollo del arte*, Barcelona, Font y Torrents, 1886, pp.787-788.

<sup>1280</sup> SANPERE Y MIGUEL, Salvador, *Historia del lujo: su influencia en las costumbres públicas y privadas de los pueblos y el desarrollo del arte*, Barcelona, Font y Torrents, 1886, p.811.

de ciencias, de curiosidades y de «preciosos juguetes» que hacen de él la cosa, en verdad, más sorprendente del mundo”<sup>1281</sup>,

Con las experiencias del interés de los marinos, se fue conformando un mercado secundario en los puertos, especialmente oportunista que se adapta a la demanda, inicialmente con pocas modificaciones al mercado habitual, pero que avanzó en poco tiempo.

A su recepción contribuían en base al gusto burgués<sup>1282</sup>, búsqueda de la sorpresa, contribuyendo al “bien estar”<sup>1283</sup>, indistintamente de su lectura orientalista. Por motivos familiares y laborales, este tipo de colecciones solían concentrarse en las ubicaciones habituales de la Armada y por ello focos de coleccionismo.

Para valorar la trascendencia cuantitativa hay que tener en cuenta que para 1845, había cuatro provincias que acumulaban el 88% de las pensiones Madrid, Cádiz, Murcia y La Coruña, correspondiéndose estos tres últimos con los Departamentos Navales de Cádiz, Ferrol y Cartagena. De hecho, sin contar Madrid, 2627 de estas pensiones, es decir, el de las pensiones 53,37% se corresponden con el ámbito de los arsenales, pero se trataba por lo general de pensiones de cargos menores<sup>1284</sup>.

Si existía una clara relación entre los puertos asiáticos y Manila, donde se concentraba el comercio marítimo y por ello la defensa por parte de la armada, sucedía un fenómeno semejante en la recepción. Los puertos españoles destino de los envíos asiáticos, directamente o a través de América, conformaban sus propios “ecosistemas”, sociales como económicos y formativos. Los oficiales navales se convirtieron en uno de los grupos sociales más relevantes del período, especialmente en las ciudades marítimas<sup>1285</sup>, pero también en la corte, sobre todo en torno a los ministerios relacionados con su

---

<sup>1281</sup> SANPERE Y MIGUEL, Salvador, *Historia del lujo: su influencia en las costumbres públicas y privadas de los pueblos y el desarrollo del arte*, Barcelona, Font y Torrents, 1886, p.762.

<sup>1282</sup> SANPERE Y MIGUEL, Salvador, *Historia del lujo: su influencia en las costumbres públicas y privadas de los pueblos y el desarrollo del arte*, Barcelona, Font y Torrents, 1886, p.761.

<sup>1283</sup> SANPERE Y MIGUEL, Salvador, *Historia del lujo: su influencia en las costumbres públicas y privadas de los pueblos y el desarrollo del arte*, Barcelona, Font y Torrents, 1886, pp. 780.

<sup>1284</sup> BARRADA RODRÍGUEZ, Alfonso, *La protección social en España hacia 1845*, v.l, Bilbao, Fundación BBV, 2001, pp. 126-127. Posiblemente de huérfanos y viudas.

<sup>1285</sup> ORTEGA DEL CERRO, Pablo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Cuadernos de estudios gallegos*, 66, Santiago de Compostela, 2019, p. 287.



ámbito. A los oficiales también hay que sumar otros destinos y labores relacionados con la armada, como el comercio, la industria o incluso la medicina, muy interdependientes y que se enraizaban en diferentes ramas de las familias.

Las sociedades no eran realmente homogéneas en las ciudades de la Armada. Las más antiguas si que mantenían una raigambre noble, ya que en 1748 se comenzó a imponer el requisito de “cavallero hijodalgo notorio”<sup>1286</sup>, pero fue obviándose, sobre todo teniendo en cuenta que en el Ferrol el desarrollo urbano no había potenciado la presencia de nobleza<sup>1287</sup>. Por otro lado, lo que si era evidente eran los vínculos entre las familias de la Armada, incluso de manera intergeneracional, reforzado por las conexiones endogámicas, muy por encima de las conexiones de otras élites locales. En casos como el de Ferrol, el 73,3% de los oficiales se casaron con mujeres del mismo grupos social o parejo<sup>1288</sup>. La pertenencia a la armada era un abolengo en sí mismo. Reforzaba por un lado la parte consanguínea y noble, mientras que por “oficio”, se reforzaba una idea de pertenencia y camaradería. A esto debía de sumarse el poderío económico de los miembros de la Armada. Si bien sus consignaciones podían retrasarse, en conjunto, los sueldos de marineros desde Ultramar eran la fuente de ingresos fundamental de muchas familias en la metrópolis<sup>1289</sup>. A ello, como hemos visto, se sumaban los complementos que se podían obtener en ocasiones gracias al comercio. Y en eso despuntarán igualmente los oficiales con mejores contactos, como veremos.

Lo interesantes es que esto impulsó en muchos lugares que los oficiales de la Armada se convirtieron en una casta virtualmente independiente. Formaba parte de los eventos sociales, pero sin embargo no aspiraban a participar de las decisiones locales, aludiendo formar parte de los consistorios o los órganos

---

<sup>1286</sup> MARTÍN GARCÍA, Alfredo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Revista de Historia Naval*, 75, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, p. 68.

<sup>1287</sup> ORTEGA DEL CERRO, Pablo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Cuadernos de estudios gallegos*, 66, Santiago de Compostela, 2019, p. 293.

<sup>1288</sup> MARTÍN GARCÍA, Alfredo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Revista de Historia Naval*, 75, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, p. 76.

<sup>1289</sup> ORTEGA DEL CERRO, Pablo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Cuadernos de estudios gallegos*, 66, Santiago de Compostela, 2019, p.299.

municipales<sup>1290</sup> sincronizaban con los ámbitos comerciales<sup>1291</sup>. No obstante, si existieron excepciones a lo largo del S.XIX, pero únicamente cuando la propia estructurara estatal podía estar en peligro<sup>1292</sup>.

En estas grandes “ciudades navales”, existía una interdependencia: a más importancia del puerto, mayor presencia naval, y por lo tanto, mayor reconocimiento y posibilidades de escala, además de mandos directos en la población, como hemos visto en el caos de Manila y los gobernadores de Filipinas. A esto hay que sumar la influencia y el movimiento de piezas derivadas de los traslados dentro de estas redes de contactos. El triángulo Cádiz-Cartagena-Ferrol se mantiene hasta la actualidad, con la presencia omnipresente de los destinos en el Cuartel general de la Armada, en Madrid. Esto se deriva de las estructuras portuarias y los centros de formación y mando, que siguen afectando a las colecciones privadas<sup>1293</sup>.

#### 5. 2. 4. Coleccionismo. Prestigio social y gusto por lo exótico

Este aspecto resulta fundamental. Los marinos contaban con sus propias colecciones y con coleccionistas en sus familias y entornos sociales. Aunque muchas de estas colecciones se han perdido, algunas disgregadas en herencias, junto a sus correspondientes estudios<sup>1294</sup>. Ya fueran coleccionistas

---

<sup>1290</sup> MARTÍN GARCÍA, Alfredo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Revista de Historia Naval*, 75, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, pp. 77-78. Como, por otro lado, era habitual entre las élites castrenses. No obstante, en estos grandes puertos de la Armada, los diferentes oficiales de los cuerpos del ejército si que aspiraban a puestos en el concejo para no perder su protagonismo social ante la abrumadora posición de los miembros de la Armada.

<sup>1291</sup> ORTEGA DEL CERRO, Pablo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Cuadernos de estudios gallegos*, 66, Santiago de Compostela, 2019, pp. 289-291 y 295. Mientras que Cádiz era en si mismo una potencia comercial, y Cartagena contaba con buena ubicación e intercambios mediterráneos, el Ferrol comenzó con muy pocas transacciones comerciales su periplo como cabeza de departamento Marítimo.

<sup>1292</sup> MARTÍN GARCÍA, Alfredo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Revista de Historia Naval*, 75, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, p. 78. Ejemplo de ello fueron los levantamientos liberales.

<sup>1293</sup> ORTEGA DEL CERRO, Pablo, " Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Cuadernos de estudios gallegos*, 66, Santiago de Compostela, 2019, p. 289.

<sup>1294</sup> V.V.A.A., *Allgemeine Deutsche Biographie*, Leipzig, vol. 27, Duncker & Humblot, 1888, p. 32.

especializados o “gabinetes de antigüedades y de curiosidades” que emulaban a las *wundekammer*, donde no podían faltar piezas “de Egipto ni de China”<sup>1295</sup>

Como hemos visto, en las propias islas filipinas, tal como nos cuentan los oficiales de las aduanas y la Armada, sería la presencia inglesa la que disparara el gusto por lo asiático dentro de Manila, tras la ocupación. Los británicos, esas “...gentes dadas al refinado lujo asiático...”<sup>1296</sup>, habían hecho redescubrir a los propios españoles el gusto por lo oriental justo en el momento que traían precisamente las exportaciones de lujo europeas, desbloqueando un comercio que delegaba en la navegación de Nueva España, y curiosamente, Cantón y Batavia<sup>1297</sup>. Se trata por lo tanto de un hito en las investigaciones de objetos y corrientes transnacionales en occidente y oriente, asumido como tal en ese momento, rompiendo la *discordance de temps* (discordancia temporal), es decir, la complejidad de las transferencias culturales, la carencia de circulaciones o la resistencia a estos procesos<sup>1298</sup>. En la actualidad, la cantidad de estas piezas que se conservan en las familias de tradición marítima son prácticamente incontables.

### 5. 2. 5. Regalos protocolarios

Al cumplir funciones de embajadores y diplomáticos, las diferentes armadas occidentales tenían muy presentes los protocolos, ceremonias y solemnidades en Asia, no siendo algo exógeno a sus funciones en occidente. De hecho, el objetivo del militar es la paz, estable y para su gobierno, pero la paz, independientemente de los medios<sup>1299</sup>. No obstante al tratarse de contextos culturales tan complejos, cambiantes y trascendentales, se tenía especial

---

<sup>1295</sup> SANPERE Y MIGUEL, Salvador, *Historia del lujo: su influencia en las costumbres públicas y privadas de los pueblos y el desarrollo del arte*, Barcelona, Font y Torrents, 1886, p.762.

<sup>1296</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.317.

<sup>1297</sup> ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético. Tomo 1º -Letra A*, Vol.1, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p.317.

<sup>1298</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, p.11.

<sup>1299</sup> CLAUSEWITZ, Karl von: *De la guerra*, LIBROdot.com (versión electrónica), 2002 (1872), p. 73.

precaución y tino. Ya en las embajadas de Felipe II, el frustrado embajador agustino Juan González de Mendoza, entre sus regalos protocolarios a la corte china llevaba pinturas y relojes, al igual que Mateo Ricci y Diego de Pantoja<sup>1300</sup>. Las Armadas estaban al tanto de los regalos de otros países y de la repercusión que estos objetos habían tenido. Para el caso español, por ejemplo, resulta crucial la atención puesta en la embajada de Macartney (1793-1794) ante el emperador Qianlong. La embajada fue un rotundo fracaso a la hora de lograr sus objetivos; obtener ventajas comerciales para Inglaterra. La corte china asumió que dicha embajada no había sido más que una entrega de tributos sin civilizar. Para evitar repetir estos errores británicos. Los chinos, conscientes de ello prohibieron el dar noticias sobre el evento, sobre todo a los sacerdotes del placio Imeprial, especialmente al padre Grammont, quien, de hecho, fue quien comunicó todos los detalles y regalos a la factoría española en Cantón<sup>1301</sup>.

“Ninguna embajada merecía ser mejor recibida que esta, se por la experiencia, inteligencia, y las amables cualidades de Lord Macartney, y del caballero Stanton, sea por los talentos, los conocimientos y la conducta circunspecta de todos aquellos de su comitiva, y sea por los presentes ricos y curiosos destinados para el emperador. ¡Y no obstante, cosa singular y en todo extraño! Jamás embajada alguna ha sido mas mal recibida<sup>1302</sup>”

Pese a ello, “El emperador que ya tenía mala fe del embajador, por haberse negado a hacer las cortesías sónicas, sospechó mal de estas<sup>1303</sup>” y los regalos no agradaron al Emperador<sup>1304</sup>. No obstante toda la comitiva, de mas de 600

---

<sup>1300</sup> GARCÍA-ABÁSULO GONZÁLEZ, Antonio, " Chinos en la monarquía hispánica. Los sanglesyes de Filipina, unos extranjeros necesarios (Siglos XVI a XVIII)", en GONZÁLEZ, I. (ed.), *Reflexiones sobre la historia de los intercambios culturales entre China y España: IV centenario del fallecimiento de Diego de Pantoja Pekín*, Beijing, Editorial de la Academia de Ciencias Sociales de China, 2020, p. 458. Envíos y embajadas entre 1576 y 1601.

<sup>1301</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.631, ff. 32v. (Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.) y MMV, Museo Marítimo Vasco, R.637, ff.232v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1795.).

<sup>1302</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.635, ff.193v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.).

<sup>1303</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.635, ff.192r-193v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.).

<sup>1304</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.635, ff.193v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.).

integrantes, incluidos los marinos, recibió porcelanas<sup>1305</sup>. Revisar los fallos derivados del protocolo y la diplomacia podía suponer a la inteligencia del país una materia indispensable para los futuros acuerdos:

“Estos señores, como todos los extranjeros que no conocen la China que por los libros, ignoran el tren, los usos y la etiqueta de esta corte, y para mayor desgracia ellos habían conducido consigo un intérprete chino, aún menos instruido, el cual, ha sido causa en grande parte que no hayan podido obtener cerca de sí un misionero europeo que los podía instruir y dirigirlos. De esto ha resultado 1º Que han venido aquí sin conducir ningún presente ni para los ministros de estado ni para los hijos del emperador. 2º Que han faltado a las ceremonias del país en los cumplimientos hechos a el emperador; sin poder explicar la razón en una manera satisfactoria. 3º Que se han presentado con unos vestidos demasíadamente simples y muy ordinarios. 4º Que ellos no han tenido la atención de agradar a las diferentes personas que tenían cuidado de sus negocios. 5º Que han faltado en sus peticiones de el estilo y el ton del país= Otra razón de su mal suceso (y según mi parecer principal) es las intrigas de un cierto misionero que habiéndose imaginado que esta embajada perdería el comercio de su país, no ha faltado en consecuencia de este de sembrar proposiciones bien desfavorables a la nación inglesa. Añádase a todo esto que el emperador es viejo y que hay Carballos y Pompadas en todos los países. Todos los grandes y los hijos del emperador se hallan mal contentos y murmuran de este suceso.<sup>1306</sup>”

Esta no dejaba de ser la concepción tanto de China como de Japón, que no dejan de ser emperadores, ya que el sistema de tributos participa de parte del proceso de reconocimiento e incorporación en una jerarquía. Desde su punto de vista, a alianza sólo se puede hacer de arriba abajo, no entre iguales. Esto llevó durante el Siglo Ibérico a no pocas correspondencias de auxilio y posiciones diplomáticas complicadas para los españoles, conscientes de la

---

<sup>1305</sup> KRAHE NOBLETT, Cinta, *La China Imperial (1506-1795)*, Madrid, Editorial Síntesis, 2017, p.161.

<sup>1306</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.635, ff.194r-195v. (Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.). Traslado. Pekín, 28 de octubre de 1793.

distancia que les separaba de una fuerza defensiva real de cara a requerir ayuda a la metrópolis. Por el contrario, los países periféricos del sudeste asiático, acostumbrados a los procesos de “subyugación” o reconocimiento de la superioridad de potencias extranjeras. Dichos en las maniobras diplomáticas, eran capaces de mantener un status quo, evitando el apoyo completo de los extranjeros en uno de los bandos en caso de conflicto interno, al ser conscientes de las repercusiones que tendrían esas intervenciones a la larga, ya fueran en su contra o a su favor. Todo ello cristalizó especialmente en el contexto de los sistema de diplomacia de los piratas moros de Joló y su contexto.

### 5. 3. El Museo Naval y Asia oriental

De la unión de los intereses comerciales en Asia y del germen de la Ilustración, surgió un movimiento que defendía el poder de la razón, impulsó la investigación en todos los campos del conocimiento, incluyendo la geografía, el arte, la antropología, y la arquitectura naval. Como resultado de este esfuerzo, en el siglo XIX se organizaron un gran número de iniciativas con aspiraciones universalistas y públicas para mostrar los descubrimientos obtenidos. Estas exposiciones sirvieron como plataformas para mostrar culturas que, aunque muchas de ellas eran milenarias, en algunos casos representaban el primer contacto de los ciudadanos europeos con ellas. Esto reforzó el interés en estas "nuevas culturas", especialmente en los objetos que condensaban su esencia. Entre ellos, las culturas del sudeste asiático resultaron especialmente atractivas, tanto por su exotismo como por unos gustos adquiridos que irán en aumento. De estos mimbres surgirían las ideas y poderes que impulsaron el Museo Naval de Madrid.

A la hora de valorar la participación de la Armada en los procesos de adquisición de materiales artísticos, resulta fundamental analizar el lugar esencial para su exposición una vez obtenidos o realizados. Originariamente el Museo Naval era un proyecto del S.XVIII, convergiendo las ideas ilustradas del momento. Con la creación de la Real Compañía de caballeros Guardiamarinas

en 1717 se pusieron en marcha ininidad de reformas, muchas cristalizadas en instituciones científicas, con una reconversión de toda la Armada de cara a ponerse a la altura del resto de potencias europeas, con más razón si cabe por la importancia de los territorios de ultramar. Las capacidades de la Real Compañía fueron en aumento y para 1774 la institución gaditana ya contaba con una nutrida biblioteca y su propio museo<sup>1307</sup>, convergiendo des de un principio el concepto de ciencia y tecnología, con las derivadas culturales de la exploración<sup>1308</sup>. Para mantener la exponencial ampliación tanto de los conocimientos como de los objetos aparejados a ello, la Armada optó por una doble vía: por un lado, la orden vigente de 1712 de "hallar, recoger y remitir"<sup>1309</sup> y otra vía más sutil, de formación de inquietud por el coleccionismo<sup>1310</sup>. Esta combinación de elementos proporcionaría un constante devenir de materiales hacia España, pero sin un destino particular, con lo que pronto se disgregaban. También es necesario señalar, que, según el trasfondo de cada marino, las aportaciones eran acordes con sus conocimientos, intereses y capacidades de obtención, muchas veces en destinos o comisiones que ya de por si carecían de suministros suficientes para cumplir su destino, cuanto más para obtener materiales que podían resultar gravosos y difíciles de transportar<sup>1311</sup>, con envíos que requerían de meses de duración para su llegada al punto de partida del departamento<sup>1312</sup>, y ano digamos a la metrópoli. Igualmente, las dos

---

<sup>1307</sup> MOREO MORENO, Francisco, Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, p.102. En la cual destacaba la colección de poesía.

<sup>1308</sup> BARRADA RODRÍGUEZ, Alfonso, La protección social en España hacia 1845, v.I, Bilbao, Fundación BBV, 2001, p. 195.

<sup>1309</sup> SIGÜENZA, M. Nieves M. y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, " Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., La real Sociedad Bascongada y América, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, Fundación BBVA, 1992, p. 345.

<sup>1310</sup> MOREO MORENO, Francisco, Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2017, pp. 101-102.

<sup>1311</sup> SIGÜENZA, M. Nieves M. y GOICOETXEA MARCAIDA, Ángel, " Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en Vv. AA., La real Sociedad Bascongada y América, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, Fundación BBVA, 1992, p. 345. Real Cédula de 23 de julio de 1712.

<sup>1312</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0186, ff. 100r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna (Cebú) sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna (Bohol), 28 de enero de 1834).

corrientes divergentes en lo conceptual de la armada<sup>1313</sup>, a saber, los “oficiales de caza y braza” y los “oficiales científicos<sup>1314</sup>”, aportaban en consecuencia los objetos, que como veremos, verían entre los objetos etnográficos, artísticos y trofeos<sup>1315</sup>.

La intención de la Armada como institución era la fundación del Museo Naval en 1792<sup>1316</sup>, a iniciativa del capitán de fragata José Mendoza Y Ríos, con apoyo del secretario de Marina de Carlos IV, Antonio Valdés<sup>1317</sup>. Sin embargo, los devenires de la historia de España en esos años, Trafalgar(1805) y Guerra de Independencia española (1808-1814) incluidas, postergaron casi medio siglo la inauguración del museo. No obstante, estas experiencias marcaron profundamente la realidad de los marinos que terminarían aportando las piezas al museo. Al no disponer de un ejército de tierra activo, oficiales o administración, unido a la práctica incapacidad de coordinar la flota, muchos marinos se vieron impelidos por necesidad a unirse a las tropas terrestres y administración en tierra<sup>1318</sup>. Esta particularidad, única a la formación de éstos en Cádiz, la práctica terrestre u la teoría científica se combinaron en una generación con gran versatilidad teórica y logística<sup>1319</sup>. Con todo, ni las donaciones eran generalizadas ni todos los oficiales podían estar en a la

---

<sup>1313</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0186, ff. 99r (Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna (Cebú) sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna (Jagna, Bohol), 2 de septiembre de 1833).

<sup>1314</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903), Madrid, vol. 8, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1902, pp. 449-450.

<sup>1315</sup> Sin ánimo de ser exhaustivos, por falta documentación en muchas de las donaciones, este es el listado de donantes de objetos asiáticos del Museo Naval de Madrid: José Ruiz de Apodaca y Beránger, Miguel Lobo y Malagamba (y herederos), José María Halcón y Mendoza, José Chacón y Sarraoa, Carlos Chacón Michelena, José María Quesada, Siro Fernández, Swaan, Carlo Íñigo y Gorostiza (archivo), Fernando de Carranza y Reguera / Fernando de Carranza y Fernández de la Reguera, Rafael Monleón, Antonio Izquierdo Arellano (Herederos), Ramón Bañuelos, Juan de Acha, Edmé-Casimir Marqués de Croizier, Isabel II y el Infante Francisco de Paula y Borbón.

<sup>1316</sup> AMN. 819. Ms.2523.61. Documento fechado el 28 de septiembre de 1792, con la intención de fundar el museo en San Carlos, Cádiz.

<sup>1317</sup> Cáceres, Fernando, José Martín Martín, and Elena Oyarzábal Oyarzábal. Hombres y barcos: la fotografía de la marina española en el Museo Naval (1850-1935). Madrid: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2007, pp.83-84.

<sup>1318</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., Revista de Historia Naval, N°103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p.61

<sup>1319</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, Memoria sobre la Marina en Filipinas, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, pp. 63-64.



restringida franja de mandos con estos intereses<sup>1320</sup>, aunque para Agote relataba su agrado con los destinados a Asia:

“... todas las gentes han quedado como maravillados de haber tratado unos sujetos de las Marina Real de España tan dignos de toda recomendación no solo por la conducta irreprehensible sino también por sus caracteres personales de políticos atentos e instruidos; en una palabra, por ser unos verdaderos sabios<sup>1321</sup>”

Mientras dicha generación de marinos se encontraba destinada en América y Filipinas, se daría la suficiente estabilidad en el gobierno para que la idea del Museo Naval cristalizara.

El modelo de que los museos y el arte debían de contribuir a la formación pero también a las reclamaciones más nacionalistas. La derrota de Napoleón en 1814, supuso un revulsivo en la autopercepción de los países, especialmente desde el punto de vista teórico e intelectual. En Prusia, Wilhelm von Humboldt, hermano del naturalista e historiadores como Leopold von Ranke comenzaron a señalar los excesos derivados de la Revolución Francesa y de las conquistas posteriores, en detrimento de los países de su periferia. El concepto de “afrancesado” ilustrado, pasaba a ser progresivamente sustituida por una mentalidad aún más racional pero con un fuerte elemento nacionalista, reaccionario a las ideas procedentes de la ilustración, vinculándolas a la cultura francesa, sobre todo en los ámbitos políticos e históricos<sup>1322</sup>. No obstante, hasta finales del S. XIX, ambas corrientes estuvieron en pugna, siendo la prioritaria en España la francesa.

Finalmente, por iniciativa del subteniente de infantería Ramón Trujillo Celari, que presentó un informe sobre la utilidad de dicho museo. Contradiendo a dicho informe, el museo se implantaría en Madrid, por motivos de centralización y de la entidad que una institución así podía aportar,

---

<sup>1320</sup> YUSTE LÓPEZ, Carmen, “La fundación del Consulado de Filipinas”, en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, Méjico, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, pp. 89-90.

<sup>1321</sup> MMV, Museo Marítimo Vasco, R.634, ff. 57r. (Diario de Cantón. Comprende las Observaciones Meteorológicas y diferentes noticias Mercantiles y Políticas que han acaecido en Cantón y Macao el año 1792.).

<sup>1322</sup> DACOSTA KAUFMANN, Thomas, DOSSIN, Catherine y JOYEUX-PRUNEL, Béatrice (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015, pp.4-5.

teniendo en cuenta que instituciones como la Comisión Hidrográfica<sup>1323</sup> ya se había emplazado allí. Igualmente, recordemos que Madrid se incluía entre las cuatro “ciudades navales” que concentraban el 88% de las pensiones de la Armada, siendo además la que destacaba por el rango de los cargos allí emplazados<sup>1324</sup>, vinculados de hecho a los cargos de los ministerios, no sólo de Marina, además de las propias cortes.

La inauguración oficial del museo tuvo lugar oficialmente el 19 de noviembre de 1843, empleando una sala de la Secretaría de la Dirección general de la Armada, en la Casa de los Consejos, pero al año siguiente, el espacio quedó exiguo para la colección. Se emplazó entonces en el Ministerio de Hacienda, en la Casa del Platero.

Para 1844 las obras en la casa del platero estaban ya en plena efervescencia. El 1 de Enero es cuando comienzan a llegar las donaciones, dando mayor holgura a la institución en 1847 con un presupuesto particular de Marina<sup>1325</sup>. Pero las malas condiciones del palacio obligan a un nuevo desplazamiento de la colección, en este caso al Palacio de los Ministerios, antigua casa de Godoy, con salas cedidas por el Almirantazgo y el Ministerio de Marina. Las obras de acondicionamiento se inician en 1852, siendo inaugurado el 27 de noviembre de 1853, con la presencia de Isabel II, que haría un préstamo de su colección personal: un inmenso barco de marfil, el barco floral<sup>1326</sup>. Todo ello con el objetivo de permitir “... la completa instrucción del Cuerpo de la Armada...<sup>1327</sup>”

Con el fin de reunir una colección lo más completa posible, se realizó una petición de materiales a los marinos destinados por todo el mundo, para que aportaran objetos que contribuyeran al conocimiento de la Historia Naval. La respuesta por parte de aquellos que estaban destinados en Filipinas fue

---

<sup>1323</sup> MAR MERINO, María del, "Hizo Historia: Vicente Tofiño San Miguel (1732-1795)", *Ambienta: La revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 18, Madrid, 2003, p. 71.

<sup>1324</sup> BARRADA RODRÍGUEZ, Alfonso, *La protección social en España hacia 1845*, v.I, Bilbao, Fundación BBV, 2001, pp. 126-127. Posiblemente de huérfanos y viudas.

<sup>1325</sup> Cáceres, Fernando, José Martín Martín, and Elena Oyarzábal Oyarzábal. *Hombres y barcos: la fotografía de la marina española en el Museo Naval (1850-1935)*. Madrid: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2007, pp. 85.

<sup>1326</sup> MNM 1754.

<sup>1327</sup> AMN. 819. Ms.2523.61

muy generosa. Desde allí se enviaron gran cantidad de piezas relacionadas con Asia, especialmente procedentes de China. La calidad de muchos de esos objetos hizo que el Museo Naval conformara un exclusivo Gabinete Chinesco, completamente decorado al gusto extremo-oriental. Los modelos de barcos de tipología asiática cobraron tal importancia en número y valor, pero este era el núcleo de los materiales y sobre el que pivotaba toda la colección asiática.

Se trataba en su mayoría de piezas artísticas donadas por Ruiz de Apodaca, coincidiendo con la presencia en China de Sinibaldo de Más primero con múltiples funciones y finalmente como primer embajador oficial de España en China<sup>1328</sup>, por lo que no es descartable una colaboración. El propio catálogo reconoce que se debían a la “solicitud e interés” de Apodaca, mientras fue el comandante general del apostadero de Cavite, junto a otros oficiales no especificados, pero que actuaron en conjunto<sup>1329</sup>.

En primer lugar, se habla de la decoración. El gabinete había contado con obras para adaptarlo a una chinosería, incluyendo pinturas de “papel de arroz” con representaciones de trajes, castigos, y lo que es más propio del museo puertos y embarcaciones<sup>1330</sup>. Nótese que no se consideran piezas del catálogo, si no decoraciones, al contrario de otras pinturas presentes como varias “pinturas en hojas” y una pintura de un combate<sup>1331</sup>

Entre los modelos de buques, que dominaban la sala un sampán<sup>1332</sup> y tres champantianes, uno contra la lucha del opio<sup>1333</sup>, otro de guerra, otro

---

<sup>1328</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, “La participació espanyola en l’empresa colonial europea a la Xina del segle XIX”, Butlletí de l’Institut Universitari d’Història Jaume Vicens Vives, 10, Barcelona, 2010, p. 18. No es descartable que Sinibaldo también realizara en esas fechas Japón, incluso que fuera con una cámara fotográfica.

<sup>1329</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 131. “Todos los objetos que se muestran en este gabinete son procedentes de China, debidos á solicitud é interés que por este establecimiento se ha tomado el Excmo. Sr. José Ruíz de Apodaca, comandante general del apostadero de Filipinas, lo mismo que diferentes oficiales de la Armada. Los cuadros representan á varios mandarines de aquel país, los trajes, castigos y suplicios que allí están puestos en uso, como igualmente las vistas de dos de los principales puertos del celeste imperio. El quitasol que se ve pendiente denota por sus dimensiones y color la mayor ó menor graduación del jefe que lo usa”.

<sup>1330</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 131.

<sup>1331</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 132.

<sup>1332</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 131.

guardacostas<sup>1334</sup>, otro sin especificar la función<sup>1335</sup>. Más claro es el caso del tancal de Macao<sup>1336</sup> y destacando sobre todos ellos el “Modelo de un barco de placer de los que tienen los chinos en el río Cantón”<sup>1337</sup>. Curiosamente, se incluía también un modelo de panco de las Molucas hechos con clavo<sup>1338</sup>. Es decir que para 1847, el museo contaba con un total de veintinueve modelos de navíos en exposición, siendo seis de ellos de procedencia asiática<sup>1339</sup>. En otras palabras, el veinte por ciento de la colección de barcos del museo eran chinos. Con el tiempo, este porcentaje ha ido variando, ampliando enormemente el porcentaje de navíos Españoles, pero deja ver claramente el peso de Asia en los inicios del Museo Naval.

Al respecto de los otros modelos, no navales había piezas de arquitectura simulada; “pagodas” y “torres” de porcelana ordinaria<sup>1340</sup> a los que se añadió posteriormente un modelo de casa de mestizos de las filipinas<sup>1341</sup>, la única pieza que se añadió al gabinete en décadas.

Entre las figuras de bulto, destacaban siempre las figuras de animales: gallos y pájaros<sup>1342</sup>, dos leones<sup>1343</sup>, junto a otros que no podían identificar<sup>1344</sup> y

---

<sup>1333</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 131.

<sup>1334</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 132.

<sup>1335</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 132.

<sup>1336</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 131.

<sup>1337</sup> MNM 1754. Mediados s.xviii, China Marfil, madera, hueso, y pigmentos 46 x 94,5 x 28,5 cm Los «Barcos Florales», o barco de las flores, se usaban para la celebración de fiestas y banquetes. Estaban muy decorados para el disfrute de los invitados, con varios miradores a manera de terrazas. En lugar de navegar, eran remolcados por otras embarcaciones hasta los lugares más pintorescos de los ríos. Este, que recibe el nombre de Mirador de las olas (眺涛), procede de la colección de la reina Isabel II, quien la había heredado de su padre Fernando VII. Además de por su tamaño y antigüedad, destaca por contar con numerosos elementos simbólicos relacionados con la felicidad y la buena fortuna. VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 133. N.636.

<sup>1338</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 131.

<sup>1339</sup> ANOTACION APODACA 1847

<sup>1340</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 131.

<sup>1341</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 133. Donado por el brigadier de marina Ramón Bañuelos. Se trata de la única diferencia con el catálogo de 1853.

<sup>1342</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, pp. 131-132.

otras figuras antropomórficas la “esposa de Confucio”, “Confucio<sup>1345</sup>”, junto a un ídolo<sup>1346</sup> todos ellos hechos de hechos de raíces de árboles, es decir Raíz tallada (根雕艺术, gēn diāo yì shù). En bronce contaban con un león y dos sahumerios de conejos en bronce<sup>1347</sup>. La mayor de las figuras sería una obra policroma<sup>1348</sup> Finalmente, entre los objetos de uso funcional había una única arma<sup>1349</sup>, un ábaco<sup>1350</sup> un salacot<sup>1351</sup>, faroles “chinos”<sup>1352</sup> un batiñín<sup>1353</sup> y sobre todos ellos un quitasol de un mandarín<sup>1354</sup>. Todo esto formaba parte del gabinete, el núcleo esencial de la colección asiática. Mientras que las descripciones trataban de dar cierto trasfondo a las piezas, las publicaciones fuera de la Armada Gabinete Chino, se limitaban por lo general ni siquiera a describirla, limitándose a referirse a ellos como un lugar de “objetos curiosos”<sup>1355</sup>. Las piezas asiáticas que se fueran sumando algunos materiales para ciencias<sup>1356</sup>, posteriormente agujas de marear y tras las donaciones de

---

<sup>1343</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 132.

<sup>1344</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 132.

<sup>1345</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 131.

<sup>1346</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 131.

<sup>1347</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 131.

<sup>1348</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, pp. 132-133. “N.635. Figura que representa a Gull-sen-kon, sucesor de Confucio, gran legislador de la China a que rinden mucha adoración los naturales de este imperio, cuyo curioso objeto, extraño por la materia de que este hecho, es tanto más apreciable cuanto que para adquirirlo y sacarlo del lugar donde estaba, fue preciso vencer graves dificultades para evitar que los chinos lo notasen por la ciega veneración que le profesan”.

<sup>1349</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 131. Teóricamente una maza.

<sup>1350</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 132.

<sup>1351</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 132.

<sup>1352</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 133.

<sup>1353</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 133.

<sup>1354</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p. 133.

<sup>1355</sup> Rios, Ángel, Guía de Madrid: manual del madrileño y del forastero, Madrid, Oficinas de la Ilustración Española y Americana, 1876, p. 481.

<sup>1356</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, p.84.

Siro Fernández procedentes de vietnam, fueron depositados y exhibidos en la Sala de Artillería<sup>1357</sup>.

En la década de 1870, las adquisiciones y donaciones de materiales asiáticos habían sido no obstante limitadas, aunque el museo ya contaba con 1.147 objetos<sup>1358</sup>. El gabinete seguía exactamente igual<sup>1359</sup>, aunque ya había voces discordantes que encontraban que no era el lugar adecuado para esos objetos que “estarían con más propiedad en el Gabinete de Historia Natural y en el Museo Arqueológico, mientras se forma el Ultramarino<sup>1360</sup> ...”<sup>1361</sup>.

Será entonces cuando comience a notarse la mano de Rafael Monleón. Cuando vivía en Madrid, era habitual del Museo Naval. En 1870, debido a una relación anterior, fue nombrado pintor honorario del Almirantazgo y del Museo. Como reconocimiento por sus servicios, en 1876 el rey Alfonso XII lo nombró Comendador de la Orden de Carlos III. En 1877, se le otorgó una Cruz de la Orden del Mérito Naval de segunda clase con distintivo blanco.

A partir de 1883, la vertiente didáctica de la institución aumentó de forma notoria gracias a la incorporación del pintor y restaurador Rafael Monleón como personal del Museo Naval, quien además sentía una especial predilección por lo asiático. Según él mismo, sus obras estaban destinadas a “llamar la atención del público y despertar en él la afición a la Marina”<sup>1362</sup>. Aunque nunca estuvo en Asia, dedicó buena parte de su obra a la pintura y a la investigación de los barcos orientales. Realizó una rigurosísima labor de documentación en lo referente a cuestiones técnicas y constructivas, pero también a los diferentes usos de los barcos en sus contextos culturales. Este basó sus conocimientos en los materiales del propio Museo, especialmente los modelos de

---

<sup>1357</sup> RIOS, Ángel, Guía de Madrid: manual del madrileño y del forastero, Madrid, Oficinas de la Ilustración Española y Americana, 1876, pp. 479-480 y VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Segunda edición corregida y aumentada, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1862, pp. 59, 75,76.

<sup>1358</sup> RIOS, Ángel, Guía de Madrid: manual del madrileño y del forastero, Madrid, Oficinas de la Ilustración Española y Americana, 1876, p. 479.

<sup>1359</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Abreviado en las biografías, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1879, pp.69-70.

<sup>1360</sup> PEREIRA CASTAÑARES, Juan Carlos, La política colonial española: administración central y estatuto jurídico-político de las Antillas (1810-1898), Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2002, p. 163. Formación derivada del RD/27/10/1874

<sup>1361</sup> RIOS, Ángel, Guía de Madrid: manual del madrileño y del forastero, Madrid, Oficinas de la Ilustración Española y Americana, 1876, p. 479.

<sup>1362</sup> AMN Ms. 2579 Tomo I, pp.11.

embarcaciones asiáticas, que además dibujó para su estudio, aunque igualmente consultó publicaciones holandesas, inglesas (Charnock, Weedon y Steinits) y francesas (Paris y Jurien de la Gramiere), así como grabados y fotografías de publicaciones periódicas y científicas. Pero también empleó los modelos del propio museo como referencias, reconstruyendo aquellas que estaban dañadas y añadiéndolas a su obra Construcciones navales bajo su aspecto artístico o Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestros días colocadas por orden alfabético, y que sirve de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval. Todo ello tratando de aunar los modelos, dándoles vida y haciéndolos atractivos, complementando toda la información posible a los mismos<sup>1363</sup>. Colaborando en diferentes publicaciones del período, y en ocasiones publicando juntos<sup>1364</sup>, estaban las figuras de Cesáreo Fernández Duro, capitán de Navío, secretario de la Real Academia de la Historia y miembro de las Sociedad Económica de Amigos del País y el teniente de navío Carlos Iñigo y Gorostiza, quien había estado delegado en la embajada de Japón.

Los esfuerzos realizados por parte de Monleón y su equipo, redundaron en la mejora de la didáctica del museo y en una mayor interpretación naval del mismo<sup>1365</sup>, como se había venido solicitando, pero disolvieron el gabinete y sus piezas. Mientras que los elementos navales permanecieron en sus departamentos, como las brújulas<sup>1366</sup> o los modelos se mantuvieron. Por desgracias algunas piezas pasaron a engrosar la sala 4 de Colonias Ultramarinas y la 7 de Fernando VI<sup>1367</sup>, en un apartado genérico de “objetos”,

---

<sup>1363</sup> AMN Ms. 2579 Tomo I, pp.12.

<sup>1364</sup> Ejemplo de una revista en la que los tres participaron: MONLEÓN, Rafael, “Las cofas militares y otras antiguallas”, El Mundo Naval Ilustrado, Año 2, 1 de febrero, N°19, Madrid, 1898, pp. 55-56., FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, “Inventos de españoles aplicados a la navegación”, El Mundo Naval Ilustrado, Año 2, 1 de febrero, N°19, Madrid, 1898, pp. 57-58. y GOROSTIZA, Carlos Iñigo, “La isla de Yeso y los aborígenes del Japón”, EL Mundo Naval Ilustrado, Año 2, 1 de febrero, N°19, Madrid, 1898, pp. 59, 62.

<sup>1365</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Con biografías abreviadas de jefes y oficiales de la armada, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1919, p.66.

<sup>1366</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Con biografías abreviadas de muchos Jefes y Oficiales de la Armada, Madrid, Imprenta de Infantería de Marina, 1894, p.16.

<sup>1367</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Con biografías abreviadas de muchos Jefes y Oficiales de la Armada, Madrid, Imprenta de Infantería de Marina, 1894, pp.164-165.

mezclando los de todas clases. También hay que valorar que tanto la Armada y el Ejército sufrieron muchas bajas a causa de la inestabilidad política del siglo XIX en España. Durante este período, entre 1833 y 1898, el país tuvo 84 gobiernos diferentes y tres cambios de régimen, así como varias guerras civiles y numerosos pronunciamientos militares. En una época tan cambiante, no es fácil construir una Marina poderosa, lo que requerís créditos y planes a largo plazo<sup>1368</sup>, ya no digamos un museo. El destino de la mayor parte de las donaciones de Apodaca, entre huesos de ballena, botijos y plumas en la vitrina 47, nada menos que en la portaría de la entrada, perdiendo en el proceso todo el contenido y narrativa<sup>1369</sup>. A partir del catálogo de 1919, la mayoría de piezas no volverán a aparecer salvo aquellas con valor científico, modelos o de trofeo<sup>1370</sup>.

La mayor evolución la sufrieron los modelos de barcos. El estudio de las embarcaciones a través de modelos no implicaba la contraposición de oriente contra occidente<sup>1371</sup>, si no el estudio para la mejora. El modelo servía para la construcción de navíos<sup>1372</sup>, replicando y aumentando la escala de las piezas al tamaño real, sobre todo si no se disponía de planos. Nicolás Enrile vió este proceso y encargó a dos carpinteros la construcción de un panco a dos carpinteros locales, uno de ellos que había estado 12 capturado por los piratas de Joló. Viendo algunos modelos para sus propias embarcaciones, les solicitó la construcción de uno más "primoroso", con todos los elementos y que definiera una embarcación pirata. Ese envío terminó a manos de Pascual Enrile<sup>1373</sup>. Esa pieza una vez en Cavite, pasó posiblemente a manos del

---

<sup>1368</sup> VEGA BLASCO, Antonio de la: "El cuerpo de maquinistas de la Armada (1850-1915)", Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, Maquinistas de la Armada (1850-1990), 12, Madrid, 1991, p. 97.

<sup>1369</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Con biografías abreviadas de muchos Jefes y Oficiales de la Armada, Madrid, Imprenta de Infantería de Marina, 1894, pp.11-12.

<sup>1370</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Con biografías abreviadas de muchos Jefes y Oficiales de la Armada, Madrid, Imprenta de Infantería de Marina, 1919, pp. 51, 56-57 y 66, respectivamente

<sup>1371</sup> REYES, Raquel A. G. (ed.), Art, Trade, and Cultural Mediation in Asia, 1600-1950, Londres, Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>1372</sup> DAVY, John William: Miniaturisation: a study of a material culture practice among the indigenous peoples of the Pacific Northwest, Tesis Doctoral, University College London (UCL), 2016, p.1.

<sup>1373</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, AMN 0701, ff. 16v (Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y



motonero<sup>1374</sup> encargado de los modelos de embarcaciones y su estudio. Si bien se le pierde ahí la pista el mismo tipo de barco parece corresponderse con el envío<sup>1375</sup> de panco de Manuel Quesada<sup>1376</sup>. Para entonces, la lectura de estudio del panco no era tan indispensable como en los años previos, por la llegada del vapor, pero seguía siendo adecuado para su estudio e instrucción. Una vez en el museo, se mantuvo en la sala de modelos, pero con los estudios de Monleón pasó a ser estudiado como un elemento atractivo<sup>1377</sup>, para atraer por lo exótico en un período en el que los combates ya eran mínimo, pero si el atractivo de los relatos, por lo que pasó a ser un modelo de estudio y exhibición en las láminas<sup>1378</sup>. De esta manera, una herramienta de ataque de los piratas de Joló pasó por varios estadios y lectura a lo largo de casi un siglo.

Con el estudio de los orígenes de las piezas estamos devolviendo el valor originario de estas piezas en toda su cronología. Ejemplo de ello son todas las tallas donadas por Apodaca que, tras la pérdida de su lectura<sup>1379</sup>, fueron recuperadas para su exhibición pública de los fondos para la exposición Asia en el Museo Naval, tras haber sido encontrados en los fondos del museo por los miembros del Instituto de Historia y Cultura Naval en 2018, recuperando su significación<sup>1380</sup>.

---

demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile, Cagayán, 5 de agosto de 1830).

<sup>1374</sup> RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, Memoria sobre la Marina en Filipinas, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887, p. 87. Encargado de los cuadernales. Posiblemente por ser de los trabajos que implicaban la construcción de las piezas mas pequeñas de madera para el barco, como los pernos.

<sup>1375</sup> MNM 5024.

<sup>1376</sup> AGMAB 4836-3 /36 folio 5.

<sup>1377</sup> AMN Ms. 2579 Tomo I, p.12.

<sup>1378</sup> AMN Ms. 2579 Tomo II, p.153.

<sup>1379</sup> VV.AA., Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval. Con biografías abreviadas de muchos Jefes y Oficiales de la Armada, Madrid, Imprenta de Infantería de Marina, 1919, pp. 51, 56-57 y 66, respectivamente

<sup>1380</sup> VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), Asia en el Museo Naval, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, pp. 213, 217-223.

**Capítulo VI**  
**Biografías de los personajes**  
**destacados**

## 6. 1. José Ruiz de Apodaca y Beranger (San Fernando, Cádiz, 1788 – Madrid, 1867)

Los orígenes de la familia Ruiz de Apodaca se localizan en la provincia de Álava. Como otros linajes de marinos vascos vinculados a la Armada, pasaron a instalarse en Cádiz, en la Isla de León, donde nació José<sup>1381</sup>. Su padre Vicente Ruiz de Apodaca y Eliza fue intendente del Departamento de Ferrol<sup>1382</sup>. Y su madre era Antonia Paula Beranger García-Orbaneja<sup>1383</sup>, cuya familia tenía fuertes vínculos con el arma de caballería, y uno de sus hermanos, Francisco, sí que tuvo una extraordinaria carrera en la Armada<sup>1384</sup>. José fue el segundo hijo y el mayor entre los varones de cinco hermanos<sup>1385</sup>.

José Ruiz se enroló en la marina en 1802 como guardiamarina, realizando prácticas en los cañoneros de Galicia<sup>1386</sup> en 1804. Al año siguiente se le destinó a las fuerzas sutiles de Cádiz<sup>1387</sup>, lo que lejos de significar un cargo menor, suponía que le destinasen a la zona más conflictiva del período<sup>1388</sup>. Esta ciudad era el nexo de unión con América y donde, para

---

<sup>1381</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia, y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, Nº 103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 59. BAREA LÓPEZ, Oscar, *Heráldica y genealogía de los linajes de Cabra de Córdoba, Doña Mencía y Monturque y de sus enlaces* (Ss. xv-xix), Madrid, Bubok Publishing S. L., 2012, Tomo II, pp. 140. Inicialmente de Junquiti, de ahí a Manurga (Zigoitia) y de allí a Cádiz y Cabra.

<sup>1382</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia, y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, Nº 103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 59.

<sup>1383</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/13663/francisco-de-beranger-garcia-orbaneja> [27-06-2021] y ALEMPARTE GUERRERO, Antonio, *La escuadra rusa vendida por Alejandro I a Fernando VII en 1817*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, Nº 36, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, p.190. Francisco Beranger fue favorecido por sus logros en Méjico por el Virrey Apodaca, de su familia política, pero en 1818 pero sufrió las iras de Fernando VII en 1819 por su informe sobre los barcos rusos obtenidos en Tratado de Madrid de 1817.

<sup>1384</sup> <http://lancerosvillaviciosa.blogspot.com/2014/12/carlos-beranger-y-arnaud.html> [27-06-2021]. Su padre y tres de sus hermanos formaron parte o dirigieron al Regimiento de Dragones de Villaviciosa

<sup>1385</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [27-06-2021].

<sup>1386</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia, y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, Nº103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p.61.

<sup>1387</sup> *Idem.*, p.61. Lancha número 4.

<sup>1388</sup> *Idem.*, p.61. Ese mismo año de 1802, firmada la paz entre España, Francia e Inglaterra, la Armada sería la encargada de reunir los caudales de los virreinos por el conflicto. Esa expedición tendría lugar en 1804, y ante las costas de Cádiz, una escuadra inglesa comandada por el Comodoro Graham Moore trataría de asaltarla, terminado con la explosión de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*.

protegerla, la Armada se había asentado en la Isla de León. Las fuerzas sutiles, asentadas en el entorno de La Caleta, realizaban salidas nocturnas constantes para mantener a raya a los británicos y evitar sus posibles desembarcos, así como el cabotaje en el litoral<sup>1389</sup>.

La escalada del conflicto con el Reino Unido continuó hasta que en 1805 Apodaca fue incorporado en el navío de línea *San Juan Nepomuceno*, al mando de su cuñado, Cosme Damián Churruca y Elorza<sup>1390</sup>. Cumpliendo con las alianzas hispano-francesas del tratado de Aranjuez<sup>1391</sup>, la flota combinada franco-española se enfrentó a la británica en la conocida batalla de Trafalgar, suponiendo el punto de inflexión para el declive de la Armada española, que ya se presentaba corta de toda clase de recursos humanos y materiales en las contiendas<sup>1392</sup>.

Todo parece indicar que asistió como paje a su tío en la batalla<sup>1393</sup>. Este hecho le valió su aparición en el primero de los *Episodios Nacionales* de Benito Pérez Galdós, *Trafalgar* (1872), que a su vez serviría de inspiración dos décadas más tarde para el pintor Eugenio Álvarez Dumont, quien inmortalizó a ambos en la *Muerte de Churruca en Trafalgar*, actualmente en el Museo Nacional del Prado<sup>1394</sup>. Tras este episodio fue capturado por los ingleses y encarcelado en Gibraltar. Tras su liberación, pese a estar destinado a Ferrol,

---

<sup>1389</sup> *Idem.*, pp.62-63.

<sup>1390</sup> AMIGO MÁS CONFIDENTE QUE TUVO, El, *Elogio histórico del brigadier de la Real Armada Don Cosme Demian del Churruca y Elorza, que murió en el combate de Trafalgar en 21 de octubre de 1805*, Madrid, Repullés, 1806, p. 82.

<sup>1391</sup> DEL CASTILLO, Alejandro, Francisco, "Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón desde el año 1700 hasta el día.", Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1843, pp.696-697. "Convenio entre España y Francia para el arreglo y la combinación de sus fuerzas de mar y tierra y de las da los aliados contra la Inglaterra y sus colonias, firmado en Aranjuez el 13 de febrero de 1801" En él se deja clara la prioridad de Francia por el control de la disminuida Armada española, por encima de los ejércitos de tierra.

<sup>1392</sup> LON ROMEO, Eduardo, *Trafalgar. Papeles de la Campaña de 1805*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico (CSIC), 2005, pp. 80-89.

<sup>1393</sup> AMIGO MÁS CONFIDENTE QUE TUVO, El, *Elogio histórico del brigadier de la Real Armada Don Cosme Demian del Churruca y Elorza, que murió en el combate de Trafalgar en 21 de octubre de 1805*, Madrid, Repullés, 1806, p. 82.

<sup>1394</sup> *Idem.*, p.89. Churruca moriría en la batalla, dando sus últimas voluntades a "Pepe", que era como se refería al joven José Ruiz de Apodaca. PÉREZ GALDÓS, Benito, *Trafalgar; La corte de Carlos IV*, Madrid, La Guirnalda, 1882, pp. 120. Eugenio Álvarez Dumont, "Muerte de Churruca en Trafalgar", Museo del Prado, 1892, Número de Catálogo: P006301.

regresó a Cádiz, donde continuó como ayudante del jefe de armamento del arsenal. Posteriormente se le destinó al bergantín *Descubridor*<sup>1395</sup>.

Durante la Guerra de Independencia española (1808-1814) fue destinado al Departamento de Ferrol, en el 3er Batallón de Infantería de Marina, integrado en el Ejército de la Izquierda, junto con muchas tropas bisoñas, civiles y excarcelados por la falta de tropas. Sus méritos de guerra en esta unidad, bajo la dirección del brigadier Francisco Riquelme, le llevaron a participar en la mayoría de las batallas que se dieron en el norte peninsular (Durango, Zorroza, Sudope, Espinosa de los Monteros y los asedios de Lugo)<sup>1396</sup>. Resultado de estas acciones, en 1809, fue ascendido a alférez de navío, siendo además condecorado con la cruz de la batalla de Lugo y la cruz del Ejército de la Izquierda por méritos de guerra<sup>1397</sup> y con reconocimiento del general Joaquín Blake y Joyes<sup>1398</sup>. Hay que destacar lo excepcional de dichas distinciones, pues por un periodo de tiempo corto, en el contexto castrense, se habían creado estas medallas por hechos concretos, práctica que no iba a tener continuidad.

Después de estos sucesos fue destinado al 6º regimiento de Marina de Campaña, integrado en el Ejército del Norte, en el que obtuvo el empleo de teniente de fragata, de nuevo, por méritos de guerra. A esto se sumaron toda clase de destinos y misiones, como el envío de documentación reservada al embajador de España en Londres, en el que valieron tanto su capacidad como el dominio de los idiomas<sup>1399</sup>, a lo que se añadió su vinculación familiar con el embajador de la Junta Central en Londres durante tres años Juan Ruiz de Apodaca, conde del Venadito, y tío suyo<sup>1400</sup>.

---

<sup>1395</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, Nº103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p.63.

<sup>1396</sup> *Idem.*, pp. 63-64.

<sup>1397</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de José Ruiz de Apodaca y Beranger, Novena Subdivisión, Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras.)

<sup>1398</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia, y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, Nº103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p.63.

<sup>1399</sup> *Idem.*, p.64.

<sup>1400</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/5424/juan-jose-ruiz-de-apodaca-y-eliza> [05-07-2021].

En Julio de 1812 fue destinado a la Habana<sup>1401</sup>, fruto de los planes de refuerzo de América durante la Regencia. En 1814 obtuvo el mando de la goleta *Ramona*<sup>1402</sup>, siendo ascendido de categoría un año más tarde<sup>1403</sup>, sirviendo en varios buques contra la piratería, el corso y el contrabando en las Antillas. Estos enemigos tenían como principales promotores a los gobiernos republicanos americanos independizados<sup>1404</sup>. Piratas y corsarios tenían como objetivos la obtención de barcos y equipamiento militar, a la vez que asaltaban barcos españoles si tenían oportunidad, ya que estaban sobradamente armados. En cuanto al contrabando, se pasaban sobre todo a Estados Unidos cargamentos de grana, vainilla, pimienta, zarzaparrilla y pita con los que obtener liquidez<sup>1405</sup>. Interrumpir dichas líneas y bloquear los pequeños puertos rebeldes tenían mucho sentido, no tanto por interrumpir la ayuda directa del exterior, sino por el efecto psicológico que producían estos apoyos<sup>1406</sup>, hasta el punto de que esa misión prevalecía incluso por encima de la escolta a los navíos particulares, que deberían de suplirse con las patentes de corso españolas<sup>1407</sup>. Pero la falta de coordinación entre los "jefes de tierra y mar"<sup>1408</sup> de la Habana hicieron que estos asaltos a fortificaciones no dieran sus frutos, a

---

<sup>1401</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, N°103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 60.

<sup>1402</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [27-06-2021].

<sup>1403</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de José Ruiz de Apodaca y Beranger, Segunda Subdivisión, Hoja de servicios de Don José Ruiz de Apodaca y Beranger.)

<sup>1404</sup> CAPRILES, María Elena, "Bolívar y la actuación de Venezuela en el Caribe a través de sus corsarios: Santo Domingo, Puerto Rico, Cuba y México", en Vv.AA., *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Rennes, Academia Nacional de la Historia (Venezuela), Caracas, Tomo 89, N°355, Jul-Sept, 2006, pp. 149-164.

<sup>1405</sup> VON GRAFENSTEIN, Johanna, "Curso y piratería en el Golfo-Caribe durante las guerras de independencia hispanoamericanas", en AUGERON, Mickaël y TRANCHANT, Mathias (Dir.), *La violence flibustière, violence terrienne ou violence maritime?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, p. 254. Entre estos corsarios se destacaban Lusi Brión, hombre de confianza de Simón Bolívar. Durante las negociaciones del Tratado de Adam-Onís se reconoció que barcos corsarios de los gobiernos de Venezuela y Méjico se equipaban en los puertos estadounidenses, siendo también norteamericanos la mayoría de sus tripulaciones.

<sup>1406</sup> *Idem.*, p. 256.

<sup>1407</sup> CAPRILES, María Elena, "Bolívar y la actuación de Venezuela en el Caribe a través de sus corsarios: Santo Domingo, Puerto Rico, Cuba y México", en Vv.AA., *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Rennes, Academia Nacional de la Historia (Venezuela), Caracas, Tomo 89, N°355, Jul-Sept, 2006, p. 149.

<sup>1408</sup> VON GRAFENSTEIN, Johanna, "Curso y piratería en el Golfo-Caribe durante las guerras de independencia hispanoamericanas", en AUGERON, Mickaël y TRANCHANT, Mathias (Dir.), *La violence flibustière, violence terrienne ou violence maritime?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, p. 257.

pesar de la inmensa red de espías e informantes establecida por los españoles<sup>1409</sup>.

En 1816 fue destinado a Veracruz, México, a petición de su tío Juan Ruiz de Apodaca, quien había sido capitán general de la isla de Cuba y las Floridas desde 1812, comandante de los apostaderos antillanos y presidente de la Audiencia de la Habana<sup>1410</sup>. En aquel momento ya era virrey de Nueva España, inicialmente de manera interina, por los desmanes contra las insurrecciones del virrey Félix Calleja<sup>1411</sup>, quien tenía la ardua tarea de acallar las protestas, levantamientos e insurrecciones. Y para ello necesitaba todas las tropas y líderes formados a su disposición, por lo que las tropas de marina resultaban indispensables.

En México, Ruiz de Apodaca se desposó con Josefa Llano Fernández de Landa<sup>1412</sup>. Allí sirvió bajo las órdenes de Ciriaco de Llano y Garay en 1817, interviniendo en la toma de Tehuacan (Tchuacán) y Cerro Colorado<sup>1413</sup>. Se le nombró entonces de manera interina teniente general del ejército y, más tarde, mayor general de las tropas de infantería de las provincias de Puebla de los Ángeles y Veracruz<sup>1414</sup>.

Pese a mantener la situación estable y detener las revueltas, el revuelo derivado de las reformas liberales con el pronunciamiento de Riego desestabilizó la situación. Mantuvo el cargo hasta la sublevación derivada del Plan de Iguala<sup>1415</sup> de Agustín de Iturbide, por el que se independizaba Nueva España, pero otorgaba la Corona a Fernando VII. Ruiz de Apodaca se rindió ante Iturbide junto a sus tropas debido a la imposibilidad de su tío de lograr un

---

<sup>1409</sup> GUERRA VILLABOY, Sergio, "La Habana en el contexto de las independencias Iberoamericanas", en Vv. AA., *Coloquio de Historia Canario-Americana*, XXII-046. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9991>, p. 5. Organizada por el criollo intendente de Hacienda Claudio Martínez Pinillos.

<sup>1410</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [27-06-2021].

<sup>1411</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/5424/juan-jose-ruiz-de-apodaca-y-eliza> [05-07-2021].

<sup>1412</sup> <https://gw.geneanet.org/sanchiz?lang=en&p=josefa&n=llano+fernandez+de+landa> [22/07/2021].

<sup>1413</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, N°103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 65.

<sup>1414</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [27-06-2021].

<sup>1415</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [27-06-2021].

acuerdo por el temor de la aristocracia criolla y de la Iglesia a perder sus privilegios<sup>1416</sup>.

Independizado México de la Corona española el 31 de julio de 1821, Apodaca dirigió las operaciones de evacuación de México a Cuba de todo el personal militar gubernamental y sus familias<sup>1417</sup>, lo cual, dicho sea de paso, incrementó de manera exponencial la presencia militar en Cuba<sup>1418</sup>. Retomó su destino entonces en la marina antillana, asentándose en Cuba. Allí continuó sus misiones contra la piratería y el contrabando, especialmente de armas<sup>1419</sup>, incentivados ambos de nuevo por el movimiento de rebeldes derivados de los recientes procesos de independencia.

En 1823 se produjo la llegada de los Cien Mil Hijos de San Luis como apoyo de Francia a Fernando VII en oposición al Trienio Liberal, lo que dio lugar a la sublevación de Riego. Este regreso a la monarquía absolutista dio carta blanca a los oligarcas y religiosos para la purga de los liberales. La repercusión en el ámbito internacional generó toda una serie de movimientos. Inglaterra no tardó en posicionarse en contra de esta nueva alianza hispano-francesa, mientras que Estados Unidos no veía con buenos ojos que Inglaterra aprovechara el conflicto para ampliar su presencia en el Caribe, pues temía la desestabilización de la región, por lo que apoyaría a España<sup>1420</sup>.

El conflicto en La Habana se hacía cada vez más violento. Por un lado, la élite cubana oligárquica estaba encabezada por el esclavista O'Reilly, a la cual se oponían los liberales, que se habían visto beneficiados por las reformas adoptadas tras el golpe de Riego. Entre ellos se encontraban cargos públicos,

---

<sup>1416</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, N°103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 65.

<sup>1417</sup> *Idem.*, p. 66.

<sup>1418</sup> GUERRA VILLABOY, Sergio, "La Habana en el contexto de las independencias Iberoamericanas", en Vv. Aa., *Coloquio de Historia Canario-Americana*, XXII-046, p.6. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9991>,

<sup>1419</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, N°103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 68.

<sup>1420</sup> *Idem.*, p. 67.



algunos militares y comerciantes españoles de las capas medias y bajas, encabezados por el clérigo español Tomás Gutiérrez de Piñeres<sup>1421</sup>.

Aprovechando esta debilidad, Colombia (Gran Colombia) y sus aliados organizaron la ocupación de Cuba desde Cartagena de Indias, en un contubernio orquestado por potencias extranjeras y la masonería antillana que tenían una reorganización y reconquista española en América<sup>1422</sup>. El objetivo era la creación de una república independiente de nombre "Cubanacan", que en realidad sirviera de colchón y que facilitara la dispersión de las tropas que se concentraban en Cuba, todo ello a través de la conspiración masónica de los "Soles y Rayos de Bolívar", integrada por los miembros de las familias criollas más destacadas de la isla<sup>1423</sup>.

El encargado de detener la supuesta invasión fue al general Francisco Dionisio Vives, quién tomó posesión de la capitanía general de Cuba y acabó con las revueltas gracias a sus habilidades diplomáticas y sus informantes.

Lo convulso del período eclipsó de nuevo la faceta de marino de Apodaca, que debió cumplir con varios destinos en tierra. Aun así, la amenaza era tan real que con el bergantín *Avante* llegó incluso a mantener un enfrentamiento bastante serio con una goleta colombiana, a la que consiguió rechazar. Otras de las funciones de Apodaca continuaron siendo la lucha contra la piratería y el contrabando con las fuerzas sutiles, especialmente en los cayos del Canal Viejo (hacia Bahamas). Allí realizó una misión conjunta, coordinada con el Ejército de Tierra, acabando con los preparativos de la invasión<sup>1424</sup>. Como hemos visto, esta coordinación entre tropas de Tierra y la Armada era muy deficiente, pero era una constante en las misiones de

---

<sup>1421</sup> GUERRA VILLABOY, Sergio, "La Habana en el contexto de las independencias Iberoamericanas", en Vv.AA., *Coloquio de Historia Canario-Americana*, XXII-046, pp.4 y 7. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9991>,. Aunque, a la postre, liberales y criollos se verían desencantados con las concesiones absolutistas.

<sup>1422</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia, y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, Nº103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, pp. 67-68.

<sup>1423</sup> GUERRA VILLABOY, Sergio, "La Habana en el contexto de las independencias Iberoamericanas", en Vv.AA., *Coloquio de Historia Canario-Americana*, XXII-046. pp. 5-6. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9991>

<sup>1424</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia, y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, Nº103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, pp. 67 y 69.

Apodaca, en parte por su experiencia personal cuando le obligaron a desembarcar.

A continuación, se le destinó a la comandancia de matrículas y capitanía de Matanzas como interino<sup>1425</sup>. Al concluir su destino, meses más tarde, pasó a la fragata *Sabina*, bajo el mando del brigadier Ángel Laborde y Navarro, con dilatada experiencia en Asia y recién regresado de esos territorios. Por desgracia, su expedición de aprovisionamiento al castillo de San Juan de Ulúa (México) se vio sorprendida por un huracán que la desarboló. En 1826 regresó a España en el bergantín *Vengador*. Un buque de guerra colombiano les abordó en la travesía, aunque la respuesta española le hizo huir. Una vez en la metrópoli, se le destinó al arsenal de La Carraca, en Cádiz, donde permaneció hasta 1827<sup>1426</sup>.

Tras ser ascendido a capitán de fragata, de nuevo fue destinado a Cuba, al apostadero de La Habana como jefe de inspección de matrículas de las provincias de Trinidad y Puerto Príncipe. Incidentalmente alternó este cargo con el mando de la Comandancia de Marina de Santiago de Cuba y de la Capitanía del Puerto (Santiago de Cuba), y de las estaciones navales de San Juan de los Remedios (Villa Clara, Cuba) y Nuevitas (Camagüey, Cuba)<sup>1427</sup>.

Tras varias sublevaciones, el partido liberar logró el retorno al poder de los progresistas y la restitución de la constitución de 1812, por lo que se solicitó jurar la Carta Magna. El caso fue que, en los territorios de Ultramar, realizar dicha jura por parte de las autoridades les equipararía de facto reconocer la autoridad de España, por lo que se desencadenó el pronunciamiento del recién desembarcado gobernador general de Cuba Manuel Lorenzo, la sublevación conocida como "La Lorenzada".

Meses más tarde, a José Ruiz de Apodaca se le exigió su declaración en Madrid por sus implicaciones en dichos pronunciamientos, aunque

---

<sup>1425</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [27-06-2021].

<sup>1426</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, Nº103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 69.

<sup>1427</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia, y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, Nº103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 69. <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [27-06-2021].

posteriormente quedó libre de cargos y fue nombrado secretario de la Junta del Almirantazgo, cargo que cumplió durante tres años<sup>1428</sup>. Durante ese período llegó a ser capturado por un piquete carlista, que solicitó por él un rescate de 20.000 reales<sup>1429</sup>.

Tras su nombramiento como comandante del apostadero de Manila en Filipinas en mayo de 1839, se condujo a su destino, donde le podemos ubicar ya a finales de ese año. Allí permaneció hasta 1842, cuando se le exigió su regreso inmediato a España. No obstante, los informes del gobernador y capitán general de Filipinas Luis Lardizábal y Montojo, quien había creado la provincia de Nueva Vizcaya en el año de la llegada de Apodaca a las Filipinas<sup>1430</sup>, fueron favorables a mantenerle en el cargo, con lo que se le restituyó como comandante de Marina del apostadero<sup>1431</sup>.

En 1845 se sumó a sus atribuciones la dirección de la Comisión Hidrográfica en Filipinas<sup>1432</sup>, además de situarle al frente eventualmente de la comandancia general del apostadero de Cavite en diferentes ocasiones, hasta su ascenso a brigadier (contralmirante) en 1847<sup>1433</sup>. Fue precisamente durante este período cuando se produjo uno de los episodios bélicos más importantes en la historia de Filipinas, el de Balanguingui.

El por entonces gobernador general de Filipinas Narciso Clavería y Zaldúa (1844-1849) tenía un objetivo bélico fundamental en su mandato, el mismo que los que le precedieron: el exterminio de la piratería en las Islas Filipinas<sup>1434</sup>, un problema enquistado durante siglos y que lastraba toda clase de iniciativas en el archipiélago. Los datos y sultanes piratas actuaban a su antojo en un inmenso territorio, azuzados además por los intereses de las

---

<sup>1428</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [27-06-2021].

<sup>1429</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [27-06-2021]. Fue durante el contexto de la Primera guerra carlista (1833-1840).

<sup>1430</sup> DE BORJA, MARCIANO R., *Los vascos en Filipinas*, Vitoria-Gasteiz, Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco, 2014, p.152. Estuvo en el cargo entre 1838 y 1841.

<sup>1431</sup> AHN, ULTRAMAR, 2174, Exp.21, ff. 362r-422v. (Los feligreses de la suprimida parroquia de Parian y Lutaos solicitan el restablecimiento de dicha parroquia: Antecedentes sobre Talambán, -9ª Pieza. Solicitud de los principales del pueblo de Talambán para que se separe de su matriz Opon y se erija en pueblo independiente de este. Año 1842.) Posiblemente el caso se relaciona con las limitaciones de las parroquias de Parian, y el obispo de Cebú.

<sup>1432</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [28-06-2021].

<sup>1433</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [28-06-2021].

<sup>1434</sup> LUQUE TALAVÁN, Miguel, "Narciso Clavería y Zaldúa: Gobernador y Capitán General de las Islas Filipinas (1844-1849)", en Vv. Aa., *Revista Complutense de Historia de América*, N°23, Madrid, servicio de Publicaciones UCM, 1997, pp. 213-214.

potencias regionales y europeas (franceses, neerlandeses e ingleses especialmente), mientras las exiguas fuerzas marítimas trataban de lograr un equilibrio entre pactos e intimidación, de cara a evitar saqueos, extorsiones y, sobre todo, secuestros de población para esclavizarlos en sus propias plantaciones e industria<sup>1435</sup>. En 1848, tras varias campañas, Clavería emprendió una expedición a Balanguingui, lugar emplazado en el archipiélago de Joló, una de las principales bases piráticas del sudeste asiático. Apodaca, como comandante general del apostadero, salió a bordo del *Reina Cristina* junto a Clavería. A sus fuerzas, marítimas y sutiles, se unieron las destinadas en Iloilo y Zamboanga. Tras un bombardeo de la posición fortificada por parte de la artillería naval, se realizó un exitoso desembarco de las tropas hispano-filipinas. Por la repercusión mediática en Filipinas y España de este hecho, unida a la relativa tranquilidad posterior de la piratería filipina, fue promovido a jefe de escuadra<sup>1436</sup>.

De regreso a la Península desempeñó diversos cargos militares y políticos, ascendiendo a teniente general en 1861. Previo a este nombramiento ocupó varios cargos, entre ellos cabe destacar el de comandante general del Departamento de Cartagena, (1849-1852), vocal de la Junta Consultiva de la Armada (1852-1854), comandante general de los cuerpos de Artillería e Infantería de Marina (1853-1854), consejero real ordinario (1854), vocal del almirantazgo (1855) y ministro del Tribunal Supremo de Guerra y Marina (1858-1865).

Después de 1861 fue senador del reino (1861), vocal del Consejo de Administración y Gobierno (1862), vocal y posteriormente presidente del Consejo de Redención y Enganches (1864-1867) y, finalmente, consejero de Estado (1865-1867).

Entre sus distinciones destacan: la Cruz de la Batalla de Lugo y la Cruz del Ejército de la Izquierda, Cruz de Distinción (1825) en Bahamas<sup>1437</sup>, todas

---

<sup>1435</sup> LUQUE TALAVÁN, Miguel, "Narciso Clavería y Zaldúa: Gobernador y Capitán General de las Islas Filipinas (1844-1849)", en Vv. Aa., *Revista Complutense de Historia de América*, Nº 23, Madrid, servicio de Publicaciones UCM, 1997, pp. 214-215 y 218.

<sup>1436</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [28-06-2021].

<sup>1437</sup> CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, Nº103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 69.

ellas por méritos de guerra,<sup>1438</sup> y varias comisiones de servicio. Por las acciones de guerra, la Sociedad Económica de Amigos del País de Filipinas le concedió una medalla<sup>1439</sup>.

Apodaca representa el inicio de la colección asiática en la Armada. El envío suyo significó la mayor colección asiática que se iba a exponer en España.

Imágenes relacionadas a José Ruiz de Apodaca:

1. Eugenio Álvarez Dumont, *Muerte de Churruca en Trafalgar*, 1892, Museo del Prado, P006301.

Detalle de la representación hipotética de Apodaca como guardiamarina en la batalla de Trafalgar.



---

<sup>1438</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de José Ruiz de Apodaca y Beranger, Novena Subdivisión, Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras.)

<sup>1439</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/14277/jose-ruiz-de-apodaca-y-beranger> [28-06-2021].



## 6. 2. José María Halcón y Mendoza (Lebrija, Sevilla, 03-05-1799 – Sevilla, 29-09-1872)

José María Halcón y Mendoza nació el tres de mayo de 1799, en Lebrija, de una pareja de abolengo. Su padre fue Martín Halcón de Cala y Villegas, IV marqués de San Gil<sup>1440</sup>, señor de la villa de Casa Terrada<sup>1441</sup>, Caballero Veinticuatro y Maestrante de Sevilla. Su madre fue María Antonia de Mendoza

---

<sup>1440</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza, Segunda subdivisión, Hoja de servicios). El 23 de agosto de 1808. <https://gw.geneanet.org/evagarj1?lang=es&n=halcon+de+cala+y+villegas&oc=0&p=martin> [29/09/2021].

<sup>1441</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p.9.

y González Torres de Navarra<sup>1442</sup> (Jerez de los Caballeros, 1777 -Lebrija, 1842). Fue el segundo de los trece hijos de esta pareja<sup>1443</sup> de propietarios agrarios, muy vinculados al ejército y a la Maestranza de Sevilla.

Inició su carrera en el ejército en el inicio de la Guerra de la Independencia Española (1808-1814), incluso antes de la creación de la Junta Suprema Central. Por entonces aún era menor de edad, tenía solamente 9 años, pero se le concedió una gracia especial y se le permitió entrar como cadete con antigüedad en el regimiento de Cazadores de Sagunto<sup>1444</sup>, siguiendo sus estudios en el colegio militar de San Telmo de Sevilla<sup>1445</sup>, donde concluyó su formación como oficial. En 1816, ya terminada la guerra, se le concedió el cargo de teniente de milicias<sup>1446</sup> del regimiento Provincial de Sevilla<sup>1447</sup>, ascendiendo a capitán de milicias tres años más tarde<sup>1448</sup>. En 1819 fue igualmente nombrado académico de mérito de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

---

<sup>1442</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza, Segunda subdivisión, Hoja de servicios). CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p.9. Era hija de otros nobles de la Corte; Luis de Mendoza y Quintano y María Fernanda González Torres de Navarra, siendo su padre caballero de la Orden de Santiago, maestrante de la Real de Sevilla y regidor de la ciudad de Jerez de los Caballeros (Badajoz), hay de ahí su vinculación familiar con esta población. Vv.AA., *Anales de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía*, Vol. IV, Años 1996-1997, Madrid, Ediciones de la Real Academia Matritense de Heráldica y genealogía, 2001, p.113. <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1443</sup> SALAZAR Y ACHA, Jaime de, *Estudio Histórico sobre una familia extremeña. Los Sánchez Arjona*, Ciudad Rodrigo, Lletra, 2001, p. 562. La descendencia completa de la familia es como sigue: 1.- Bartolomé Halcón y Mendoza, Coronel, Senador del Reino, maestrante de Sevilla, 1799-1863. 2.- José María Halcón y Mendoza, Teniente General de la Armada, maestrante de Sevilla, Gran Cruz de Carlos III, 1799-1872. 3.- Consolación Halcón y Mendoza, 1810 - ¿...?, 4.- Carmen Halcón y Mendoza, (1811-1882); 5.- María Dolores Halcón y Mendoza, (1813 - 1883), 6.- Fernando Halcón y Mendoza, VII Marqués de San Gil, Coronel de Infantería, maestrante de Sevilla, ¿...?-1890, 7.- Luis Halcón y Mendoza, Teniente de Artillería, 1809 - 1886, 8.-doña Luisa Halcón, 1815- ¿...?, 9.- Encarnación Halcón y Mendoza, 1816 -1880; 10.- Belén Halcón, 1816 -1818. 11.- Pedro Luis Halcón, maestrante de Sevilla, 1818 - 1888, 12.- Ignacio Halcón y Mendoza, maestrante de Sevilla, 1821 - 1914. Y 13.-don Carlos Halcón y Mendoza, magistrado y maestrante de Sevilla, 1823 -1903.

<sup>1444</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza, Segunda subdivisión, Hoja de servicios). El 23 de agosto de 1808.

<sup>1445</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 9.

<sup>1446</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza, Segunda subdivisión, Hoja de servicios). El 29 de abril de 1816.

<sup>1447</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 9. Empleo obtenido el 29 de abril de 1816.

<sup>1448</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza, Segunda subdivisión, Hoja de servicios). El 20 de septiembre de 1819.

Esta convergencia de intereses artísticos y castrenses la encontramos igualmente en un miembro muy cercano de la familia materna, su tío Luis de Mendoza y González Torres de Navarra (Jerez de los Caballeros, 1786-?)<sup>1449</sup> quien, siendo teniente de fragata de la Real Armada, fue aceptado como académico de mérito por la pintura en la Academia de Bellas Artes de San Fernando, con la miniatura orientalista *Cabeza de Moro*<sup>1450</sup>, en 1817. Éste había estudiado el dibujo del natural en Sevilla y el de perspectiva en Cádiz<sup>1451</sup>.

Al año siguiente, en 1820, José María solicitó su traslado a la Armada, siéndole concedido el rango de alférez de navío, pero sin antigüedad, hasta que demostrara la capacidad y los conocimientos adecuados para el cargo tras haber servido en Tierra<sup>1452</sup>. Destinado en el departamento de Cádiz, se le examinó finalmente en la Academia de Guardiamarinas, pasando las pruebas de manera adecuada y embarcando para las prácticas<sup>1453</sup>.

Ya iniciado el Trienio Liberal, ingresó en la Armada de alférez de navío sin antigüedad (6 de julio de 1820), pendiente de examen de estudios elementales y de prácticas en la Academia de Guardias Marinas, sin derecho a usar el distintivo de capitán, fue asignado al Departamento de Cádiz. Una vez aprobado el examen, embarcó en prácticas en la fragata *Perla* (1821) e hizo en ella un viaje por las costas de Italia en unión del navío *Guerrero*. Más tarde (1822) se incorporó a la Armada holandesa para formar parte de una escuadra combinada conforme al tratado de los gabinetes de ambos países denominado de Alcalá. Con la fragata *Perla* también estuvo de comisión en Argel, donde después de relacionarse con aquella regencia volvió al puerto de Mahón, para salir de nuevo en unión del navío *San Pablo*, llevando de transporte para Tarragona al 6.º regimiento ligero de Barcelona<sup>1454</sup>.

---

<sup>1449</sup> VÁLGOMA, Dalmiro de la y FINESTRAT, El Barón de, *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes*, Tomo III, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1943, pp. 457-458.

<sup>1450</sup> <https://www.academiacolectores.com/pinturas/inventario.php?id=0829> [20/09/2021]

<sup>1451</sup> ARABASF, Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Actas de Sesiones de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Año 1817, fol. [638]-639 (Junta Ordinaria del Domingo 11 de mayo de 1817).

<sup>1452</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza, Segunda subdivisión, Hoja de servicios).

<sup>1453</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 9. El 6 de julio de 1820. <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021]

<sup>1454</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021]



Salió la escuadra para la costa de África en misión de vigilancia, permaneciendo varios días frente a Argel hasta que se rompieron las buenas relaciones con la Regencia y tuvo lugar la fuga del cónsul español, quien fue acogido en el navío *San Pablo*. Retiradas las fuerzas, quedaron de vigilancia ante esta plaza durante tres meses, la *Perla* y el bergantín *Jasón* para evitar las salidas de los corsarios argelino. Pasado este tiempo se reincorporaron a los demás buques en Mahón. Por haber acreditado aptitud práctica para el desempeño de su empleo, ascendió y se le asignó antigüedad de alférez de navío (19 de marzo de 1822). A su regreso se incorporó a la división holandesa<sup>1455</sup>.

En octubre pasó a Cartagena y allí se le dio el mando del falucho *Santa Clara*, con el que se incorporó al apostadero de Barcelona e hizo varias salidas de vigilancia por la costa del principado, donde apresó seis embarcaciones sospechosas. En enero de 1823 salió, junto con otros buques, escoltando un convoy con la guarnición de la plaza de Peñíscola, a cuyo peligroso fondeadero llegaron con viento declarado del Este. En desembarcada la tropa, cargó el tiempo y Halcón pudo salvar su buque embarrancándolo en la playa<sup>1456</sup>.

Mientras tanto, el falucho de guerra *Intrépido* naufragaba y su oficial, escaso de víveres y recursos, entonces José María se comprometió a satisfacer de su propio peculio víveres y auxilios para los equipajes y salvamento de los efectos del falucho sin remuneración alguna. Participó durante unos meses en la defensa del puerto de Barcelona, que fue bloqueado por los franceses. Se distinguió en hacer una salida mandando una división de lanchas con un convoy de mil quinientos hombres para hacer un desembarco en el puerto de Montgat, a pesar de los esfuerzos de los buques enemigos para evitarlo, protegiendo la entrada de los transportes y conduciendo cierto número de prisioneros franceses<sup>1457</sup>.

En julio hizo otra salida con los buques menores del apostadero para proteger sobre Besós la retirada de una división que había salido de la plaza, y abrió fuego contra una batería que hostilizaba desde el citado punto de la playa. Esta misma división de lanchas cazó un bergantín francés de veintidós

---

<sup>1455</sup> *Idem.*

<sup>1456</sup> *Idem.*

<sup>1457</sup> *Idem.*

cañones y un pailebot que les salieron al encuentro, a la vista de un navío y una fragata de la misma nación. El 25 de agosto salió con los demás buques de aquel apostadero escoltando a ocho transportes con efectos de guerra para Tarragona, burlando la vigilancia de catorce buques que bloqueaban el puerto y, al regreso, para tomarlo, se batieron con un bergantín y un pailebot que trataron de cortarles el paso, manteniéndose en el bajo fondo de la punta del Llobregat a la vista de los otros buques mayores del mismo bloqueo. El 30 se hallaba sotaventeando con el falucho *Santa Clara* y el *Catalán* entre la linterna y el río Besós, cuando vino sobre ellos una fragata francesa, pero acoderados y protegidos por el fuego de las baterías de tierra, que la fragata intentó apagar, sostuvo el combate durante hora y media<sup>1458</sup>.

Durante el Trienio Liberal se originó un ambiente enrarecido, con señales de alarma sobre las causas por las que se regía el desarrollo político español, produciéndose graves incidentes y alzamientos en varias ciudades, dando lugar a la formación de Juntas que cuestionaban la autoridad establecida<sup>1459</sup>.

El 7 de abril de 1823 entró en España la expedición francesa al mando de Luis Antonio de Borbón, duque de Angulema, futuro Carlos X de Francia, denominada los Cien Mil Hijos de San Luis, como desenlace de la actividad diplomática de las potencias absolutistas europeas en el marco de la Santa Alianza y en el Congreso de Verona (1822), donde se decidió la invasión de España por Francia si la Constitución de Cádiz no se modificaba y restringía. Avanzaron sin resistencia en su progresión hacia Madrid y luego hacia Andalucía, a donde se había ido el gobierno con las Cortes (Sevilla y Cádiz). La Junta Provisional de Gobierno de España e Indias restableció el orden anterior a 1820 y se iniciaron las purificaciones a fin de comprobar quiénes eran los verdaderos absolutistas<sup>1460</sup>.

Terminada la guerra y reconocida la soberanía de Fernando VII, se desarmó el falucho *Santa Clara* (4 de septiembre de 1823) y Halcón fue pasaportado para Cádiz. Concluía así el Trienio Liberal y comenzaba la llamada Década Ominosa. Habiendo sido declarados nulos todos los actos del

---

<sup>1458</sup> *Idem.*

<sup>1459</sup> *Idem.*

<sup>1460</sup> *Idem.*

Gobierno Constitucional, Fernando VII revalidó a Halcón el empleo de alférez de navío (26 de septiembre de 1824). En la goleta *Andaluza*, de oficial de detalle, salió en comisión para cruzar entre los cabos de San Vicente y de Santa María<sup>1461</sup>.

También estuvo en el bloqueo de los revolucionarios refugiados en Tánger y escoltó a un convoy desde Cádiz hasta los puertos del Mediterráneo. El 5 de septiembre de 1825 el rey aprobó su purificación. Luego se le concedieron cuatro meses de licencia para disfrutar en Guadalajara. Siendo 2.º secretario de la Dirección General de la Armada, se le reconoció la antigüedad (1 de octubre de 1823) y ascendió a teniente de navío graduado (22 de septiembre de 1826) y, al año siguiente, a teniente de navío efectivo. Por una real orden de 11 de mayo de 1827 el rey declaró haberle sido grato el servicio que prestó Halcón en el naufragio del *Intrépido* con el falucho *Santa Clara* en el año 1823, y mandó reconocerle el crédito del desembolso que hizo en aquella época<sup>1462</sup>.

En 1832 fue ascendido a capitán de fragata y comandante de bajel. El objetivo de estos ascensos no era otro que otorgarle el rango adecuado para su nuevo destino, Manila. En aquel momento se estaba organizando la Comisión de Trabajos Hidrográficos en el archipiélago filipino<sup>1463</sup>, requiriendo Fernando VII de oficiales versátiles en sus labores. Y es que la labor esencial que se le iba a encomendar era la de levantar los planos hidrográficos de las islas Filipinas<sup>1464</sup> ya que, desde su ascenso, ya se planeaba como jefe de la Comisión Hidrográfica<sup>1465</sup>.

Las causas de la creación de este departamento, al menos, de su trascendencia se debieron a Pascual Enrile y Acedo, quien llevaba desde 1826 destinado en Asia como capitán general del archipiélago de Filipinas. Siendo desdoblado el mando en las islas, se le concedió con ello el mando de todas

---

<sup>1461</sup> *Idem.*

<sup>1462</sup> *Idem.*

<sup>1463</sup> *Idem.*

<sup>1464</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p.10

<sup>1465</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>º</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 ).

las fuerzas navales. Por si esto fuera poco, en 1830 pasó en interinidad como gobernador de las Islas Filipinas<sup>1466</sup> Su objetivo fundamental estaba claro: la lucha contra la piratería. Pero para el adecuado ordenamiento había que cartografiar todo el territorio, aún ignoto o sin reclamar, y después subdividir los territorios para su control en capitanías. Y, si había posibilidades, se planteaba sumar nuevos barcos a la Armada<sup>1467</sup>, aunque fueran los capturados a los piratas, por las necesidades de las fuerzas sutiles, o marina sutil, en la zona, ya que hasta 1830 no se contó con embarcaciones propias, más allá de las falúas, lanchas con un cañón y sin cubierta para el servicio de puertos<sup>1468</sup>. También estaba pendiente del comercio<sup>1469</sup> y de la buena consecución de la industria filipina<sup>1470</sup>, que podía ayudarle en su empresa.

Por otro lado, Enrile contaba con una inmensa formación como cartógrafo y topógrafo, participando personalmente en el levantamiento de muchos planos<sup>1471</sup> y manteniendo informado a Madrid de sus avances<sup>1472</sup>. La experiencia de Enrile en la realización de los planos también le ayudó de una manera capital a la hora de comprender el territorio, siendo consciente de la necesidad de descentralizar recursos y delegar el gobierno en nuevas

<sup>1466</sup>

<https://web.archive.org/web/20110921145809/http://blog.todoavante.es/?p=679> [20/09/2021] En el cargo de manera interino entre el 23 de diciembre de 1830 y el 1 de marzo de 1835.

<sup>1467</sup> *Idem.*

<sup>1468</sup> Anónimo, "Parte no oficial. Cortes. Senado. Orden del día. Segunda lectura de la proposición de los Sres. Ulloa, Armero, Vázquez Figueroa, Urueta y Baldasano", *Gaceta de Madrid*, Madrid, nº330, 26 de noviembre de 1853, p. 3. En total cuatro vapores, una fragata y un bergantín se destinaron para conformar la Comandancia general de Filipinas.

<sup>1469</sup> AHN, ULTRAMAR,5153, Exp.21, ff. 1r-4v (El gobernador general D. Pascual Enrile y Alcedo remite a la Secretaría de Estado y del Despacho del Fomento General del Reino, un almanaque chino inglés y su suplemento, utilizado por los ingleses para el comercio con China. Acompaña 'The anglo-chinese Kalendar and register for the year of the christian aera 1832' y 'A companion to the anglo-chenese kalendar to the year of our Lord 1832', impresos ambos en Macao).

<sup>1470</sup> AHN, ULTRAMAR,5153, Exp.13, ff. 1r-3v (El gobernador D.Pascual Enrile y Alcedo hace algunas observaciones acerca del cultivo de la caña de azúcar en Filipinas y las razones de su estado decadente).

<sup>1471</sup> [http://www.bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/es/consulta\\_aut/registro.do?control=BM DA20150000101](http://www.bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/es/consulta_aut/registro.do?control=BM DA20150000101) [20/09/2021]. Baste señalar que la mayor parte de la colección cartográfica de Filipinas en el Museo Naval, proviene de la donación de los herederos de Pascual de Enrile y Alsedo en 1935. Hoy las 42 cajas de documentación conforman la "Colección Enrile". Esta vino a suplir parcialmente todos los materiales perdidos en los depósitos del apostadero de Cavite en 1898.

<sup>1472</sup> AHN, ULTRAMAR,5153, Exp.14, ff. 1r-3v (El gobernador D.Pascual Enrile y Alcedo anuncia el envío de un mapa del archipiélago. 1834).

provincias<sup>1473</sup>, en parte descargando esta responsabilidad en los misioneros regulares<sup>1474</sup>. A cambio, mejoraría sus comunicaciones por tierra<sup>1475</sup>.

Por otro lado, su ayudante de campo, el capitán de Infantería José María Peñaranda, cumplía en tierra funciones análogas a las de Halcón, como las labores cartográficas y la persecución de ladrones, piratas y contrabandistas<sup>1476</sup>. De hecho, la Comisión Hidrográfica vendría, de facto, a complementar y apoyar estos trabajos en coordinación del ejército de Tierra y la Armada<sup>1477</sup>, pero, como veremos, se les requirieron las más diversas misiones.

Halcón partió el 15 de julio de 1833 para Filipinas, en el navío *Santa Ana* perteneciente a la Compañía de Filipinas, llegando a Manila el día 6 de diciembre en el transporte *Rey Fernando*. De inmediato, por orden del comandante general de Marina Enrile, se puso al mando de la goleta *Mosca*, capturada a contrabandistas británicos, y de dos falúas<sup>1478</sup>. Ya que la goleta estaba aún en el astillero reparándose, Halcón dispuso salir con una lancha y una falúa a las operaciones de reconocimiento encomendadas.

A su regreso, en el 4 de julio de 1834, partió con la *Mosca* y las dos falúas a realizar la carta de la bahía de Manila. La comisión fue al detalle, habida cuenta de la trascendencia, explorando además todas las islas y costas

---

<sup>1473</sup> BUZETA, Manuel y BRAVO, Felipe, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de las Islas Filipinas ...*, Madrid, Imprenta de José C. de la Peña, 1850-1851, p. 440.

<sup>1474</sup> *Idem.*, p. 125. Esta solicitud había sido recurrente por parte de los gobernadores, incluido Enrile, "... quienes han dirigido enérgicas exposiciones á S.M. y al supremo consejo de Indias, pidiendo la remisión de misioneros regulares á aquellos dominios. La prueba más incontestable, no sólo de lo útiles si no hasta de lo necesarios que son en Filipinas los religiosos europeos, se halla en una multitud de cosas de la mayor importancia á que atienden aquellos, por encargo del gobierno superior de la colonia, que tiene depositada su confianza en ellos, como los centinelas más vigilantes de la misma."

<sup>1475</sup> *Idem.*, p. 435.

<sup>1476</sup> Archivo Museo Naval, AMN 0684, ff. 97r-105r- (Parte del capitán José María Peñaranda remitido a Pascual Enrile en relación a la batida que se realizó contra los ladrones y contrabandistas que se abrigan en los montes de San Cristóbal).

<sup>1477</sup> Anónimo, "Parte no oficial. Cortes. Senado. Orden del día. Segunda lectura de la proposición de los Sres. Ulloa, Armero, Vázquez Figueroa, Urueta y Baldasano", *Gaceta de Madrid*, Madrid, nº 330, 26 de noviembre de 1853, pp. 2-3. Las arrogaciones de Enrile en las Filipinas parecen derivarse de un nombramiento como segundo Cabo de las islas, cuando el cargo exacto fue el de encargarse de la comandancia de marina, algo que le traería alusiones en el Senado décadas más tarde.

<sup>1478</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>o</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 ).

aledañas, manteniendo la comisión en servicio hasta mayo de 1836<sup>1479</sup>. La abrupta conclusión de la comisión se debió a razias de los piratas en las costas de Capones, que ya había cartografiado<sup>1480</sup>. Finalmente pudo regresar a concluir la carta de la bahía<sup>1481</sup> sin enfrentarse a los piratas, pero este tipo de ataques solamente a 70 kilómetros al norte de la bahía de Manila, evidencia la impunidad de piratería en el archipiélago y las carencias de la Armada<sup>1482</sup>.

Tras dos años y tres meses en labores cartográficas por la bahía<sup>1483</sup>, regresó a Manila para una nueva comisión de urgencia, esta vez a Joló. Su misión era aprobar y ratificar el tratado que existía con el sultán de Joló (1836-1837)<sup>1484</sup>, en el territorio más conflictivo del archipiélago. Halcón partió el 15 de junio de 1836 en la fragata *Mosca* junto a tres falúas, llegando primero al apostadero de Zamboanga para reunir fuerzas y pertrechos, todo ello atravesando un “contrario y obstinado Monzón”<sup>1485</sup>. La flotilla llegó 20 días después a la rada de Joló. Allí se reunió con el sultán Jamalul-Kiram I y varios de sus *datos*. La comisión llegó a unos términos adecuados para ambas partes, aprobando y ratificando el tratado que detendría el mayor foco de piratería y haciendo ondear de nuevo la bandera española al sur del archipiélago<sup>1486</sup>.

Al propio logro de la misión diplomática se añaden otras aportaciones no encomendadas. En el diario de navegación de este viaje, Halcón incluyó información y sus propias apreciaciones sobre aspectos antropológicos y

---

<sup>1479</sup> *Idem*.

<sup>1480</sup> Museo Naval de Madrid. Signatura: MN6024. Con firma.

<sup>1481</sup> Museo Naval de Madrid. Signatura: MN7623.

<sup>1482</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843). Anónimo, "Parte no oficial. Cortes. Senado. Orden del día. Segunda lectura de la proposición de los Sres. Ulloa, Armero, Vázquez Figueroa, Urueta y Baldasano", *Gaceta de Madrid*, Madrid, n<sup>o</sup> 330, 26 de noviembre de 1853, p. 3.

<sup>1483</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843).

<sup>1484</sup> CARO CANCELA, Diego (dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 10.

<sup>1485</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843).

<sup>1486</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 211, p. 58 (f. 12v) (Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836).

sociales de las culturas locales, remedios contra el cólera, métodos de construcción naval o tácticas contra la piratería<sup>1487</sup>. Estos escritos, en ocasiones informes muy detallados, los complementaba con anotaciones cartográficas, pero también incluía ilustraciones en plumilla. Por motivos obvios, proliferan las que tienen que ver con el medio marino, muchas de ellas vinculadas al alzado de las cartas levantadas. Otras buscaban reflejar fenómenos naturales como la erupción del monte Canlón en la Isla de Negros o mostrar el avance de la flotilla cruzando un monzón<sup>1488</sup>. Asimismo, anota sobre la construcción de los barcos piratas<sup>1489</sup> y sobre las poblaciones que los fabricaban e, incluso, incluye el retrato del propio sultán Jamalul-Kiram I<sup>1490</sup>.

La experiencia sirvió a Halcón para plantear un sistema más efectivo de lucha contra la piratería en Filipinas. Para ello se apoyaba en los conceptos de Enrile, deslocalizar y mejorar las comunicaciones<sup>1491</sup>, pero yendo un paso más allá al proponer la abolición de la esclavitud y el ataque al contrabando que alimentaba la necesidad de esta mano de obra en las factorías o ranchos de los piratas, todo ello azuzado por la injerencia extranjera tanto china como occidental. De hecho, más ambicioso, llegó a esbozar un plan de modernización de todo el archipiélago a través de nuevas infraestructuras<sup>1492</sup>.

Todas estas reflexiones condicionarán su propia carrera y los planteamientos de la Armada en Filipinas en los siguientes años<sup>1493</sup>. Pero a la

---

<sup>1487</sup> VEGA PINIELLA, Ramón (dir.), *Asia y el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 235.

<sup>1488</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 211, p. 91 (ff. 29v) (Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836). En este caso, se aprecia una intencionalidad claramente artística.

<sup>1489</sup> *Idem.*, pp. 326-328 (ffs. 145v, 146r, 147v). Incluye igualmente una descripción de sus materiales, procesos de construcción, usos en navegación y estrategias de los piratas con dichas embarcaciones.

<sup>1490</sup> *Idem.*, p. 189. (f. s/n. r.)

<sup>1491</sup> BUZETA, Manuel y BRAVO, Felipe, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de las Islas Filipinas ...*, Madrid, Imprenta de José C. de la Peña, 1850-1851, pp. 435 y 440. Habida cuenta de su experiencia personal en las problemáticas comunicaciones filipinas y sus visitas a las regiones: "... puso el primer cuidado en mejorar sus comunicaciones; abrió buenos CAMINOS, y construyó seguros puentes sobre los r. (ios)...".

<sup>1492</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 211, pp. 316-323 (ffs. 140v – 144r) (Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836). En su diario aparece con la siguiente referencia: "Nota que no lleva el Informe a La Superioridad".

<sup>1493</sup> AMN Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 211, p. 316 (f. 140v) (Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836). Igualmente, advierte claramente sobre la peligrosidad y condiciones de Balanguingui en los años sucesivos.

par que se hacían los tratados, se estaban realizando más y más asaltos. Esto hizo que el capitán general de Filipinas Andrés García Camba, sucesor de Enrile ya entonces en el cargo, fuera más proclive al enfrentamiento directo. Su opinión era clara:

“Si la experiencia de los siglos desde que las Filipinas son españolas no tuviese suficientemente acreditado, los inútiles que son para su objeto los tratados de paz con los moros independientes de este Archipiélago, tantas veces firmados como quebrantados, ...”<sup>1494</sup>

Aun así, García Camba alababa las estrategias de Fernando Halcón, hermano de José María<sup>1495</sup>. Este usaba los barcos de manera independiente como bases y delegaciones, cooperando con los locales y formando en el uso de telégrafos (telégrafos ópticos de señales) a los mismos, lo que permitía rápidas respuestas contra la piratería tanto por parte de las autoridades como de la población local<sup>1496</sup>.

Tras alcanzar los acuerdos con el sultán, Halcón se mantuvo con su escuadra en el sur del archipiélago, levantando las cartas de la isla de Zamales y el estrecho entre Basilan y Zamboanga, en cuyo apostadero fue donde se construyó una falúa de 55 pies, que entregó sin coste al gobierno<sup>1497</sup>.

Estando allí, llegaron órdenes de la extinción de la Comisión Hidrográfica, ordenando regresar a España a todos los oficiales. No obstante, a él se le ordenó permanecer hasta concluir las comisiones del gobernador de Filipinas, teniendo en cuenta que hacía solamente seis años que Filipinas había sido escindida del virreinato de Nueva España. La primera de esas comisiones<sup>1498</sup> del gobierno de las Islas comenzó de nuevo al sur del archipiélago, en el estrecho de Basilan, conduciendo al paquebote *Tirol* y otros

---

<sup>1494</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, 80.033, caja 80, Documento 033, ff. 2r (Disposiciones para contener las sorpresas y piratería de los moros. -Cruceros que estableció el Jefe de la Comisión Hidrográfica, José María Halcón. Incursión por Pangasinán e Ilocos (1836). Escudo de distinción. Firmada el 6 de agosto de 1838.

<sup>1495</sup> *Idem.*, ff. 5r-5v.

<sup>1496</sup> *Idem.* Es posible que tanto Fernando (¿?-1890) como Pedro Luis (1818-1888) formaran parte de esta expedición como comandante (siendo de artillería) y contador de la misma.

<sup>1497</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>o</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843).

<sup>1498</sup> *Idem.*, Entregada la comisión el 15 de marzo de 1837 por el Teniente de Navío Manuel Cruz.



buques del apostadero de Zamboanga, es decir, las lanchas<sup>1499</sup>. Al concluir esta misión, entregó el mando de la goleta *Mosca* tras servir en ella tres años, pasando a mandar en el *Tirol*<sup>1500</sup>. Continuó con la División de Zamboanga para Joló, pero al regresar un mes después<sup>1501</sup> el 22 de abril concentró sus fuerzas<sup>1502</sup> en la bahía Inlana, donde convenció al dato de Sibuguey de hacer una flotilla y seguirle a Mindanao. Allí tenía órdenes de realizar tratados y “estipulaciones” con el sultán y los *datos* confederados de la isla<sup>1503</sup>. El sultán Mahamad Diamahel Quirán<sup>1504</sup> aceptó entonces unos términos muy semejantes a los que Halcón había ratificado con el sultán Jamalul-Kiram I en Joló:

“... obtuvo las ventajas y condiciones de que, los sucesores del Sultán recibieran el título del Gobierno Español que le mismo Sultán y los *datos* se obligaron a no usar otra bandera que la Nacional, en fe de lo cual entregaron las suyas y se dio porción a la tropa de los buques del fuerte principal de Cota-Bato donde el mismo Sultán paró á arbolarse nuestro pabellón, y finalmente se otorgaron las condiciones de cesión a S.M. de toda la parte de la Isla y que constituye el cerro de Tagloc o Dabao (Dávao)<sup>1505</sup>”.

El gobierno de las Islas quedó muy impresionado<sup>1506</sup> y Halcón fue ascendido a capitán de navío en recompensa por los logros diplomáticos obtenidos con el sultán de Joló<sup>1507</sup>. En aquel momento concluían sus

---

<sup>1499</sup> *Idem.*

<sup>1500</sup> *Idem.*, f. 2r. El 18 de marzo de 1837, al Teniente de Navío Manuel Cruz.

<sup>1501</sup> *Idem.*

<sup>1502</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021]. Las falúas 4, 11 y 38, con la capitana *Tirol*.

<sup>1503</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843). El 20 de enero de 1837.

<sup>1504</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021]

<sup>1505</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 .

<sup>1506</sup> *Idem.*, f. 2v.

<sup>1507</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 10. AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la

comisiones, pero poco después recibió un aviso de Joló con noticias de la epidemia de cólera que estaba afectando a las tripulaciones de dos buques españoles, muriendo todos sus oficiales y maestros. Suplió a los buques, y, a pesar de que el cólera diezmará a sus tripulaciones, mantuvo la vigilancia y protegió el comercio en la zona<sup>1508</sup>.

Puesto que las comisiones del sur de Filipinas en las que estaba implicado ya habían concluido, se adelantó al monzón, dejando el apostadero de Zamboanga en manos Manuel Cruz con una flotilla compuesta por un paquebote, una falúa y un barangayán de Burias<sup>1509</sup>. De allí partió con el *Tirol* y dos falúas, explorando el estrecho de Tañón y reconociendo el sur de las islas Doon (Doong)<sup>1510</sup>.

A su regreso a Manila llegaron noticias de que se continuarían los trabajos hidrográficos, nombrando como jefe de la comisión al capitán de fragata Baltasar Vallarino, cubriendo las funciones de manera incidental Halcón por orden del capitán general<sup>1511</sup>. Éste le encargó una memoria sobre los problemas del sur del archipiélago, con un enfoque holístico, que fue entregada en enero de 1838<sup>1512</sup>.

En marzo de ese mismo año, los moros se presentaron asaltando Manila. Allí el comandante general de Marina estableció la Junta de Oficiales del apostadero de Cavite, presidida por el brigadier comandante, que puso al cargo de la Armada a Halcón. Éste asumió mando al día siguiente y partió a por ellos “sin perjuicio de continuar con la campaña de las Operaciones hidrográficas”. La lucha contra los piratas fue compleja. Éstos estaban formados en tres flotillas o divisiones, y las batallas fueron encarnizadas, con

---

Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843). El 14 de julio de 1837.

<sup>1508</sup> *Idem*.

<sup>1509</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1510</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843). Partió el 6 de septiembre de 1837, llegando a Manila el 25 de octubre de 1837.

<sup>1511</sup> *Idem*. Real Orden de 9 de abril de 1837.

<sup>1512</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843).

gran pérdida de naves y gente. Halcón apresó dos pancos, hizo 60 prisioneros, capturó varias piezas de artillería hasta “hacer desaparecer del Archipiélago” la amenaza. Ante estos resultados, el capitán general y gobernador de las Islas concedió grados y distinciones a los oficiales más destacados en las acciones, haciendo partícipes de los acontecimientos a la metrópolis y publicando los eventos como correspondía<sup>1513</sup>.

A su regreso a Manila, el capitán y comandante general de las Islas Filipinas le encomienda una misión reservada, de la que no consta más información. Durante el resto del año hasta principios de 1839 y durante el monzón, continuó en la misión reservada, continuando además con el levantamiento de planos. Al concluir esta comisión continuó con su flotilla, por orden del comandante general de Marina los trabajos hidrográficos en el estrecho de San Bernardino, el acceso natural del comercio marítimo desde el Pacífico desde el inicio del galón de Manila<sup>1514</sup>.

Concluyó su cargo incidental como jefe de la Comisión Hidrográfica con el nombramiento del capitán de navío de Guillermo Aubarede y Pérez<sup>1515</sup>, quien terminaría siendo el director del Depósito Hidrográfico<sup>1516</sup>. No obstante, el capitán general obtuvo permiso para mantener a Halcón cumpliendo otras misiones, pagándole no obstante con fondos no pertenecientes a la Marina<sup>1517</sup>.

En mayo se le dio el mando en las guerras navales de Bisayas<sup>1518</sup>, la división naval de las Islas Bisayas<sup>1519</sup>, y se le ordenó fundar un establecimiento militar con apostadero al sur de la isla de Masbate<sup>1520</sup>, a la salida del embocadero de San Bernardino. En octubre de ese mismo año de 1839 ya había cumplido con esta comisión, y continuó todo el año trabajando en las

---

<sup>1513</sup> *Idem*. El 13 de junio de 1838.

<sup>1514</sup> *Idem*. El 26 de febrero de 1839.

<sup>1515</sup> *Idem*.

<sup>1516</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/74876/guillermo-aubarede-y-perez-de-la-calle> [20/09/2021].

<sup>1517</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843). <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021]. Estos fondos procedieron desde entonces del Ejército.

<sup>1518</sup> *Idem*. El 14 de mayo de 1839.

<sup>1519</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1520</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 3v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843).

cartas y exploración, así como combatiendo a los pancos moros que asaltaban el centro de las Bisayas. Para evitar estos asaltos piráticos y secuestros concentró las embarcaciones en Pangasinán e Ilocos, estableciendo una estrategia conjunta, órdenes de escolta y formación de convoyes<sup>1521</sup>.

Posiblemente se le relevó del mando de la división de las Bisayas por petición propia, cesando en esa comisión el 21 de noviembre<sup>1522</sup>, terminado su destino en la dirección de la Comisión Hidrográfica de Filipinas<sup>1523</sup>. El día de Navidad de 1839, estando aún en las Bisayas, se solicitó su presencia en Manila para una “Comisión importante en China”<sup>1524</sup>. A los pocos días<sup>1525</sup> ya estaba con sus buques en la capital. En enero de 1840 recibió el título e instrucciones para su misión, debía ir a China en calidad de cónsul a reclamar al gobierno la liberación e indemnización de la tripulación del bergantín español *Bilbaíno (Bilbaína)*<sup>1526</sup>.

Durante la Guerra del Opio, las instrucciones del ministerio tenían como objetivo prioritario mantener la neutralidad, al contrario que la mayor parte de ellos países occidentales con intereses en la región<sup>1527</sup>. No obstante, el objetivo real e interés personal de Halcón era la liberación del mercante *Bilbaíno*, junto a su transporte y tripulación.

Los recursos españoles presentes en aquel momento estaban además muy limitados, sobre todo si los comparamos con las otras potencias

---

<sup>1521</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1522</sup> *Idem*.

<sup>1523</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p.10. Cesó el 4 de enero de 1840.

<sup>1524</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 3v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843).

<sup>1525</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021]. El 28 de diciembre de 1839.

<sup>1526</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843). El 4 de enero de 1840.

<sup>1527</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, “La participació espanyola en l’empresa colonial europea a la Xina del segle XIX”, *Butlletí de l’Institut Universitari d’Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 18. Lo que podría ser una neutralidad impostada por las carencias de España a la hora de tomar iniciativas coloniales en la región, más allá de sus ya actualmente ingobernables territorios insulares.

occidentales<sup>1528</sup>. De hecho, los intercambios comerciales habían decrecido en las últimas décadas. Es decir, no sólo eran limitadas las fuerzas españolas en la región, sino que el balance comercial no era especialmente boyante, dependiendo más de intereses particulares y comerciantes. Carecía además por lo tanto de la capacidad de estímulos de respuestas efectivas o de presión real por parte de los grandes grupos comerciales, más orientados a Filipinas y dependiendo del comercio chino sólo de manera indirecta. Por si esto fuera poco, estas necesidades podían ser suplidas temporalmente por la progresiva producción de Malasia y el mercado de Singapur.

La excepcionalidad de la misión es triple. Por un lado, hacía años que España no participaba de estas comisiones y, por otra, no tenía una función o cargo diplomático. Finalmente, se encontraría en pleno conflicto bélico entre dos potencias: China y Reino Unido. Partió para China en febrero llegando dos días después al puerto de Hong Kong, aunque antes se le ordenó desmontar el paquebote *Tirol* y entregarlo en el Arsenal de Cavite<sup>1529</sup>. Una vez en China contactó y medió con las autoridades, en plena Guerra del Opio. Esto implicaba delicadeza en la diplomacia, ya que tenía que tratar a un tiempo con las autoridades chinas y las del Reino Unido.

Ante las adversidades señaladas a la misión de Halcón, este se supo mover de manera adecuada, entre los funcionarios chinos y la mucho mejor posicionada presencia británica<sup>1530</sup>. Dos meses después ya había logrado la liberación de toda la tripulación del *Bilbaíno* que estaban detenidos en Cantón, además de obtener una satisfacción por el “ultraje sobre nuestra bandera...”. La Comandancia General comunicó al gobierno que la misión había logrado un objetivo “muy importante”<sup>1531</sup>. Esto se incluyó en las propias capitulaciones chinas, formando por ello España parte del tratado.

---

<sup>1528</sup> *Idem.*, p. 18.

<sup>1529</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 3v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843). Partió el 17 de febrero de 1840. Menciona Hong Kong como “Jong-Koo”.

<sup>1530</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, “La participació espanyola en l’empresa colonial europea a la Xina del segle XIX”, *Butlletí de l’Institut Universitari d’Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 18.

<sup>1531</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 4r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la

Solicitó entonces, tal y como disponía la real orden del 25 de agosto, su regreso a España, al Departamento de Cádiz, pero por estar en China en aquel momento no se llevó a efecto, a pesar de sus reiteradas solicitudes. Resulta curioso, ya que el capitán general ya le había continuado en el sueldo de Marina y le había denegado previamente su regreso a España<sup>1532</sup>, aunque sí le había autorizado a pasar a Manila<sup>1533</sup>, pero manteniéndole en su comisión en China<sup>1534</sup>.

Participó en numerosas conferencias y convenciones con el almirante George Elliot, ministro plenipotenciario británico, y los mandarines chinos en las factorías británicas. Ésa era la sede del llamado “Sistema de Cantón” y unas de las trece factorías, incluida entre ellas la española, controladas por el gobierno chino a través del sistema *Cohong*. Pero la situación estaba cada vez más complicada, y las reuniones en las factorías terminaron mal. Hasta el punto que estuvo presente en los barcos de la Armada británica durante el asedio de Cantón. Sería precisamente en las capitulaciones de la ciudad en la que conseguiría los objetivos<sup>1535</sup> para España, recuperando como adelantaba la propiedad de la *Bilbaíno* y veinticinco mil pesos en daños y perjuicios. Ese mismo año realizaría otra comisión en China, de nuevo ejerciendo de cónsul, hasta que el comandante general del apostadero intervino, dejando sin efecto su agregación al Ejército<sup>1536</sup>.

Tanto el gobierno como la Junta de Comercio de Manila elogiaron sus logros, y, finalmente, se le concedió su ansiado relevo en la comisión en China, regresando a Manila el 2 de agosto tras pasar por Macao, de nuevo integrado en la Marina<sup>1537</sup>. La Junta de Comercio, que estaba en contra de sus opiniones

---

Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843). El 1 de mayo de 1840.

<sup>1532</sup> *Idem*.

<sup>1533</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1534</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 4r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843).

<sup>1535</sup> *Idem*. Aprobada por la Regencia y el Consejo de Ministros su misión en China. Real Orden 8 de marzo de 1841.

<sup>1536</sup> *Idem*. <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021]

<sup>1537</sup> *Idem*. Regresó a Manila el 2 de agosto de 1841.

sobre la esclavitud<sup>1538</sup>, solicitó al capitán general que continuara en el destino en China, por lo que en 1842 regresó, habida cuenta del carácter “de gravedad” que había tomado la Guerra del Opio<sup>1539</sup>. Continuó en ese destino haciendo funciones consulares<sup>1540</sup>. Pronto solicitó el relevo por motivos de salud<sup>1541</sup>, pero continuó realizando su cargo y funciones en China.

La principal aportación que se puede atribuir en las cláusulas del tratado podría ser la corriente de reconocimiento de la autoridad China en la región, posiblemente por la trascendencia de los comerciantes Qing y los sangleyes, por el cual, desde entonces, China tenía prioridad en los puertos filipinos<sup>1542</sup>.

En octubre de 1842, ya de regreso a Manila, una real orden del día 6 de octubre le destinó al Servicio de Matrículas<sup>1543</sup>, pero otra del 15 del mismo dispuso que “regrese a la Península sin excusa ni demora, bajo el concepto de que, si quedase allí a la salida del primer buque para España, será dado de baja en el cuerpo y no se le hará abono alguno en aquellos dominios”<sup>1544</sup>. Salió por ello Halcón el 15 de diciembre de 1843 vía Egipto con destino a España, presentándose en Cádiz más de un año después de la solicitud<sup>1545</sup>. La inspección no tuvo consecuencias, pero de la misma tampoco se conocen las causas<sup>1546</sup>.

---

<sup>1538</sup> AHN, ULTRAMAR, 4618, Exp. 21, ff. 2r-3v (La Junta de Comercio de Manila pide que no sea abolido el tráfico de esclavos en las Antillas. 1843).

<sup>1539</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 4r y 4v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843). El 28 de enero de 1842 se le entregaron las órdenes, partiendo de Manila el 13 de febrero de 1842.

<sup>1540</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1541</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 4v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843). Correo del 5 de abril de 1843.

<sup>1542</sup> MARTÍNEZ-ROBLES, David, “La participació espanyola en l’empresa colonial europea a la Xina del segle XIX”, *Butlletí de l’Insitut Universitari d’Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, p. 19.

<sup>1543</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1544</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza). Este proceso de orden y contra orden a través de esos dos Reales Decretos son las dos únicas entradas del año 1842 en su hoja de servicios, sin aclarar ningún aspecto.

<sup>1545</sup> *Idem.*,

<sup>1546</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 10

Ya estaba en Cádiz en 1844 y, tras las pesquisas, solicitó un permiso para viajar a Francia<sup>1547</sup>, para la obtención de un faro giratorio para las Islas filipinas. De nuevo, por mediación de la Junta de Comercio de Marina, se le concedieron seis meses de licencia para ello. Tenía como intención emplearla en la isla de Corregidor, la cual se encuentra justo en la boca de la bahía de Manila. El interés por poner en funcionamiento dicho faro procedía ya de las disposiciones de Pascual Enrile en 1835, promovidas por la Junta de Comercio, y continuaría con José Ruiz de Apodaca, concibiéndolo como el primer faro funcional de Filipinas. Pero este encargo tenía un segundo objetivo: “Aprovechar las ocasiones que se le presentasen para visitar los arsenales y fábricas, y adquirir noticias de los adelantos hechos en los diferentes ramos de la marina francesa”<sup>1548</sup>.

Halcón cumplió sus funciones, dando la información por correspondencia y duplicando la relativa a los reglamentos de sueldos, conjuntamente con una memoria sobre los nuevos calibres artilleros en Francia e Inglaterra. Se mantuvo en Francia varios meses más mediante ampliaciones hasta ocho meses, por una grave enfermedad; tiempo que aprovechó para visitar algunas fábricas y arsenales<sup>1549</sup>.

En 1846<sup>1550</sup> se personó en Madrid<sup>1551</sup>, recuperando los estipendios de su período en Francia. Se le ascendió entonces brigadier<sup>1552</sup> y al mes siguiente director del Colegio Naval de Aspirantes de Marina<sup>1553</sup>. Se presentó en San

---

<sup>1547</sup> *Idem.* Salió de Manila el 15 de diciembre de 1843 y llegó a Cádiz el 29 de mayo de 1844. Permiso concedido el 19 de agosto de 1844.

<sup>1548</sup> AHN, ULTRAMAR, 434, Exp.23, ff. 4, 5, 13 y 14 (Expediente de aprobación de proyectos de construcción de fanales en las islas de Corregidor y Pulo Caballo.1835-1854). <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021]

<sup>1549</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza). <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1550</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 10. Regresó a Madrid en marzo de 1846.

<sup>1551</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza).

<sup>1552</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 10. El 7 de noviembre de 1846.

<sup>1553</sup> *Idem.*, p.11. El 4 de diciembre de 1846.



Fernando en enero de 1847<sup>1554</sup> y al mes siguiente, por real orden del 22 de febrero se le agradeció su memoria sobre artillería naval y de costas<sup>1555</sup>.

En 1853 dejó el cargo de director, tras seis años de ejercicio<sup>1556</sup>. Pasó entonces a ser comandante del Departamento de Cartagena<sup>1557</sup>. A esto se suma su primer intento de participación en política, presentándose a las Cortes Generales en febrero de 1853 como candidato del Partido Moderado<sup>1558</sup>. No obstante, pocos meses después renunció al cargo<sup>1559</sup>. Es posible que influyera en esta decisión su destino en la Comandancia General del Departamento de Cartagena<sup>1560</sup>.

Se presentó en Madrid y durante su estancia ascendió a brigadier en tercio (7 de octubre de 1846), se le concedió la Cruz de San Hermenegildo (9 de febrero de 1847) y se le nombró director-primero jefe del Colegio Naval Militar de Aspirantes de Marina de San Fernando (Cádiz). En este colegio construyó la capilla de Nuestra Señora del Rosario. Una real orden del 22 de febrero recoge que "S. M., la reina Isabel II, queda satisfecha del celo de este jefe por la Memoria en que se ha ocupado sobre Artillería Naval y de Costa". En septiembre de 1849 se le nombró brigadier en activo y al año siguiente se dispuso que el lugar dado a este jefe en el escalafón general de la Armada "fue producido por una equivocación material que no debe causar estado". Se decidió también, con la conformidad del Consejo Real, que "este jefe fuera colocado entre los de su clase en el lugar que le correspondía por antigüedad de su patente". Sin cesar en su destino, se le nombró vocal de la Junta que se

---

<sup>1554</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Séptima Subdivisión. Destinos que desempeñó en tierra.). Oficialmente Colegio Naval de Aspirantes de Marina. Se le nombró el 4 de diciembre de 1845, tomando posesión el 12 de enero de 1847 y ejerciendo hasta el 27 de enero de 1853.

<sup>1555</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza).

<sup>1556</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Séptima Subdivisión. Destinos que desempeñó en tierra.). Oficialmente Colegio Naval de Aspirantes de Marina. El 27 de enero de 1853.

<sup>1557</sup> *Idem.*, Del 26 de diciembre de 1853 al 14 de enero de 1858.

<sup>1558</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 11. Obtuvo el cargo en segunda vuelta en pugna con el progresista Juan Pedro Muchada Lagarde. Según *El Contribuyente*, de la oposición moderada, es decir, de su propia corriente en Cádiz, dudaba de su idoneidad "... por su falta de estudios o conocimientos especiales...".

<sup>1559</sup> *Idem.*, p.11. Sólo se personó en la primera y breve legislatura del 1 de marzo al 8 de abril de 1853, y finalmente, el 19 de noviembre de ese mismo año, presentó su renuncia.

<sup>1560</sup> *Idem.*, p. 11. Desde el 12 de octubre de 1853.

estableció en el departamento para el arreglo del Sistema de Contabilidad de la Armada (1851). Se le ascendió a jefe de escuadra “en consideración a los servicios, buenas circunstancias y al particular mérito que está contrayendo como director del Colegio Naval” (19 de diciembre de 1852) y se le concedió la Gran Cruz de la Orden Americana de Isabel la Católica (2 de mayo de 1852). El ascenso hizo que cesara en el destino, quedando la reina “muy satisfecha del celo, inteligencia y acierto con que lo ha desempeñado, reservándose utilizar sus servicios en más altas escalas”<sup>1561</sup>.

A comienzos del nuevo año se designó a Halcón para mandar las fuerzas de la Armada estacionadas en el Río de la Plata (21 de enero de 1853), pero como la corbeta *Ferrolana* no saldría para América hasta principios de julio, fue llamado a la Corte para besar la real mano antes de emprender el viaje y recibir instrucciones. Así pues, el 9 de marzo se presentó en Madrid y por real decreto, en atención a sus méritos y servicios, se le nombró comandante general del departamento de Cartagena, del que tomó posesión en este mismo año (25 de octubre de 1853) y cesó en el mando el 3 de enero de 1855. Ya en Cádiz, pasó a disfrutar dos meses de licencia para tomar los baños de aguas minerales<sup>1562</sup>.

Una real orden le destinó de nuevo como comandante general del departamento de Cartagena, donde tomó el mando el 7 de julio de 1856<sup>1563</sup>. Siete meses después (4 de febrero de 1857) se le nombró capitán general del mismo departamento y el 22 de abril se le designó comandante general de buques, matrículas y aprestos de expediciones. Cesó en Cartagena este año y el 29 de septiembre estaba de encargado del Despacho de la Dirección General de la Armada; más tarde, de presidente de la Junta Consultiva de la Armada<sup>1564</sup>, habiendo cesado en los anteriores destinos. Se le concedió entonces la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo (16 de junio de 1859) y la Gran Cruz de la Real y muy Distinguida Orden de Carlos III (real decreto de 24 de junio de 1862). En atención a su mal estado de salud se

---

<sup>1561</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1562</sup> *Idem.*

<sup>1563</sup> *Idem.*

<sup>1564</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Séptima Subdivisión. Destinos que desempeñó en tierra.). Del 11 de noviembre de 1857 al 13 de febrero de 1863, renovando hasta el 1 de abril del mismo año.

le relevó de su cargo (13 de febrero de 1863) y se dispuso que pasara a Cartagena a esperar órdenes; pero luego se anuló este decreto y se le encargó que siguiera interinamente en la presidencia anterior, hasta que, hallándose la Junta ya organizada se dispuso su cese definitivo (1 de abril de 1863)<sup>1565</sup>.

En este año ascendió a teniente general de la Armada<sup>1566</sup> (31 de agosto de 1863). Por decreto de 26 de octubre Su Majestad le expidió real carta de sucesión en el título de marqués de San Gil, por haber fallecido su hermano mayor Bartolomé, senador vitalicio del reino (8 de junio de 1863)<sup>1567</sup>. Bartolomé Halcón y Mendoza<sup>1568</sup> había sido senador del reino y maestrante de Sevilla, falleció sin descendencia y soltero en Sevilla, el 8 de junio de 1863. José María Halcón pronto le sucedería también como senador vitalicio del reino (real decreto de 30 de diciembre de 1864)<sup>1569</sup>.

En 1865 arboló su insignia en la fragata *Almansa* para trasladarse a Zarauz, siguiendo una real orden recibida, para encargarse del mando de las fragatas *Almansa*, *Gerona* y *Concepción*, las goletas *Santa Teresa* y *Caridad* y el vapor remolcador *n.º 1*, concentradas durante la permanencia de los reyes en aquel puerto. El 19 de septiembre se hizo cargo del departamento. Al año siguiente disfrutó de una licencia de dos meses para tomar las aguas medicinales en Chiclana (Cádiz). Se le concedieron asimismo 600 escudos anuales por la Cruz de San Hermenegildo. Volvió a Ferrol a hacerse cargo de la capitanía general (1 de agosto de 1866) y embarcó en el vapor *Isabel II* con el que se dirigió a Zarauz, permaneciendo allí durante la estancia de Sus Majestades. Luego salió de San Sebastián para Madrid, donde recibió el cese como capitán general de Ferrol<sup>1570</sup>.

En 1867 pasó destinado como capitán general del Departamento de Cádiz<sup>1571</sup>, marchando a Cádiz para hacerse cargo del mando de aquel

---

<sup>1565</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021]

<sup>1566</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Segunda subdivisión.). Real orden del 22 de Agosto de 1863.

<sup>1567</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021]

<sup>1568</sup> <https://www.geni.com/people/Mart%C3%ADn-Halc%C3%B3n-de-Calas-y-Villegas-IV-Marqu%C3%A9s-de-San-Gil/6000000043224863220> [07/09/2021].

<sup>1569</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021]

<sup>1570</sup> *Idem*.

<sup>1571</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Séptima Subdivisión. Destinos que desempeñó en tierra.). Tomando posesión el 5 de abril de 1867.

departamento (27 de marzo de 1867) hasta que, tras algunas ausencias cortas por enfermedad, se le declaró exento de todo servicio (11 de octubre de 1868)<sup>1572</sup>. Pero mantuvo su cargo en el Senado hasta 1868<sup>1573</sup>, recién comenzada la revolución “septembrina”, llamada también la Gloriosa. El 29 de septiembre de 1872 falleció en Sevilla, soltero y de muerte natural, y fue enterrado en el panteón familiar del conde de Peñaflor y marqués de San Gil, en el cementerio de San Fernando de aquella ciudad<sup>1574</sup>.

Honores y distinciones principales:

Marquesado de San Gil (VI). Cruz supernumeraria de la Orden de Carlos III, 20 de diciembre de 1829<sup>1575</sup>.

Académico de mérito de la Real de Bellas Artes de San Fernando (09/1819).

Cruz de Comendador de la Orden de Isabel la Católica (22/08/1842), por su mediación durante las Guerras del Opio<sup>1576</sup>, a propuesta del Capitán General de las Islas Filipinas Luis Lardizábal, y concedida por el duque de la Victoria, Baldomero Fernández-Espartero durante su regencia<sup>1577</sup>.

Gran cruz de la Militar Orden de San Hermenegildo.

Diputado a Cortes en 1853.

Gran Cruz de la Orden Americana de Isabel la Católica<sup>1578</sup>.

Aspectos artísticos y sus vínculos con Asia oriental:

Como aficionado a la pintura, solicitó en 1819 el título de académico de mérito de la de Bellas Artes de San Fernando de Madrid, y para ello presentó un cuadro que permanece en la institución madrileña, que corresponde al

---

<sup>1572</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1573</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 11.

<sup>1574</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1575</sup> *Idem*.

<sup>1576</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 4v (Hoja de servicios de José María Halcón y Mendoza. Servicios prestados en las Islas Filipinas por el capitán de Navío de la Armada Nacional Sr. José M<sup>a</sup> Halcón. Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843 . Joaquín Bocalán, 28 de septiembre de 1843).

<sup>1577</sup> CARO CANCELA, Diego (Dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 10

<sup>1578</sup> *Idem*. p. 11.

*Retrato del general Downie*, mostrando con él que había estudiado pintura en la Academia de la capital sevillana. Su solicitud fue aprobada.

En el Museo Naval de la Armada de Madrid, existe igualmente una pintura al *gouach* sobre papel titulada *Combate de Trafalgar. Sostenido el 21 de octubre de 1805 [...]*, con el número de inventario 419 y pintado en presencia de datos reales por José María Halcón hacia 1831 por orden del conde de Salazar, entonces secretario del Despacho Universal de Marina<sup>1579</sup> y en la que habían participado también familiares próximos como su tío Luis de Mendoza<sup>1580</sup>, quien sirvió durante la batalla a bordo del *Príncipe*, bajo las órdenes de Gravina<sup>1581</sup>. Parece ser que pintó más cuadros historicistas y navales a solicitud de sus superiores<sup>1582</sup>.

En cuanto a su *Combate de Trafalgar*, basado en esta obra de Halcón, Rafael Monleón y Torres (1843-1900) pintó la *Vista general del combate de Trafalgar, 21 de octubre de 1821* en 1870, que se conserva también en el Museo Naval.

Respecto a su formación artística, resulta fundamental la figura de su tío materno Luis de Mendoza y González Torres de Navarra<sup>1583</sup>. Solamente trece años mayor que José María, siendo teniente de fragata de la Real Armada, fue aceptado como académico de mérito por la pintura en la Academia de Bellas Artes de San Fernando con la miniatura orientalista *Cabeza de Moro*<sup>1584</sup> en 1817<sup>1585</sup>, solamente dos años antes que él. Fue además músico, poeta y literato, siendo docente tanto en música como en pintura<sup>1586</sup>.

---

<sup>1579</sup> <https://dbe.rah.es/biografias/65757/jose-maria-halcon-y-mendoza> [20/09/2021].

<sup>1580</sup> Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Actas de Sesiones de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Año 1817, ff. 638-639 (Junta Ordinaria del Domingo 11 de mayo de 1817).

<sup>1581</sup> BARREDO DE VALENZUELA Y ARROJO, Adolfo y CADENAS Y LÓPEZ, Ampelio Alonso, *Noviliario de Extremadura*, Tomo IV, Madrid, Instituto Salazar y Castro, Ediciones de la revista Hidalguía, 1999, p. 250.

<sup>1582</sup> CARO CANCELA, Diego (dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 11.

<sup>1583</sup> VÁLGOMA, Dalmiro de la, y FINESTRAT, El Barón de, *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes*, Tomo III, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1943, pp. 457-458.

<sup>1584</sup> <https://www.academiacolecciones.com/pinturas/inventario.php?id=0829> [20/09/2021].

<sup>1585</sup> Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Actas de Sesiones de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Año 1817, ff. 638-639 (Junta Ordinaria del Domingo 11 de mayo de 1817).

<sup>1586</sup> Inventario de bienes muebles de valor histórico, artístico y/o cultural, propiedad del Ayuntamiento de Mérida, ME0002.

Su tío Luis continuó vinculado al mundo del arte ya que, cincuenta años después, pasó a ser académico correspondiente por Mérida; a lo que se sumó su interés por los estudios arqueológicos, pasando por entonces a presidir la Subcomisión de Monumentos de Mérida<sup>1587</sup>.

Se conservan pocas de sus obras. Aparte de la conservada en la Academia de Bellas Artes de San Fernando, la citada *Cabeza de Moro*<sup>1588</sup>, dos obras se encuentran actualmente en el ayuntamiento de Mérida: *El festín del rey Baltasar*<sup>1589</sup> y *Pedro el Ermitaño arengando a las Cruzadas*<sup>1590</sup>. Ambas son obras de pintura histórica, pero con un claro carácter orientalista y grandilocuente, tanto por los espacios como por su narrativa, dejando entrever un gusto historicista, pasando por el tamiz de un miniaturista.

Una particularidad importante se desliza de los archivos de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, al considerar la posibilidad de que la *Cabeza de Moro* fuera realizada durante sus estancias en campaña en el Norte de África<sup>1591</sup>. Por lo tanto, encontraríamos un paralelismo ya no solamente en temática, pinturas de militares en campaña, sino también del retrato de personajes, curiosamente moros, con el retrato del sultán Jamalul-Kiram I, realizado por su sobrino José María Halcón en Filipinas.

Ambas obras son realizadas por marinos que no se dedican ex profeso a la pintura de marina ni de batallas pese a su profesión, presentan una tendencia al dibujo como elemento artístico y documental, esto último suplido unas décadas más tarde con la llegada de la fotografía.

Aunque no consta documentalmente, debido al vínculo estrecho con su tío, Halcón pudo haberse formado en los mismos lugares que su tío Luis de Mendoza, es decir, el dibujo del natural en Sevilla y el de perspectiva en

---

<sup>1587</sup> <https://www.academiacoleccion.com/pinturas/inventario.php?id=0829> [20/09/2021].

<sup>1588</sup> *Idem*.

<sup>1589</sup> Inventario de bienes muebles de valor histórico, artístico y/o cultural, propiedad del Ayuntamiento de Mérida, ME0002. En el Salón de Junta de Gobierno. Copia del "Belshazzar's Feast" (1826) de John Martin (1789-1854), *National Gallery* de Washington (1978.86.5), posiblemente a través de una albúmina.

<sup>1590</sup> Inventario de bienes muebles de valor histórico, artístico y/o cultural, propiedad del Ayuntamiento de Mérida, ME0003. En el Parque Municipal de Obras y Servicios. Según José Luis de la Barrera Antón basados en obras de Émile Signol (1804-1892).

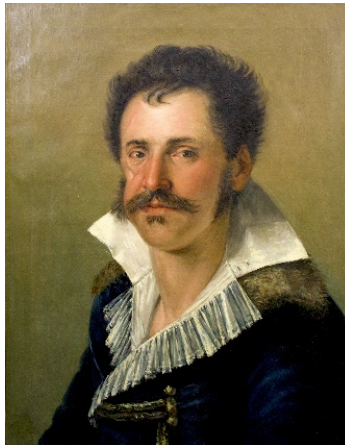
<sup>1591</sup> <https://www.academiacoleccion.com/pinturas/inventario.php?id=0829> [20/09/2021].

Cádiz<sup>1592</sup>. Sin duda, esta formación artística que tuvo de joven fue muy beneficiosa para sus cometidos en Filipinas de levantar las cartografías, aparte de habernos debajo varios dibujos del mundo de las Islas.

Como datos a añadir sobre el talento artístico y militar de la familia, María Dolores Halcón y Mendoza (1813-1883<sup>1593</sup>), su quinta hermana, presentó varias obras en las Exposiciones de Bellas Artes<sup>1594</sup>, y su hermano Luis Halcón y Mendoza, el séptimo de sus hermanos y teniente de artillería, terminó siendo parte de la Junta Directiva de la Academia de Bellas Artes de Sevilla<sup>1595</sup>.

Imágenes relacionadas a José María Halcón:

1. Jose María Halcón y Mendoza , *Retrato de John Downie (1777-1826)*, 1819. El 14 de septiembre de 1819 Halcón y Mendoza es nombrado académico de mérito por este retrato. (En su mejilla izquierda se reconoce la herida que sufrió en el asalto a Sevilla.)



2. Carta de Recalada á la Bahía de Manila / Levantada y Construida de RI. Orn. por el Capn. de Fragta. de la Armada Nacional. D. José Ma. Halcon Academico

<sup>1592</sup> Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Actas de Sesiones de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Año 1817, ff. 638-639 (Junta Ordinaria del Domingo 11 de mayo de 1817).

<sup>1593</sup> GÓMEZ ZARZUELA, Manuel, *Guía de Sevilla, su provincia, &c. para 1884*, Año XX, Sevilla, Imprenta y Litografía de José M<sup>a</sup> Ariza, 1884, p.371, fallecida el 6 de diciembre de 1883.

<sup>1594</sup> IBIZA I OSCA, Vicent, *Dona i Art a Espanya: Artistes d'abans de 1936. Obra exposada-obra desaparegut*, Tesis Doctoral, Valencia, Editorial de la universidad de Valencia, 2004, pp. 140,562,762. María Dolores presentó dos obras en la exposición de Bellas Artes de Sevilla de 1868; Vista de la Hacienda de Valparaíso y Campiña de Córdoba. La primera de estas localizaciones está sita en Sevilla (San Juan de Aznafarache), siendo la localización empleada por Zorrilla para el encuentro entre doña Inés y don Juan Tenorio.

<sup>1595</sup> CARO CANCELA, Diego (dir.), *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010, p. 12.

de Merito de la RI. Academia de Sn. Fernando de Madrid y Miembro de Varias Sociedades. 4 de julio de 1834. Museo Naval de Madrid, Ubicación: DE, Signatura: MN-76-23.



3. Goleta Mosca. Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló, 1836. AMN 211. p. 63 (14r).





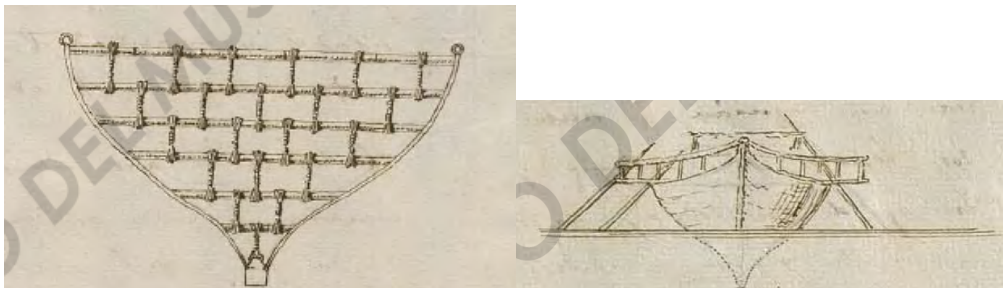
4. Isla y costa de Capones, por José M<sup>a</sup> Halcón. Museo Naval de Madrid.  
Signatura: MN 7623.



5. Retrato del sultán Jamalul-Kiram I, realizado por José María Halcón. Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836. AMN 211., p.189 (s/n. r).



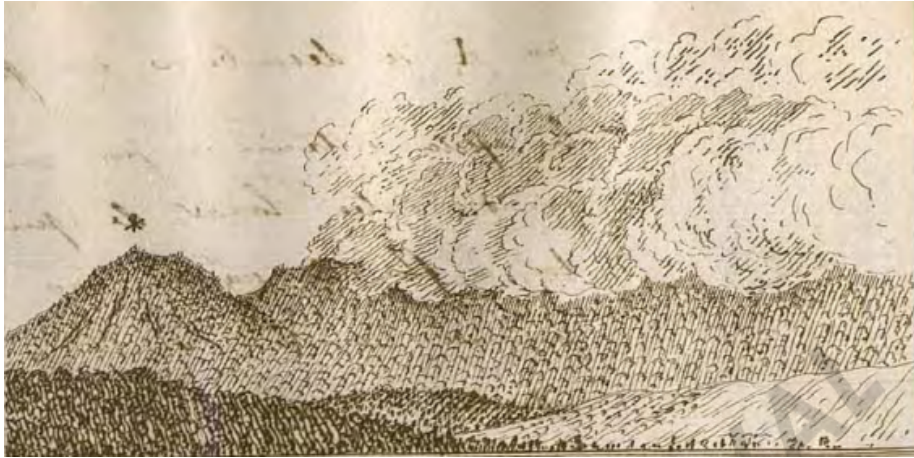
6. Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836. AMN 211., pp. 326-328 (145v, 146r, 147v).



7. Isla de Pan de Azúcar. Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836. AMN 211., p. 91.



8. Volcán en erupción en Isla de Negros, (Monte Canlón). Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836. AMN 211, p.119 (43r)



9. Las 13 factorías en 1840.



10. Toma de la isla de Chusan por los británicos, 5 de julio de 1840. NAM. 1971-02-33-488-2.



11. Faro de la Isla del Corregidor, 1899.



12. García Condoy, *Retrato de José María Halcón y Mendoza, marqués de San Gil*, 1954.



13. Monleón y Torres, Rafael, *Vista general del combate de Trafalgar, 21 de octubre de 1821*, Basado en el Gouache de José María Halcón, 1870.



### 6. 3. Siro Fernández y García (Cádiz, 1832 – Ferrol, 1892)

Siro Fernández nació el seis de julio en 1832 en Cádiz, era hijo de Esteban Fernández y Dolores García. Entró como aspirante de número en el cuerpo de artillería de marina en 1847<sup>1596</sup>. Tras su formación en el Colegio Naval de Cádiz, su primer destino fue en la fragata *Isabel II*<sup>1597</sup>.

En 1850 ocupaba el puesto de guardia de marina de segunda clase<sup>1598</sup>. Como era habitual, inició su instrucción en el Mediterráneo, en la costa peninsular<sup>1599</sup>. Encadenó varios destinos hasta ser embarcado en la corbeta *Luisa Fernanda*<sup>1600</sup>, partiendo entonces con destino a América<sup>1601</sup>, donde estuvo del 17 de marzo 1851 al 25 de abril de 1854. Curiosamente, por la intervención de este navío en el rescate de la *USS Somers*, el comodoro Perry, implicado en la apertura de Japón en ese momento, así como el ministro de marina Mason quisieron recompensar a la tripulación española. No siendo esto posible por su constitución, crearon una condecoración para esta ocasión.

En Argentina, durante ese tiempo, participó en misiones de transporte, suministros y de guardacostas<sup>1602</sup>, funciones defensivas y logísticas para la armada entre México y Argentina. Otros de los espacios donde se centró su actividad fueron las desembocaduras del Río de la Plata y del Río Guadalupe<sup>1603</sup>.

---

<sup>1596</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Segunda Subdivisión, Empleos y graduaciones en el cuerpo). Siendo confirmado el dos de diciembre del año previo. Anónimo, "parte Oficial. Dirección General de la Armada ", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 2 de diciembre de 1846, N° 4462, p. 1. VIGODET, Casimiro "Dirección General de la Armada ", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 3 de diciembre de 1846, N° 748, p. 1.

<sup>1597</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r-v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado).

<sup>1598</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Segunda Subdivisión, Empleos y graduaciones en el cuerpo).

<sup>1599</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Octava subdivisión, Extracto de las navegaciones a Ultramar, mares en que navegó y combates y acciones de guerra en los que se halló). Generalmente pasando por Mallorca, Cartagena, Alicante, Barcelona y Cádiz.

<sup>1600</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado). <https://blog.todoavante.es/?p=6300> [07/09/2021]. <https://www.todoababor.es/historia/corbeta-luisa-fernanda-rescate-uss-somers/> [07/09/2021]. A la postre, los acontecimientos del motín de la *USS Somers* influyeron en la determinación de crear la Academia Naval de los Estados Unidos.

<sup>1601</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Tercera Subdivisión, Clasificación de los abonos que le corresponden, Por la navegación de ida y vuelta a Ultramar).

<sup>1602</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Octava subdivisión, Extracto de las navegaciones a Ultramar, mares en que navegó y combates y acciones de guerra en los que se halló).

<sup>1603</sup> *Idem.*

En 1854, ya como guardia marina de primera clase<sup>1604</sup> y destacando en su examen<sup>1605</sup>, regresó a España, sirviendo de nuevo en el Mediterráneo. Con 22 años, pudo hacer muestra de su pericia, ya que tuvo que hacerse cargo incidentalmente del mando del vapor *Península*<sup>1606</sup>, por enfermedad de su comandante. Entregó el buque y se le destinó al vapor *Vulcano*<sup>1607</sup>, y luego a otros guardacostas menores.

De nuevo, tras obtener una espléndida calificación<sup>1608</sup>, ascendió al cargo de alférez de navío en 1855<sup>1609</sup> y se le destinó al departamento del Ferrol, aunque pronto se le trasladó a Cádiz<sup>1610</sup>. Allí se incorporó a la tripulación del bergantín *Scipion*<sup>1611</sup>, en el que haría su primer viaje a Filipinas<sup>1612</sup>.

Siro llegó por primera vez a Manila el 26 de septiembre de 1857, tras pasar por la isla de Java. El *Scipion* sirvió como barco correo y, como tal, cubrió ese mismo año tres veces el recorrido Manila-Hong Kong, entregando y recogiendo correspondencia proveniente de Europa<sup>1613</sup>.

La Segunda Guerra del Opio (1856-1860) se encontraba por aquel entonces en su momento de mayor virulencia, por lo que el recorrido a Hong Kong no era nada tranquilo. Además, China podía encontrar en los españoles una presa secundaria apetecible para sus intereses geoestratégicos, militares e

---

<sup>1604</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Segunda Subdivisión, Empleos y graduaciones en el cuerpo). Ascendido en 1853.

<sup>1605</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1606</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado).

<sup>1607</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1608</sup> *Idem.*

<sup>1609</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Segunda Subdivisión, Empleos y graduaciones en el cuerpo). Ascendido en 1855.

<sup>1610</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1611</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado). Del 9 de abril de 1856 al 4 de enero de 1858. Prestó servicio junto a un joven Antonio Terry y Rivas, futura figura indispensable en la formación de la marinería española tanto por sus conocimientos de navegación como científicos <https://dbe.rah.es/biografias/133452/antonio-terry-y-rivas> [08/09/2021].

<sup>1612</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Tercera Subdivisión, Clasificación de los abonos que le corresponden, Por la navegación de ida y vuelta a Ultramar).

<sup>1613</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

incluso, económicos en la región. Esta situación, evidentemente, dificultaba el envío de correos.

No obstante, dicha nave realizó misiones aún más complejas. Tal fue el viaje de Siro en 1857 a bordo del *Scipion* para escoltar el vapor *Jorge Juan* en los diques de Whampoa, Hong Kong<sup>1614</sup>. Allí se encontraba carenando, reparando el casco. Esta ciudad se trataba de un punto estratégico de primer orden, con unos inmensos astilleros en la parte continental, muy protegida por la misma isla de Hong Kong, pero constantemente asediada por los juncos de China<sup>1615</sup>. Sin duda, Whampoa era el puerto más destacado de Asia, porque además contaba con infraestructuras británicas y estadounidenses<sup>1616</sup>. Es por ello que cuando la tecnología del apostadero de Manila no tenía las infraestructuras necesarias, incluso barcos españoles fueron reparados o contruidos allí.

La misión del *Scipion* era escoltar al *Jorge Juan*, que también era un barco correo, antes de la conclusión de sus reparaciones, ya que la guerra del opio estaba adquiriendo un matiz antioccidental. Las sospechas eran ciertas, hasta el punto de que el puerto estaba bajo asedio. La tripulación del *Scipio* se vio en la necesidad de forrar el casco de *Jorge Juan* “a toda prisa” y, medio desguazado, remolcarlo hasta Macao. Ese mismo día, el dique y las dependencias del almirante Sir Astley Cooper Key ardieron. Era la antesala justamente de la llamada batalla de Cantón, uno de los sucesos más dramáticos de la Segunda Guerra de Opio, que terminaría con la victoria del bando franco-británico frente a China. El comandante de la operación de salvaguardar el *Jorge Juan* obtuvo la encomienda de Isabel la Católica, y la tripulación un agradecimiento oficial por Real Orden<sup>1617</sup>.

Al regresar a Manila el *Scipion*, se inició en la lucha contra la piratería de Joló y Mindanao, así como contra los intentos británicos de establecerse en las

---

<sup>1614</sup> *Idem*.

<sup>1615</sup> [https://en.wikisource.org/wiki/Page:Twentieth\\_Century\\_Impressions\\_of\\_Hongkong,\\_Shanghai\\_and\\_other\\_Treaty\\_Ports\\_of\\_China.djvu/78](https://en.wikisource.org/wiki/Page:Twentieth_Century_Impressions_of_Hongkong,_Shanghai_and_other_Treaty_Ports_of_China.djvu/78) [06/09/2021].

<sup>1616</sup> [https://en.wikisource.org/wiki/Page:Twentieth\\_Century\\_Impressions\\_of\\_Hongkong,\\_Shanghai\\_and\\_other\\_Treaty\\_Ports\\_of\\_China.djvu/78](https://en.wikisource.org/wiki/Page:Twentieth_Century_Impressions_of_Hongkong,_Shanghai_and_other_Treaty_Ports_of_China.djvu/78) [06/09/2021].

<sup>1617</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).



islas Filipinas<sup>1618</sup>, aunque la capacidad disuasoria de este barco fue suficiente<sup>1619</sup>.

El 22 de enero de 1858<sup>1620</sup> embarcó en el anteriormente citado *Jorge Juan*, ya completamente reparado. Cumplió de nuevo funciones contra la piratería, especialmente en Ilo-Ilo, Isabela, el Cagayán (Aparri) y Sual, combinando estas misiones con otras en el archipiélago. También tomó parte de diferentes viajes al Mar de la China, pero sin especificar sus acciones<sup>1621</sup>. Algunas de las misiones encomendadas fueron el abastecimiento de maderas de Mindoro para el apostadero, destinadas a la construcción naval, o la participación en la preparación de nuevos asentamientos españoles. Con esta finalidad su buque escoltó dos fragatas mercantes con tropas hasta Balábac, con el objetivo de consolidar un establecimiento que había inaugurado allí meses antes al gobernador. Tras un recorrido por el archipiélago regresaría al establecimiento de Balábac para confirmar que había sido tomado por la peste<sup>1622</sup>. Hay que añadir, además, que junto a las islas de Sulú era la ubicación más al sur de las Filipinas en la frontera con Brunéi y, por lo tanto, un emplazamiento extraordinariamente conflictivo.

Continuó como dotación del vapor *Jorge Juan* en 1858, hasta que se inició el conflicto en la Cochinchina<sup>1623</sup>. El 18 de diciembre de este año<sup>1624</sup> salió para esta campaña<sup>1625</sup> a bordo del mercante *Bella Gallega*. Llegó a Turon (Dà Nang), donde tenía que embarcar en el vapor *Elcano*. Para su desgracia, el barco se había averiado en dos días antes, por lo que el almirante francés al

---

<sup>1618</sup> [https://todoavante.es/index.php?title=Escipion\\_\(1850\)](https://todoavante.es/index.php?title=Escipion_(1850)) 08/09/2021].

<sup>1619</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Octava subdivisión, Extracto de las navegaciones a Ultramar, mares en que navegó y combates y acciones de guerra en los que se halló).

<sup>1620</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1621</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Octava subdivisión, Extracto de las navegaciones a Ultramar, mares en que navegó y combates y acciones de guerra en los que se halló).

<sup>1622</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s. n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1623</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r-v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado).

<sup>1624</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Tercera Subdivisión, Clasificación de los abonos que le corresponden, Por la campaña de Cochinchina, según Real orden de 6 de septiembre de 1861).

<sup>1625</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Tercera Subdivisión, Clasificación de los abonos que le corresponden, Por la navegación de ida y vuelta a Ultramar).

cargo de Turon, en cuyo apoyo se había asistido, le destinó en la nave francesa *Primauguet*<sup>1626</sup>.

Incorporado incidentalmente a la armada francesa, a los dos días llegaron al puerto de Counramg<sup>1627</sup>. A pesar de la resistencia desde la fortaleza, ésta fue arrasada por la artillería naval de la escuadra en que iba Siro.

Finalmente, la fragata francesa alcanzó Punta Santiago<sup>1628</sup>, donde se encontraban *Elcano* y el resto de la flota de cañoneros de vanguardia, incorporándose Siro a su puesto<sup>1629</sup>.

El 10 de febrero de 1859<sup>1630</sup> se abatieron los fuertes de Punta Santiago y Cangio, pero sin la participación de *Elcano*, ya que el almirante francés no lo había dispuesto, alegando que al ser el único buque de vapor y blindado, y además el único barco español presente, sería muy fácil para el enemigo que centrara en él su artillería. Semejante ultraje a ojos de los españoles hizo que amenazaran al almirante francés con regresar a Manila. Se solicitó por lo tanto un “puesto de honor en combate”<sup>1631</sup>. Atendida la reclamación, se dispuso al navío en un puesto de preferencia, tanto en las operaciones como en los combates. Y es que, justo al día siguiente, la escuadra entraría en el Río Saigón, la operación más importante de toda la campaña y la guerra.

De esta manera, *Elcano* se incorporó de manera efectiva a las acciones francesas, cooperando entre los días 11 y 15 de febrero<sup>1632</sup> en la toma y destrucción de los siguientes fuertes: Hong-nen, Tong-Kao, Zohu-tchin, Thay-

<sup>1626</sup>

[https://archive.org/stream/indochinesouveni00ponc/indochinesouveni00ponc\\_djvu.txt](https://archive.org/stream/indochinesouveni00ponc/indochinesouveni00ponc_djvu.txt) [09/09/2021]. [HTTPS://WWW.EBOOKSGRATUITS.COM/PDF/VERNE\\_ENFANTS\\_CAPITAINE\\_GRANT.PDF](https://www.ebooksg gratuits.com/pdf/verne_enfants_capitaine_grant.pdf) p. 331 [09/09/2021]. Mencionada en la obra de Julio Verne “Los hijos del capitán Grant”.

<sup>1627</sup> También Cam ranh o Thuan-dang.

<sup>1628</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1629</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado). El 6 de febrero de 1859, por lo que sólo habría pasado tres días en el buque francés.

<sup>1630</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial). AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado).

<sup>1631</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1632</sup> *Idem*.

Ky, Than-Ky, Cha-lá y Baquekhe-qui y, el día 17 al ataque y asalto de la ciudadela de Saigón.

Siro fue el encargado del desembarco en esta operación, además de ser destinado a la coordinación con los ingenieros franceses para poner las escalas y asaltar los primeros al llegar las columnas de asalto<sup>1633</sup>. Por ello se le concedió la Cruz de primera clase de San Fernando<sup>1634</sup>.

Concluida la toma de la ciudadela de Saigón y su consiguiente voladura, se les destinó de nuevo a Turón. Por desgracia, *Elcano* sufrió un accidente contra las rocas, teniendo que pedir auxilio primero a la ciudad y más tarde ser asistidos por un transporte de tropas francés para, finalmente y tras muchos avatares, regresar a Manila<sup>1635</sup>. Él se incorporó de nuevo al *Jorge Juan*<sup>1636</sup>, en el que a Turón, donde se reunía la escuadra francesa.

Un mes más tarde tendrá lugar el segundo hecho de armas por el cual recibirá nuevas condecoraciones. El propio relato de Siro lo exponía de la siguiente manera:

“El 15 de septiembre, mandando una columna de desembarco compuesta de gente del *Jorge Juan* y del Aviso francés *Laplace*, concurrió al ataque, asaltos y tomas de las líneas atrincheradas de Mithy-Dong-nay en el río de Turon, cuyo comportamiento calificado de bizarro asalto de armas a Teniente de Navío por elección en Real Orden de 13 de Enero de 1860 fundado en la recomendación que sobre el campo de batalla hizo el Almirante francés al Comandante *Jorge Juan* de su comportamiento en la operación y por haber conseguido que la bandera Española fuese la primera que ondease en los fuertes que atacaba la columna de que formaba parte. (...)”

Como explicaremos a continuación, los franceses reconocieron a Siro por sus méritos en Turon concediéndole la tan estimada Legión de Honor. Gracias a ciertas vicisitudes y revuelo causado en España por la concesión de

---

<sup>1633</sup> *Idem.*

<sup>1634</sup> *Idem.* Real Orden del 26 de mayo de 1860.

<sup>1635</sup> *Idem.*

<sup>1636</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado). En el *Elcano* del 6 de febrero de 1859 al 15 de junio del mismo año y en el *Jorge Juan* hasta el 18 de junio de 1860.

este reconocimiento, su propio hermano relataba el mismo hecho, aunque siendo más prolijo en detalles:

“... El señor vice-almirante francés, jefe de las fuerzas navales destinadas a operar en Cochinchina, dispuso el 15 de septiembre de 1859 atacar las líneas enemigas de Mitti-Dembay, en frente de los puestos avanzados del campamento franco-español. Divididas las fuerzas de tierra en tres columnas, se destinó a la de la izquierda, que mandaba el capitán de navío, jefe de estado mayor, M. Reignaud, la compañía de mi hermano Siro, comenzando el fuego contra las líneas enemigas. Avanzadas las expresadas columnas hasta ponerse a menos de tiro de fusil de los cañones annamitas, hizo alto la de la izquierda para organizar las columnas parciales que debían asaltar las trincheras, recibiendo las órdenes de no disparar un solo tiro hasta tener montados los parapetos.”<sup>1637</sup>

“El mando de una de estas columnas parciales, compuesta de gente de desembarco del vapor *Jorge Juan* y del francés *Laplace*, fue confiado al alférez de navío don Siro Fernández, mi hermano. Dada la voz de ataque a la bayoneta, se lanzaron las columnas con el mayor denuedo, a pesar del fuego de la artillería y de los grandes obstáculos de púas de caña, abrojos y bocas de lobo de que tenían erizada los enemigos una zona como de treinta varas delante del foso, y sin servirles este de obstáculo a pesar de su profundidad, se lanzaron a él, emprendiéndose el asalto, resistiendo el fuego horroroso de fusilería y falconetes que hacían los enemigos; y en aquel momento tuvo ocasión mi hermano de “ser de los primeros (cito el parte del comandante del *Jorge Juan*) que coronaron el muro, logrando que la bandera española fuese la primera que ondease sobre el fuerte que se le había señalado como punto de ataque,” haciendo notar el indicado comandante el arrojo y decisión con que el alférez don Siro se había lanzado al asalto y ataque...”<sup>1638</sup>

---

<sup>1637</sup> Anónimo, "---", *La Corona*, Barcelona, 16 de agosto de 1860, N° 451, p. 1. (En teoría es obra del hermano de Siro, pero no figura ni su firma ni el título del artículo). Dicho artículo fue publicado por las críticas del Marqués de Premio Real, consejero del rey, al respecto de la consiguiente condecoración a Siro por el hecho de armas.

<sup>1638</sup> *Idem*.

Añadió además el momento en el que se le reconoció dicho acto:

“... fue causa de que se dirigiese *en el campo de batalla* (según consta también en el parte oficial) al jefe de las fuerzas españolas, el comandante de la columna de ataque M.Reignaud, y delante del almirante le felicitase *por tener a sus órdenes un oficial tan bizarro; ...*”

<sup>1639</sup>

El resultado, como adelanté, fue la concesión de la Cruz de Caballero de la Legión de Honor francesa<sup>1640</sup> y el reconocimiento en Real Orden <sup>1641</sup>.

Por otro lado, los objetos que Siro Fernández tomó en sus capturas fueron enviados a España:

“Por Real Orden de 29 de Mayo, se le dan las gracias en nombre de S.M. por su generosa y patriótica oferta por el envío de las armas y efectos de guerra cogidos al enemigo en la Campaña de Cochinchina, y disponiendo que sean colocadas en el Museo Naval como un glorioso recuerdo de la parte que nuestra (nuestra) marina ha tomado en dicha guerra.”<sup>1642</sup>

Es importante tener en cuenta que el evento de la captura del fuerte de Saigón fue uno de los principales eventos de la campaña de la Cochinchina para España y, en realidad, uno de los pocos beneficios obtenidos. El propio hermano de Siro lo relata de la siguiente manera:

“ (...) Tratábase en aquel momento de un caso de honra, era una cuestión de amor propio nacional: la de que la bandera española flotase sobre el fuerte enemigo antes que la de nuestros valientes aliados; y Vd., señor director, que lleva en sus venas sangres española, comprenderá el justo y legítimo empeño de mi hermano en que el pabellón español fuese el primero en posesionarse del punto de ataque,

---

<sup>1639</sup> *Idem.*

<sup>1640</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Novena subdivisión, Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras). Notificada el 26 de noviembre de 1859.

<sup>1641</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Novena subdivisión, Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras). AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial). Real Orden del 13 de enero de 1860.

<sup>1642</sup> *Idem.*

hallándose, como se hallaba, al lado suyo la columna francesa que se proponía igual objeto. (...)"<sup>1643</sup>

De hecho, como hemos visto, el almirante francés ya había posicionado a los españoles en la reserva durante los asaltos, teniendo que reasignarlos al frente por petición propia. Y es que en este momento la tradición y la honra estaban muy presentes entre los militares, más cuando estaban en una campaña con el claro demérito de ser unos teloneros necesarios y requeridos por cuestiones diplomáticas.

El propio momento fue inmortalizado por la prensa francesa y española, en la cual puede verse cómo la bandera española tremola antes sobre la muralla de la fortaleza. En su momento, además, siendo un hecho de armas vinculado a la toma de un lienzo de muralla y con una bandera, compilaba todos los recursos idóneos para la exaltación del acto y convertirse en símbolo de toda la experiencia española en Vietnam.

A finales del mismo mes de septiembre Siro debió cumplir otras misiones, tomando otras fortalezas para la Armada francesa en el entorno de Turon, haciendo retroceder a las tropas annamitas. Fue entonces cuando se les ordenó el avance hasta Saigón, que derivó en un cese de hostilidades<sup>1644</sup>, dando por concluida la participación del español en la campaña tras casi 9 meses<sup>1645</sup>.

Tras el conflicto de la Cochinchina Siro partió para Hong Kong<sup>1646</sup> en el vapor *Jorge Juan*<sup>1647</sup>, teniendo de nuevo un accidente contra las rocas costeras, entre Punta Santiago y Puerto Caimrang, que les hizo perder el timón. Por si esto fuera poco, una noche les topó una tromba de agua, lo que

---

<sup>1643</sup> Anónimo, "--", *La Corona*, Barcelona, 16 de agosto de 1860, N°451, p.2. (En teoría es obra del hermano de Siro, pero no figura ni su firma ni el título del artículo).

<sup>1644</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1645</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Tercera Subdivisión, Clasificación de los abonos que le corresponden, Por la campaña de Cochinchina, según Real orden de 6 de septiembre de 1861). Hasta el 1 de junio de 1859.

<sup>1646</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Tercera Subdivisión, Clasificación de los abonos que le corresponden, Por la campaña de Cochinchina, según Real orden de 6 de septiembre de 1861). Llegando a Hong Kong el 30 de noviembre de 1859.

<sup>1647</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado).

hizo que les embistiera el clíper estadounidense *Armenian*<sup>1648</sup>. Tras un viaje a una mínima marcha, fondearon en el destino para reparar su barco en Whampoa, regresando finalmente a Manila tras las reparaciones<sup>1649</sup>, donde se le encargó ajustar veinte cañones llegados desde el Reino Unido.

En 1860, ya como teniente de navío<sup>1650</sup>, se le puso a cargo del transporte *Don Antonio Escaño*, correo encargado del recorrido Hong Kong – Manila<sup>1651</sup>. Tras realizar el recorrido en tres ocasiones, se le destinó a la Secretaría de la Comandancia General del apostadero<sup>1652</sup>.

En octubre de ese mismo año se le nombró secretario de la Comandancia General del Apostadero de Filipinas en calidad de interino<sup>1653</sup>. A sus funciones militares en el apostadero de Manila se añadieron otras del ámbito cultural e intelectual. En 1861 fue admitido como socio corresponsal de La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Manila<sup>1654</sup>.

En septiembre de 1862 regresó a Cádiz con un nuevo destino. En este viaje fue al mando de setenta y dos hombres de marina que habían terminado su servicio o se encontraban enfermos. Pero también se le encargó la entrega al ministro de Marina de “...4 banderas y 5 lanzas cogidas a los moros piratas...”, que habían sido capturados en el primer encuentro con los piratas de aquellos veinte cañones que él había ajustado venidos desde el Reino Unido<sup>1655</sup>.

Cayó enfermo nada más llegar, por lo que le concedieron dos meses para ir a Madrid<sup>1656</sup>, donde aprovechó en un primer momento para entregar las

---

<sup>1648</sup> *Idem.*

<sup>1649</sup> *Idem.*

<sup>1650</sup> *Idem.*, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Segunda Subdivisión, Empleos y graduaciones en el cuerpo).

<sup>1651</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1652</sup> *Idem.* AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Séptima Subdivisión, mandos y destinos que desempeñó en tierra).

<sup>1653</sup> *Idem.*

<sup>1654</sup> MAS Y OTZET, Francisco de, *Memoria del Sr. Socio secretario de la Real Sociedad Económica Filipina de Amigos del País D. Francisco de Mas y Otzet leida en la sesión ordinaria celebrada el día 9 de Enero de 1877*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Plana y C<sup>a</sup>, 1877, p.33.

<sup>1655</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1656</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Décima Subdivisión, Licencias). Del 10 de febrero al 10 de agosto de 1862.

banderas y las lanzas al ministro de Marina, que le indicó que le acompañara al día siguiente a presentárselas a la reina. Estos objetos se ingresaron en el Museo Naval. Tras esto encadenó una serie de prórrogas, durante las cuales contrajo matrimonio en Puerto Real con Victorina Rebóul é Ysasi<sup>1657</sup>.

Pasó a ser ayudante en el Colegio Naval Militar, luego a ser nombrado profesor al año siguiente, puesto en el que permaneció cuatro años. Se encargó de la docencia de asignaturas de geometría, trigonometría, cosmografía, navegación, además de los cursos de repaso, aprobando todos sus alumnos<sup>1658</sup>.

Ya en 1867 se le nombró comandante de la urca<sup>1659</sup> *Santa María*, escuela de guardiamarinas, con el objetivo de realizar el viaje de Cádiz<sup>1660</sup> a Filipinas, con la instrucción de treinta y seis futuros marinos. La expedición hizo escala en Cuba a por 80 políticos deportados para las Islas Marianas; pero, indultados, fueron sustituidos por “40 negros”. Tras hacer de nuevo escala en Java (rada de Arger) arribaron a Manila, donde comenzaron las reparaciones del *Santa María*. El comandante del apostadero les acuarteló en los Camarines de Cañacao por el deterioro del barco, participando los guardiamarinas en las reparaciones con la maquinaria del arsenal. Una vez reparado, pusieron rumbo a Cádiz, deteniéndose en Ampanang, en la isla de Bolly (Borneo?)<sup>1661</sup>.

El viaje de retorno fue igualmente complejo, con averías en el timón, realizando una delicada travesía hasta el Cabo de Buena Esperanza, teniendo que buscar la manera de repararlo en la colonia de Santa Helena. Allí Siro se encontró con el almirante Sir Charles Elliot, gobernador de la colonia, quien le ayudó y agasajó durante su estancia<sup>1662</sup>. Elliot había sido administrador de Hong Kong<sup>1663</sup> y figura fundamental durante las guerras del Opio, pero cumplía

---

<sup>1657</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1658</sup> *Idem.* AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Séptima Subdivisión, mandos y destinos que desempeñó en tierra).

<sup>1659</sup> *Idem.* En el resto de referencias aparece como corbeta.

<sup>1660</sup> *Idem.* f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Tercera Subdivisión, Clasificación de los abonos que le corresponden, Por la navegación de ida y vuelta a Ultramar). Partió de Cádiz el 25 de noviembre de 1867, llegando a Manila el 14 de junio de 1868.

<sup>1661</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1662</sup> *Idem.*

<sup>1663</sup> [https://books.google.es/books?id=gcOIDwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=snippet&q=whampo&f=false](https://books.google.es/books?id=gcOIDwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=snippet&q=whampo&f=false) [10/09/2021].



un nuevo exilio en sus colonias. Tras una semana en la colonia inglesa arribaron finalmente a Cádiz. Inmediatamente realizó una revisión de tres días del estado del barco y procedió con la recopilación de todos los “diarios y libros”<sup>1664</sup> de los guardias marinas y oficiales a bordo. En este servicio pasó tres años<sup>1665</sup>, en los que ascendió a teniente de navío de primera clase<sup>1666</sup> (1879) y, en tan sólo seis meses, a capitán de fragata<sup>1667</sup> (1870).

El Almirantazgo le destinó a un nuevo barco escuela<sup>1668</sup>, la fragata *Príncipe de Asturias*<sup>1669</sup>, más conocido como el *Asturias*, emplazada en Ferrol. Allí sirvió como segundo comandante y subdirector de la Escuela Naval desde 1870 a 1876<sup>1670</sup>. Pero su misión era doble, ya que el objetivo era establecer un nuevo proyecto de reglamento para la Escuela Naval, que sirviera de modelo para la formación de marinos y oficiales<sup>1671</sup>.

Incidentalmente fue su primer comandante, a la espera de la incorporación del comandante Victoriano Barcáiztegui<sup>1672</sup>, por el fallecimiento repentino de Antonio Tomaseti<sup>1673</sup>. Una vez en Ferrol, se encontró no sólo que el reglamento estaba por hacer, sino que el propio buque estaba “en total desarmo”. En el ámbito docente se comenzó encargando del puesto

---

<sup>1664</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1665</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado). Entre el 19 de julio de 1867 al 12 de agosto de 1870.

<sup>1666</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Segunda Subdivisión, Empleos y graduaciones en el cuerpo).

<sup>1667</sup> *Idem.*

<sup>1668</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial). 2 de agosto de 1870.

<sup>1669</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado). Del 22 de octubre de 1870 al 20 de abril de 1877.

<sup>1670</sup> *Idem.* Del 22 de octubre de 1870 al 20 de abril de 1877.

<sup>1671</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1672</sup> [https://web.archive.org/web/20100313170929/http://www.vidamaritima.com/2009\\_01\\_01\\_archive.html](https://web.archive.org/web/20100313170929/http://www.vidamaritima.com/2009_01_01_archive.html) [07/09/2021].

<sup>1673</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial). Antonio Tomaseti ya había sido profesor de la Escuela Naval de Cádiz <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/personalescuelas/prefLang-es/12observatorio--03historia> [09/09/2021].

de vocal de exámenes para alférez de navío, guardiamarinas de primera clase y pilotos, y también como vocal en la junta de exámenes de Madrid<sup>1674</sup>.

A pesar de la posición aparentemente tan alejada del frente, se encontró de nuevo en primera línea de combate durante la Insurrección del Ferrol de 1872<sup>1675</sup>, en el contexto de la Tercera Guerra Carlista (1872-1876). Con el inicio de la revuelta se presentó al capitán general del departamento, al que asistió en todo momento, acompañándole en sus contactos telegráficos con el ministro de Marina y cumpliendo diferentes comisiones, no especificadas. Entre sus actos reconocidos están el ser vocal de la Junta de Guerra que detuvo el asalto al arsenal y convocó al capitán general de Galicia. De entre todos estos actos, los más determinantes fueron sus gestiones con los líderes de la insurrección para liberar a los aspirantes que estaban en la Escuela, ya que se habían hecho con todo el Arsenal<sup>1676</sup>.

Curiosamente, en dichos enfrentamientos se encontró ante otro de los donantes de piezas asiáticas del Museo Naval, Braulio Montojo y Pajarin, por entonces capitán de fragata, quién tomó parte por los sublevados<sup>1677</sup>. Dicha situación no hace más que refutar las interacciones entre los donantes de piezas y su contexto de la Armada, con la excepcionalidad de que, en este caso, sea a través de un conflicto armado en bandos enfrentados.

Continuó con su labor docente y examinadora, tanto en Ferrol como en Madrid, distinguiéndosele en 1875 con la Cruz de segunda clase del Mérito Naval con distintivo blanco, por su trabajo como subdirector de la Escuela Naval<sup>1678</sup>.

---

<sup>1674</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1675</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Tercera Subdivisión, Clasificación de los abonos que le corresponden, Por la guerra civil de 1868 á 1876, según Real decreto de 16 de Mayo de 1876 y real Orden de 5 de Junio de 1877).

<sup>1676</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1677</sup> <https://nacidosenferrol.wordpress.com/2019/01/15/braulio-montojo-y-pajarin/> [07/09/2021].

Es posible que Siro fuera el encargado de la entrega de las banderas que capturó en Filipinas.

<sup>1678</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial). AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Novena subdivisión, Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras).

En 1876 cesó su destino de Ferrol, y en Madrid fue nombrado Oficial primero del Ministerio de Marina y, pocos meses después, se le concedió el empleo de coronel de infantería de marina, "...por la especial recomendación que de sus servicios en la Escuela Naval como subdirector de ella..."<sup>1679</sup>.

Durante su estancia en Madrid volverá a realizar donaciones al Museo Naval. En 1877 donó cuatro curiosidades científicas, a saber: "... un aparato buscador de Estrellas sistema Fleurais construido bajo mi dirección, una armadura de Pez Sierra, un cráneo de caimán y un anfibio artificial formado con partes de Cuadrumano y de pescado..."<sup>1680</sup>. En dicha donación queda muy claro que el interés de Siro es por fomentar el interés por el Museo Naval<sup>1681</sup>.

Ese mismo año se le reconoció su labor en las mediaciones para concluir la guerra civil (carlista) con la Cruz de segunda clase del Mérito Naval con distintivo blanco. Igualmente, se le concedió el hábito de la Orden Militar de Calatrava y la Cruz de segunda clase del Mérito Naval con distintivo rojo, por sus servicios tratando de sofocar la insurrección cantonal del Ferrol cinco años antes. Este último distintivo se le volverá a conceder en 1879 por el mismo hecho<sup>1682</sup>.

En 1878 fue enviado a Manila de nuevo<sup>1683</sup> en el vapor *Cádiz*, como mayor general de la Escuadra y Apostadero de Filipinas<sup>1684</sup>. En esta ocasión, el recorrido sería a través del Canal de Suez<sup>1685</sup>.

---

<sup>1679</sup> Anónimo, "Ministerio de Marina. Reales Decretos ", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 9 de abril de 1877, p. 71. AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Séptima Subdivisión, mandos y destinos que desempeñó en tierra).

<sup>1680</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Personales). El *busca estrellas* se emplazó en el apartado de instrumentos científicos, el cráneo del caimán y la sierra del pez sierra en el Salón de pesca, pero el híbrido quedó en manos de la comisión de pesca para designar donde emplazarlo. Se trataba de una "sirena de Fiyi", una falsa sirena en la línea de las puestas en boga desde 1842 por el director de espectáculos P.T. Barnum. <https://www.peabody.harvard.edu/feejee-mermaid> [09/09/2021].

<sup>1681</sup> *Idem*.

<sup>1682</sup> *Idem*. AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Novena subdivisión, Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras).

<sup>1683</sup> *Idem*. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Tercera Subdivisión, Clasificación de los abonos que le corresponden). Salió de Cádiz el 10 de octubre de 1878 llegando a Manila el 15 de noviembre de ese mismo año.

<sup>1684</sup> *Idem*. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Séptima Subdivisión, mandos y destinos que desempeñó en tierra). Efectivo en Filipinas del 19 de noviembre de 1878 al 11 de agosto de 1878

Siguieron concediéndosele reconocimientos por su labor en la Escuela Naval, como la Cruz de tercera clase del Mérito Naval<sup>1686</sup>.

Sirvió en varios navíos menores y rápidos para cumplir diferentes objetivos estratégicos y diplomáticos, como fueron el aviso *Marqués del Duero*, la corbeta *María de Molina* y la corbeta *Vencedora*<sup>1687</sup>. Ejemplo de ello fue la visita en 1880 de cortesía a bordo del *Marqués del Duero* a los reyes de Siam y Annam en Saigón y Singapur, siendo ya capitán de navío<sup>1688</sup>.

Cumplido su destino en Filipinas y enfermo, regresó a España en 1882<sup>1689</sup> a bordo del vapor *Asia*<sup>1690</sup>. Pasó a un destino en tierra, como vocal de la Junta de planta orgánica de los cuerpos de batallones de la Armada<sup>1691</sup>.

En 1884 pasó a ser nombrado teniente fiscal militar del Consejo Supremo de Guerra y Marina<sup>1692</sup>, pero seis meses después ya consta como secretario de la capitanía general del departamento del Ferrol, llegando a mayor general del departamento del Ferrol, únicamente durante 17 días<sup>1693</sup>. A partir de 1887 pasó como dotación de los cruceros *Reina Cristina*, *Alfonso XII*<sup>1694</sup>, regresando de nuevo al *Reina Cristina*<sup>1695</sup>. En 1889 fue ascendido a capitán de navío de primera clase<sup>1696</sup>. En 1890 por servicios especiales se le concedió la Gran Cruz de la Orden del Mérito naval con distintivo blanco<sup>1697</sup>.

---

<sup>1685</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial). Partió de Barcelona, haciendo escalas en Port Said, Aden Ceilán y Singapur.

<sup>1686</sup> *Idem.* AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Novena subdivisión, Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras).

<sup>1687</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado). Del 19 de julio de 1867 al 12 de agosto de 1879.

<sup>1688</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Segunda Subdivisión, Empleos y graduaciones en el cuerpo).

<sup>1689</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.nn. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Historial).

<sup>1690</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado).

<sup>1691</sup> *Idem.* f. 1v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Séptima Subdivisión, mandos y destinos que desempeñó en tierra). No consta el cese de dicho cargo.

<sup>1692</sup> *Idem.*

<sup>1693</sup> *Idem.* Del 26 de octubre de 1887 al 12 de noviembre de 1887.

<sup>1694</sup> *Idem.* ff. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado).

<sup>1695</sup> *Idem.* f. 1v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado).

<sup>1696</sup> *Idem.* f. 1r (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Segunda Subdivisión, Empleos y graduaciones en el cuerpo).

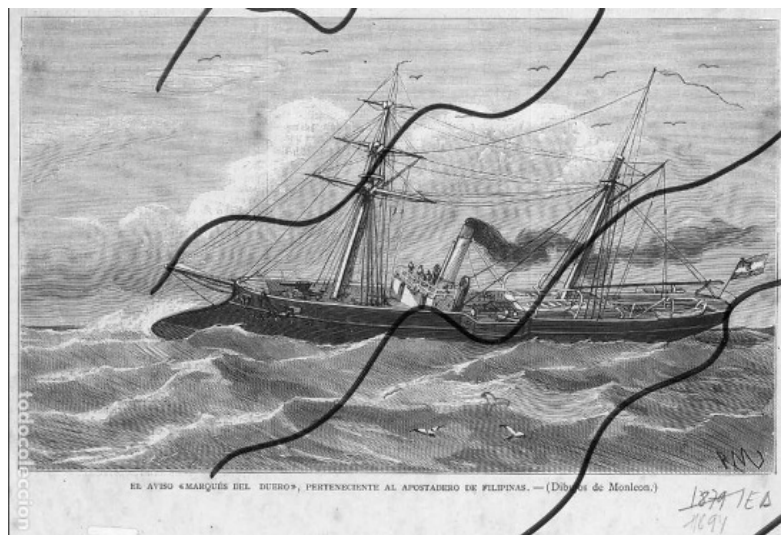
<sup>1697</sup> *Idem.* (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Novena subdivisión, Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras).

Finalmente, servirá a bordo de la fragata *Asturias*, el buque escuela<sup>1698</sup>, falleciendo en el cargo el 23 de octubre de 1892 en Ferrol, siendo director de la Escuela Naval<sup>1699</sup>.

A lo largo de su dilatada carrera recibió otras condecoraciones, como la Cruz de San Hermenegildo<sup>1700</sup> y en 1890 por servicios especiales, se le concedió la Gran Cruz de la Orden del Mérito naval con Distintivo blanco. Pero nuestro interés en él se centra en sus aportaciones de objetos etnográficos de Asia oriental al Museo Naval, siendo, además, uno de los principales militares que demostraron una mayor preocupación por incorporar este tipo de piezas asiáticas a dicha institución. La figura de Siro Fernández, en nuestro contexto de la creación del Museo Naval, es interesante por sus aportaciones de los objetos etnográficos de Asia oriental, siendo, además, un militar interesado en fomentar el Museo Naval con este tipo de piezas asiáticas.

Imágenes relacionadas con Siro Fernández:

1. Rafael Monleón y Torres (1843-1900). *Marqués del Duero capeando una tormenta en el Mar de China*, 1889.



<sup>1698</sup> *Idem.*, f. 1v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Quinta Subdivisión, Buques en que estuvo embarcado). Se incorporó el 4 de, probablemente, diciembre, de 1889.

<sup>1699</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Duodécima Subdivisión, Personales).

<sup>1700</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1v (Hoja de servicios de Siro Fernández y García, Tercera Subdivisión, Clasificación de los abonos que le corresponden).

#### 6. 4. Rafael Monleón y Torres (Valencia, 1843 – Madrid, 1900)

De todos los personajes que he incluido en esta investigación, justamente Rafael Monleón no perteneció a la Armada y, sin embargo, por su contribución y especial vinculación con el Museo Naval, en concreto con las obras que son objeto de estudio en esta tesis, no puedo dejar de incluirlo y presentar un breve esbozo de su biografía<sup>1701</sup>.

Este nació en Valencia en 1843. Era hijo del arquitecto Sebastián Monleón Estellés, que fue profesor de la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos (Valencia), donde el propio Rafael comenzó sus estudios de pintura. Al tiempo que se formaba como pintor, recibió clases en la Escuela de Náutica, e incluso completó esta formación con la enseñanza que el paisajista Rafael Montesinos<sup>1702</sup> le prestó en su estudio-taller.

Finalizados sus estudios navales, se embarcó como piloto en diferentes barcos mercantes, dedicando los siguientes años a navegar por el Atlántico, teniendo así ocasión para visitar una gran cantidad de puertos europeos. Estos viajes, sin duda, le inspiraron, puesto que entre sus obras se destacan los dibujos que realizó de la arquitectura y los paisajes marítimos de estas capitales<sup>1703</sup>, si bien, esta experiencia también le debió inclinar a abandonar su trabajo como marino para dedicarse a tiempo completo al arte y a la historia. Así pues, continuó con sus estudios de pintura y otras especialidades, realizando varias estancias en el extranjero y en la propia España: en la Bretaña francesa con el alemán Teodoro Weber, en la Academia de San Fernando de Madrid, en Brujas con Pablo Jean Clays y los grabadores Alfredo Baes y Luis Allemand entre otros.

---

<sup>1701</sup> PIQUERAS GÓMEZ, María Jesús, "Rafael Monleón: El pintor del mar y su historia", *Ars longa: Cuadernos de Arte*, N° 2 (1991), pp. 49-52.

<sup>1702</sup> BONET SOLVES, Victoria E., "Los temas de la Pintura de paisaje del siglo XIX en Valencia", *Saitabi: Revista de la Facultat de Geografia i Historia*, N° 45, 1995, pp. 69-78.

<sup>1703</sup> GONZÁLES DE CANALES LÓPEZ-OBREIRO, Fernando, Rafael Monleón Torres. Pintor de Marinas y Arqueólogo naval. Inventario y Catálogo, Madrid, 2020, p. 8.

En 1864 participó en la Exposición Nacional de Bellas Artes de España, donde su cuadro *Costa de Denia* obtuvo una Mención Honorífica<sup>1704</sup>. Se presentó allí como discípulo de Carlos de Haes<sup>1705</sup>. Tras este éxito inicial envió lienzos a dicho certamen en los años siguientes, con la excepción de 1892. Fue galardonado en los que se celebraron en 1871, 1876, 1881 y 1878. También obtuvo dos medallas de oro en las Exposiciones Regionales de Valencia, las de los años 1867 y 1879. Así mismo, también participó en muestras de esta naturaleza en el extranjero, como la Exposición Internacional de Viena de 1873, donde presentó *La entrada en el puerto de Ostende*, por la que obtuvo la medalla de plata, y *El puerto de Valencia en calma*<sup>1706</sup>.

En 1868 abrió su primer estudio en la calle de las Hileras de Madrid, muy cercana de la Puerta del Sol. Continuó pintando escenas de mar y profundizando en los estudios sobre barcos de diferentes épocas, con lo que alcanzó un alto nivel de conocimientos que, unidos a su trayectoria y preparación como marino mercante, así se convirtió en una de las principales referencias en la temática. Con el tiempo, de plasmar en los lienzos escenas de mar, paisajes de litoral y demás temas náuticos, fue centrando su atención en los barcos, que adquirieron total protagonismo, dejando de ser un elemento más del entorno para ocupar un espacio central en sus obras.

Por otro lado, vivir en Madrid le prestó otra gran oportunidad, pues estar tan cerca del Museo Naval le permitió realizar una serie de visitas, que cada vez fueron más frecuentes. Por entonces se inició la relación muy estrecha con esta institución, que duraría hasta su muerte<sup>1707</sup>. En 1870 fue nombrado pintor honorario del Almirantazgo y del Museo. Por sus servicios, en 1876, el rey Alfonso XII lo nombró Comendador de la Orden de Carlos III y, al año siguiente, 1877, se le concedió una Cruz de la Orden del Mérito Naval de segunda clase con distintivo blanco. Viajó a Ferrol en 1881, visitó el arsenal y los barcos de la

---

<sup>1704</sup> Sobre su estancia en Levante y su participación en alguna de estas exposiciones: <https://xabiaaldia.com/rafael-monleon-y-xabia-en-la-exposicion-nacional-de-pintura-de-1866/>. (22/03/2022)

<sup>1705</sup> VIVES CASAS, Francisca. "Carlos de Haes, impulsor y renovador del paisaje realista en España", *Ars Bilduma*, 2010, pp. 115-120.

<sup>1706</sup> GONZÁLES DE CANALES LÓPEZ-OBREIRO, Fernando, *Rafael Monleón Torres. Pintor de Marinas y Arqueólogo naval. Inventario y Catálogo*, Madrid, 2020, p. 9.

<sup>1707</sup> <https://www.museodelprado.es/aprende/enciclopedia/voz/monleon-y-torres-rafael/cc0c8f76-e94b-4fcf-bdff-f6961228203c>. [22/07/2022].

escuadra, y tomó gran cantidad de apuntes para sus cuadros y grabados. El 7 de diciembre de dicho año fue nombrado pintor restaurador del Museo Naval, para el que realizó numerosas obras al óleo, entre ellas: *Combate del Callao*; *Defensa de la Carraca contra los cantonales insurrectos*; *Combate de Trafalgar*; *Defensa del Morro de La Habana*; *Combate del navío "Catalán" contra el inglés "Mery"*; etc. En los años 1886 y 1887 fue comisionado para realizar un viaje por Alemania, Francia y Gran Bretaña. Allí visitó sus puertos y arsenales, efectuó investigaciones y recogió información sobre los barcos y la construcción naval a través de los tiempos. En 1887, además, compuso una serie de fotograbados para ilustrar la obra *Desde la Toldilla* de Federico Montaldo y Peró<sup>1708</sup>, con una clara intención divulgativa.

El resultado de todo el trabajo anterior fue una colección de unas 90 acuarelas a las cuales puso el nombre de *Historia de la construcción naval desde su aspecto artístico desde la antigüedad hasta nuestros días*<sup>1709</sup>, y el *Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primeros tiempos hasta nuestros días, colocadas por orden alfabético, y que sirven de complemento a la colección de acuarelas de existentes en el Museo Naval*<sup>1710</sup>, complementadas con cientos de dibujos a tinta china y láminas que, no obstante, no llegó a ver publicados en vida<sup>1711</sup>. Por ello los únicos ejemplares que se conservan en versión original son los que fueron depositados, como rezan el título del último, en el Museo Naval de Madrid. En lo que a esta investigación respecta, se ha de destacar que esa ingente producción, además, supondría el primer esfuerzo por poner en valor todos los

---

<sup>1708</sup> MONTALDO Y PERÓ, Federico, *Desde la Toldilla*, Madrid, Imprenta de A. Rodero, 1887.

<sup>1709</sup> GONZÁLES DE CANALES LÓPEZ-OBREIRO, Fernando, y DE LA GUARDIA SALVETTI, Fernando (Transcriptor y traductor respectivamente). *La Construcción naval en la obra de Rafael Monleón Torres*, Valladolid, AF., 2006. Como se comenta después, este trabajo no lo vio publicado en vida. No obstante, hay una edición reciente con esas 89 láminas y con sus textos traducidos al inglés. Para nuestro estudio hemos empleado los originales: AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Ms. 2579 Tomos I-IV.

<sup>1710</sup> Estos tres tomos del trabajo de Monleón fueron publicados en edición facsimilar, con prólogo de Hugo O'Donnell y bajo el título siguiente: MONLEÓN Y TORRES, Rafael. *Construcciones Navales bajo su aspecto artístico*, Barcelona, Lunwerg, 1990 (ed. facsímil), 3 tomos.

<sup>1711</sup> Los dos trabajos en que se recoge su obra se completaron mediante un apéndice publicado en la Revista de Historia Naval: GONZÁLES DE CANALES LÓPEZ-OBREIRO, Fernando (Transcriptor), "Apéndice al catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primeros tiempos hasta nuestros días, colocadas por orden alfabético, y que sirven de complemento a la colección de acuarelas de Rafael Monleón existentes en el Museo Naval de la Armada en Madrid. Primera parte". *Revista de Historia Naval*, Año XXXIV, N° 135 (2016).



materiales que se habían recogido y acumulado de la experiencia en Asia, tanto los enviados por los marinos y colonizadores de aquel espacio, como los requeridos por los funcionarios de la Armada desde España.

Tiempo después, en 1892, con motivo de los actos del IV Centenario del Descubrimiento de América, se le incluyó en la comisión para la construcción de unas réplicas de los barcos con que Colón arribó por primera vez al entonces conocido como Nuevo Mundo. La investigación que realizó para tal ocasión la plasmó en el libro *Restauración Hipotética de las carabelas de Cristóbal Colón*<sup>1712</sup>. En esta ocasión colaboró con Cesáreo Fernández Duro, padre del conocido Pedro Duro, en el diseño y construcción de una réplica de la nao *Santa María*; que fue realizada en el arsenal de la Carraca. En ella cruzó el Atlántico navegando, y posteriormente la nao fue regalada a Estados Unidos para tomar parte en los actos de conmemoración de la efeméride. Por estos trabajos, la reina regente María Cristina concedió a Monleón una nueva Cruz al Mérito Naval. Al año siguiente veía la luz su *Catálogo del Museo Naval*<sup>1713</sup>.

En el año 1897 se volvió a presentar a la Exposición Nacional de Bellas Artes con el cuadro *La Escuadra Griega vencedora de Salamina regresa triunfante al Pireo*, que hoy también pertenece al Museo Naval. Y dos años más tarde presentó dos obras que demostraban igualmente su destreza como paisajista: *La montaña de la Maliciosa* y *Las peñas de cabo Finisterre*. Al año siguiente falleció en Madrid.

Pero no debo concluir sin advertir que a su maestría como pintor e historiador naval, se suman otros méritos muy notables en otras áreas de conocimiento, como su faceta de arqueólogo naval, a la que dedicó buena parte de sus últimos años y en la que goza del reconocimiento de haber sido la primera gran autoridad. Así mismo, fue un meritorio fotógrafo, aunque no son muchas las imágenes que nos han llegado, por lo que nos resulta complicado a este respecto documentar sus trabajos, que fueron colaboraciones periodísticas y en revistas, como las que mantuvo con *La Ilustración Española*

---

<sup>1712</sup> MONLEÓN Y TORRES, Rafael. *Restauración hipotética de las carabelas de Cristóbal Colón*. Madrid, 1891. Sobre este trabajo, también: MONLEÓN Y TORRES, Rafael. *La Nao Santa María: Memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva, 1892*. Forgotten Books, 2019 (reedición).

<sup>1713</sup> GONZÁLES DE CANALES LÓPEZ-OBREIRO, Fernando, Rafael Monleón Torres. *Pintor de Marinas y Arqueólogo naval. Inventario y Catálogo*, Madrid, 2020, pp. 307-322.

y *Americana*, *Nuevo Mundo* y otras. También sobresalió en la técnica del grabado, como demuestran sus contribuciones en las revistas anteriormente citadas, o como restaurador. También diseñó muebles para su casa de Madrid y realizó diversos trabajos en cerámica, quedando varias de estas piezas depositadas en el [Museo Nacional de Cerámica y de las Artes Suntuarias González Martí](#) de Valencia. En este último tipo de trabajos se ha de hacer constar que trabajó muy estrechamente ligado con su hermano Juan, que regentaba la fábrica de cerámica llamada la Bellota<sup>1714</sup>. De hecho, para la decoración de la fachada del pabellón español en la Exposición Universal de París de 1878, Rafael compuso los diseños que luego su hermano incorporó en los azulejos con que se recubrió el edificio<sup>1715</sup>.

Sin embargo, entre todos sus méritos quizá el más importante consista en haber sido el responsable de la reorganización científica del Museo Naval y autor de su primer catálogo moderno, lo que para muchos le sitúan junto a Pedro Duro como los dos más grandes historiadores de nuestra Armada.

Hoy sus trabajos se encuentran en los fondos de las más prestigiosas instituciones pues, a su muerte, dejó como últimas voluntades que sus obras fuesen distribuidas, además de entre su familia, en el propio Museo Naval, el Museo Nacional del Prado, el Museo de Arte Moderno, el Círculo de Bellas Artes, el Ateneo de Madrid y Biblioteca Nacional, las cuales suponen unos 3.000 dibujos originales entre calcos, apuntes, aguafuertes y otros materiales. En Valencia, donó además de al citado Museo de Cerámica, al Museo de Bellas Artes, al Ateneo, a las Cortes Valencianas y a la Diputación Provincial. Hay también obras suyas en diversas colecciones privadas tanto en España, sobre todo en Madrid, Barcelona, Valencia y Murcia, como en el extranjero: Austria, Bélgica, Francia, Holanda e Inglaterra. A su fallecimiento, que como he adelantado se produjo en Madrid el 24 de noviembre de 1900, fue enterrado en el cementerio de Nuestra Señora de la Almudena.

---

<sup>1714</sup> *Idem.*, p. 20.

<sup>1715</sup> *Idem.*, p. 33.

## 6. 5. Carlos Íñigo y Gorostiza (Madrid, 1863 – 1925)

Carlos Íñigo y Gorostiza nació el 14 de mayo de 1863<sup>1716</sup>, siendo bautizado cuatro días después como Carlos María Joaquín Félix Jesús Ascensión Venancio Francisco Ramón Buenaventura Nicolás en la parroquia de San Marcos de Madrid<sup>1717</sup>. Su familia estaba muy bien posicionada, pero no tenía vínculos estrechos con la milicia. Vivían en la plaza de San Marcial<sup>1718</sup>, la actual plaza de España de Madrid<sup>1719</sup>. Era hijo de Carlos de Íñigo, nacido en Zaragoza, y de Anciso y Emila de Gorostiza y Pavía, natural de Palma de Mallorca<sup>1720</sup>. Su padre se había formado en la facultad de Derecho de la Universidad Central en el bachillerato de Filosofía, licenciándose en Letras (Literatura) y en Jurisprudencia<sup>1721</sup>. Por entonces ya era caballero comendador de número de la Real y distinguida Orden de Carlos III, jefe de la Administración y Oficial de Secretaría del Ministerio de la Gobernación<sup>1722</sup>. Su abuelo paterno, Joaquín de Íñigo Lafuente Velaz y Rantes era igualmente letrado<sup>1723</sup>, casado con Osoria de Anciso Llera Aso y Chueca, ambos de Zaragoza<sup>1724</sup>. Por otro lado, sus abuelos maternos eran Pedro Gorostiza Salas

---

<sup>1716</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, certificación de fe de bautismo, 23 de septiembre de 1865). ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1717</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, certificación de fe de bautismo, 23 de septiembre de 1865).

<sup>1718</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, certificación de fe de bautismo, 23 de septiembre de 1865). Plaza de San Marcial Nº 1, 3º de la Derecha.

<sup>1719</sup><https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/001526.html> (Consulta 5/06/2021). Grabado en Madrid bajo la dirección de D. Juan Noguera; el contorno y la topografía por Decorbie y Leclercq; la letra por Bacot. 1848.

<sup>1720</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, certificación de fe de bautismo, 23 de septiembre de 1865)

<sup>1721</sup>AHN, UNIVERSIDADES, 4272, Exp. 7. (Expediente académico de Carlos Íñigo Anciso). Para el grado de Licenciado en Letras realizó un ejercicio con el título: "Tirso de Molina, sus principales obras, caracteres de sus damas". Muy posiblemente coincidiera en sus estudios con sus hermanos Fermín y Florencio. AHN, UNIVERSIDADES, 4272, Exp. 8. AHN, UNIVERSIDADES, 4272, Exp. 9.

<sup>1722</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, certificación de fe de bautismo, 23 de septiembre de 1865)

<sup>1723</sup>AHICAM, 1ª Caja 136. AHICAM 1.1 Exp. 3942, f. 4r. (Sumario: Solicitud de incorporación con informe, petición y acordada del Colegio de Abogados de Zaragoza al que pertenecía. Solicitud de no ejerciente (1875). 8 de mayo de 1845.

<sup>1724</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, certificación de fe de bautismo, 23 de septiembre de 1865). Ellos fueron sus padrinos.

Cepeda y Cubas, natural de Madrid, y Francisca Pavía Laserra Crespi y Sala, natural de Palma de Mallorca. Pedro Gorostiza era caballero comendador de número de la Real y distinguida orden americana de Isabel la Católica, caballero de la Real y distinguida orden de Carlos III y de la Legión de Francia, jefe de Administración y Presidente de la Comisión de la Deuda de España en París y contador de la Fábrica Nacional de Papel Sellado, aunque en aquel momento ya se había retirado<sup>1725</sup>.

Carlos Íñigo ingresó en la Armada como aspirante de Marina en la Escuela Naval, el 9 de Julio de 1880<sup>1726</sup>. Tras dos años de instrucción básica, en julio de 1882<sup>1727</sup> fue declarado guardiamarina de segunda clase, pasando a guardiamarina de primera clase en junio de 1885<sup>1728</sup>. Como guardiamarina se embarcó en la fragata *Vitoria*<sup>1729</sup>, haciendo un trasbordo temporal a la fragata *Carmen*<sup>1730</sup>, período en el que realiza sus prácticas entre Barcelona, Mahón, Palma de Mallorca y Cádiz<sup>1731</sup>. Reembarcado en la *Vitoria* dentro de la escuadra de instrucción, estuvo en Ferrol y Cádiz, pasando el 19 de noviembre de 1883 en Valencia a la Escuadra Alemana, que escoltaba al príncipe imperial<sup>1732</sup>. Luego continuó con su periplo por Alicante, Mahón, Cartagena,

---

<sup>1725</sup> *Idem.* AHN, FC-Mº\_HACIENDA, 3399, Exp. 9. (Hoja de servicio de Pedro de Gorostiza Salas, Contador de la Fábrica Nacional de Papel Sellado) y ANÓNIMO, "Ministerio de Hacienda", *El Herald*, Madrid, 26 de noviembre de 1842, p. 1. En sustitución de Remigio de Mendizábal, por fallecimiento. Éste pudo ser el primer contacto de Carlos Íñigo con la imprenta.

<sup>1726</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447. Anónimo, "Noticias locales", *El Correo Gallego*, Ferrol, 24 de junio de 1860, p. 2. Con el anuncio de su admisión, tenía 15 días para presentarse en el Ferrol como aspirante de marina.

<sup>1727</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza). Tras obtener la plaza entre el 5 y el 10 de junio de 1882.

<sup>1728</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1729</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza.) Embarcado 26 de julio de 1882 hasta el 6 de noviembre de 1882, durante 3 meses y 11 días, embarcando de nuevo el 26 de julio de 1883 hasta el 2 de febrero de 1886, durante 2 años, 6 meses y 6 días. Según la Gaceta de Madrid, el nombre del navío era "Victoria", algo erróneo teniendo en cuenta que la documentación cuenta con el sello "Comandancia de la fragata Vitoria". ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1730</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza) Embarcado del 6 de noviembre de 1882 al 25 de julio de 1883, sirviendo durante 8 meses y 20 días.

<sup>1731</sup> *Idem.*

<sup>1732</sup> El príncipe heredero Friedrich Wilhelm Nikolaus Karl von Preuben (1831-1888), futuro Federico III de Alemania visitó España, llegando con la flota, destacando la prensa sus dos aficiones "...la de militar y la de artista.". Anónimo, "Crónica General", *La Ilustración Española y Americana*, Madrid, 8 de Diciembre de 1883, p. 330.

Gijón, La Coruña, Ferrol y Santa Pola, donde permaneció realizando ejercicios de tiro<sup>1733</sup>.

A finales de 1884 pasó dos meses de licencia en Madrid por enfermedad<sup>1734</sup>, embarcándose de nuevo tras este breve lapso de tiempo en Alicante. De nuevo continuaron sus viajes de formación por Cartagena, Santa Pola, Mahón, Almería y Alcudia. En Alcudia y Mahón, a sus ejercicios de tiro se sumaron los de torpedero<sup>1735</sup>, algo que sería definitivo en su formación militar y sus intereses técnicos. El primer barco de esta naturaleza que hubo en España fue denominado *Porta-torpedo Número 1*, botado seis años antes, y en 1883 acababa de ser renombrado como *Cástor*<sup>1736</sup>, por lo que se trataba de una novedad técnica de primer orden para la Armada y en constante evolución. Finalmente regresó a Cádiz pasando por Ceuta, cumpliendo con sus materias de segundo y tercer año de formación<sup>1737</sup> y embarcando en la corbeta *Villa de Bilbao*<sup>1738</sup>.

Alcanzó el empleo de Alférez de navío el 26 de julio de 1886 tras pasar el examen oficial<sup>1739</sup>, y se unió a la fragata *Numancia*. En ella pasó a ser el ayudante personal del comandante general de la escuadra, y luego al vapor *Ferrolano*. Posteriormente, entre el 17 y el 31 de octubre de 1888, al crucero *Reina Cristina*<sup>1740</sup>. Fue entonces cuando se le concedió su primera distinción, la Cruz de Caballero de la Orden de la Corona de Italia<sup>1741</sup>.

En agosto de 1889 pasó a formarse en la escuela de torpederos hasta julio del año siguiente, incorporándose a la Sección de Armamentos del Arsenal

---

<sup>1733</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza).

<sup>1734</sup> *Idem*. Desde Mahón fue a Madrid el 1 de Noviembre de 1884, ampliando un mes adicional su licencia de enfermo hasta el 3 de enero de 1885.

<sup>1735</sup> *Idem*.

<sup>1736</sup> ANÓNIMO, "Noticias Generales", *La Época*, Madrid, 28 de diciembre de 1883, p. 3. ANÓNIMO, "Disposiciones de Marina", *La Discusión*, Madrid, 29 de diciembre de 1883, p. 3.

<sup>1737</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza).

<sup>1738</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1739</sup> ANÓNIMO, "Noticias locales", *El Correo Gallego*, Ferrol, 9 de febrero de 1886, p. 2

<sup>1740</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1741</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, Remitiéndole diploma de la Cruz de caballero de la Orden de la Corona de Italia, 23 de julio de 1888). Anónimo, "Sección de Marina. Personal y material", *El Correo Gallego*, Ferrol, 29 de julio de 1888, p. 2.

de Cartagena como agregado, para un año más tarde estar destinado como segundo comandante del torpedero *Ariete*<sup>1742</sup>. Con posterioridad fue destinado a la comandancia de Marina de Barcelona como agregado, embarcando en el cañonero *Pilar* de segundo comandante, ascendiendo luego a teniente de navío en enero de 1894, siendo por ello destinado a la escuadra de operaciones de África, en el crucero *Reina Regente* y en el acorazado *Pelayo*<sup>1743</sup>.

En ese mismo año de 1894 fue destinado a Filipinas<sup>1744</sup> y el 6 de abril de 1895 a la legación de España en Tokio<sup>1745</sup> sustituyendo al teniente de navío Mario Rubio y Muñoz por motivos de salud<sup>1746</sup>, destino al que se dirigió junto a su esposa<sup>1747</sup> María Teresa Gorostiza y Álvarez de Sotomayor<sup>1748</sup>. Dicho cargo dependía del presupuesto de Filipinas, más específicamente del apostadero de Filipinas a través del Ministerio de Ultramar. Se estableció que su sueldo sería de “a real fuerte por Real de vellón, más la gratificación anual de seis mil pesetas...”. Carlos Íñigo solicitó que se le anticipasen dos mensualidades para su traslado y el importe del viaje a Japón<sup>1749</sup>.

Como agregado realizó un estudio de las construcciones navales de Japón<sup>1750</sup>. Esta memoria fue realizada a partir de un oficio (solicitud) del

---

<sup>1742</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447. Entre el 20 de octubre y el 20 de noviembre de 1890.

<sup>1743</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1744</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, Oficiales asuntos personales, 17 de abril de 1894).

<sup>1745</sup> *Idem*. Sería destinado para realizar un relevo el 25 de junio de 1895, tras determinarse su cargo el día 6 de abril de ese mismo año, y nombrado el 9 de julio de ese mismo año. AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, Oficiales asuntos personales, 9 de julio de 1895). Esto contradice su posterior resumen de méritos, que indica que fue destinado en 1896. ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1746</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, Oficiales asuntos personales, 25 de junio de 1895). Anónimo, "Cartera del reporter. De marina", *El Correo Gallego*, Ferrol, 20 de junio de 1895, p. 3.

<sup>1747</sup> *Idem*.

<sup>1748</sup> ANÓNIMO, "Necrología. El mayor general de Alabarderos, don Carlos Íñigo", *La Época*, Madrid, 9 de diciembre de 1925, p. 3.

<sup>1749</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, Oficiales asuntos personales, 9 de julio de 1895).

<sup>1750</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, Asuntos personales, 23 de mayo de 1896). Dicha carta llegó a España el 20 de agosto de 1896. AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Desglose de memoria que se lleva al Sr. Director a

comandante general del apostadero de Filipinas<sup>1751</sup>. El resultado de sus pesquisas llegó como una comunicación reservada<sup>1752</sup> y fue recibido en España como “una lista de la flota de guerra japonesa, acompañando las fotografías de los buques y unos esquemas de los planos de algunos de los más principales.”<sup>1753</sup>, en el que dice:

“... se detallan los progresos hechos por su marina de guerra, arsenales y recursos, buques que tiene hoy, y los en construcción, acompañándolos de datos relacionados con sus desplazamientos y demás características, así como de algunas fotografías de los más principales de ellos. Tiene otros datos sobre sus escuelas navales y el personal marítimo, así como también el material hoy de la marina mercante y de sus vías o derrotas de comunicaciones mercantiles.”<sup>1754</sup>

Este es un estudio pormenorizado, tanto de la Armada nipona como de la flota civil de ese país, incluyendo sus circunstancias socioculturales y muy nutrido de gran cantidad de documentación gráfica, incluyendo fotografías, planos y mapas, tal y como se indicaba en el informe realizado al llegar esta memoria a España por el jefe del negociado, Juan Puig Marcel<sup>1755</sup>. Su valoración final de las implicaciones de este aporte en el Centro Consultivo del Ministerio de Marina fue muy alta<sup>1756</sup>, puesto que al propio informe se añadían

---

Madrid, 21 de marzo de 1946). Actualmente el ejemplar que hoy se conserva en el archivo del Museo Naval (Madrid), AMN Ms.1401.

<sup>1751</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza, Negociado 1º).

<sup>1752</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Oficio y memoria de referencia. Carpeta con cartas y planos relativos a la defensa del arsenal de Kuré, 30 de diciembre de 1897).

<sup>1753</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r-2v (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Jefatura de E. M. General, disposiciones sobre la lista de guerra japonesa y abono de haberes, 29 de septiembre de 1986).

<sup>1754</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r-2v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Oficio y memoria de referencia. Carpeta con cartas y planos relativos a la defensa del arsenal de Kuré, 30 de diciembre de 1897). Al dossier le acompañaba un vocabulario español-japonés que desconocemos si era el mismo que publicó o era una versión previa.

<sup>1755</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 4v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Informe del Centro Consultivo, Juan Puig Marcel, 17 de marzo de 1898).

<sup>1756</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r-4v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio (Japón)

toda una serie de materiales adicionales, que reforzaron el interés de la Armada en la cuestión, destacando entre los materiales gráficos “un cuadro con la comparación gráfica entre ellos y los nuestros principales de combate”<sup>1757</sup>. Reconocieron así mismo que “adolece de falta de datos precisos sobre la clase de artillería...”<sup>1758</sup>, un tema destacado en la carrera armamentística del momento, pero se valoró la dificultad de la obtención de estos materiales “dada la natural reserva de los japoneses”<sup>1759</sup>.

Confirmaron que “resulta útil a los importantes fines encomendados al Estado Mayor General de la Armada”<sup>1760</sup>. Esta última referencia no solamente reconocía el trabajo de Carlos Íñigo, sino que, además, dejaba implícito que las órdenes que le llegaron del apostadero de Filipinas eran a petición de instancias superiores de la propia Armada.

El informe de Juan Puig concluye destacando la “laboriosidad y aplicación”<sup>1761</sup>, a lo que el propio Centro Consultivo, en su Real Orden, añadió que consideraba el trabajo “de suma utilidad y revelador del celo, laboriosidad y aplicación de dicho oficial”<sup>1762</sup>; así pues, aplicando el artículo 13 del

---

relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Informe del Centro Consultivo, Juan Puig Marcel, 17 de marzo de 1898).

<sup>1757</sup> *Idem.*, ff. 2v. En algunos de esos barcos, como en el Pelayo, había servido Carlos Íñigo. ANÓNIMO, “Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza”, *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1758</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Informe del Centro Consultivo, Juan Puig Marcel, 17 de marzo de 1898). En algunos de esos barcos, como en el Pelayo, había servido Carlos Íñigo. ANÓNIMO, “Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza”, *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1759</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Extracto y nota del negociado proponiendo pase al Centro Consultivo, Juan Puig Marcel, 25 de enero de 1898).

<sup>1760</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Informe del Centro Consultivo, Juan Puig Marcel, 17 de marzo de 1898).

<sup>1761</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Informe del Centro Consultivo, Juan Puig Marcel, 17 de marzo de 1898).

<sup>1762</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r-2v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa.



Reglamento de la Orden del Mérito Naval, el Centro Consultivo del Ministerio de Marina solicitó que se le concediera la Cruz de 1ª clase de la orden con distintivo blanco<sup>1763</sup>, la cual le fue concedida el 4 de abril de 1898, cuando ya había dejado el cargo<sup>1764</sup>, siendo efectiva el 6 de Junio de 1898 con la cédula de caballero<sup>1765</sup>. Esta concesión se hizo extensiva al teniente de navío ruso “Juan Changuin”<sup>1766</sup>, desvelando que este otro agregado naval en Japón también había participado en la obtención de la información<sup>1767</sup>, por lo que también él fue reconocido con la cruz del Mérito Naval de 1ª clase con distintivo blanco, petición que emanó del propio que Carlos Iñigo<sup>1768</sup>.

Tras el envío de los materiales de la flota japonesa, Carlos Iñigo solicitó los pagos pendientes por “no ser pago adecuado para su cargo”, y de que se practicasen en oro, para que no perdiera en el cambio de divisas<sup>1769</sup>. Al parecer, el comandante general del apostadero no sabía determinar a qué capítulo del presupuesto se había de cargar su sueldo<sup>1770</sup> y reconocía que

---

Acuerdo del informe del Centro, 22 de marzo de 1898). Esta concesión suponía además un incremento del 10% del sueldo, que era la pensión.

<sup>1763</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3r. (Hoja de servicios de Carlos Iñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Informe del Centro Consultivo, Juan Puig Marcel, 17 de marzo de 1898).

<sup>1764</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Iñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Real Orden al Centro Consultivo y traslado al Personal, Intendencia e interesado concediéndole la Cruz de 1ª del m.n. pensionada con el 10%, 4 de abril de 1898). De hecho, al documento original, del ante “Agregado naval de España en Tokio (Japón)” se añade un “Ex” constreñido.

<sup>1765</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r-2v. (Hoja de servicios de Carlos Iñigo y Gorostiza. Iñigo y Gorostiza, D. Carlos, concediendo a este Sr. Teniente de navío la cruz de 1ª clase al mérito naval pensionada por su memoria relacionada con la defensa en Japón. Minuta de cédula, 6 de junio de 1898). ANÓNIMO, “Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Iñigo y Gorostiza”, *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1766</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r-2v. (Hoja de servicios de Carlos Iñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Acuerdo del informe del Centro, 22 de marzo de 1898). En realidad, se trataba de Ivan Chaguin, el agregado naval de la embajada rusa en Japón. VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 281.

<sup>1767</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r-2v. (Hoja de servicios de Carlos Iñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Acuerdo del informe del Centro, 22 de marzo de 1898).

<sup>1768</sup> Museo Naval, AMN, Ms. 1401.

<sup>1769</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2v (Hoja de servicios de Carlos Iñigo y Gorostiza. Jefatura de E. M. General, disposiciones sobre la lista de guerra japonesa y abono de haberes, 29 de septiembre de 1986).

<sup>1770</sup>AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 2v-3r (Hoja de servicios de Carlos Iñigo y Gorostiza. Jefatura de E. M. General, disposiciones sobre la lista de guerra japonesa y

Carlos Íñigo no podía vivir “no siendo lo suficiente vivir allí dignamente con el sueldo en plata”<sup>1771</sup>. El mismo Carlos Íñigo explicaba al ministro de Marina: “Considere VE. Que en un país extranjero y con un cargo como con el que estoy honrado cual será mi situación sin el suficiente dinero para la vida material y lo falso de mi situación”<sup>1772</sup>. Tras año y medio después en el cargo, seguían sin serle abonados<sup>1773</sup>. En cuanto al pago en pesos filipinos (plata), llegaban con tanto retraso que tuvo que telegrafiar al ministro<sup>1774</sup> desde Manila, porque el agregado naval no tenía recursos, exponiéndole que estaba “sosteniéndome por mi sólo” a causa de los retrasos, los sueldos incompletos y el pago en pesos filipinos<sup>1775</sup>.

Durante este período envió a la Marina otro de sus trabajos: *Vocabulario Japonés*<sup>1776</sup>, del que ya había mandado una primera versión junto a la memoria de la Armada japonesa<sup>1777</sup>. Resulta interesante su objetivo, pues según sus propias palabras, se trataba de un “pequeño trabajo que, aunque sin mérito alguno, es el primero que aparece en español y que creo sea de alguna utilidad hoy día que España y Japón son países vecinos”<sup>1778</sup>. Esta opinión es recurrente en la obra sobre la Armada, reforzando las necesidades de España

---

abono de haberes, 29 de septiembre de 1886). En el mismo documento se reconoce que los problemas derivados de este gasto son porque a Carlos Íñigo había que “... reponerle una importante cantidad necesaria...”.

<sup>1771</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Agregado Naval de la Legación de España en Tokio. Carta sobre el sueldo del agregado, 11 de octubre de 1896).

<sup>1772</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f 2v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Agregado Naval de la Legación de España en Tokio, Carta al ministro de Marina, 1 de noviembre de 1896).

<sup>1773</sup> *Idem*. Esta carta tardó 39 días en ser recibida.

<sup>1774</sup> *Idem*. Por la referencia, parece ser que es el ministro de ultramar el que intervino previamente.

<sup>1775</sup> *Idem*. f 3r.

<sup>1776</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. s.n. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. El agregado naval de España en Tokio, Japón, remite un ejemplar del Vocabulario Japonés de que es autor, 10 de julio de 1897). El 21 de marzo de 1960 se envió el ejemplar del archivo Álvaro de Bazán a Madrid. Actualmente el ejemplar que hoy se conserva en la biblioteca del Museo Naval, BMN 7900.

<sup>1777</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Relativo a memoria del Agregado naval de España en Tokio, Japón, relacionada con la defensa de aquel Imperio y solicita por dicho trabajo una recompensa. Informe del Centro Consultivo, Juan Puig Marcel, 17 de marzo de 1898).

<sup>1778</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. El agregado naval de España en Tokio, Japón, remite un ejemplar del Vocabulario Japonés de que es autor, legación de España en Tokio, 10 de julio de 1897).

en comprender y aliarse con Japón, tanto en el plano militar como en el comercial<sup>1779</sup>.

En septiembre de 1896 dejaba su destino en Japón<sup>1780</sup>, no sin antes haber enviado el pequeño diccionario japonés-español que tradujo, esta vez publicado en Japón<sup>1781</sup>. Pasó entonces a servir al Depósito Hidrográfico como auxiliar. En este destino sirvió en los cruceros auxiliares *Patriota* y *Buenos Aires*<sup>1782</sup>, donde debió de servir durante la guerra Hispano-estadounidense<sup>1783</sup>. Tras ésta, en septiembre de 1898, pidió una excedencia<sup>1784</sup> que le fue concedida<sup>1785</sup>.

Estando en excedencia, aunque manteniendo cuatro quintos de su sueldo, regresó a Madrid<sup>1786</sup>. Todo indica que tras su regreso se publicó un aparte de su "Memoria del Japón" en la *Revista General de Marina*, para después publicar una versión igualmente limitada en un único tomo bajo el título *La Marina de Japón*<sup>1787</sup>, en los talleres del Depósito Hidrográfico. También publicó artículos sobre sus vivencias en Japón, incluidos materiales de su propia colección<sup>1788</sup>, donde mostraba de una manera cercana la realidad de la vida japonesa mediante analogías comprensibles, un lenguaje ocurrente y sin romanticismos<sup>1789</sup>.

---

<sup>1779</sup> Museo Naval, AMN, Ms. 1401.

<sup>1780</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1781</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. El agregado naval de España en Tokio, Japón, remite un ejemplar del Vocabulario Japonés de que es autor, legación de España en Tokio, 10 de julio de 1897).

<sup>1782</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1783</sup> Del 25 de abril de 1898 al 12 de agosto de 1898.

<sup>1784</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447

<sup>1785</sup> Anónimo, "Marina", *El Correo Gallego*, Ferrol, 19 de septiembre de 1898, p. 1.

<sup>1786</sup> *Ibem*. Posiblemente ya estuviera asentado en la casa de la calle Fernando VI 31, Madrid, junto a las Salesas Reales. Vv. AA, *Catálogo de la exposición Nacional de Bellas Artes de 1904*, Madrid, Casa ed. Mateu, 1904, p. 39.

<sup>1787</sup> ÍÑIGO, Carlos, *La Marina del Japón*, Madrid, Depósito Hidrográfico, 1898.

<sup>1788</sup> ANÓNIMO, "Retratos de damas japonesas", *El Mundo Naval Ilustrado*, Madrid, 15 de abril de 1898, p. 189 (Erróneamente se le atribuye la autoría de estas fotografías de las *maikos*). POSITIVA, "Carlos Íñigo", *Graphos ilustrado*, Madrid, Mayo de 1906, pp. 131 y 135.

<sup>1789</sup> ÍÑIGO, Carlos, "las Japonesas", *El Mundo Naval Ilustrado*, Madrid, 15 de abril de 1898, pp. 186-187.

Tiempo después, tras un viaje al extranjero<sup>1790</sup>, estuvo formándose en grabado, fotografía y pintura. En 1904 este conocimiento dio sus frutos, presentando dos pinturas a la Exposición Nacional de Bellas Artes: *Muro del llanto de los judíos (Jerusalén)* y *Escuadrilla de "destroyers"*<sup>1791</sup>. Una curiosa combinación de sus intereses orientalistas y técnico-navales que le valieron la mención de honor del jurado ese año, hecho que le animó a asistir a las clases de pintura de Sorolla<sup>1792</sup>.

Aún con todo, se reincorporó en 1905 a la Dirección de Hidrografía, como oficial encargado de talleres<sup>1793</sup> y obteniendo la Cruz de la Orden de San Hermenegildo pocos meses después<sup>1794</sup>. En este punto, resulta indispensable aclarar la relación de las publicaciones de Defensa con la imprenta. Y es que la dependencia del ejército, y en especial de la Marina, de la imprenta era absoluta, de cara a establecer toda la información referente a la navegación y de cómo ésta se ofrece al Estado. Pero de una manera simultánea, la simbiosis con las Bellas Artes era inequívoca. Así el Establecimiento Litográfico del Depósito Hidrográfico, creado en 1819<sup>1795</sup>, fue donde, bajo dirección de José María Cardano, se realizaron los ensayos de calcografías de Francisco de Goya, quien trabajó allí durante años<sup>1796</sup>, y también Vicente López<sup>1797</sup>. Pero cada técnica de reproducción ofrecía una serie de ventajas y desventajas, y el heliograbado con el que experimentaba Carlos Íñigo ofrecía un híbrido perfecto

---

<sup>1790</sup> Anónimo, "De Marina. Personal", *El Correo Gallego*, Ferrol, 7 de abril de 1900, p. 2. Posiblemente a Tierra Santa.

<sup>1791</sup> Vv. AA, *Catálogo de la exposición Nacional de Bellas Artes de 1904*, Madrid, Casa ed. Mateu, 1904, p. 39.

<sup>1792</sup> Vv. AA, *Catálogo de la exposición Nacional de Bellas Artes de 1906*, Madrid, Casa ed. Mateu, 1906, p 47.

<sup>1793</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1794</sup> Anónimo, "Notas Militares. Guerra", *El Correo Gallego*, Ferrol, 8 de septiembre de 1905, p. 2.

<sup>1795</sup> LLORENTE GARCÍA, Fernando, *El Grabado en la obra de Ramón Loy: España/Cuba*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, Tesis doctoral, inédita, 2004, pp. 78-79.

<sup>1796</sup> <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/vieja-hilandera/eb840476-5101-4ff2-b8c1-898bb8854597?searchid=1abb1a79-7d0e-ccb3-8636-aa954572f997> [11-3-2021].

<sup>1797</sup> VEGA, Jesusa, "Modernidad y tradición en la estampa española del siglo XIX", en Vv. AA., *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte*, vols. IX-X, Madrid, UAM, 1997-1998, pp. 370.

con la fotografía y la posibilidad de realizar dichas reproducciones incluso en el taller de un barco<sup>1798</sup>.

En 1906 presentó otras dos obras a la Exposición Nacional de Bellas Artes: *Marina moderna*<sup>1799</sup> y *Regatas de automóviles*<sup>1800</sup>. Los éxitos se sucedieron, tanto en pintura como en fotografía, recibiendo medallas de honor, oro y plata, en Barcelona, Bilbao, Reus, Vitoria, París, Marsella, Niza, etc. también de las revistas en las que colaboraba, como *La Fotografía* o la *Ilustración Española y Americana*<sup>1801</sup>. De hecho, al año siguiente, en 1907, su colección de retratos ganó el premio de la Real Sociedad Fotográfica, obteniendo el primer premio en la categoría de Figura, Retrato y Composición<sup>1802</sup>.

Es posible que algunos de los estudios fotográficos para la composición de *Muro del llanto de los judíos* fueran premiados con el gran premio de honor de fotografía en Reus<sup>1803</sup>. Y como miembro de la Real Sociedad Fotográfica, se le reconoce como “uno de los más antiguos aficionados a la fotografía” en España. Si bien se le reconocía como pintor, sus estudios tanto en las artes gráficas como en la pintura le abocaban de manera natural a la fotografía, donde destacó por el uso de la goma bicromatada, técnica en la que aunaba sus conocimientos de impresor y sus capacidades de composición de la pintura. Su pericia técnica y su búsqueda de retos contribuyeron a su interés por el heliograbado, que tenía poco de automático y mucho de oficio<sup>1804</sup>.

En sus retratos queda patente no obstante la influencia de la pintura, especialmente dependiendo del tema y el protagonista. Para mujeres jóvenes y niñas, recurría al pictorialismo, en muchas ocasiones japonista, tanto en los

---

<sup>1798</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Resultados de estudiar los adelantos de las artes gráficas en el extranjero. 19 de enero de 1907).

<sup>1799</sup> VV. AA, *Catálogo de la exposición Nacional de Bellas Artes de 1906*, Madrid, Casa ed. Mateu, 1906, p 47.

<sup>1800</sup> Anónimo, "Información general. Exposición 'Wansee' de motores para botes", *La Vida Marítima*, Ferrol, 10 octubre de 1902, p. 16. Se refiere a las barcas “automóviles”, es decir, lanchas a motor para competición, aún en desarrollo.

<sup>1801</sup> POSITIVA, "Carlos Íñigo", *Graphos ilustrado*, Madrid, Mayo de 1906, pp. 132-133. Incluida *Amaré*.

<sup>1802</sup> GONZÁLEZ, R., "Impresiones de una exposición. Real Sociedad Fotográfica", *Graphos ilustrado*, Madrid, junio de 1907, p. 171.

<sup>1803</sup> ANÓNIMO, "Concurso de fotografías recientemente celebrado en la ciudad de Reus", *La Ilustración Artística*, Barcelona, 5 de noviembre de 1906, p. 9.

<sup>1804</sup> POSITIVA, "Carlos Íñigo", *Graphos ilustrado*, Madrid, mayo de 1906, p. 132.

encuadres como en los motivos<sup>1805</sup>. Por el contrario, para temas religiosa o de realismo, eran más tenebrista usando como referencia formas velazqueñas o inspiradas en El Greco, tal y como se muestran los ejemplares de Reus<sup>1806</sup>, pero en ocasiones con resultados demasiado lóbregos para el espectador<sup>1807</sup>.

El ejemplo más claro de su interés por la convergencia de las artes fue la técnica fotográfica que empleaba en muchas ocasiones y que era, como ya he citado, de la goma bicromatada. De hecho, él mismo satirizaba su gusto por este proceso fotográfico<sup>1808</sup>, el cual permitía el empleo de un pigmento soluble en agua<sup>1809</sup>. Esta capacidad estaba orientada a simular técnicas pictóricas como el gouache, las tintas, la acuarela o la sanguina, de moda en Londres y París, ya que permitían imágenes lo más pictóricas posibles, y no pudiendo ser superada hasta los años 30 del siglo XX<sup>1810</sup>. La problemática de esta técnica era la dependencia del retoque posterior, por lo que también requería de cierta intervención por parte del autor, algo que Carlos Íñigo dominaba<sup>1811</sup>.

Se decía de Carlos Íñigo que “El carácter que imprime en sus trabajos, hace que los pintores le llamen el fotógrafo, y los fotógrafos, el pintor”<sup>1812</sup>. Si bien, queda bien patente que concebía pintura, fotografía y grabado como diferentes artes auxiliares de las unas de las otras para lograr los objetivos buscados, haciendo fotografías pictóricas y cuadros que buscan representar lo instantáneo.

---

<sup>1805</sup> ANÓNIMO, "Retratos de damas japonesas", *El Mundo Naval Ilustrado*, Madrid, 15 de abril de 1898, p. 189.

<sup>1806</sup> ANÓNIMO, "Concurso de fotografías recientemente celebrado en la ciudad de Reus", *La Ilustración Artística*, Barcelona, 5 de noviembre de 1906, p. 9.

<sup>1807</sup> GONZÁLEZ, R., "Impresiones de una exposición. Real Sociedad Fotográfica", *Graphos ilustrado*, Madrid, junio de 1907, p. 171.

<sup>1808</sup> ÍÑIGO, Carlos, "Nuestros aficionados por Carlos Íñigo. Auto-retrato de nuestro insigne y querido caricaturista CARLOS ÍÑIGO", *La Fotografía*, Madrid, marzo de 1905, p. 176. En su caricatura aparece dentro de una cubeta de goma bicromatada, y en las solapas de la camisa, el emblema de la armada.

<sup>1809</sup> LYNN GLYNN, Gale (coord.), *Fotografía. Manual de procesos alternativos*, Méjico, ENAP, 2007, p. 83.

<sup>1810</sup> *Idem.*, pp. 83-84.

<sup>1811</sup> Vv. AA, " *Estudio*", *Almanaque de La Ilustración Española y Americana*, Año XL, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1912, p. 25. ANÓNIMO, "Retratos de damas japonesas", *El Mundo Naval Ilustrado*, Madrid, 15 de abril de 1898, p. 189.

<sup>1812</sup> POSITIVA, "Carlos Íñigo", *Graphos ilustrado*, Madrid, mayo de 1906, p. 133.

También participó en la revista *Graphos ilustrado*, donde aparecía como colaborador<sup>1813</sup>, a partir del número especial que le dedicaron, que fue el quinto número<sup>1814</sup>. En *La Fotografía*, revista de mucha mayor tirada, sus participaciones más aplaudidas eran los retratos de los miembros de esta sociedad dedicada a la fotografía, que tenían su propia sección: "Nuestros aficionados por Carlos Íñigo". En sus caricaturas se constata su cercanía a varios de los fotógrafos representados<sup>1815</sup>, con los cuales había entrado en contacto no sólo en las reuniones celebradas en Madrid y otros eventos, sino también en las excursiones fotográficas en las que participaban<sup>1816</sup>. No fue ésta la única vez que hizo muestras de su dominio de la caricatura, haciendo lo propio también con sus colegas militares<sup>1817</sup>.

Durante el verano de 1907<sup>1818</sup> volvió a viajar al extranjero<sup>1819</sup>, permitiéndole una excedencia del servicio para "estudiar los adelantos de las Artes Gráficas en el extranjero"<sup>1820</sup>. Según el Director de Hidrografía, en dicho viaje vio adelantos técnicos en las artes gráficas que motivaron el restablecimiento del heliograbado en el Depósito de Hidrografía, recibiendo un agradecimiento del rey, muy interesado en estos avances<sup>1821</sup>. El resultado tangible de dicho viaje, y como justificación a esta comisión de servicios, fue un

---

<sup>1813</sup> ANÓNIMO, "Comités de redacción y colaboración", *Graphos ilustrado*, Madrid, mayo de 1906, p. 1.

<sup>1814</sup>POSITIVA, "Carlos Íñigo", *Graphos ilustrado*, Madrid, mayo de 1906, pp. 131-135. En todo este número se pueden encontrar gran cantidad de fotografías realizadas por Carlos Íñigo.

<sup>1815</sup> ÍÑIGO, Carlos, "Nuestros aficionados por Carlos Íñigo. Máximo Cánovas", *La Fotografía*, Madrid, febrero de 1898.

<sup>1816</sup> Grupo de excursionistas con material fotográfico. Aurelio de Colmenares y Orgaz (conde de Polentinos). C.1906. IPCE, Fototeca del Patrimonio Histórico, CONDE POLENTINOS, DCP-B-0453. Carlos Íñigo es el cuarto empezando por la izquierda.

<sup>1817</sup> IPCE, Fototeca del Patrimonio Histórico. MORENO 02236\_B.

<sup>1818</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. resultados de estudiar los adelantos de las artes gráficas en el extranjero. 19 de enero de 1907).

<sup>1819</sup> *Idem.*, f. 1r. AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Real Orden concede autorización para pasar en el Extranjero 4 meses para ampliar sus conocimientos en las Artes Gráficas. 14 de mayo de 1906).

<sup>1820</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r-2v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. resultados de estudiar los adelantos de las artes gráficas en el extranjero. 19 de enero de 1907). Permiso concedido el 14 de mayo de 1906. "... tiene el honor de presentar el adjunto manual práctico de Heliograbado según se practica en los Centros más adelantados del extranjero".

<sup>1821</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. R.O. dispone se den las gracias a dicho Oficial y se anote en su hoja de servicios. 29 de enero de 1906).

manual práctico de heliograbado<sup>1822</sup>. Se trataba de una técnica poco empleada en España<sup>1823</sup>, y que puesta de moda según el propio Carlos Íñigo por su “aspecto artístico y perfección”. También indicó la utilidad que tenía por su “rapidez y economía” a la hora de realizar planos marítimos<sup>1824</sup>, pero también fotografías<sup>1825</sup>.

Dicho manual fue empleado para la formación de los marinos y distribuido “entre los buques y dependencias de Marina”<sup>1826</sup>, considerándose “muy práctica para los que se dedican al arte de la reproducción, y como en Marina es a veces conveniente el tomar una vista exacta de costa, puerto, faro, semáforo o entrada de puerto, y además estos figuran mucho en los derroteros, no cabe duda que sería conveniente el que dicho libro figurase en las bibliotecas de Marina...”<sup>1827</sup>. Además, el “agrado de S. M. por el resultado de sus estudios y adelantos adquiridos en artes gráficas”<sup>1828</sup> terminaría influyendo en futuros ascensos en la escala, honores y cargos. Pasó a escala de reserva en febrero de 1908<sup>1829</sup> y tres meses después, en mayo, ascendió a teniente de navío de primera clase 1908<sup>1830</sup>.

---

<sup>1822</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2v-3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. resultados de estudiar los adelantos de las artes gráficas en el extranjero. 19 de enero de 1907).

<sup>1823</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2v-3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. resultados de estudiar los adelantos de las artes gráficas en el extranjero. 19 de enero de 1907). Concedida el 14 de mayo de 1906.

<sup>1824</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 2v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. resultados de estudiar los adelantos de las artes gráficas en el extranjero. 19 de enero de 1907).

<sup>1825</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Resultados de estudiar los adelantos de las artes gráficas en el extranjero. 19 de enero de 1907).

<sup>1826</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Real Orden para la adquisición de 20 ejemplares del “Manual práctico de Heliograbado”. 26 febrero de 1907).

<sup>1827</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r-2v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. “Manual práctico de Heliograbado o Fotocalcografía” por el Teniente de Navío Don Carlos Íñigo. Decreto. 21 febrero de 1907). Igualmente se reconoce una carencia del sistema, que es el tamaño de las reproducciones finales dependiendo del tamaño de la cámara. AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Resultados de estudiar los adelantos de las artes gráficas en el extranjero. 19 de enero de 1907).

<sup>1828</sup> ANÓNIMO, “Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza”, *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1829</sup> Anónimo, “Información Militar. Marina. Cuerpo General. ”, *El Correo Gallego*, Ferrol, 5 de febrero de 1908, p. 3.

<sup>1830</sup> ANÓNIMO, “Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza”, *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.



Por otro lado, los ejemplos que adjuntaba en los envíos desde Filipinas mostraban sus avances en heliografía. Me refiero al plano de Sorsogón, al sur de la isla de Luzón<sup>1831</sup>. Es decir, que ya estaba realizando uso de esta técnica en los talleres de la Dirección de Hidrografía.

En 1908 se incorporó a un nuevo destino, Bilbao, haciéndose cargo durante un tiempo de la Dirección general de Navegación y Pesca marítima<sup>1832</sup>, ascendiendo al año siguiente a auxiliar (segundo comandante) en la Dirección de Navegación, en la escala de Tierra. Justo en ese momento se dio de baja por edad el capitán Arturo Llopis y Puig, de quien habría de ser sucesor, por lo que éste le entregó la Comandancia de Marina de Bilbao<sup>1833</sup> como interino<sup>1834</sup>, dejando el puesto únicamente para realizar varios viajes por el País Vasco y Cantabria<sup>1835</sup>.

El cambio fundamental de su carrera militar se dio en 1910<sup>1836</sup>, cuando ingresó en el Real Cuerpo de Guardias Alabarderos, con el empleo de segundo teniente (comandante)<sup>1837</sup>. Allí cubrió la vacante de Juan Plana y Bretón, en el

---

<sup>1831</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 2v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. resultados de estudiar los adelantos de las artes gráficas en el extranjero. 19 de enero de 1907).

<sup>1832</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r-4v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Servicios del Teniente de Navío de Primera Clase D. Carlos Íñigo y Gorostiza. 1 de enero de 1910). Anónimo, "Conferencias telegráficas. Información Militar. Marina. Cuerpo General. Escala de mar. Licencias ", *El Correo Gallego*, Ferrol, 21 de julio de 1909, p. 3.

<sup>1833</sup> Anónimo, "Conferencias telegráficas. Información Militar. Marina. Cuerpo General. Bajas ", *El Correo Gallego*, Ferrol, 13 de enero de 1909, p. 3.

<sup>1834</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. El Comandante de Marina de Bilbao cursa instancia del citado Jefe que solicita dos meses de licencia para asuntos particulares. 26 de junio de 1909). AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r-4v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Servicios del Teniente de Navío de Primera Clase D. Carlos Íñigo y Gorostiza. 1 de enero de 1910). Tomó posesión el 14 de ese mismo mes.

<sup>1835</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 1r y 3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. El Comandante de Marina de Bilbao cursa instancia del citado Jefe que solicita dos meses de licencia para asuntos particulares. 26 de junio de 1909). Se le concede la licencia por no haber disfrutado de ninguna desde que llegó al puesto, permitiéndosele el movimiento por "las Provincias Vascongadas y Santander..."

<sup>1836</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, f. 3r. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Real Orden Cubrió vacante de 2º Teniente en el Real Cuerpo de Guardias Alabarderos. 1 de junio de 1910). Esta carpeta aparece tachada, posiblemente por el cambio de destino y cuerpo. Entró al servicio el 30 de septiembre de 1910.

<sup>1837</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

primer cuerpo de la guardia por el rey<sup>1838</sup>. Se le promovió a primer teniente (teniente coronel) en noviembre de 1911<sup>1839</sup>. Ese mismo año se unió a la Sociedad de Grabadores Españoles como miembro fundador de la revista *La Estampa*<sup>1840</sup>, siendo además artista de varios números<sup>1841</sup> y entrando en contacto con muchas personalidades y artistas del momento<sup>1842</sup>. Al mismo tiempo, colaboraba en *La Ilustración Española y Americana*, apareciendo en el *Almanaque* de 1913 como uno de los colaboradores<sup>1843</sup>, además de que se reprodujeran sus obras en la cartera de estampas<sup>1844</sup>.

En cuanto a sus ascensos militares, alcanzó el grado de capitán (coronel) en febrero de 1918, cumpliendo como mando de la compañía, primer ayudante y encargado del detalle<sup>1845</sup>. Ya en 1923, siendo mayor general de Alabarderos, con categoría de general de brigada<sup>1846</sup>, se le concedió la Gran

---

<sup>1838</sup> AMN, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, ff. 1r-2v. (Hoja de servicios de Carlos Íñigo y Gorostiza. Admisión en el cuerpo de alabarderos de Carlos Íñigo y Gorostiza. 20 de junio de 1910).

<sup>1839</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1840</sup> LLORENTE GARCÍA, Fernando, *El Grabado en la obra de Ramón Loy: España/Cuba*, Madrid, Universidad Complutense (Tesis inédita), 2004, pp. 78-79.

<sup>1841</sup> <https://datos.bne.es/edicion/Minp000059266.html> [11-3-2021]. LLORENTE GARCÍA, Fernando, *El Grabado en la obra de Ramón Loy: España/Cuba*, Madrid, Universidad Complutense (Tesis inédita), 2004, pp. 55-56. Los limitados fondos de la revista limitaron su publicación a tres números, siendo retomada como revista de la Sección de Grabado del Círculo de Bellas Artes de Madrid, publicando otros 3 números hasta 1914. Resulta revelador tener en cuenta al resto de fundadores para comprender los círculos en los que se movía Carlos Íñigo: Manuel Alcázar, Alfredo Arechavala, Ricardo Baroja, Tomás Campuzano, Rafael Doménech, Juan Espina, Francisco Esteve, José Espinós Gisbert, Constantino Guijarro, Fernando Labrada, Eugenio Lemus, Agustín Lhardy y Garriguer, Manuel Marín, Emilio Nombela, Alejandro Riquer, Carlos Verger, León Villanueva y Carlos Íñigo.

<sup>1842</sup> IPCE, Fototeca del Patrimonio Histórico, CONDE POLENTINOS, DCP-B-0439. Aurelio de Colmenares y Orgaz, conde de Polentinos, lelgó a retratar a Carlos Íñigo y a su esposa en su estudio mientras Isidoro Millas les retrataba. Carlos Íñigo por su parte le hizo una caricatura para la revista *La Fotografía*, ÍÑIGO, Carlos, "Nuestros aficionados por Carlos Íñigo. Conde de Polentinos", *La Fotografía*, Madrid, julio de 1904, p. 304.

<sup>1843</sup> VV. AA, "Dirigido y compuesto por D. Antonio Garrido", *Almanaque de La Ilustración Española y Americana*, Año XL, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1912, p. 5.

<sup>1844</sup> VV. AA, "Estudio", *Almanaque de La Ilustración Española y Americana*, Año XL, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1912, p. 25.

<sup>1845</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

<sup>1846</sup> Anónimo, "Se crea el Somatén nacional y se firman decretos de mandos, ascensos y cruces militares", *La Libertad*, Madrid, 18 de septiembre de 1923, p. 2. ANÓNIMO, "Necrología. El mayor general de Alabarderos, don Carlos Íñigo", *La Época*, Madrid, 9 de diciembre de 1925, p. 3.

Cruz de la Orden del Mérito Militar por servicios especiales<sup>1847</sup>. Tras una enfermedad, falleció la noche del 8 al 9 de diciembre de 1925<sup>1848</sup>.

Distinciones recibidas<sup>1849</sup>:

Cruz blanca de primera clase del Mérito Naval, pensionada.

Cruz blanca de segunda clase del Mérito Naval.

Cruz y Plaza de San Hermenegildo.

Caballero de la Orden de "Misham Iftijen" de Turquía. Orden *İftihar Nişanı* (Orden del Honor).

Caballero de la Corona de Italia.

Caballero de la orden de Santa Ana de Rusia.

Cruz de Oficial y Comendador de la Legión de Honor francesa.

Cruz de Oficial de la Orden Militar de Leopoldo I de Bélgica.

Oficial de la Orden Japonesa del Sagrado Tesoro.

Medallas de Alfonso XIII de la Regencia de S.M. la Reina Doña María Cristina.

Imágenes relacionadas a Carlos Íñigo y Gorostiza:

1. ÍÑIGO, Carlos, *La Marina del Japón*, Madrid, Depósito Hidrográfico, 1898.

---

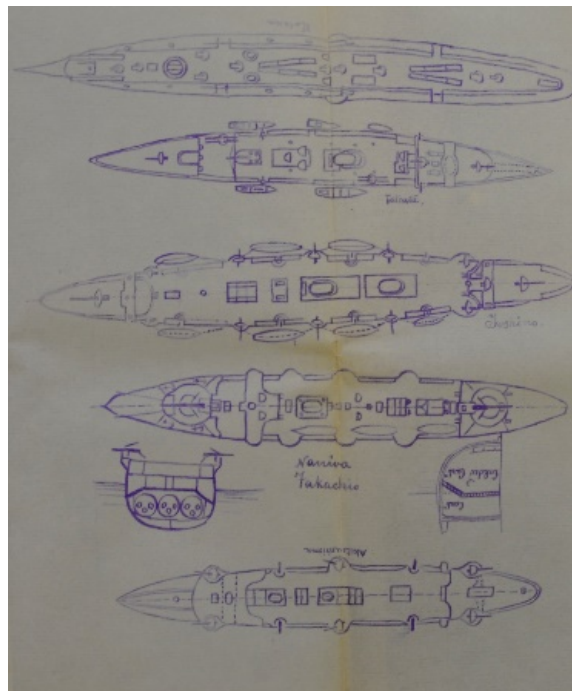
<sup>1847</sup> ANÓNIMO, "Reales decretos", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 18 de septiembre de 1922, p. 113. Entregada el 17 de septiembre en el Palacio Real.

<sup>1848</sup> ANÓNIMO, "La vida de sociedad", *La Voz*, Madrid, 10 de diciembre de 1925, p. 2.

<sup>1849</sup> ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

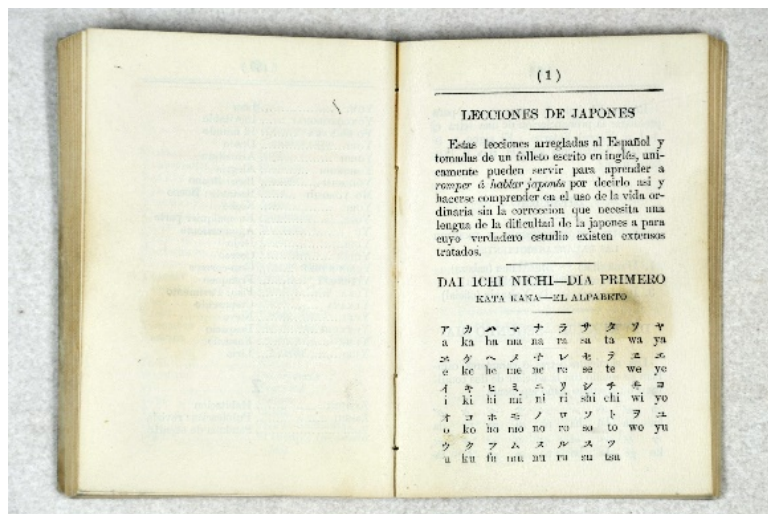


2. Carlos Íñigo, Dibujos y fotografías de los barcos japoneses. Museo Naval. AMN Ms. 1401.

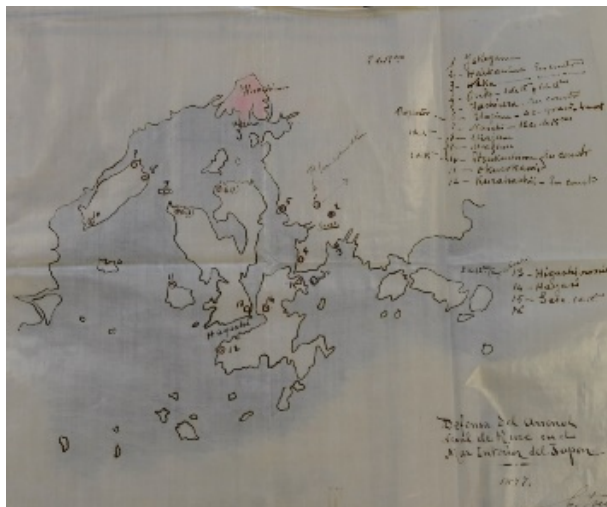




3. *Vocabulario japonés* por T. de N. y C de Yñigo. Tokyo : Z. P. Mruya & Co 1897. Biblioteca del Museo Naval BMN 7900.



4. planos levantados por Carlos Íñigo conservados en el Museo Naval . AMN Ms.1401



5. Fotografías de Carlos Íñigo, en ANÓNIMO, "Retratos de damas japonesas", *El Mundo Naval Ilustrado*, Madrid, 15 de abril de 1898, p. 189.

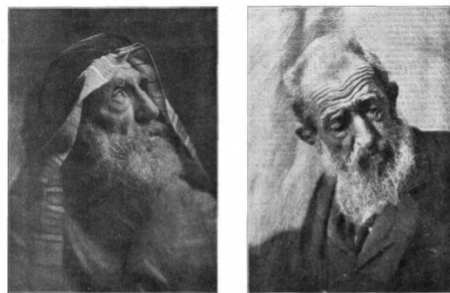


REFRANES DE JAPÓN JAPONESAS  
 1910 por D. Carlos Íñigo, en Anónimo, Reus en la Exposición de Tokio en 1910.

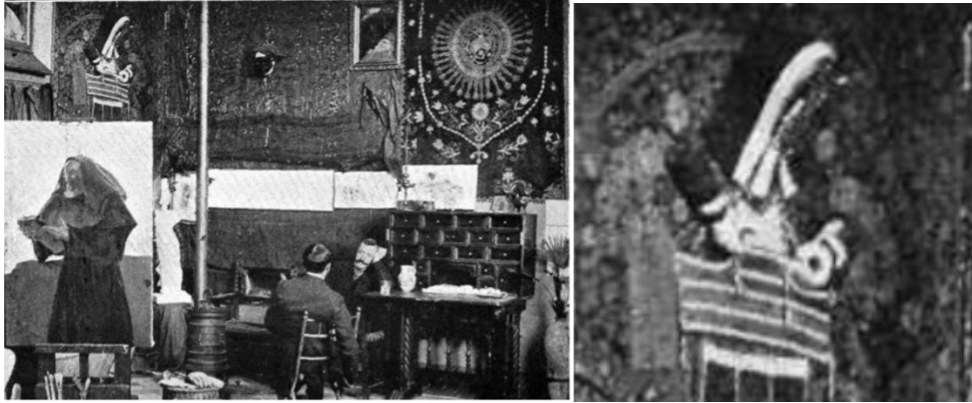
6. Fotografía de Carlos Íñigo, en POSITIVA, "Carlos Íñigo", *Graphos ilustrado*, Madrid, mayo de 1906, p. 137.



7. Fotografías de Carlos Íñigo, en ANÓNIMO, "Concurso de fotografías recientemente celebrado en la ciudad de Reus", *La Ilustración Artística*, Barcelona, 5 de noviembre de 1906, p. 9.



8. Fotografía del taller de Carlos Íñigo, en POSITIVA, "Nuestro estudio", *Graphos ilustrado*, Madrid, mayo de 1906, p. 132. El detalle del *bōgu* (armadura japonesa de entrenamiento de *kendo*).



9. Carlos Íñigo, "Estudio", en Vv. AA., *Almanaque de La Ilustración Española y Americana*, Año XL, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1912, p. 25.



10. Carlos Íñigo, Autoretrato, Colección Larramendi.





## Resumen de las biografías de los 5 personajes

	José Ruiz de Apodaca y Beranguer	José María Haición	José María de Quesada y Bardalonga	Manuel de Quesada y Bardalonga	Miguel Lobo y Malagamba	Siro Fernández	Rafael Monleón y Torres
Nacido en Cádiz (o Entorno)	X	X	X	X	X	X	
Familia de Marinos	X	X	X	X	X	X	
Destino previo en América	X	X	X	X	X	X	
Destino En Filipinas	X	X	X	X	X	X	
Destino en el Apostadero de Cavite	X	X	X	X	X	X	
Cargo de dirección en el Apostadero de Cavite	X	X	X	X	X	X	
Divulgación	X	X	X	X	X	X	X
Escribió al respecto de su experiencia en Asia Asia	X	X	X	X	X	X	
Comisión Hidrográfica	X	X	X	X	X		
Acción de Balanguingui y Joló	X	X	X	X	X		
Docente	X	X	X	X	X	X	
Textos técnicos	X	X	X	X	X	X	X
medallas	X	X	X	X	X	X	X
medallas internacionales	X	X	X	X	X	X	X
objetos como adquisiciones	X	X	X	X	X	X	X
objetos como trofeos de guerra	X	X	X	X	X	X	X
Adquisiciones	X	X	X	X	X	X	
Regalos diplomaticos	X	X	X	X	X	X	
objetos con informe	X	X	X	X	X	X	
Vínculo con las ciudades marinas	X	X	X	X	X	X	X
Diplomático	X	X	X	X	X	X	
Real Sociedad Económica de Amigos del País (miembro o contacto estrecho)	X	X	X	X	X	X	
Envío otros materiales artísticos o científicos al museo naval	X	X	X	X	X	X	
Profesor del Colegio Naval		X			X	X	
Noble	X	X	X	X			
Familia destinada en Asia	X	X	X	X			
Trabajos de inteligencia	X	X	X	X	X	X	

# **Capítulo VII**

## **Conclusiones**

Las conclusiones del estudio son las siguientes:

Históricamente, el primer interés de los españoles en Asia, como el primer contacto con proyección, se produjo en la baja Edad Media. La primera de la que hay constancia fue la expedición de Ruy de Clavijo a comienzos del siglo XV, comisionado por el rey Enrique III. El fin de este viaje era buscar aliados políticos a la retaguardia del imperio otomano, pero las noticias de las riquezas hacia Oriente incentivaron estos contactos por vía marítima.

En dichos contactos, Ruy de Clavijo tuvo la oportunidad de contactar con la cultura china, dejando constancia de la capacidad naval de China, era muy superior a la de los occidentales tanto en arquitectura naval como en técnicas de navegación basados en avances científicos como la brújula, lo que marcará un hito en las referencias de la Armada sobre Asia. Alcanzar China (Catay) y Japón (Cipango) se convirtieron en los objetivos de Cristóbal Colón, y fundamentos esenciales de que la Corona española sufragase esa expedición. Las riquezas a las que se aspiraba, que pronto pasaron a ser las espaciales, también incluía objetos de las civilizaciones con las que ese entraba en contacto. En dichas travesías, el conocimiento de las formas y características de las embarcaciones, en ocasiones representados en las cartas náuticas como las de Juan de la Cosa, resultaba una herramienta de identificación en las travesías que respaldaba a las descripciones. La ilustración se ponía al servicio de la Armada. La llegada de los ibéricos en general y de los españoles en particular a Asia supuso un hito en la historia mundial del que la Armada era consciente y estaba orgullosa, lo que en parte coincidía con la conformación de la primera marina española. Es por ello que la Armada crecería a la par de este hito histórico.

Durante el proceso de expansión en Asia, eminentemente orientado al entorno de Luzón, los estándares de la expansión en el Sudeste Asiático y Asia Oriental tenían paralelismos con la expansión en el continente americano, especialmente por la experiencia de los marinos y la interdependencia con los virreinos, también en algunas tripulaciones. Esto dio lugar a muchas referencias cruzadas en los informes de los marinos, hasta el punto de que muchas especies vegetales y animales se catalogaron según lo que se había conocido en el Nuevo Continente. Todo ello ayudó en gran medida al proceso de asimilación de muchos conceptos novedosos o exógenos, entre los que se encontraban las costumbres, tradiciones y arte locales. La experiencia americana servía de referencia a la transición transpacífica.

No obstante, la situación era más compleja en Asia, aislada y con interacciones culturales más complejas con las potencias locales. Debido al aislamiento, desde el primer momento la Armada fue un elemento de intercambio, literalmente un vehículo de representación de España, ejerciendo asimismo como elemento vertebrador y cohesionador del territorio y de sus habitantes.

Esto implicaba un esfuerzo consciente de comprender el entorno, baremando las posibilidades de cara a presentar también en la metrópoli la realidad del Sudeste y Oriente de Asia. Los recién llegados se ven de inmediato en la necesidad de hacer un esfuerzo por comprender el entorno, con sus posibilidades y sus límites.

Para ello la Armada ya cuenta con unos protocolos, que aplica de manera constante. Las tripulaciones, con sus propios especialistas, debían realizar estudios de toda clase, cartografiar las líneas de costa, la infinidad de islotes, además de por orden de la Corona, contactar con los pueblos y, por lo tanto, aprender sus idiomas, captar la esencia de su cultura y huir del conflicto.

Sin embargo, la extensión del territorio y la carencia de medios, dificultaron estos procesos. Al contrario de los virreinos americanos, estas dos constantes esenciales, extensión y carencias, acompañarán a la Armada y a la administración de esta región hasta el punto de requerir siglos para su adecuado conocimiento. La técnica de las embarcaciones occidentales llegó a ser la mejor baza de la Armada, implicando cambios en las sociedades locales, pero no exenta de problemas como los monzones o los arrecifes. La oficialidad percibió pronto que tenía que adecuar su manera de actuar a las embarcaciones y virtudes de las que disponía, y aplicar esto a la comprensión e interacción con dicho territorio.

Sin embargo, la extensión del territorio y la carencia de medios, dificultaron estos procesos. Al contrario de los virreinos americanos, estas dos constantes esenciales, extensión y carencias, acompañarán a la Armada y a la administración de esta región hasta el punto de requerir siglos para su adecuado conocimiento. La técnica de las embarcaciones occidentales llegó a ser la mejor baza de la Armada, implicando cambios en las sociedades locales, pero no exenta de problemas como los monzones o los arrecifes. La oficialidad percibió pronto que tenía que adecuar su manera de actuar a las embarcaciones y virtudes de las que disponía, y aplicar esto a la comprensión e interacción con dicho territorio.

El espacio, además, también estaba salpicado de pueblos muy diferentes, las fronteras de los Estados poco coincidían con las de las culturas que los conformaban. Con todo, en torno al mar Meridional de China se daba una cierta homogenización. Éste estaba llamado a convertirse en lo que el Mar de la China Meridional funcionaba como una suerte de “Mediterráneo asiático” de Braudel, siendo una zona de confluencia de los pueblos y los intercambios entre ellos. Sin embargo, los puertos para los intercambios eran, en el mejor de los casos, restringidos y las rutas de conexión hacia Manila poco eficientes, por lo que la marina española planteó la posibilidad de delegar estas conexiones. Dichos derroteros aprovechaban las conexiones preexistentes ya desde la llegada de expediciones como la de Magallanes-Elcano (1522) sirvieron para abrir rutas y afianzar la preexistente Ruta marítima de la Seda. Es decir, la Armada estaba en un contexto condicionado a la par que era punta de lanza de una nueva entidad imperial en la región.

Las tensiones y dificultades, el esfuerzo de los españoles para adaptarse a este contexto fue mayor de lo esperado, y adolecía de la dependencia del tránsito americano y de la importancia de este para la metrópolis, quedando en una posición secundaria. Esa fue una de las claves para que el interés por parte de los españoles, como el de otras potencias europeas fuera

eminentemente económico y comercial, y ya no tanto la expansión territorial delegando la mayor parte del control fáctico en el proceso evangelizador, del que también era partícipe la Armada a través de sus capellanes.

Igualmente, debido a las condiciones geográficas, la mayoría de los contactos, del conocimiento y de la exploración se hicieron por mar, relegando los recursos terrestres a lo mínimo.

A partir de mediados del siglo XVI la monarquía española comenzó a disfrutar de un periodo de hegemonía que duró más o menos un siglo. La evolución técnica y sobre todo en lo relativo a los barcos lo permitieron. Pero, además, la confluencia de las Coronas española y portuguesa, por entonces las más aventajadas en esa zona, y el repliegue de China, que en el peor de los casos fué neutral a las políticas hispanas y lusas, dieron lugar a una auténtica talasocracia ibérica de la que la Armada era elemento fundamental. España afianza una serie de asentamientos como Cebú (1565) y Manila (1571), que se van a convertir en los principales puertos de intercambio junto a la portuguesa Macao. Este vínculo entre Manila y Macao conformará un hito que se mantendrá constante en la visión de los pueblos asiáticos, así como la arquitectura defensiva de Manila. Esos eran los puntos fuertes de la Armada en Asia, no siendo así en el control del territorio que era eminentemente nominal. Esto permitió intercambios culturales en diferentes regiones de Filipinas, especialmente chinas, japonesas y malayas, de las que eran plenamente conscientes los marinos, pero no las asumían como peligrosas o prioritarias, dando base a tradiciones culturales y artísticas híbridas.

Esta delegación de control permitía que la atención de la Armada se centrar en Manila, destino y epicentro que orquesta un monopolio comercial a través del conocido Galeón de Manila. Intercambios en los que la Armada es partícipe de diversas maneras, hasta el punto de que los bienes asiáticos aparecen reflejados en las ordenanzas.

Evidentemente, los objetos artísticos hacían el viaje de regreso por el Tornaviaje, poniendo en conexión los mercados asiáticos con los americanos, y luego con la península Ibérica. La Armada sería la encargada de la protección y organización defensiva de estos convoyes, derivado de la importancia de estas conexiones. Este gran eje supondría la primera gran circulación de bienes, riquezas, culturas y personas alrededor del mundo. Pero las limitaciones de la Armada reflejan el proceso de transformación del monopolio del Galeón de Manila hacia Acapulco, con excepciones para el comercio derivado de los “cajones” de los marinos, que encontraban varias exenciones trascendentales.

Progresivamente las malas repercusiones de la influencia ibérica cambiaron las cautas políticas aperturistas de Japón y China hacia políticas proteccionistas radicales, con la expulsión de los ibéricos, por lo que los españoles derivaron parte de sus limitados recursos al sudeste asiático. Allí, los pueblos costeros eran más pequeños y, sin embargo, imbricados por culturas mucho más beligerantes con los que ya habían tenido problemas anteriormente. Ambas posiciones conflictivas ponían en una posición de alerta a la Armada, a la que había que sumar el aumento progresivo de las potencias occidentales en la región, que alentaron el repliegue ibérico.

Este proceso sienta las bases de lo que será la presencia española durante los dos siguientes siglos. El Galeón de Manila, que se gestiona con independencia de los asentamientos españoles en Asia, consume casi todos los recursos y atención de la metrópolis. Pasó a ser un *entrepôt*, un puerto de conexión entre el Galeón de Manila, donde se aglutinaban productos de toda Asia, generalmente a través de comerciante chinos, dejando que autogestionen su protección. Esto hizo que la Armada estrechara cada vez más su círculo de actuación, beneficiando la presencia de la piratería y el contrabando, evitando el desarrollo de la región y limitando los estudios de ~~la región por parte de la Armada.~~

En la primera mitad del siglo XVIII, de la experiencia de las décadas anteriores se extrae que es necesario dar continuidad a los estudios en la zona para poder atajar unos problemas que, como la piratería, se habían cronificado y se extendía.



Así mismo, que hay que emplear barcos y flotas acordes con las condiciones del entorno, y que la permanencia en esas latitudes pasa por crear una armada permanente, que sustituye a la idea de flotas surgidas ante las eventualidades.

Nada de lo que allí se había conseguido hubiera sido posible sin el empleo de embarcaciones, ahora por fin se institucionalizaba el medio de expansión y consolidación de la presencia española. Aun así, los resultados de esta creación frente a los problemas señalados fueron escasos y supeditados a la política empleada por el gobernador de turno, que no siempre fue la más adecuada.

Todo ello sentó las bases de la conciencia de la Armada de Asia y de las tradiciones allí forjadas. Figuras como Magallanes o Legazpi, formaron parte de la tradición, permanentemente rememorados por los escritos, dedicatorias e incluso, por los nombres de los barcos allí destinados.

Estas tradiciones se mantuvieron igualmente vivas en los archivos de Cavite y los diarios de a bordo, que, a falta de los primeros por su destrucción, son fundamentales para la reconstrucción de los procesos transculturales del período, tanto en general como en particular para el caso de los intercambios artísticos. Sobre todo teniendo en cuenta que los materiales del S.XVI aún seguían estando vigentes y en uso por los oficiales del S:XIX. En dichos informes se seguían basando sus decisiones y sus conocimientos sobre las diferentes culturas a las que no habían podido tener acceso, o renovar información por la mala situación de la Armada.

Precisamente estos cambios comenzaron a ser tangibles en las últimas décadas del S.XVIII, cuando la Ilustración sí supuso un cambio notorio sobre la concepción de la presencia española en Asia y la percepción de Asia por parte de la Armada. La élite cultural que influenciaba desde los ministerios el Estado se muestra mucho más interesada en estos territorios, fruto de una corriente orientalista-comercial que recorre todo occidente.

Dicha corriente confiará en la Armada para la aplicación de los nuevos modelos, además de coincidir con un desarrollo de los “marinos científicos” y sus análisis culturales paralelos a sus comisiones.

Dichas funciones son asumidas como un servicio civilizatorio, continuista con las tradiciones de la Armada pero ahora con nuevas herramientas técnicas, auto percibidos como continuadores de un legado bélico y científico.

A las preocupaciones intelectuales de los pilotos y oficiales hay que sumar la iniciativa privada, con o sin amparo estatal. Destacó el interés de la Asociaciones de Amigos del País, y sus precedentes, quienes fomentaron cambios al percibir una oportunidad de negocio. Paralelamente, formaban un entramado científico y comercial, del que la Armada formaba parte activa. A la par que exploraban las posibilidades industriales y de recursos del archipiélago filipino y su entorno, sus intereses también se extendían a las culturas del entorno, mostrando su interés en la obtención de objetos o sirviendo de intermediarios a los miembros de la Armada para su obtención o estudio.

Desde Madrid se funda otra institución que será clave, la Real Compañía de Filipinas (1785), a propuesta del capitán general y gobernador de Filipinas José Basco y Vargas. Que, además de marino, ya había fundado cuatro años antes la Sociedad Económica de Amigos del País de Manila, dejando clara la convergencia de estas entidades con concomitancia estatal, que asignaba por confianza a los oficiales de la Armada como directores tanto de la Compañía como Gobernadores por los medios que fuera necesarios. España se quedaba atrás en el comercio con China y Campomanes empleó a los militares como garantes de la gobernación del territorio.

Se fundamentó en dos elementos: estudio de la geografía y del comercio. Y la Armada estaba en posición de proporcionar ambos, todo ello a la par que se buscaba un mercado suplente del de la plata.

La Compañía, estaba destinada a suplir al sistema del Galeón de Manila, pues ya no eran tiempos en que España ejerciese en el mar hegemonía alguna. La participación de la Armada no se limitó a la fundación e iniciativa de la Compañía. participaciones activas y más comerciales de la Armada de manera oficial, con un total de quince navíos que sirvieron para propósitos comerciales hasta 1761-1783, llevando los registros del comercio real de exportación a Asia y constituyendo los cimientos de la Compañía de Filipinas y el mencionado fin del Galeón de Manila. El resultado de todas estas maniobras fue que, por primera vez, los territorios españoles de la Corona en Asia generaron beneficios, que redundarían en la Armada, aunque no tanto como deberían.

La Armada era por lo tanto un elemento indisociable de la presencia española en Asia en todos sus procesos históricos, desde su descubrimiento a los asentamientos y aprovechamientos mediante las rutas comerciales, siendo el epicentro el monopolio del Galeón de Manila y las repercusiones económicas que tuvo su transición a monopsonio, atrayendo el mercado y los asentamientos chinos, dedicados especialmente a la artesanía en el Pairán, muy visitado por los marinos españoles.

La presencia comercial española en Asia tenía una serie de particularidades derivadas de su concepción y desarrollo que se fueron heredando, generando una casuística única entre las potencias occidentales, que se verá reflejado en sus informes y en el interés a determinados objetos. Como tal particularidad ha de ser asimilado, primero de manera independiente para, posteriormente, establecer paralelismos.

Control y descubrimiento pasaron a ser las aspiraciones de la Armada en Asia, en un territorio hostil y complejo, que derivó a un proceso de desgobierno en muchas regiones del archipiélago. Sin embargo, dicho control de España sobre las Filipinas seguía siendo meramente nominal a principios del S. XIX.

2. El principal problema que aquejaba a los españoles y poblaciones más cercanas a éstos, así como al comercio, era la piratería. Se suele referir a la piratería mora, por ser en su mayoría malayos musulmanes.

El auge de la piratería se debe a una multitud de factores. Uno de ellos radica en que el sistema del Galeón de Manila que por su importancia, relegó al resto del archipiélago a un sistema económico informal, fuera de los cauces oficiales, y por tanto, fuera del control efectivo de la Armada.

Por otro lado, la variedad de actividades que incluía la piratería era muy variada, pues pasando del mero intercambio de bienes de consumo, el de objetos de calidad de un valor variable, hasta la esclavitud y el mercadeo con seres humanos, obtenidos mediante el saqueo de territorio español.

Otros factores que permitieron su auge fueron el apoyo que les prestaron algunos sultanes, gobernadores de pequeños reinos, que les permitían operar en su ámbito a cambio de tomar parte del negocio; así como el endiablado complejo de islas y el conocimiento que tenían tanto de esa geografía como de la navegación en sus aguas. De hecho, había pueblos enteros que, de manera estacional, se podían dedicar a esta actividad.

Además, los barcos desde los que se practicaban incluso los asaltos, no eran naves concebidas para tal efecto, sino por lo general pequeñas embarcaciones que, fabricadas en la comunidad, con un diseño muy acorde a su hábitat, se utilizaban para otros menesteres como la pesca y, bien artilladas, también cumplían estos cometidos. La obtención de planos y modelos de estas embarcaciones por parte de la Armada fue esencial y produjo gran cantidad de materiales artísticos. Tanto los españoles como otros occidentales, véase los holandeses, trataron en vano en sus pesquisas y estudios por comprender el proceso de fabricación de aquellas naves tan versátiles. Aparte de darse en el entorno un hermetismo que resultó crucial, cuando capturaba alguna y procedían a su análisis, comprendían que los piratas habían dejado atrás justamente las que eran peores y estaban defectuosas, o las que estaban muy dañadas. Al contrario de lo expuesto por las historiografías, los modelos de las embarcaciones no son souvenirs en este período, siendo materiales de estudio, quedando documentado la colaboración de antiguos esclavos de los

piratas a los que se encargaba su realización. Igualmente queda documentada la existencia de modelos prácticos y de otros más elaborados y completos.

Otra fuente constante de recursos artísticos fueron los combates contra los piratas, a tenor de los objetos que se les capturaban, siendo especialmente apreciados como trofeos tanto sus armas como banderas.

Se evidencia la completa trascendencia de la piratería en la producción artística, siendo los proveedores de gran cantidad de materiales, especialmente costeros, nácares, corales o madreperlas. Éstos entraban en los puertos bajo pabellones neutrales y autorizados, y estableciendo un trato con los comerciantes incluso amable.

Así pues, para tratar de poner fin a esta problemática y en un contexto en que España era consciente del declive del sistema del Galeón de Manila y las colonias americanas, la Corona tomó una serie de decisiones que suponían una reforma total de la administración del archipiélago. Y, por supuesto, de la Armada que allí servía y seguiría siendo el principal sustento de este territorio. La Real Armada de Filipinas tendría como objetivos básicos servir de elemento cohesionador, mejorar la economía, las comunicaciones y la seguridad, reforzando con ello la presencia española.

Para ello, se debía establecer un cambio de filosofía. Pasar a tener más y mejores barcos para la navegación entre los islotes del archipiélago, y menos de transporte transoceánico, único mercado que se había potenciado hasta entonces. Estos principios fueron establecidos por José Basco y Vargas, que además, quería que cada comandante gozase de mayor libertad para acometer funciones que pudieran resultar de utilidad. De forma paralela, también se reforzaron las defensas estáticas, los establecimientos defensivos españoles en el archipiélago. Más allá del rearme y sus estructuras bélicas, la Armada era un elemento vertebrador del propio estado.

El momento en que el apostadero funcionaría mejor, sería cuando su gobierno se entregase a un miembro de la Armada, desligándolo por tanto del poder civil de Manila. Esto generó no pocos problemas con la Real Hacienda de Filipinas.

Para remediar el problema de la piratería se creó lo que se conoce como Marina Sutil o Marinas Sutiles, pues no dejaba de tener un carácter eventual la reacción de estas flotillas. La idea es que, apostados en diferentes puertos con poblaciones afines o aliadas, se contrataba los servicios de embarcaciones con sus tripulaciones que, cuando salían los barcos de la armada, les prestaban una serie de servicios complementarios, pero, sobre todo, con una mentalidad defensiva. Lejos de tener un efecto disuasorio, participaron del contrabando incluso de la piratería hasta que la Armada absorbió estas fuerzas en 1813, aunque el nombre persistió para referirse a los corsarios o a flotillas de embarcaciones ligeras y con un funcionamiento más independiente, lo que las hacía muy próximas a las poblaciones locales.

El momento fundamental para los intereses de la Armada en Asia fue 1827 destinado a Cavite Pascual Enrile. Éste será el responsable de la mayor reforma de la Armada en Filipinas, del apostadero de Cavite y del desarrollo de los estudios de la zona, creando además un sistema de recepción y envío de objetos, además de formar en ello a sus oficiales.

Enrile, elaboró una Carta General del Archipiélago y el plan estratégico de defensa mucho más eficaz y razonado en virtud de las regiones en que se dividía la zona. Para ello encargó la dispersión de pequeñas embarcaciones a las diferentes regiones, tanto de sus nuevos prototipos como embarcaciones locales adaptadas, a las regiones estuviesen al mando de oficiales de la Armada, lo que le permitió cumplir sus objetivos militares y sus recopilaciones de objetos desde los del ámbito de las ciencias naturales a los artísticos.

Para el desarrollo de sus planes, entre los que estaban las primeras publicaciones periódicas y un sistema efectivo de correos y comunicaciones, contó con la iniciativa privada a través de la Sociedad de Amigos del País de Filipinas, a la que, por otro lado, pertenecieron muchos miembros de la Armada.

Por último, modificó la dotación de barcos de la Armada, ordenando que en el astillero de Cavite se creasen embarcaciones mucho más ligeras y gobernables para los cometidos que habrían de cumplir. Con todo, de ese astillero también saldrían barcos de mayor tonelaje y, entre ellos, algunos de los más destacados de toda la Armada. Además, en España se estaba atravesando un mal momento por la derrota de Trafalgar, lo que supuso que, por un tiempo, la de Asia fuese la mejor concentración de naves bajo control español, además coordinados en un sistema de combate dinámico, coordinado y autónomo, guerra de mosaico, con lo que esto implica para la presencia de la Armada y la multiplicación de sus informes.

Tras la exitosa etapa de gobierno de Enrile llegaron los barcos de vapor; rápidos, de menor calado, que se podían gobernar con independencia de las corrientes, mejor artillados y que habían generado toda una industria ligada a su utilización, permitieron hacer frente a las esquivas flotillas de piratas.

A lo anterior se suma que en esa época se realizó una de las confrontaciones más exitosas contra la piratería, el asalto a los fuertes de Balanguingui. Allí las fuerzas navales en esta operación anfibia, superaron holgadamente a los piratas, aunque quizá el efecto más demoledor para ellos fue la cantidad de filipinos que se sumaron a los combates, generando además gran cantidad de capturas de efectos y trofeos. La piratería no cesó, pero los españoles comenzaron a dominar el territorio y los enclaves más estratégicos de una manera efectiva. Esto coincidió, además, con el florecer económico de la región.

No obstante, al margen de la lucha contra la piratería, la Armada desempeñó múltiples funciones, siendo incluso conscientes de su propia saturación. Sus objetivos eran militares, pero también económicos, políticos, científicos y culturales.

Los miembros destacados allí tenían una formación única, lo que sumado a sus obligaciones como militares, la escasez de recursos del Estado para poder enviar tan lejos, las conexiones que tenían con los sectores económicos y culturales, y hasta los cometidos diplomáticos que se les podían asignar, les convertía en los verdaderos garantes de la presencia española en Asia. Esto sería más evidente que nunca mediante la Guerra del Opio y, como no, en el desarrollo de los contactos con la dinastía Qing en China, donde las relaciones de este país con España pasaron por el tamiz de los militares destacados en Manila y Cavite, y no por gente enviada a tal efecto desde la metrópolis. Eso significa que la provincia de Filipinas había alcanzado una plena madurez.

Con la llegada del S.XIX, la armada en Asia pasaba por lo tanto de ser un elemento pasivo a activo, con todas las repercusiones que ello tenía. Con una mayor presencia en el archipiélago, se convirtió en el nexo de unión indispensable para todo tipo de comunicaciones, conformando un proyecto de nueva macroestructura que se apoyaba en la Armada para la conformación de una nueva realidad Filipinas.

La Armada pasaba a ser un crisol de informaciones de todo tipo, generándose una dependencia hacia ella por parte de la mayoría de aspectos fundamentales del archipiélago. Asumiendo una dinámica constante de problemas y soluciones que se van planteando por toda la geografía. Esto incrementó la trascendencia de las Comisiones Hidrográficas, que, al asentarse en el tiempo, permitieron un contraste más prolongado de las informaciones y elementos, sobre todo si se llevaba una relación razonada de lo obtenido de la cultura y geografía local, generando una visión muy cercana de la Armada a Asia, próximo a un orientalismo naval.



4. Durante este período de presencia española en Asia, existían unos vínculos entre comercio y Armada, que no deberíamos considerar como fluidos, si no como estructurales. Todo ello a pesar de los esfuerzos de las autoridades por impedirlo. Esta realidad queda ratificada por los reiterados artículos emitidos en las ordenanzas por parte de la gobernación, con el fin de que las diferentes esferas se mantuviesen estancas. Sin embargo, en el caso de Asia, poder participar del comercio se encontraba entre los principales incentivos para enrolarse en la Armada, tanto por la posibilidad de tener una participación en el convoy comercial, los boletos como por los materiales que pudieran asumir dentro de sus propios equipajes.

Por otro lado, la Armada participó de la consolidación de varios modelos nuevos del mercado del arte en Asia. El arte de los “cajones de regalos de la china” resultaban el complemento económico más rentable y menos deterioro a las condiciones marítimas y de almacenamiento.

Las sociedades y contactos de la Armada también se interesaron por toda clase de materiales artísticos. Por parte de la Compañía de Filipinas debemos mencionar a Manuel de Agote, aportando otra visión transeccional de la Armada y del comercio sin ser miembro de la misma. Conformó una base esencial del conocimiento y ejemplo de contraste con los informes de los oficiales de marina y sus diarios, especialmente en lo que se refiere a sus aportes gráficos y documentales.

Aún más determinante fue el papel de la Sociedad de Amigos del País en este contexto, ya que sus miembros estaban en posiciones relevantes y podían influir en las decisiones comerciales a favor del desarrollismo que fomentaban.

Fray Mariano Gutiérrez de los Dolores fue un ejemplo privilegiado de ellos, ya que con ellos intercambiaba información y materiales. Especialmente activos fueron también los oficiales de la Armada miembros de la Sociedad Económica: su sobrino Nicolás Enrile, José María Halcón y José Ruiz de Apodaca, que constituirán la esencia de las donaciones al Museo Naval, y por lo tanto de la concesión de la Armada a su vinculación con Asia de manera pública e intencionada.

Todos ellos conjugaron el papel científico y de estudiosos de la historia natural con sus aportaciones artísticas. El arte era por lo tanto parte intrínseca de la presencia de la Armada en Asia, tanto como elemento de documentación como parte esencial del comercio del que formaban parte. Comerciar con materiales artísticos generaba toda una serie de beneficios a nivel personal. Como conjunto, la Armada estaba presente en la defensa de este comercio y, de hecho, también en la obstrucción de manera activa de insumos esenciales para la industria del arte, especialmente en China.

Ése era precisamente uno de los fundamentos de las instrucciones de la Armada en Asia. Esto se puede ver en la Real Cédula de 1712, que mandaba recoger y enviar a España las cosas más singulares y raras encontradas en las islas asiáticas. Los marineros de la Armada también se dedicaron a la recopilación de informes sobre las culturas asiáticas como parte de su trabajo. Por lo tanto, parte del enfoque científico se relacionó con temas relacionados con el arte y su contexto, inclusive emplear las capacidades artísticas de los marinos o de los locales para la constatación de eventos o estudios a través de la producción artística. Esto tenía una larga tradición en la Armada, que concluyó con las ideas ilustradas para lograr su cénit en estos años, por el porcentaje de representatividad de las élites científicas y culturales entre los oficiales de la Armada.

Todo ello sin reflejar que, precisamente su formación e intereses estaban en correlación con estos objetivos y las comisiones se orientaban a estos fines. Con la llegada del movimiento ilustrado, la Armada se convirtió en una fuente importante de apoyo y financiación para los naturalistas y científicos, tanto si participaban en las expediciones como si formaban parte de sus equipos de campo, recolectando especímenes y proporcionando transporte y logística para llevar a cabo sus estudios en lugares remotos y difíciles de alcanzar.

Aunque muchos miembros de la Armada no tenían conocimiento de todos los campos científicos, buscaban constantemente fuentes de información a través de entrevistas y fuentes escritas, y solicitaban a las autoridades instrucciones sobre qué hallazgos debían recoger y enviar a España. Estos oficiales recibían incentivos para recopilar este tipo de materiales en función de su celo, curiosidad, formación, intereses personales y aspiraciones. Así, la orden de “hallar, recoger y remitir” materiales dependía mucho de la formación e intereses de cada individuo, aunque fomentó el coleccionismo, que se comenzó a fomentar en las propias academias durante la instrucción y de manera deliberada.

Por su parte, el arte era una herramienta esencial de documentación. El apartado de la historia natural es especialmente prolijo por lo documentado que estaba, teniendo en cuenta que eran referencias básicas para la supervivencia de las expediciones en un primer momento y más tarde elementos para el desarrollo de las comisiones y de sus posibilidades comerciales y coloniales.

Las apreciaciones de este tipo de elementos aportaron fundamentos para el establecimiento y las comunicaciones en Filipinas, haciéndose los relatos algo intrínseco a las expediciones, con énfasis en aquellos oficiales con mayor formación científica previa o formándose en el destino y durante los viajes. En base a las experiencias previas cartógrafos e ilustradores, como Bauzá o José Cardero Meléndez en la expedición de Malaspina, incluso el mismo Agote, la Armada realizó sus propias obras en base a los objetivos mucho más específicos. Estas experiencias previas aportaron una sistematización de la que era heredera la Armada del S. XIX.

Todas estas experiencias conformaron una vasta red de traductores y contactos de todo tipo, compartiendo recursos con entidades misionales o con la Sociedad Económica, que formaban igualmente parte de los engranajes de los intercambios. Por lo tanto, no son maniobras realizadas por capricho, se habían formado en qué y cómo buscarlo, así como para obtener información relativa a los mismos. Con todo, los barcos o flotillas eran entidades muy independientes que debían contar con la información necesaria. A finales del S.XVIII se documenta la necesidad de manuales para los marinos, tanto culturales como relativos al idioma<sup>1877</sup>, dando lugar a algunas iniciativas que van cristalizando a lo largo del S.XIX, especialmente las de la Sociedad Económica de Amigos del País en Manila, que compusieron manuales y guías especialmente pensados para su difusión.

Toda la información era registrada en los diarios e informes, enviados al gobernador o directamente a Cavite según el período. De esta manera se establecía un sistema y una experiencia en la obtención de materiales para el comercio y la industria. Esta centralización permitía cohesionar unos informes ya de por sí dispersos, que llegaban de manera simultánea a la conformación de un mapa del archipiélago filipino, donde interesaba especialmente conocer el sur, pues era donde se mantenían la mayoría de los combates. Podemos decir que se dio una interacción fluida entre comerciantes y marineros, enmarcada en un contexto comercial y científico. Es por lo tanto una visión holística de las adquisiciones, pues cualquier cosa era asumible como lo suficientemente lucrativa o interesante, aunque la lectura de los objetos enviados a España desde Asia durante nuestro período de estudio era una tarea compleja y multifacética. Además, se constata que la visión del mundo asiático en la metrópolis pasaba y sería heredera de la formación y situación de los oficiales de la Armada. Los objetos no sólo se interpretan a través de su origen occidental o no-occidental, sino también a través de su propia historia y contexto, así como a través de la influencia externa en su lectura y exhibición. Además, el estado de conservación de los objetos y la pérdida de información también afecta su interpretación y valor. Por último, el relato de cómo se adquirió y se exhibió el objeto también tiene un impacto en su interpretación y valor. Todos estos elementos deben ser considerados al interpretar y valorar los objetos enviados desde Asia durante el siglo XIX.

Dicho interés por los intercambios entre oriente y occidente, derivará precisamente del fallo de la Armada en la defensa de Manila, el entrepôt donde se reunían los materiales de toda Asia. Este concepto de puerto intermediario y filtro del comercio para su adecuado control, cristalizado en el sistema del Galeón de Manila, dimanó de la conquista británica de 1762 de Manila.

La aparición de un nuevo mercado, en ambos sentidos, sin las restricciones y condicionantes emanadas del filtro de Acapulco y el virreinato de Nueva España, tuvieron la suficiente fuerza como para impulsar nuevos sistemas de comercio y nuevas mercancías. La influencia fue bidireccional, pues se abrieron nuevas posibilidades a un comercio exótico para ambas partes, que no cumplía las expectativas ya centenarias del comercio Pacífico. Se constata que los españoles se encontrarían envueltos en una nueva corriente del arte oriental, influidos por el próspero comercio británico que pasaba ante sus ojos.

Se evidencia un nuevo planteamiento para el estudio de objetos y corrientes internacionales, con el foco entre occidente y oriente, asumido como tal en ese momento, rompiendo la *discordance de temps* (discordancia temporal). Es decir, las instituciones presentes, como la Armada y las Sociedades, son partícipes de las transferencias culturales son plenamente conscientes de las influencias y conscientes de cómo, la demanda del gusto oriental se impulsó a causa de una injerencia temporal, de meses, que se podía encauzar adecuadamente para salvar la resistencia a estos procesos de influencias.

La demanda de nuevos géneros y la incapacidad de suplir estas necesidades y modas implicó un mercado muy dinámico, cuando no abiertamente ilegal. El interés por los objetos de exportación, como el caso de las quimeras de sirena, evidencia unas redes comerciales de contrabando de las que eran también partícipes los miembros de la Armada, en un contexto de peristas y contrabandistas, de piratas y saqueadores.

Se trata lo anterior de una especificación poco explorada, pero trascendental, a la hora de reconstruir las vías de adquisición y objetos del interés de la Armada, tanto a nivel particular como institucional, pues hacer la distinción es difícil y ha generado reconstrucciones artificiales en muchos casos. Igualmente, se difuminan las adquisiciones públicas y privadas. Por otro lado, pocas partidas de dinero se podían destinar a estos fines, por lo que los marinos lo adelantan de manera sistemática, asumiéndolo como parte de su labor.

Dichas tramas y estructuras de adquisición estaban muy imbricadas en los contactos de los miembros de la armada y su trasfondo científico. Estos envíos se hacían de manera independiente a los intereses económicos, a pesar de que pudieran reportar beneficios por el valor intrínseco de las piezas. Por este medio se producían unas transferencias culturales muy diversas en sus participantes y en sus objetivos, que cambiaban en función de la complejidad de su recepción y exhibición. Así, las diferentes ciencias aparecen interconectadas con los objetos de estudio. Arte, comercio y ciencia se intercambian en estos contextos, ofreciendo relecturas constantes en cada parte del proceso, algo que se desarrollará al detalle en el caso de las piezas del Museo Naval. Pero en los mismos procesos de adquisición el acervo cultural artístico o científico de las piezas va variando según quién se encargue de su lectura y valoración, tal y como se indica en los intercambios epistolares. De ahí la importancia en el rastreo de la formación referente a los marinos, atendiendo especialmente a los oficiales, poniendo el ojo tanto en su origen como en su desarrollo, y teniendo en cuenta el mencionado apoyo de las instituciones con las que estaban en contacto.

Resulta igualmente trascendental la ubicua posición de los miembros de la Armada con sus responsabilidades y autoridad. Valorando sus misiones se puede percibir su prestigiosa posición en relación a otros grupos dentro de la sociedad, lo que les otorgaba un lugar privilegiado para las adquisiciones. Estaban presentes en los intercambios, formando la institución que vertebraba los intercambios, si no eran fuente de los mismos conocimientos y análisis. Por no hablar de su idónea posición para adquisiciones en el ámbito mercantil o artístico, conscientes además del mercado existente desde primera línea de

ambos puertos; y seguirán siéndolo incluso tras emplazar los cables de telégrafos entre Manila, Hong Kong y Singapur.

Este rol de enlaces e intermediarios a todos los niveles, desde el diplomático al transporte de pasajeros o bienes hacia las zonas más inaccesibles, les permitía entrar en contacto con el más amplio espectro de la sociedad, y con ello a todos los niveles de obras, si no para poseerlas, sí para admirarlas y conformar esas nuevas necesidades y corrientes del gusto, lo que suponía un acicate en sí mismo para toda clase de transferencias culturales. Esto no se aplicaba solamente a la élite social, política y económica, sino también a todo el espectro social. Y no sólo en un único país, sino en todos aquéllos vinculados a sus destinos, a lo que se ha de sumar los intercambios a bordo, tanto con embarcaciones de otros países asiáticos como occidentales. Debido a todos estos factores se ha de concebir una visión holística de las adquisiciones. Cualquier elemento era asumible como lo suficientemente lucrativo o interesante a ojos del oficial o de sus contactos. No se trataba ya de cumplir con los preceptos de “hallar, recoger y remitir”, sino cómo la visión particular de estos hombres enriqueció el sistema. Esto difuminó los límites de la ciencia, el comercio y el arte.

De los objetos podía dimanar un beneficio muy amplio y a muchos niveles y como ya he expresado, la lectura de los objetos enviados a España desde Asia durante nuestro período de estudio fue y es una tarea compleja y multifacética, heredera de la visión del mundo que tenían aquellos marinos que servían en la Armada, y que deriva a su vez de su formación y situación. El contexto les permitió recoger los testimonios de corrientes artísticas muy complejas e imbricadas como el reloj autómatas, una chinoseria europea para el emperador de China que realizaba su propia caligrafía; o la sirena quimera, tanto en lo material como en un análisis integral de un objeto que causó una corriente de japonismo, pero sin ser público su origen. Dichos objetos, por lo tanto, han de ser interpretados a través de su origen occidental o no-occidental, pero también a través de su propia historia y contexto, así como a través de la influencia externa en su lectura y exhibición.

Además, el estado de conservación de los objetos y la pérdida de información, así como el relato de cómo se adquirió y se exhibió el objeto también afectan a su interpretación y valor. Todos estos elementos deben ser considerados respecto a los objetos enviados desde Asia durante el siglo XIX. Es decir, hay un esfuerzo consciente por mantener el significado del objeto en su contexto, aunque no siempre sea conservado o exhibido con dicho fin, heredado de las doctrinas que compartían la ciencia y la Armada.

6. Los procesos de adquisición de objetos asiáticos por parte de la Armada son complejos y se encuentran en una urdimbre de elementos, que se vinculan con instituciones especialmente mercantiles y comerciales, pero también científicas y religiosas.

Los puertos resultarán por motivos obvios un pilar fundamental para la adquisiciones, conformándose un complejo sistema de ordenanzas para afianzar los protocolos y no generar ni desequilibrios económicos, procesos ilegales ni disturbios. De entre todos, el que ofrecía acuerdos más económicos en Manila, siendo más rentable comprar a los champanes chinos de comercio en el puerto que en Cantón.

Tanto los miembros de la Armada como sus contactos son conscientes de ello y de la importancia de las buenas relaciones, por lo que se esfuerzan tanto en la diplomacia como en un mayor y mejor conocimiento de las otras culturas, por lo que tratarán de elaborar informes y manuales ad hoc. Las motivaciones a la hora de seleccionar un objeto de adquisición son muy variables. Se mezclaban el interés personal, el coleccionismo, los souvenirs y la inversión. En ocasiones, varias cosas a la vez, o se “reciclan” cuando ya no interesan para su objetivo inicial. Se seleccionan los objetos después de haberlos obtenido. En una clara pugna entre lo institucional y lo particular, entre lo rentable y lo curioso.

Otros, por el contrario, tienen la intención de obtener objetos específicos durante meses. Este apartado del coleccionismo más particular parece solaparse con las intenciones de la propia Armada en la formación de los oficiales y la trascendencia que se le daba a iniciarse en este gusto por el coleccionismo, aunque siempre con un pretendido prisma científico.



Los medios de obtención fuera de la adquisición mercantil pasan por el imprescindible por la inteligencia de la Armada y el espionaje, cuando el objeto puede aportar información de primer orden, estratégica o comercial. Igualmente, los combates y requisas son fuente habitual para adquirir nuevos objetos, pero por lo general se limitan a armas y joyería, salvo casos excepcionales. Todos ellos desgranar también mucha información antropológica y artística.

Comercio, ciencia y defensa, son, al igual que funciones de la propia Armada, elementos u trasfondos que también comparten sus procesos de adquisición como los mismos objetos.

El objetivo de las adquisiciones parte de la sistematización científica de adquisiciones de la Armada. Como hemos visto, la Real Cédula de 23 de julio de 1712, “hallar, recoger y remitir las cosas más singulares y raras que pudiesen hallarse en dichas islas”, fue el aliciente principal para la Armada, pero no el único. Los beneficios económicos y la ilustración, a veces convergiendo, fueron un impulso generalista. Podemos dividir en tres fines u objetivos los que enmarcan las adquisiciones:

Utilidad a la patria, cuando la adquisición redunda prioritariamente en el ornato o beneficio prioritario de la patria desde un punto de vista holístico. El Museo Naval será el destino de gran parte de estos objetos, que van desde lo anecdótico y decorativo a las panoplias o los elementos didácticos.

Utilidad de económica, redundando en beneficios espurios, generalmente a medio o corto plazo, al llegar a otro continente. También incluye materiales valiosos en sí mismos o rentables mercantilmente. Todo ello en un contexto en el que los objetos artísticos asiáticos contaban con una serie de ventajas funcionales y aduaneros.

Utilidad social, cuando el objeto cumple funciones en un contexto específico por su significado en una comunidad determinada, incluido el coleccionismo para su propietario, los souvenirs o los regalos protocolarios. En los contextos de las élites eran las que recibían de manera constante regalos y recuerdos de sus familias y allegados, suponiendo, de facto, focos locales del gusto asiático, azuzado por el exotismo de las mismas y afectando con ello al gusto del gusto burgués o aristocrático. Esto será especialmente en las “ciudades navales”, ya que conformará líneas de influencias asiáticas y colecciones de primer orden en el ámbito privado.

No obstante, se trata de principios extraordinariamente mutables desde su adquisición, pudiendo ser un mismo objeto útil para los tres objetivos de manera simultánea o ir cambiando con el tiempo. Por ejemplo, con un ascenso o un objeto que pase a exposición, estando expuesto a relectura o al vaciado completo de su contexto más allá del material. De hecho, no suele ser común que perviva su objetivo en origen, ya que muchos al llegar a Manila eran “reassignados”.

Lo positivo entre los miembros de la Armada era que, para todo este proceso, procedían a su estudio previo, en mayor o menor medida, en consideración a sus recursos y disponibilidad, y si era en comisión, dejando constancia de ello. Es decir, dejado una opinión formada y documentada de a que principios de utilidad estarían destinados. Dicho proceso, junto a los objetos se encuentran hoy en el Museo Naval, heredero de diferentes archivos y corrientes de estudio que fue evolucionando especialmente a lo largo del S. XIX.

Las adquisiciones se concentran en la primera mitad del S. XIX, en base a los principios del S. XVIII, tanto académicos como militares y económicos A lo largo del S. XIX, con la incautación del Museo Naval, lo que cambia esencialmente es la lectura de estos objetos.

El núcleo principal de los objetos asiáticos consideraos como tales era el gabinete Chinesco. Donado especialmente por el antiguo comandante de Cavite, Ruiz de Apodaca, sucesor de Enrile.

Esta lectura tendrá un punto álgido con Rafael Monleón, que pasaría a ser más didáctico y atrayente, en detrimento de la lectura de los objetos como un conjunto, perdiendo en el proceso gran parte de su significado. Por el contrario, con Monleón, la lectura de los modelos de barcos vivió su máximo exponente, a tenor del aprecio de este pintor restaurador del museo por el volumen y viveza de los modelos. Con sus pinturas, el arte pasa a ser de nuevo un valor vinculado al objeto que se quiere representar, dándole vida. Pero también como justificación al estudio de las culturas de las que dicho objeto forma parte, ya sea para combatir las como para su integración y comprensión.

El arte es para la Armada de nuevo una herramienta y medio de documentar, que pasa a ser fundamental en la divulgación. El arte como un elemento transversal también en lo económico. Constantemente presente, ineludible por sus características y beneficios.

Se trata de un hecho, la transferencia cultural (o de conocimientos) pero con variados objetivos, que van variando por la complejidad de la recepción y su dilatada exhibición. Importancia de la “cuarta dimensión de los objetos” su cronología y significación.

De la particular visión de los oficiales de marina españoles y el trasfondo histórico de la Armada en Asia se desprenden una serie de particularidades únicas, por lo que es necesario establecer una reconstrucción completa de su significado para aportar tanto a las culturas de origen como a todos los factores que dicha obra ha influido hasta la actualidad.

7. Este estudio ha revelado que, en cuanto al interés de España por el objetos artísticos y culturales de Asia Oriental del siglo XIX, la Armada española destacada en Filipinas fue la pionera, o mejor dicho, los intereses que España mostró por el arte de Asia oriental en la época de Felipe II y Felipe III perduró a través de la Armada durante toda la Edad Moderna. En este sentido, la primera promoción del coleccionismo del arte de Asia oriental y sobre todo del arte japonés del siglo XIX cuando Japón y China abren sus fronteras, aunque la historiografía hasta ahora ha situado como algo promovido por la clase burguesa industrial y comercial decimonónico, en realidad no fue así. La Armada mantuvo constante contacto con Asia oriental y el interés por su cultura y por su arte, antes de la burguesía contribuyó a la difusión del arte de esta zona en España. Es un aspecto estaba bastante olvidado hasta ahora y este estudio pone de manifiesto con claridad.

# Fuentes manuscritas

## Archivo General de Indias (AGI)

MP-LIBROS\_MANUSCRITOS, 81

MP-Filipinas, 90, Est. 106, caj. I, leg. 15, Lam.2. Dibujos del ceremonial y trajes de baile al uso del país que se tuvo en las casas del Comandante y Oficiales de la fragata del Rey La Deseada, en obsequio del Bragmani Emisario del Nabad Hyder Ali Bahader, desde las siete de la noche hasta el amanecer de los días 30 de Noviembre, i.º y 8 de Diciembre de 1776. Corre unido con el plano levantado por D. Miguel Antonio Gómez, con fecha 12 de Diciembre de 1778, Manila.

MP-Filipinas, 90, Est. 106, caj. I, leg. 15, Lam.2. Modo en que el Príncipe Engri, grande Almiral de la Armada del Nabab Hyder Alí, en el departamento de Mangalor, recibió y despachó la visita del comandante y oficiales de la fragata del Rey la Deseada el día 18 de abril de 1776 .&& Lámina 1ª correspondiente a trages y ceremonial. Antonio Gómez, con fecha 26 de noviembre de 1778, Manila.

## Archivo Histórico Nacional (AHN)

FC-Mº\_HACIENDA, 3399, Exp. 9 (Hoja de servicio de Pedro de Gorostiza Salas, Contador de la Fábrica Nacional de Papel Sellado).

ULTRAMAR, 2174, Exp. 21. Los feligreses de la suprimida parroquia de Parian y Lutaos solicitan el restablecimiento de dicha parroquia: Antecedentes sobre Talambán, -9ª Pieza. Solicitud de los principales del pueblo de Talambán para que se separe de su matriz Opon y se erija en pueblo independiente de este. Año 1842, 362r-422v)

ULTRAMAR, 0434, Exp.23, (Expediente de aprobación de proyectos de construcción de fanales en las islas de Corregidor y Pulo Caballo.1835-1854).

ULTRAMAR, 0434, Exp.23, ff. 4r.-14. Expediente de aprobación de proyectos de construcción de fanales en las islas de Corregidor y Pulo Caballo. 1835-1854.

ULTRAMAR, 0440, Exp. 3, nº 2, 1r., 12r.-12v. Primera secretaria de Estado. Dirección comercial. Es copia. 1860.

ULTRAMAR, 4618, Exp.21, (La Junta de Comercio de Manila pide que no sea abolido el tráfico de esclavos en las Antillas. 1843).

ULTRAMAR, 5153, Exp. 21, ff. 1r-4v (El gobernador general D. Pascual Enrile y Alcedo remite a la Secretaría de Estado y del Despacho del Fomento General del Reino, un almanaque chino inglés y su suplemento, utilizado por los ingleses para el comercio con China. Acompaña 'The anglo-chinese Kalendar and register for the year of the christian aera 1832' y 'A companion to the anglo-chenese kalendar to the year of our Lord 1832', impresos ambos en Macao).

ULTRAMAR, 5153, Exp.13, ff. 1r-3v (El gobernador D.Pascual Enrile y Alcedo hace algunas observaciones acerca del cultivo de la caña de azúcar en Filipinas y las razones de su estado decadente).

ULTRAMAR, 5153, Exp.14, ff. 1r-3v (El gobernador D.Pascual Enrile y Alcedo anuncia el envío de un mapa del archipiélago. 1834).

ULTRAMAR, 5153, Exp.21, ff. 1r.-4v. El gobernador general D. Pascual Enrile y Alcedo remite a la Secretaría de Estado y del Despacho del Fomento General del Reino, un almanaque chino inglés y su suplemento, utilizado por los ingleses para el comercio con China. Acompaña 'The anglo-chinese Kalendar and register for the year of the christian aera 1832' y 'A companion to the anglo-chenese kalendar to the year of our Lord 1832', impresos ambos en Macao.

ULTRAMAR, 5221, Exp. 34. Traslado de unas comunicaciones del cónsul de España en Singapur sobre el contrabando que ejerce la sociedad comercial alemana 'Schomburg y Cía.', con sede en Singapur, con la isla de Joló. 1875.

ULTRAMAR, 5241, Exp.2

ULTRAMAR, 5245, Exp. 32.

UNIVERSIDADES, 4272, Exp. 7 (Expediente académico de Carlos Íñigo Anciso).

### **Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AMN)**

Hojas de servicios de:

Carlos Íñigo y Gorostiza

José María Halcón y Mendoza

Siro Fernández y García

José Ruiz de Apodaca y Beranger

(de varios años de cada uno)

AMN 0136, ff. 22r. y 23r. Oficio sobre la remisión de la documentación al Depósito Hidrográfico. 1834.

AMN 0136, ff. 27r.-26v. Diario de navegación del cuarto viaje realizado de Cádiz a Manila y su regreso realizado por el Primer Piloto y Maestre de Navío Manuel de la Matta a bordo del navío "Santa Ana", alias "Rey Fernando" de la Real Compañía de Filipinas. Copia, 1834.

AMN 0186, f. 57r. Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Carta de D. Guillermo de Galwey a D. Pascual Enrile sobre las expediciones que realiza en el país de los igorotes y para fundar un establecimiento en los montes de Pangasinán, con otras noticias del norte de la isla de Luzón. Cagayán, principios de 1831.

AMN 0186, ff. 73v-74v. Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Carta de D. Guillermo de Galwey a D. Pascual Enrile sobre las expediciones que realiza en el país de los igorotes y para fundar un establecimiento en los montes de Pangasinán, con otras noticias del norte de la isla de Luzón. Lingayén, 5 de septiembre de 1834.

AMN 0186, f. 88r. Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Declaraciones de viene importados a España desde Manila, 8 de marzo de 1833.

AMN 0186, ff. 90r-91v. Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Cartas de D. Dioniso Gómez a D. Pascual Enrile sobre corte de maderas, el viaje de Peñaranda por las provincias de Quezón y Nueva Écija y plantas que se crían en los montes de la indicada Quezón. "Jongavon", 14 de septiembre de 1830.

AMN 0186, f. 93v. Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 15. Cartas de D. Dioniso Gómez a D. Pascual Enrile sobre corte de maderas, el viaje de Peñaranda por las provincias de Quezón y Nueva Écija y plantas que se crían en los montes de la indicada Quezón. 27 de abril de 1831.

AMN 0186, f. 96r. Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 18. D. Tiburcio Gorostiza Remite a D. Pascual Enrile nota de los efectos embarcados en el bergantín "Brillante" para llevar a Macao. 7 de enero de 1830.

AMN 0186, f. 97r.-v. Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 19. Carta de D. Francisco de Paula Guerra a D. Pascual Enrile sobre el estudio que realiza de unas piedras enviadas desde las Visayas, y de las dificultades que tiene por falta de instrumentos. Hagna (Bohol), 12 de febrero de 1830.

AMN 0186, ff. 100r.-100v. Correspondencia de Pascual Enrile con diferentes autoridades en el periodo de tiempo señalado. Doc. 21. Cartas de fray Mariano Gutiérrez de los Dolores, cura de Hagna (Cebú) sobre el envío de monos malmag y ardillas volantes y el provecho que podrían obtener los naturales de la cría de estas. Hagna (Jagna, Bohol), 28 de enero de 1834.

AMN 0186, ff. 159r.-162r. Informe que detalla el trato dispensado por las autoridades españolas a las poblaciones locales donde la piratería era más habitual. Detalla la composición de la armada organizada en 1824 para combatir la piratería y el devenir de la misma. Apéndice. 1834.

AMN 0186, ff. 176v-177r. Oficio en el que se detalla cómo era la bandera que debían llevar los piratas de Sulú en sus buques de guerra al alcanzar un acuerdo de paz. 1824.

AMN 0186, ff. 178r.-179r. Oficio en el que Halcón relata el proceder que debió seguir por dictamen de la autoridad, respecto a unas muertes que se habían producido en julio de 1834, a cuya causa los naturales musulmanes del pueblo llamado Calanas habían solicitado el poder ir, respaldados por los españoles, a vengar dichos asesinatos. Así mismo, se desarrollan las consecuencias. Zamboanga, 26 de octubre de 1836.

AMN 0211, f. 130r. Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836.

AMN 0684, ff. 97r-105r- (Parte del capitán José María Peñaranda remitido a Pascual Enrile en relación a la batida que se realizó contra los ladrones y contrabandistas que se abrigan en los montes de San Cristóbal).

AMN 0701, f. 6r. Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile de Capiz del 3 de mayo de 1830.

AMN 0701, ff. 16v. y 17r. Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. Carta de Nicolás Enrile a Pascual Enrile, Cagayán, 5 de agosto de 1830.

AMN 0701, 2, f. 5v. Cartas de Nicolás Enrile a su tío Pascual Enrile, estando el primero destinado en la vigilancia de costas en las Islas Filipinas. Contiene información sobre asuntos de servicio, administración, producción y demás entre las fechas señaladas, estando datadas en diferentes posiciones de las costas de las Islas Filipinas. 3 de abril de 1830.

AMN 0701, 2, f. 44v. Declaraciones de bienes importados desde Manila a España. 1836. Manila.

AMN 0701, 2, f. 131v. Descripción del comercio entre Manila y Joló, de cómo hay chinos que participaban de él y qué tipo de bienes entraban en circulación. 1836. Manila.



AMN 211, Diario de navegación del capitán de fragata de la Real Armada José M<sup>a</sup> Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836.

AMN 80.033, caja 80, Documento 033, ff. 1r-31v. Disposiciones para contener las sorpresas y piratería de los moros. -Cruceros que estableció el Jefe de la Comisión Hidrográfica, José María Halcón. Incursión por Pangasinán e Ilocos (1836). Escudo de distinción.

### **Archivo del Museo Marítimo Vasco (AMMV)**

R. 625. Diario de navegación del viaje ejecutado por el Navío Hércules desde el fondeadero de Punà al puerto de Macao en el Ymp<sup>o</sup> de China con escala en el Puerto de Paita, 1783.

R. 629. Diario del viaje hecho por la Fragata de Su Md. Nomb<sup>a</sup> Astrea desde el Puerto de Lima a Manila por el Mar Pacífico, 1787.

R. 631. Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1789.

R. 632. Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1790.

R. 633. Diario de Cantón. Comprende las observaciones Meteorológicas y diferentes noticias mercantiles y políticas ocurridas en esta Plaza durante el año de 1790.

R. 634. Diario de Cantón. Comprende las Observaciones Meteorológicas y diferentes noticias Mercantiles y Políticas que han acaecido en Cantón y Macao el año 1792.

R. 635. Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1793.

R. 636. Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1794.

R. 637. Observaciones Meteorológicas. Diferentes noticias ocurridas. 1795.

R. 640. Diario de la navegación hecha por la Fragata Nra. Señora de la Concepción desde la Bahía de Manila para la de Cádiz. 1797.

### **Fondo de Museo Naval (AMN)**

0571, Ms. 1740. Este último sistema patentado por el alemán Anton Flettner en 1922.

0365 Ms. 0823 / 000, ff. 1r.-1v. y 8r. Descripción realizada por Nicolas Enrile de las embarcaciones utilizadas por los moros en sus ataques en las Islas Filipinas. Contiene información sobre: barotos, vintas, barangallanes y pancos, 1834.

Ms. 1401. dibujos.

#### **Archivo General Militar de Segovia (AGMS)**

Secc. 1ª, leg. A-1112, exp. personal del brigadier José María Halcón y Mendoza.

#### **Archivo del Senado**

Sig. HIS-0410-02, *Exp. personal del senador Halcón y Mendoza, José María, marqués de San Gil.*

#### **Archivo Histórico del Ilustre Colegio de los Abogados de Madrid (AHICAM)**

1ª Caja 136, 1.1 Exp. 3942. (Sumario: Solicitud de incorporación con informe, petición y acordada del Colegio de Abogados de Zaragoza al que pertenecía. Solicitud de no ejerciente (1875).

#### **Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (ARABASF)**

Actas de Sesiones de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Año 1817, fol. [638]-639 (Junta Ordinaria del Domingo 11 de mayo de 1817).

#### **Archivo General de Simancas (AGS)**

E, leg. 2637, Consejo de Estado (15 de noviembre de 1697).

#### **Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE)**

Fototeca del Patrimonio Histórico, CONDE POLENTINOS, DCP-B-0439.

Fototeca del Patrimonio Histórico. MORENO 02236\_B

## Fuentes impresas

A., R. de, "Revistas y crónicas. Extracto de la prensa en materias de ciencia ó arte. Derecho y legislación colonial", *Revista filipina de ciencias y artes*, Manila, 1 de noviembre de 1882, pp. 95-96.

AGUILAR, José de, *El intérprete chino: colección de frases sencillas y analizadas para aprender el idioma oficial de China arregladas al castellano*, Imprenta de Manuel Añoz, Madrid, 1861.

ÁLVAREZ GUERRA, Juan, *Viajes por Filipinas*, Madrid, Imprenta de Fortanet, 1887. 3 vols. [Vol. I: De Manila a Albay. Vol. II: De Manila a Tayabas. Vol. III: De Manila a Marianas.]

AMIGO MÁS CONFIDENTE QUE TUVO, *Elogio histórico del brigadier de la Real Armada Don Cosme Damian del Churruca y Elorza, que murió en el combate de Trafalgar en 21 de octubre de 1805*, Madrid, Repullés, 1806.

ANÓNIMO, "---", *La Corona*, Barcelona, 16 de agosto de 1860, N°451, pp. 1-2.

ANÓNIMO, "Cartera del reporter. De marina", *El Correo Gallego*, Ferrol, 20 de junio de 1895, p. 3.

ANÓNIMO, "Catálogo de las composiciones dramáticas contemporáneas", *El Corresponsal*, Madrid, 18 de diciembre de 1842, p. 4.

ANÓNIMO, "Comités de redacción y colaboración", *Graphos ilustrado*, Madrid, Mayo de 1906, p. 1.

ANÓNIMO, "Concurso de fotografías recientemente celebrado en la ciudad de Reus", *La Ilustración Artística*, Barcelona, 5 de noviembre de 1906, p. 9.

ANÓNIMO, "Conferencias telegráficas. Información Militar. Marina. Cuerpo General. Destinos ", *El Correo Gallego*, Ferrol, 13 de enero de 1909, p. 3.

ANÓNIMO, "Conferencias telegráficas. Información Militar. Marina. Cuerpo General. Escala de mar. Licencias ", *El Correo Gallego*, Ferrol, 21 de julio de 1909, p. 3.

ANÓNIMO, "De Marina. Personal", *El Correo Gallego*, Ferrol, 7 de abril de 1900, p. 2.

ANÓNIMO, "De una sirena", *El Indicador de las novedades, de los espectáculos y de las artes*, Madrid, 23 de septiembre de 1822, p. 3.

ANÓNIMO, "Disposiciones de Marina", *La Discusión*, Madrid, 29 de diciembre de 1883, p. 3.

ANÓNIMO, "Información general. Exposición 'Wansee' de motores para botes", *La Vida Marítima*, Ferrol, 10 octubre de 1902, p. 16.

ANÓNIMO, "Información Militar. Marina. Cuerpo General", *El Correo Gallego*, Ferrol, 5 de febrero de 1908, p. 3.

ANÓNIMO, "La vida de sociedad", *La Voz*, Madrid, 10 de diciembre de 1925, p. 2.

ANÓNIMO, "Literatura y Bellas Artes", *El Correo Nacional*, Madrid, 5 de marzo de 1838, p. 2.

ANÓNIMO, "Marina", *El Correo Gallego*, Ferrol, 19 de septiembre de 1898, p. 1.

ANÓNIMO, "Marina", *El Correo Gallego*, Ferrol, 23 de septiembre de 1898, p. 1.

ANÓNIMO, "Méritos y circunstancias del Coronel Capitán de Alabarderos, D. Carlos Íñigo y Gorostiza", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 4 de Noviembre de 1922, p. 447.

ANÓNIMO, "Ministerio de Hacienda", *El Herald*, Madrid, 26 de noviembre de 1842, p. 1.

ANÓNIMO, "Necrología. El mayor general de Alabarderos, don Carlos Íñigo", *La Época*, Madrid, 9 de diciembre de 1925, p. 3.

ANÓNIMO, "Notas Militares. Guerra", *El Correo Gallego*, Ferrol, 8 de septiembre de 1905, p. 2.

ANÓNIMO, "Noticias Generales", *La Época*, Madrid, 28 de diciembre de 1883, p. 3.

ANÓNIMO, "Noticias locales", *El Correo Gallego*, Ferrol, 24 de junio de 1860, p. 2

ANÓNIMO, "Noticias locales", *El Correo Gallego*, Ferrol, 9 de febrero de 1886, p. 2

ANÓNIMO, "Noticias y variedades", *Crónica científica y literaria*, Madrid, 9 de noviembre de 1819, p. 3.

ANÓNIMO, "Parte no oficial. Cortes. Senado. Orden del día. Segunda lectura de la proposición de los Sres. Ulloa, Armero, Vázquez Figueroa, Urueta y Baldasano", *Gaceta de Madrid*, Madrid, nº330, 26 de noviembre de 1853, pp. 2-3.

ANÓNIMO, "Parte no oficial. Exterior. España. Una Sirena", *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, México, 2 de noviembre de 1842, p. 1.

ANÓNIMO, "Parte Oficial. Dirección General de la Armada ", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 2 de diciembre de 1846, nº 4462, p. 1.

ANÓNIMO, "Retratos de damas japonesas", *El Mundo Naval Ilustrado*, Madrid, 15 de abril de 1898, p. 189.

ANÓNIMO, "Se crea el Somatén nacional y se firman decretos de mandos, ascensos y cruces militares", *La Libertad*, Madrid, 18 de septiembre de 1923, p. 2.

ANÓNIMO, "Sección de Marina. Personal y material", *El Correo Gallego*, Ferrol, 29 de julio de 1888, p. 2.

ANÓNIMO, "Las focas o Sirenas de los antiguos", *El Panorama*, Madrid, 20 de diciembre de 1838, pp. 184-185.

ANÓNIMO, *El Museo de las familias*, Barcelona, vol. 2, Imprenta de A. Bergues, 1839.

ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de marina, para los navíos del Rey, de las Islas Filipinas...*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757.

ARGENSOLA, Bartolomé Juan Leonardo de, *The Discovery and Conquest of the Molucco and Philippine Islands*, Londres, [n/a], 1708.

BACARDI, Alejandro de, *Nuevo Colón ó sea el tratado del derecho militar de España y sus indias*, Barcelona, 1, Establecimiento tipográfico de El Sol, 1851 (segunda edición).

BALDAEUS, Phillipus, *Beschrijving der Oost Indische kusten Malabar en Choromandel der Zelfer aangrenzende ryken en het machtige Eyland Ceylon nevens een onstandige en grondigh doorzochte ontdekking en wederlegginge van de afgoderye den Oost-Indische heydenen*, Amsterdam, Jacob von Velsen, 1672.

BARNUM, Phineas Taylor, *Life of P. T. Barnum written by himself, including his Golden rules for money-making*, Buffalo, The Courier Company, 1888.

BARRANTES, Vicente, *Guerras piráticas en Filipinas contra mindanaos y joloanos*, Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1878.

BERNÁLDEZ, Emilio, *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, sostenida por las armas españolas contra los piratas de aquel archipiélago desde la conquista hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1857.

BRY, Theodor De, *Hodaeporicon Indiae Orientalis*, Frankfurt, Merian, 1655.

BURN, William, *A Naval and Military Technical Dictionary of the French Language: In Two Part*, London, John Murray, 1852.

BUZETA, Manuel y BRAVO, Felipe, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de las Islas Filipinas ...*, Madrid, Imprenta de José C. de la Peña, 1850-1851.

CALVO, Carlos, *De los tratados convenciones, capitulaciones, armisticios y otros actos diplomáticos de todos los estados de América Latina*, vol. I., Paris, Librería A. Durand, 1862.

CÁNOVAS DEL CASTILLO, Máximo, *Noticias históricas de las Islas Filipinas y de un viaje a las mismas por el Cabo de Buena Esperanza y regreso a España por la China, la India...*, Madrid, Imp. y Litogr. Militar del Atlas, a cargo de J. Valls, 1859.

CAÑAMAQUE JIMÉNEZ, Francisco, *Recuerdos de Filipinas. Cosas, casos y usos de aquellas islas: vistos, oídos, tocados y contados*, Madrid, Boletín de la Sociedad Española de Excursiones, 1877.

CAÑAMAQUE JIMÉNEZ, Francisco, *Las Islas Filipinas (de todo un poco)*, Madrid, Fundación Histórica Tavera; Digibis, 1998 (original: Madrid, Imprenta de M. Hernández, 1880).

CAÑAMAQUE JIMÉNEZ, Francisco, *Port-Bréton: colonia libre de Oceanía*, Madrid, Imprenta de M. G. Hernández, 1881.

CHIDLEY, J. L., *Shipwrecks and Disasters at Sea: Narratives of the Most Remarkable Wrecks, Conflagrations, Mutinies, &c*, Londres, H. G. Bohn, 1851.

CLAUSEWITZ, Karl von, *De la guerra*, LIBROdot.com (versión electrónica), 2002 (original 1872).

DE ALCÁZAR, José, *Historia de los dominios españoles en Oceanía. Filipinas*, Manila, Imprenta de D. J. Atayde y Comp., 1895.

DEL CASTILLO, Alejandro, "Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón desde el año 1700 hasta el día.", Madrid, Imprenta de Alegria y Charlain, 1843.

DÍAZ ARENAS, Rafael, *Memorias históricas de Filipinas (...)*, Manila, Imprenta del Diario de Manila, 1850.

DÍAZ ARENAS, Rafael, *Viage curioso é instructivo de Manila á Cádiz por China, Batavia, el Brasil y Portugal, con una descripción de sus costumbres, comercio y de las cosas más notables de dichos países*, Cádiz, 1839.

DOMÉNECH, Rafael, "Prólogo ", *La Estampa*, 1, Madrid, Artes Gráficas Mateu, 1911, p. 1.

ELLMs, Charles, *The pirates own book, or authentic narratives of the lives, exploits, and executions of the most celebrated sea robbers*, Portland, Sandborn & Carter, 1837.

ENRILE, Juan Nicolás, *Paseo histórico artístico por Cádiz*, Cádiz, Establecimiento Tipográfico a cargo de F. Arjona, 1843.

ESCOBAR Y LOZANO, Jaime, *El indicador del viajero de las Islas Filipinas*, Manila, Tipo-litografía de Chofré y C.<sup>a</sup>, 1885.

ESCOSURA, Patricio de la, *Memoria sobre Filipinas y Joló redactado en 1863 y 1864*. Ilustrada con un mapa y precedido de un prólogo de Francisco Cañamaque, Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1882.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV (...)*, tomo 1, Madrid, Imprenta Nacional, 1853.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Historia de la Náutica*, Madrid, Biblioteca de autores españoles, 1964.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y León (1895-1903)*, Madrid, vol. 8 y 9, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1902-1903.

FERNÁNDEZ GINER, José, *Filipinas: notas de viaje y de estancia*, prólogo de Luis de Rute, Madrid, Imprenta Popular, 1889.

FERRANDO, Juan, y Joaquín FONSECA, *Historia de los PP. Dominicos en las islas Filipinas y en sus misiones de Japón, China, Tung-Kin y Formosa*, tomo V, Madrid, Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneira, 1871.

GARCÍA DEL CANTO, Antonio, *España en la Oceanía: estudios históricos sobre Filipinas, proyecto de conquista y colonización de Mindanao. Guía del viajero desde Madrid o Cádiz a Manila*, Madrid, Librería América, 1862.

GOLFÍN, Luis, *Diario de un viaje de Madrid a Manila por Barcelona y Marsella en 1871*, Binondo (Islas Filipinas), Imprenta de la Revista Mercantil, 1871.

GÓMEZ ZARZUELA, Manuel, *Guía de Sevilla, su provincia, &c. para 1884*, Año XX, Sevilla, Imprenta y Litografía de José M<sup>a</sup> Ariza, 1884.

GONZÁLEZ DE CLAVIJO, Ruy, *Historia del gran Tamorlan, e itinerario y narración del viage, y relación (...)*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Sancha, 1782.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón, y Federico MORENO JEREZ, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875.

GONZÁLEZ, R., "Impresiones de una exposición. Real Sociedad Fotográfica", *Graphos ilustrado*, Madrid, junio de 1907, pp. 171-178.

GOVANTES, Felipe, *Noticias y geografía de Filipinas, en dos partes, en forma de diálogo y lecciones*, Binondo, Imprenta de Miguel Sánchez y C<sup>ia</sup>, 1866.

GRAMMONT, Jean Joseph de, y Manuel de AGOTE, *Testamento de Kang-gy, emperador de la China traduit en français et enrichi de notes par J\*\* de G\*\*, traducido del frances al castellano por G\*\* de A\*\**, Madrid, Impr. de Sancha, 1799.

*Guía Oficial de España*, Madrid, Imprenta Nacional, 1977, p. 591.  
<http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0004832251&page=581&search=%22fragata+esperanza%22&lang=es>

HEDDE, Isidores, *Hôa-fa-ti-li-tchi: Géographie chinoise et française*, Paris, Librairie administrative de Paul Dupont, 1876.

HORSBURGH, James, *Directions for sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the interjacent ports: compiled chiefly from original journals at the East India House, and from observations and remarks, made during twenty-one years experience navigating in those seas*, vols. 1 y 2, London, Parbury, Allen, and Co., 1809-1811 (primera edición).

HUSEMANN, Teodoro, *Manual de materia médica y terapéutica (...)*, Tomo 2, Madrid, Establecimiento tipográfico de J. Amalio Muñoz, 1877.

ÍÑIGO, Carlos, "Las Japonesas", *El Mundo Naval Ilustrado*, Madrid, 15 de abril de 1898, pp. 186-187.

ÍÑIGO, Carlos, "Nuestros aficionados por Carlos Íñigo. Auto-retrato de nuestro insigne y querido caricaturista CARLOS ÍÑIGO", *La Fotografía*, Madrid, marzo de 1905.

ÍÑIGO, Carlos, "Nuestros aficionados por Carlos Íñigo. Conde de Polentinos", *La Fotografía*, Madrid, julio de 1904, p. 304.

ÍÑIGO, Carlos, "Nuestros aficionados por Carlos Íñigo. Máximo Cánovas", *La Fotografía*, Madrid, febrero de 1898.

ÍÑIGO, Carlos, *La Marina del Japón*, Madrid, Depósito Hidrográfico, 1898.

ISLA, José Francisco de, *Historia del famoso predicador Fray Gerundio de Campazas alias Zotes*, Leipzig, F. A. Brockhaus, 1885.

JAGOR, Fedor, traducción de Domingo VIDAL Y SOLER, *Viajes por Filipinas de F. Jagor*, Madrid, Imprenta, esterotipia y galvanoplastia de Aribau y C.<sup>a</sup>, 1875.

JAGOR, Fedor, *Travels in the Philippines*, Londres, Chapman and Hall, 1875.

JENKINS, John S., *Explorations and adventures in and around the Pacific and Antarctic Oceans.*, Nueva York, Hurst & Co., 1882.

LAFITAU, Joseph-Francois, *Histoire des découvertes et conquêtes des Portugais dans le Nouveau Monde*, Paris, Saugrain l'aîné-Coignard, 1733-1734.

LORENZO, José de, *et al, Diccionario marítimo Español*, Madrid, T. Fortanet, 1865.

LOZANO Y MEGÍA, Raimundo, O.S.A., *Viaje a China con algunas observaciones muy útiles y provechosas para los que vayan a aquel imperio*, Manila, Imprenta de Amigos del País, 1879.

MAS Y OTZET, Francisco de, *Memoria del Sr. Socio secretario de la Real Sociedad Económica Filipina de Amigos del País D. Francisco de Mas y Otzet*



leída en la sesión ordinaria celebrada el día 9 de Enero de 1877, Manila, Establecimiento Tipográfico de Plana y C<sup>a</sup>, 1877.

MAS, Sinibaldo de, *Informe sobre el estado de las Islas Filipinas en 1842*, Vol. 1, Madrid, Imprenta Sancha, 1843.

MAZORCA, Eusebio, *Noticias de las Islas Filipinas que para utilidad común de ellas y asegurar su conservación bajo el dominio español publica un amante de su país y de la nación española*, Madrid, Imprenta de D.E. Aguado, 1841.

MENTABERRY, Adolfo, *Impresiones de un viaje á la China*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de El Globo, 1876.

MOGRIDGE, George, *The Celestial Empire; or, points and pickings or information about China and the Chinese*, Lindon, Grant and Griffith, 1844.

MONTALDO Y PERÓ, Federico, *Guía práctica, higiénica y médica del europeo en los países tórridos: Filipinas, Cuba, Puerto Rico, Fernando Póo, etc.*, Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas, 1898.

MONTERO ARÓSTEGUI, José, *Historia y descripción de la ciudad departamento naval de Ferrol*, Madrid, Imprenta Beltrán y Viñas, 1859.

MONTERO Y VIDAL, José, *El archipiélago filipino y las islas Marianas, Carolinas y Palaos. Su historia, geografía y estadística*, Madrid, Imprenta y fundición de Manuel Tello, 1886.

MONTERO Y VIDAL, José, *Historia General de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Vol. 2., Madrid, Establecimiento Tipográfico de la Viuda é Hijos de Tello, 1894.

MORENO JEREZ, Federico, y Ramón GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875.

MOYA Y JIMÉNEZ, Francisco Javier de, "Arquitecto Francisco de Cubas", *Memorial de Artillería*, serie IV, tomo 2, Madrid, 1894, pp. 407-423.

MOYA Y JIMÉNEZ, Francisco Javier de, *Discursos leídos ante la Real Academia Hispano-Americana en la recepción pública del Sr. D. Francisco Javier de Moya y Jiménez*, Cádiz, Imprenta M. Álvarez, 1912.

MOYA Y JIMÉNEZ, Francisco Javier de, *Las Islas Filipinas en 1882. Estudios históricos, geográficos, estadísticos y descriptivos*, Madrid, Establecimiento tipográfico de El Correo, 1883.

MOYA Y JIMÉNEZ, Francisco Javier de, y Celestino REY JOLY, *El ejército y la Marina en las Cortes de Cádiz. Tomo primero*, Cádiz, Tipografía Comercial, 1912.

Museo Naval, *Catálogo descriptivo de los objetos que contiene el Museo Naval: con biografías abreviada de jefes y oficiales de la armada*, Madrid, Museo Naval, 1919.

O'SCANIAN, Timoteo, *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*, Madrid, Imprenta Real, 1831.

ORDÓÑEZ Y ORTEGA, Melchor, *Una misión diplomática en la Indo-China: descripción del viaje de la legación especial de España al imperio de Annam y reino de Siam*, Madrid, Luis María Puente, 1882.

ORTIZ DE ZÁRATE, Domingo, *Viage por el Istmo de Suez, desde China a Europa y de Europa a China*, Manila, Imprenta del Colegio de Santo Tomás, 1848.

OSORIO Y BERNARD, Manuel, *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX*, Madrid, Imprenta y Litografía de J. Palacios, 1903.

PALANCA GUTIÉRREZ, Carlos, y Ángel Luis ENCINAS MORAL (eds.), *Reseña histórica de la Expedición de Cochinchina*, Madrid, Milaguano Ediciones, 2015 (original, 1869).

PALMER, Aaron H., *Memoir, geographical, political, and commercial, on the present state, productive resources, and capabilities for commerce of Siberia, Manchuria, and the Asiatic islands of the northern Pacific ocean, and on the importance of opening commercial intercourse with those countries*, Washington, Tappin & Streeper, 1848.

PASCUAL, Enrile, *Oficio de Don Pascual Enrile sobre la admisión en las Islas Filipinas de la moneda española desfigurada en China*, Manila, [s.n.], 1831.

PÉREZ DE URIONDO, Joaquín, *Diario de las ocurrencias políticas y militares de la expedición que el rey N. Señor se sirvió destinar a las Islas Filipinas bajo las órdenes de su Capitán General el Excmo. Señor Mariano Ricafort*, Manila, Imprenta de Sampaloc, 1825.

PÉREZ GALDÓS, Benito, *Trafalgar; La corte de Carlos IV*, Madrid, La Guirnalda, 1882.

PLÁ Y RAVE, Eugenio, *Marcos de maderas para construcción civil y naval (...)*, Madrid, Imprenta del memorial de ingenieros, 1878.

PRIM, Juan, *Memoria sobre el viaje militar a Oriente presentada al gobierno de S.M. por... Juan Prim, Conde de Reus, jefe de la comisión de señores oficiales del ejército español, nombrada en 1853 para seguir y estudiar las operaciones de la guerra entre Rusia y Turquía*, Madrid, Imprenta de Tejado, 1855.

PROUST DE LA GIRONIÈRE, Paul, *Aventures d'un gentilhomme breton aux îles Philippines*, Paris, Imprimeurs-unis Lacroix-Comon, 1855.

PURNELL, C. J., *The log-book of William Adams, 1614-19. With the journal of Edwar Saris, and other documents relating to Japan, Cochin China, etc*, Londres, The Eastern Press, 1916.

RAJAL Y LARRÉ, Joaquín, *Exploración del territorio de Davao (Filipinas)*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Fortanet, 1891.

RAJAL Y LARRÉ, Joaquín, *Memoria acerca de la provincia de Nueva Écija en Filipinas*, Madrid, Tipográfica Fortanet, 1890.

*Real Cédula de 21/02/1714.*

*Real Orden de 02/04/1827.*

*Real Orden de 03/11/1834.*

*Real Orden de 06/03/1813.*

*Real Orden de 12/11/1843.*

*Real Orden de 13/08/1776.*

*Real Orden de 15/09/1859.*

*Real Orden de 17/02/1827.*

*Real Orden de 20/05/1863.*

*Real Orden de 22/01/1844.*

*Real Orden de 23/03/1815.*

*Real Orden del 31/07/1809.*

*Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.*, Madrid, Imprenta Real, 1802.

*Real decreto, Ministerio de Marina. Gaceta de Madrid*, Madrid, 9 de abril de 1877, p. 71.

*Real decreto, Ministerio de Marina. Gaceta de Madrid*, Madrid, 28 de junio de 1890, p. 890.

*Real decreto, Gaceta de Madrid*, Madrid, 18 de septiembre de 1922, p. 113.

*Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12. De Octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1778.

RODRÍGUEZ BERRIZ, Miguel, *Diccionario de la administración de Filipinas*, Manila, Imprenta Amigos del País, 1888.

RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez Hijo, 1887.

SÁENZ DE URRACA, Arístides, *De Madrid a Filipinas (impresiones de viaje) seguidas de un apéndice, conteniendo las compras que se conceptúan*

*necesarias para la navegación, y las millas recorridas de Barcelona a Manila, Sevilla, Imprenta y litografía de José M.<sup>a</sup> Ariza, 1889.*

SALAZAR Y SALAZAR, Luis María de, *Juicio crítico sobre la marina militar de España*, Vol. I, Madrid, Miguel de Burgos, 1814.

SANPERE Y MIGUEL, Salvador, *Historia del lujo: su influencia en las costumbres públicas y privadas de los pueblos y el desarrollo del arte*, Barcelona, Font y Torrents, 1886.

SANTOS, Eusebio de, *Diario del viage desde Madrid a Manila, en las islas Filipinas, por la vía del istmo de Suez, que hizo Don Eusebio de Santos: modificado y ampliado posteriormente a consecuencia del que en parte verificó a su regreso de las indicadas posesiones por la misma vía*, Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1851.

SAWYER, Frederic, y Henry READ, *The inhabitants of the Philippines*, Nueva York, Charles Scribner's Son, 1900.

SCHEIDNAGEL, Manuel, *Filipinas, distrito de Benguet: memoria descriptiva y económica, acompañada del primer plano-croquis del mismo*, Madrid, Imprenta de la Dirección General de Infantería, 1878.

SCHEIDNAGEL, Manuel, *Las colonias españolas de Asia: Islas Filipinas*, Madrid, Imprenta de los Sres. Pacheco y Pinto, 1880.

SIEBOLD, Philipp Franz von, y M. M. BUSK, *Manners and Customs of the Japanese, in the Nineteenth Century from recent Dutch visitors in Japan, and the German of Dr. Philipp Franz von Siebold*, Londres, John Murray, 1841.

VÁLGOMA, Dalmiro de la, y FINESTRAT, El Barón de, *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes*, Tomo III, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1943.

VIADA Y VILASECA, Salvador, *Código penal reformado de 1870 con las valoraciones introducidas en el mismo por la ley de 17 de Julio de 1876*, Madrid, Librería de Fernando Fé, 1885.

VIDAL Y SOLER, Domingo, *Manual del maderero en Filipinas*, Manila, Imprenta de la Revista Mercantil de J. de Lozaga y C<sup>a</sup>, 1877.

VIGODET, Casimiro, "Dirección General de la Armada", *Gaceta de Madrid*, Madrid, 3 de diciembre de 1846, N<sup>o</sup> 748, p. 1.

VILLAFRANCA, Faustino, *Correspondencias de un viaje desde Filipinas a Europa por Sicilia, Nápoles, Roma, Italia, París, Londres y España: comprenden la descripción de varias poblaciones del tránsito, incluso Cantón en China, con los sucesos del viaje en la ida y vuelta*, Manila, Imprenta de la Revista Mercantil, de J. de Lozaga y Compañía, 1870.

VOREPIERRE, B. Dupiney de, *Dictionnaire français illustré et encyclopédie universelle...*, vols. 1 y 2, Paris, Michel Lévy Frères, 1864 y 1876.

Vv. AA, "Almanaque de La Ilustración Española y Americana 1913", *Almanaque de La Ilustración Española y Americana*, Año XL, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1912.

Vv. AA, *Catálogo de la exposición Nacional de Bellas Artes de 1904*, Madrid, Casa ed. Mateu, 1904.

Vv. AA, *Catálogo de la exposición Nacional de Bellas Artes de 1906*, Madrid, Casa ed. Mateu, 1906.

Vv. AA., *Allgemeine Deutsche Biographie*, vols. 27, Leipzig, Duncker & Humblot, 1888.

Vv. AA., *Congressional record containing the proceedings and debates of the fifty-seventh congress, first session; also special session of the senate*, vol. 35, Oviedo, U.S. Government Printing Office, 1902.

Vv. AA., *Diccionario histórico de la lengua española*, Letra A, Tomo I, Madrid, RAE, 1933.

Vv. AA., *Diccionario histórico de la lengua española*, Letras B-Cevilla, Tomo II, Madrid, RAE, 1936.

Vv. AA., *Guía de forasteros en Filipinas para el Año de 1865*, Manila, Establecimiento de los Amigos del País, 1865.

Vv. AA., *Guía oficial de Filipinas 1892*, Manila, Tipo-Litografía de Chofre y Comp., 1892.

Vv. AA., *Guía Oficial de Filipinas*, Tomo 1, Manila, Imp y Lit. de M. Pérez Hijo, 1888.

Vv. AA., *Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M*, Madrid, Imprenta Real, 1802.

Vv. AA., *Report on the commercial relations of the United States with foreign nations; comparative tariffs; Tabular statements of the domestic exports of the United States; Duties on importation of the staple of principal productions of the United States into foreign countries, &c.*, Washington, Gales and Seaton, 1842.

Vv. AA.: "The Chronicle & Directory for China, Korea, Japan, The Philippines, Cochinchina, Annam, Tonquin, Siam, Borneo, Straits settlements, Malay States, &c.", Hong Kong, Daily Press, 1889.

WITSEN, Nicolaes, *Architectura Navalis Et Regimen Nauticum Ofte Aaloude En Hedendaagsche Scheeps Bouw En Bestier*, Ámsterdam, Pieter and Joan Bleaue, 1690.

ZAMORA CORONADO, José María, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético*, Vols. 1-6 y Primer suplemento, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844-1849.

ZÚÑIGA, Juan de, *Ordenanzas de su magestad para el gobierno militar politico, y económico de su armada naval: parte primera, que contiene los assumptos pertenecientes al Cuerpo General de la Armada*, Vols. 1 y 2, Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1798.

# Bibliografía

AGUILAR ESCOBAR, Antonio, "La carrera militar en Filipinas en el siglo XVIII y sus relaciones con la política y el comercio. El caso del general Pedro Zacarías Villarreal", *Revista de indias*, vol. LXXXII , 284, Madrid, 2022, pp. 45-74.

AGUILERA FERNÁNDEZ, María, "La reimplantación de la compañía de Jesús en Filipinas: de la restauración a la revolución filipina (1815-1898)", Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, 2018.

ALBI DE LA CUESTA, Julio, *Moros. España contra los piratas musulmanes de Filipinas (1574-1896)*, Madrid, Desperta Ferro, 2022.

ALEMPARTE GUERRERO, Antonio, *La escuadra rusa vendida por Alejandro I a Fernando VII en 1817*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, N° 36, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001.

ALFONSO MOLA, Marina, y Carlos MARTÍNEZ SHAW, "La plata española y los tesoros de la Nao de China", en C. MARTÍNEZ SHAW y M. ALFONSO MOLA (eds.), *La ruta española a China*, Madrid, Ediciones El Viso, 2007, pp.155-178.

ALÍA PLANA, Miguel, y Jesús María ALÍA PLANA, *Historia de los uniformes de la Armada española (1717-1814)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "Mapas, mártires, embajadas y exotismo: la imagen de Japón en la culturavisual europea", en Yayoi KAWAMURA (dir.), *Lacas Namban: Huellas de Japón en España. IV Centenario de la Embajada Keichō*, Ministerio de Educación y Cultura, Fundación Japón, Madrid, 2013, pp. 203-230.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "Arte japonés y japonismo en España", en Fernando CID LUCAS, *Japón y la Península Ibérica: cinco siglos de encuentros*, Gijón, Satori, 2011, pp. 247-270.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "Del Japonismo al Neojaponismo: Evolución de la influencia japonesa en la cultura occidental", en D. Almazán, y E. Barlés (coords.), *Japón y el Mundo actual*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, Asociación Española de Estudios Japoneses, Universidad de Zaragoza, 2012, pp. 871-912.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "Ecos del celeste imperio. Arte chino en España en tiempos de crisis (1908-1936)", *Artigrama*, nº 22, 2007, pp-85-104.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "El grabado japonés *ukiyo-e* del periodo Edo (1615-1868) en la Colección de Arte Oriental de Federico Torralba del Museo de Zaragoza: el género *bijin-ga*", *Artigrama*, nº 29, 2014, pp. 493-511.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "El patrimonio cultural andaluz en la construcción de la imagen de España en el Japón de la era Meiji (1868-1912): De las primeras representaciones al japonismo de Julio Romero de Torres", en A. Gómez (ed.), *Japón y "Occidente"*:

*El patrimonio cultural como punto de encuentro*, Sevilla, Aconcagua, 2016, pp. 507-516.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "En el ocaso del Celeste Imperio. Arte chino en las revistas ilustradas españolas durante el reinado del emperador Guangxu (1875-1908)", *Artigrama*, n° 20, 2005, pp. 457-471.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "Imagen naval japonesa e ilustración gráfica: un análisis de la imagen española de Japón en la Guerra Ruso-japonesa (1904-1905)", en *Japón: arte, cultura y agua*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, Asociación Española de Estudios Japoneses, The Japan Foundation, Universidad de Zaragoza, 2004, pp. 317-329.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "Japanisme in Spain", en *Research on Japanese Art in Spain*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 2008, pp. 100-150.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "La occidentalización de Oriente (y al revés)", en Jesús Pedro Lorente, y D. Almazán (coords.), *Museología crítica y Arte de hoy*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2003, pp. 389-403.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "La seducción de Oriente: de la *chinoiserie* al *japonismo*", *Revista Artigrama*, n° 18, 2003, pp. 83-106,

ALMAZÁN TOMÁS, David, "Las exposiciones universales y la fascinación por el arte del Extremo Oriente en España: Japón y China", en María Isabel ÁLVARO ZAMORA (coord.), *Las exposiciones internacionales: Arte y progreso, Expo-Zaragoza 2008*, Zaragoza, Departamento de la Universidad de Zaragoza, 2007, pp. 85-104.

ALMAZÁN TOMÁS, David, "Las exposiciones universales y la fascinación por el arte del Extremo Oriente en España: Japón y China", *Artigrama*, n° 21, 2006, pp-791-809

ALMAZÁN TOMÁS, David, *Japón y el Japonismo en las revistas ilustradas españolas (1870-1935)*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, edición en microficha, 2001.

ANDRÉS ARÁUZ, Celestino, "Un sueño de Siglos: el Canal de Panamá", en *Revista Tareas*, n° 123, Panamá, CELA Justo Arosemena, mayo-agosto 2012, pp. 36-50.



ANTONY, Robert J. (ed.), *Elusive Pirates, Pervasive Smugglers. Violence and Clandestine Trade in the Greater China Seas*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2010.

ARTOLA, Miguel, "La Rueda de la Fortunas: 1700-1864", en Miguel ARTOLA (ed.), *Historia de Donostia-San Sebastián*, San Sebastián, Nerea, 2004, pp. 65-98.

ASTIGARRAGA, Jesús, "Campomanes y las Sociedades Económicas de Amigos del País ", en Dolores MATEOS DORADO (ed.), *Campomanes doscientos años después*, Oviedo, Universidad de Oviedo-Instituto Feijoo, 2003, pp. 617-667.

BALL, Philip, *la invención del color*, Madrid, Turner, 2003.

BANDRÉS ZARAGÜETA, Antxon, *Pilar Acedo Sarria: Josef Lehenaren maitalea, Tolosar ilustrata eta ilustratua = Pilar Acedo Sarria: La amante de José Primero, una tolosarra ilustre e ilustrada*, San Sebastián, Sociedad de Ciencias Aranzadi, 2014.

BAREA LÓPEZ, Oscar, *Heráldica y genealogía de los linajes de Cabra de Córdoba, Doña Mencía y Monturque y de sus enlaces (Ss. XV-XIX)*, Madrid, Bubok Publishing S. L., 2012.

BARLES BÁGUENA, Elena, "Diplomático español Francisco Reynosa (1856-1938) y su recorrido por el Japón Meiji", *Mirai. Estudios Japoneses*, nº 1, 2017, pp. 195-215. <http://dx.doi.org/10.5209/MIRA.57112>

BARLES BÁGUENA, Elena, "El arte japonés desde la mirada de los misioneros de la Compañía de Jesús durante el Siglo Ibérico en Japón (1543-1640)", en María Jesús ZAMORA CALVO (ed.), *Japón y España: acercamientos y desencuentros (siglos XVI y XVII)*, Gijón, Satori Ediciones, 2012, pp. 47-64.

BARLES BÁGUENA, Elena, "El arte japonés en España: colecciones, estudios y exposiciones de la Escuela Ukiyo-e", en Miguel Cabañas Bravo (coord.), *El arte foráneo en España: Presencia e influencia*, Madrid, CSIC, 2005, pp. 539-560.

BARLES BÁGUENA, Elena, "El descubrimiento en Occidente de Japón y de sus artes durante la Era Meiji (1868-1912)", en Vv. AA., *La fascinación por el arte del País del Sol Naciente. El encuentro entre Japón y Occidente en la Era Meiji (1868-1912)*, Zaragoza, Fundación Torralba Fortún, Museo de Zaragoza, 2012, pp. 97-165.

BARLES BÁGUENA, Elena, "La investigación del arte japonés en España", en Pilar CABAÑAS y Ana TRUJILLO, *La creación artística como puente entre Oriente y Occidente: sobre la investigación del arte asiático en países de habla hispana*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2012, pp. 70-102.

BARLES BÁGUENA, Elena, "Los textos impresos como testimonios de un encuentro. Libros occidentales relativos al periodo Namban en España y su contribución a la creación de la imagen de Japón", en Yayoi KAWAMURA (dir.), *Lacas Namban: Huellas de Japón en España. IV Centenario de la Embajada Keichō*, Ministerio de Educación y Cultura, Fundación Japón, Madrid, 2013, pp. 163-202.

BARLES BÁGUENA, Elena, "Luces y sombras en la historiografía del arte japonés en España", *Artigrama*, nº 18, Zaragoza, 2003, pp. 23-82.

BARLES BÁGUENA, Elena, "Testimonio de un viaje y un encuentro durante el siglo ibérico en Japón. La imagen del 'otro'", en Pilar GARCÉS y Lourdes TERRÓN (eds.), *Itinerarios, viajes y contactos Japón-Europa*, Berna, Peter Lang, 2013, pp. 119-150.

BARLES BÁGUENA, Elena, y David ALMAZÁN TOMÁS (coords.), *Japón y el mundo actual*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2019.

BARLES BÁGUENA, Elena, y David ALMAZÁN TOMÁS (eds.), *La mujer japonesa. Realidad y Mito*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2008.

BARLES BÁGUENA, Elena, y David ALMAZÁN TOMÁS, "Arte y cultura de Japón en Zaragoza", en Pedro SAN GINÉS (ed.), *La investigación sobre Asia Pacífica en España*, colección CEIPA, 1, Granada, Universidad de Granada, 2007, pp. 589-603.

BARLES BÁGUENA, Elena, y David ALMAZÁN TOMÁS, "Exposiciones temporales y planes I+D. Potenciando la mayor presencia del arte de Asia Oriental en nuestro país", *Revista de Museología*, nº 66, Madrid, 2016, pp. 55-64.

BARLES BÁGUENA, Elena, y David ALMAZÁN TOMÁS, "Introducción. Las colecciones de arte extremo oriental en España", *Artigrama*, nº 18, 2003, pp. 15-19.

BARRADA RODRÍGUEZ, Alfonso, *La protección social en España hacia 1845*, v. I, Bilbao, Fundación BBV, 2001.

BARREDO DE VALENZUELA Y ARROJO, Adolfo y CADENAS Y LÓPEZ, Ampelio Alonso, *Noviliario de Extremadura*, Tomo IV, Madrid, Instituto Salazar y Castro, Ediciones de la revista Hidalguía, 1999.

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*, 32, Madrid, 2019, pp. 161-190.

BERNABÉU ALBERT, Salvador, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (eds.), *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, Madrid, CSIC, 2013.

BLAIR, E. H. y J. A. ROBERTSON (eds.), *The Philippine Islands 1493-1898*, vol. 4 (1576-1582), México DF, Siglo XXI ediciones, 1989.

BLANCO NÚÑEZ, José María, "Organización y semántica naval moderna", *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 5, Madrid, 2006, pp. 187-200.

BLASCO IBÁÑEZ, Vicente, *La vuelta al mundo de un novelista*, Barcelona, Plaza & Janes, 1976.

BLUSSÉ, Leonard, *The Deshima diaries marginalia, 1740-1800*, Tokio, Japan-Netherlands Institute, 2004.

BONDESON, Jan, *La sirena de Fiji y otros ensayos sobre historia natural y no natural*, México DF, Siglo XXI editores, 2000.

BOOMGAARD, Peter (ed.), *Empire and Science in the Making: Dutch Colonial Scholarship in Comparative Global Perspective, 1760-1830*, Nueva York, Houndmills, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2013.

BORJA, Marciano R. de, *Basques in the Philippines*, Reno, Universidad de Nevada, 2012.

BOXER, Charles Ralph, *Fidalgos in the Fast East, 1550-1770: fact and Fancy in the History of Macao*, La Haya, Martinus Nijhoff, 1948.

BOXER, Charles Ralph, *The Christian century in Japan. 1549-1650*, Berkeley/Los Ángeles/Londres, University of California Press/Cambridge University Press, 1951.

BROWN, Delmer M., "The Impact of Firearms on Japanese Warfare, 1543-98", *The Far Eastern Quarterly*, 7, nº 3, mayo 1948, pp. 236-253.

BRU, Ricard (dir.), *Japonismo. La fascinación por el arte japonés*. Barcelona, La Caixa, 2013.

BRU, Ricard, "Col·leccionismo d'art de l'Asia Oriental", en Benaventura BASSAGODA, y Ignasi DOMÈNECH (eds.), *Mercat de l'art col·leccionisme i museus. Estudis sobre el patrimoni artístic a Catalunya als segles XIX i XX*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 2014, pp. 51-86.

CABAÑAS MORENO, Pilar, "Fernando Zóbel, in Search of an Identity. 1953, First Notes of a Travel to Japan", *Journal Philippine Studies: Historical and Ethnographic Viewpoints*, 56, nº 2, Manila, 2008, pp. 213-237.

CABAÑAS MORENO, Pilar, "Museo y colecciones de arte de Asia Oriental desaparecidos en España", *Revista de Museología*, nº 66, Madrid, 2016, pp. 29-43.

CABAÑAS MORENO, Pilar, "Sobre las fuentes de difusión y conocimiento del arte japonés en Occidente durante el siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX", en CEHA (ed.), *Correspondencia e Integración de las artes*, Málaga, Universidad de Málaga, 2004, pp. 121-130.

CABAÑAS MORENO, Pilar, "Una visión de las colecciones de arte japonés en España", *Artigrama*, nº 18, Zaragoza, pp. 107-124.

CABEBE CATÓLICO, Mariano, *Liberalism in the Philippines During the Spanish Regime*, Bekeley, Universidad de California, 1937.

CANTO MAYÉN, Emiliano, "Un texto en tres duraciones: Braudel y El Mediterráneo", *Revista Científica de Investigaciones Regionales*, vol. 34, nº 2, Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, 2012, pp. 155-176.

CAPRILES, María Elena, "Bolívar y la actuación de Venezuela en el Caribe a través de sus corsarios: Santo Domingo, Puerto Rico, Cuba y México", en Vv.AA., *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Rennes, Academia Nacional de la Historia (Venezuela), Caracas, Tomo 89, N°355, Jul-Sept, 2006, pp. 149-164.

CARMAGNANI, Marcello, *Las islas del lujo. Productos exóticos, nuevos consumos y cultura económica europea, 1650-1800*, México DF, El Colegio de México, Marcial Pons Historia, 2012.

CARO CANCELA, Diego, *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010.

CARO CANCELA, Diego, *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*, H/Z, Sevilla, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, 2010.

CARRILLO, Rubén, *Las gentes del mar sangley*, Colección "El Pacífico, un mar de historia", Ciudad de México, Palabra de Clío, 2017.

CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia y SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco, "Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca", en Vv. Aa., *Revista de Historia Naval*, N°103, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, pp. 59-76

CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia, "Borneo en la consolidación de España en Filipinas", *España en Filipinas. XLV Jornadas de Historia Marítima*, Cuaderno monográfico nº 66, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, octubre, 2012, pp. 11-30.

CERVERA PERY, José, "El capitán general de la Armada cayetano Valdés Flores, un marino liberal", *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 54, Madrid, 2007, pp. 101-114.

CERVERA, J. A., "¿Las Molucas o China? Filipinas y los planes para la expansión hispana a Asia Oriental desde la Nueva España en el siglo XVI", en C. YUSTE, y G.PINZÓN (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico*, Ciudad de México, UNAM, 2016, pp. 241-260.

CHADAREVIAN, Soraya de, y Nick HOPWOOD (eds.), *Models. The third dimension of Science*, Stanford, Stanford University Press, 2004.

CHAPARRO SAINZ, Álvaro, *La formación de las élites ilustradas vascas: El Real Seminario de Vergara (1776-1804)*, Tesis Doctoral, Universidad del País Vasco, 2009.

CHENG, Weichung, *War, trade and piracy in the China Seas, 1622-1683*, Leiden/Boston, Brill, 2013.

CLANCY, Kevin J., Peter C. KRIEG y Marianne MCGARRY WOLF, *Market new products successfully. Using simulated test market technology*, Oxford, Lexington books, 2005.

CLARCK, D. N., "Sino-Korean Tributary Relations under the Ming", en D. TWITCHETT, y F. W. MOTE (eds.), *The Cambridge History of China*, vol. 8, *The Ming Dynasty*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, pp. 271-300.

COELLO DE LA ROSA, Nicolás, "Políticas geo-estratégicas y misionales en el sur de Filipinas: el caso de Mindanao y Joló (siglo XVIII)", *Revista de Indias*, LXXIX, nº 277, Madrid, 2019, pp. 729-763.

COLETTA PAOLO, E., y K. JACK BAUER (eds.), *United States Navy and Marine Corps Bases, Overseas*, Westport, CT, Greenwood Press, 1985, pp. 67-68.

COMAS ROQUETA, Joaquín, "La enseñanza de las matemáticas en la Armada española en el siglo XIX, 1717-1824", Tesis Doctoral, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2015.

CONTRERAS ROQUÉ, Julio Rafael, *Félix de Azara. Su vida y su época*, Zaragoza, Tomos 1 y 2, Diputación Provincial de Huesca, 2010-2011.

CRAILSHEIM, Eberhard, "Las Filipinas, zona fronteriza. Algunas repercusiones de su función conectiva y separativa (1600-1762)", en Aarón GRAGEDA BUSTAMANTE (coord.), *Intercambios, actores, enfoques. Pasajes de la historia latinoamericana en una perspectiva global*, Hermosillo, Universidad de Sonora, 2020, pp. 133-152.

CRESSY, David, *Saltpeter: the mother of gunpowder*, Oxford, Oxford University Press, 2013.

CURIEL, Gustavo, "Al remedo de la China: el lenguaje 'achinado' y la formación de un gusto artístico dentro de las casas novohispanas", en Gustavo CURIEL (ed.), *XXVI Coloquio Internacional de Historia del Arte, Orientes-Occidentales: El arte y la mirada del Otro*, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas, 2007.

DACOSTA KAUFMANN, Thomas, Catherine DOSSIN, y Béatrice JOYEUX-PRUNEL (eds.), *Circulations in the Global History of Art*, Nueva York, Routledge, 2015.

DAEHNHARDT, Rainer, *Espingareda feiticeira: a introdução da arma de fogo pelos portugueses no Extremo Oriente. The bewitched gun: the introduction of the firearm in the Far East by the Portuguese*, Guardia, Texto Editora, 1994.

DANLEY, Mark H., y Patrick J. SPEELMAN (eds.), *The Seven Years' War*, Leiden-Boston, Brill, 2012.

DASZKIEWICZ, Piotr, "La maison Verreaux au XIXe siècle à Paris, plaque tournante des collections naturalistes mondiales", *Journal d'agriculture traditionnelle et de botanique appliquée*, 39 (2), Paris, 1997, pp. 111-129.

DAVY, John William, *Miniaturisation: a study of a material culture practice among the indigenous peoples of the Pacific Northwest*, Tesis Doctoral, University College London, 2016.

DE BORJA, Marciano R., *Los vascos en Filipinas*, Vitoria-Gasteiz, Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco, 2014.

DIAMOND, Jared, *Armas, gérmenes y acero: Breve historia de la humanidad en los últimos trece mil años*, Barcelona, Debolsillo, 2016.

DIAZ-TRECHUELO SPINOLA, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas*, Madrid, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965.

DIAZ-TRECHUELO, Lourdes, "The Role of the Chinese in the Philippine Domestic Economy (1570-1770)", en Alfonso FÉLIX (ed.), *The Chinese in the Philippines 1570-1770*, vol. 1, Manila, Solidaridad, 1989, pp. 175-210.

DONOSO JIMÉNEZ, Isaac, *Ennoblece: Historia de las Instituciones de la Comunidad Española en Filipinas*, Manila, Sociedad Española de Beneficencia, 2013.

EBREY, P. B., *The Cambridge Illustrated History of China*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.

EDSON, E., *The World Map, 1300-1492. The persistence of Tradition and Transformation*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 2007.

EFFERT, Rudolf Antonius Hermanis Dominique, "Volkenkundig verzamelen: het Koninklijk Kabinet van Zeldzaamheden en het Rijks Ethnografisch Museum: 1816-1883", Tesis Doctoral, Universidad de Leiden, 2003.

ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, María Dolores, "Filipinas en las Cortes de Cádiz", *Historia y política: Ideas, procesos y movimientos sociales*, 30, Madrid, 2013, pp. 177-203.

ELLIOT, John H., y Rafael BLANCO, *España en Europa: estudios de historia comparada: escritos seleccionados*, Valencia, Universitat de València, 2002.

ESTELLA MARCOS, Margarita, *La escultura barroca de marfil en España: las escuelas europeas y coloniales*, Madrid, CSIC, 1984.

FAIRBANK, J. K., *Trade and Diplomacy on the China Coast*. Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1953.

FLYNN, Dennis O., Arturo GIRÁLDEZ y James SOBREDO (eds.), *European Entry into the Pacific. Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, Londres, Routledge, 2001.

FLYNN, Dennis O., Liones FROST, y A. J. H. LATHAM, *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*, Routledge, Nueva York, 2003.

FOLCH, Dolors, "El impacto del galeón de Manila en China", en I. GONZÁLEZ (ed.), *Reflexiones sobre la historia de los intercambios culturales entre China y*

*España: IV centenario del fallecimiento de Diego de Pantoja Pekín*, Beijing, Editorial de la Academia de Ciencias Sociales de China, 2020, pp. 418-452.

FRADERA, Josep M., *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1999.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La Marina en Filipinas, II: La Marina en el sur de Filipinas (1845-1858)", *Revista de Historia Naval*, año XIII, nº 48, Madrid, 1995, pp. 57-76.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)", *Revista de Historia Naval*, Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 66, Madrid, 2012, pp. 45-101.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, "Los apostaderos: factor esencial del apoyo naval", *Revista General de Marina*, 259, Madrid, agosto-septiembre, 2009, pp. 237-245.

García Gutiérrez, Fernando, "Colección de Arte Oriental en la Real Academia de Bellas Artes de Sevilla", *Artigrama*, nº 18, 2003, pp. 161-170.

GARCÍA JIMENO, Jorge, "La fragata 'Santa Rita', ¿la ruina del comercio de Manila? Un estudio sobre los efectos de la independencia de México en Filipinas", en María del Mar BARRIENTOS MÁRQUEZ, y Alberto GUILLÓN ABAO (eds.), *América y el mar*, Cádiz, Editorial Universidad de Cádiz, 2019, pp. 227-244.

GARCÍA MONTALBÁN, Antonio, "Aproximación a la China de Blasco Ibáñez", en Vv. Aa., *Textos e imágenes de China*, Estudios de Literatura Comparada 2, vol. 2, Madrid, SELGyC, 2020, pp. 18-31.

GARCÍA-ABÁSULO GONZÁLEZ, Antonio, "Chinos en la monarquía hispánica. Los sangleyes de Filipina, unos extranjeros necesarios (Siglos XVI a XVIII)", en I. GONZÁLEZ (ed.), *Reflexiones sobre la historia de los intercambios culturales entre China y España: IV centenario del fallecimiento de Diego de Pantoja Pekín*, Beijing, Editorial de la Academia de Ciencias Sociales de China, 2020, pp. 453-487.

GARCÍA-ORMAECHEA, Carmen, "El coleccionismo de arte extremo oriental en España: porcelana china", *Artigrama*, nº 18, Zaragoza, pp. 231-252.

GARCÍA-ORMAECHEA, Carmen, *Porcelana china en España*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid, 1987.

GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique, *Buques menores y fuerzas sutiles españolas*, Madrid, FEIN, 2019.

GIL, Juan, "La comunidad china en Manila", en Antonio-Miguel BERNAL RODRÍGUEZ (ed.), *Oriente y Occidente. La primera globalización en tiempos del Barroco*, Sevilla, Fundación Focus-Abengoa, 2013, pp. 14-23.

GIL, Juan, *Hidalgos y samurais. España y Japón en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Alianza, 1991.

GÓMEZ PRADAS, Muriel, “El crucero universitario a ‘Extremo Oriente’ de 1935. Un viaje a Japón y dos destinos”, *Mirai. Estudios Japoneses*, nº 1, 2017, pp. 225-235.

GÓMEZ PRADAS, Muriel, “El movimiento Mingei en las colecciones del Museu Etnològic de Barcelona. El caso de los kyôdo-gangu o juguetes populares y tradicionales japoneses”, *Artigrama*, nº 26, Zaragoza, pp. 871-875.

GÓMEZ PRADAS, Muriel, “La mirada de Eudald Serra. El artista a través de las colecciones de cerámica japonesa del Museo Etnológico de Barcelona”, *Archivo Español de Arte*, Madrid, LXXXVI, 343, 2013, pp. 221-235.

GÓMEZ PRADAS, Muriel, “Las manufacturas cerámicas para la exportación”, en VV. AA., *La fascinación por el arte del País del Sol Naciente. El encuentro entre Japón y Occidente en la Era Meiji (1868-1912)*, Zaragoza, Fundación Torralba Fortún, Museo de Zaragoza, 2012, pp. 209-228.

GÓMEZ PRADAS, Muriel, “*Mingei* o el arte del pueblo. Las colecciones japonesas del Museu Etnològic de Barcelona”, *Artigrama*, nº 18, Zaragoza, pp. 199-210.

GÓMEZ PRADAS, Muriel, “Museizar el mundo desde Barcelona, del Museo Etnológico de Barcelona al Museo de las Culturas del Mundo”, *Revista de Museología*, nº 66, Madrid, 2016, pp. 6-19.

GÓMEZ PRADAS, Muriel, “Recuerdos de un viaje: los antiguos *omiyage*”, en Pilar GARCÉS y Lourdes TERRÓN (eds.), *Itinerarios, viajes y contactos Japón-Europa*, Berna, Peter Lang, 2013, pp. 461-473.

GÓMEZ PRADAS, Muriel, *Catàleg del Museu Balaguer. Col·lecció d'etnografia de Filipines*, Balaguer, Biblioteca-Museu Balaguer, 1992.

GÓMEZ PRADAS, Muriel, y S. VENTOSA, “Filipines un segle després, una doble mirada”, en VV. AA., *Filipines un segle després, una doble mirada*, Barcelona, Institut de Cultura, Museu Etnològic de Barcelona, 1998, pp. 8-18.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino, “Los aventureros en la Armada”, *Historia de Iberia Vieja*, año XIII, nº 150, Madrid, 2017, pp. 66-71.

GOODMAN, Grant K., *Japan and the Dutch, 1600-1853*, Richmond, Surrey Curzon, 2000.

GOODMAN, Grant K., *Japan: the dutch experience*, Londres, Bloomsbury Publishing, 2012.

GRACIA RIVAS, Manuel, “Benito Francia y Ponce de León, un médico singular de la Armada”, *Revista de Historia Naval*, Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 115, Madrid, 2011, pp. 71-84.



GRUPO ASIA, *Orientando la mirada. Arte Asiático en las colecciones públicas madrileñas*, Madrid, Comunidad de Madrid, 2009.

GUARDIOLA, Juan (coord.), *El imaginario colonial. Fotografía en Filipinas durante el periodo español*, Manila, I. G. Galileo, 2006.

GUERRA VILLABOY, Sergio, "La Habana en el contexto de las independencias Iberoamericanas", en VV. AA., *Coloquio de Historia Canario-Americana*, XXII-046, 2017, pp. 1-9. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/CHCA/article/view/9991/9497>

GUILLERMO, Alice, *Images of Change: Essays and Reviews*, Ciudad Quezon, Kalikasan Press, 1988.

GUNGWU, Wang, *Anglo-Chinese Encounters since 1800: War, Trade, Science and Governance*, Cambridge y Nueva York, Cambridge University Press, 2003.

HALILI, Marie Christine N., *Philippine History*, Manila, Rex Book Store, 2004.

HAMPTON PRITCHARD, Earl, *The Crucial Years of Early Anglo-Chinese Relations, 1750-1800*, Minnesota, Octagon Books, 1970.

HANG-SHENG, Chuan, "The Chinese Silk Trade with Spanish-America from the Late Ming to the Mid-Ch'ing Period", en FLYNN, Dennis O., Arturo GIRÁLDEZ y James SOBREDO (eds.), *European Entry into the Pacific. Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, Londres, Routledge, 2001, pp. 241-260.

HAYWARD, Philip (ed.), *Scaled for Success: The Internationalisation of the Mermaid*, Bloomington, John Libbey Publishing Ltd, 2018.

HERAS MILLÁN, José Antonio de las, *Cartagena y su Arsenal en el siglo XVIII a través de su maqueta*, Cartagena, Amigos del Museo Militar de Cartagena, 2017.

HEUSER, Beatrice, *Reading Clausewitz*, Londres, Pimlico, 2002.

HIGUERAS RODRÍGUEZ, María Dolores, "El marino ilustrado y las expediciones científicas", *La Marina de la Ilustración. II Jornadas de Historia Marítima*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuaderno Monográfico, 2, Madrid, 1989, pp. 105-118.

IBÁÑEZ, Itsaso, y José LLOMBART, "La formación de pilotos en la Escuela de Náutica de Bilbao, siglos XVIII y XIX", *ITSAS Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 747-772.

IBIZA I OSCA, Vicent, *Dona i Art a Espanya: Artistes d'abans de 1936. Obra exposada-obra desapareguda*, Tesis Doctoral, Valencia, Editorial de la universidad de Valencia, 2004.

Jörg, Christiaan, *Porcelain and the Dutch China Trade*, La Haya, Martinus Nijhoff, 1982.

JUAN Y FERRAGUT, Mariano, "Sedes y cuarteles de la Real Compañía de Guardiamarinas", *Revista general de marina*, 273, mes 8-9, Madrid, 2017, (Ejemplar dedicado a: 300 aniversario de la Real Compañía de Guardiamarinas (1717-2017), pp. 261-285.

JUAN Y FERRAGUT, Mariano, "El galeón de Manila", *España en Filipinas. XLV Jornadas de Historia Marítima*, Cuaderno monográfico nº 66, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, octubre, 2012, pp. 31-44.

KAWAMURA, Yayoi, "Coleccionismo y colecciones de la laca extremo oriental en España desde la época del arte namban hasta el siglo XX", *Artigrama*, nº 18, 2003, pp. 211- 230.

KAWAMURA, Yayoi, "Manila, ciudad española y centro de fusión. Un estudio a través del inventario del gobernador de Filipinas Alonso Fajardo de Tenza (1624)", *E-Spania. Quelle histoire globale au XVIIe siècle ? / Fronteras de Ultramar*, 30, París, 2018, pp. 1-13. <https://journals.openedition.org/e-spania/27950> (12/12/2020).

KAWAMURA, Yayoi, "Llegada de productos japoneses a Manila en la fase final del periodo Namban", *Mirai. Estudios Japoneses*, nº 3, Madrid, 2019, pp. 45-58.

KISSINGER, Henry, *China*, Madrid, Debate, 2012.

KRAHE NOBLETT, Cinta, *Chinese Porcelain in Habsburg Spain*, Madrid, Centro de Estudios Europa Hispánica, 2016.

KRAHE NOBLETT, Cinta, *La China Imperial (1506-1795)*, Madrid, Editorial Síntesis, 2017.

LAFUENTE, Antonio, y Antonio MAZUECOS, *Los caballeros del punto fijo. Ciencia, política y aventura en la expedición geodésica hispanofrancesa al virreinato de Perú en el siglo XVIII*, Madrid, 1992.

LATHAM, A. J. H., y Heita KAWAKATSU (eds.), *Intra-Asian Trade and Industrialization. Essays in memory of Yasukichi Yasuba*, Londres, Routledge, 2009.

LEGARDA, Benito J. Jr., *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Madison, Center for South-east Asian Studies, University of Wisconsin, 1999, pp. 51-90.

LEIRA PLACER, Jesús, "Evolución de la propulsión mecánica en la Armada española", *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Maquinistas de la Armada (1850-1990), 12, Madrid, 1991, pp. 65-88.

LETTIS, M., *Mandeville's Travels*, Nueva York, The Hakluyt Society, 2016.

LIDIN, Olof G., *Tanegashima: the arrival of Europe in Japan*, Copenhagen/London, NIAS Press Routledge, 2002.

LIRIA RODRÍGUEZ, Alexandre, *Filipinas y el último colonialismo español en el pacífico*, Madrid, Mercurio, 2015.

LIU, Xin, *Anglo-Chinese Encounters Before the Opium War. A Tale of Two Empires Over Two Centuries*, Londres, Routledge, 2022.

LLORENTE GARCÍA, Fernando, *El Grabado en la obra de Ramón Loy: España/Cuba*, Madrid, Universidad Complutense (Tesis inédita), 2004.

LON ROMEO, Eduardo, *Trafalgar. Papeles de la Campaña de 1905*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico (CSIC), 2005.

LUCENA GIRALDO, Manuel, y María del Mar FLORES, "Una aproximación a la colección Bauza", *Revista de Indias*, 189, vol.1, Madrid, 1990, pp. 547-584.

Lufrano, R. J., *Honorable Merchants: Commerce and Self-Cultivation in Late Imperial China*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 1997.

LUQUE TALAVÁN, Miguel (dir.), *Imágenes del mundo. Enrique de Ota y Ric, diplomático y viajero*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 2010.

LUQUE TALAVÁN, Miguel, "Narciso Clavería y Zaldúa: Gobernador y Capitán General de las Islas Filipinas (1844-1849)", en Vv. Aa., *Revista Complutense de Historia de América*, Nº23, Madrid, Servicio de Publicaciones UCM, 1997.

LYNN GLYNN, Gale (coord.), *Fotografía. Manual de procesos alternativos*, México, ENAP, 2007.

LYNN, Richard John, "The reception of European art in China and Chinese art in Europe from the late sixteenth through the eighteenth century", *International Communication of Chinese Culture*, 4, Luxemburgo, 2016, [s/n].

MACHADO LÓPEZ, Marta María (ed.), *Convivencia y conflicto en la frontera oriental de la monarquía hispánica. Filipinas (Siglos XV-XVIII)*, Madrid, Sílex, 2021.

MARSTON, Geoffrey, "International Law and the Sabah Dispute", *The Australian Year Book of International Law (AYBIL)*, vol. 1, nº 1, 1 de enero, Sydney, Brill, 1970, pp. 103-152.

MARTÍN GARCÍA, Alfredo, "Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Revista de Historia Naval*, 75, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, pp. 67-82.

MARTÍN-MERÁS, María Luisa, y María Dolores HIGUERAS (eds.), *La Historia de las Islas e indios Visayas del padre Alcina. 1668*. Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1974.

MARTÍN-VALDEPEÑAS YAGUE, Elisa, "Los Estatutos de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País de 1775 y sus intentos de reforma (1775-1808)", *Cuaderno de Estudios del siglo XVIII*, 27, Oviedo, 2017, pp. 219-250.

MARTIN, Pascal, *Il était une fois le café: Histoire, botanique, arts et petits secrets*, Paris, Edicioens Lanore, 2018.

MARTÍNEZ ROBLES, David, *La participación española en el proceso de penetración occidental en China: 1840-1870*, Tesis Doctoral, Universidad Pompeu Fabra, 2007.

MARTÍNEZ ROBLES, David, *La participación española en el proceso de penetración occidental en China: 1840-1870*, Tesis Doctoral, Universidad Pompeu Fabra, 2007.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, "La presencia española en el Pacífico: de la Ilustración al «desastre»", *España en Filipinas. XLV Jornadas de Historia Marítima*, Cuaderno monográfico nº 66, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, octubre, 2012, pp. 161-180.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, *Las Flotas de Indias. La revolución que cambió el mundo*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2022.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos, *Historia de Asia en la edad moderna*, Madrid, Arco Libros, 1996.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos, y Marina ALFONSO MOLA, *La Ruta Española de China*, Madrid, Ediciones El Viso, 2007.

Martínez Taberner, Guillermo, *El Japón Meiji y las colonias asiáticas del imperio español*, Barcelona, Ediciones Bellaterra, Universidad Autónoma de Barcelona, 2017.

MARTÍNEZ-ROBLES, David, "Españoles en el Reino Celestial Taiping: el desconocimiento como pauta de interculturalidad", en Pedro SAN GINÉS AGUILAR (ed), *La investigación sobre Asia Pacífico en España*, CEIAP, 1, Editorial Universidad de Granada, 2007, pp. 341-358.

MARTÍNEZ-ROBLES, David, "La participació espanyola en l'empresa colonial europea a la Xina del segle XIX", *Butlletí de l'Insitut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives*, 10, Barcelona, 2010, pp. 17-20.

MASON, Victor C., Gang LI, Patrick MINX, Jürgen SMITH, *et al.*, "Genomic analysis reveals hidden biodiversity within colugos, the sister group to primates", *Science Advances*, vol. 2, 8, Washington D.C., Agosto, 2016, pp. 1-15.

MCNEILL, William H., *La búsqueda del poder. Tecnología, fuerzas armadas y sociedad desde el 1000 d.C.*, México DF, Siglo XXI ediciones, 1989.

MELLÉN BLANCO, Francisco, "Los vascos y el Pacífico", en José María UNSAIN (ed.), *Los vascos y el pacífico. Homenaje a Andrés de Urdaneta*, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa – Mueso Naval, 2009, pp. 16-35.

MENTABERRY, Adolfo, *Impresiones de un viaje á la China*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de El Globo, 1876.

MERINO, María del Mar, "Hizo Historia: Vicente Tofiño San Miguel (1732-1795)", *Ambienta: La revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 18, Madrid, 2003, pp. 71-72.

MIRA CABALLOS, Esteban, *El sistema naval del imperio español. Armadas flotas y galeones en el siglo XVI*, Madrid, Punto de Vista Editores, 2015.

MOLINA, Antonio M., *Historia de Filipinas*, tomo I, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1984.

MONTES, Diego, *Instrucción y regimiento de guerra*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013.

MOREO MORENO, Francisco, *Extranjeros en las Academias de la Real Armada: entre la Formación y el Prestigio Internacional, 1717-1824*, Tesis Doctoral, Murcia, Universidad de Murcia, 2017.

MOSTERT, Tristan, *Chain of Command. The military system of the Dutch East India Company 1655-1663*, Tesis master, Universidad de Leiden, 2007. [https://www.academia.edu/38013952/Chain\\_of\\_command\\_the\\_Military\\_System\\_of\\_the\\_Dutch\\_East\\_India\\_Company\\_1655\\_1663](https://www.academia.edu/38013952/Chain_of_command_the_Military_System_of_the_Dutch_East_India_Company_1655_1663) [10/13/2020].

MUNGELLO, D. E., *The Great Encounter of China and the West, 1500-1800*, Lanham, Rowman and Littlefield, 2005.

NAVARRO ANTOLÍN, Fernando (ed.), "El teniente general de marina José Ruíz de Apodaca. Sus campañas de Ultramar", en Vv. AA., *Orbis Incognitvs. Avisos y Legajos del Nuevo Mundo. XII Congreso Internacional de la AEA*, vol. 2, Huelva, Universidad de Huelva, 2021, pp. 309-318.

OBREGÓN, Gonzalo, "Influencia y contrainfluencia del arte oriental en Nueva España", *Historia Mexicana*, 54, México DF, El Colegio de México, 1964, pp. 292-302.

OCAMPO ANEIROS, José Antonio, "El maquinista de la Armada", *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Maquinistas de la Armada (1850-1990), 12, Madrid, 1991, pp. 9-24.

OLLÉ, Manel, *La invención de China. Percepciones y estrategias filipinas respecto a China durante el siglo XVI*, Wiesbaden, Harrassowitz Verlag, 2001.

OLLÉ, Manuel, "300 años de relaciones (y percepciones) entre España y China", *Revista Huarte de San Juan, Geografía e Historia*, 15, 2008, pp. 91-99.

OLLÉ, Manuel, "La Formación del Parian de Manila. La Construcción de un Equilibrio Inestable", en Pedro San Gines Aguilar (ed.), *La Investigación sobre Asia Pacífico en España*, Granada, Editorial Universitaria de Granada, 2007, pp. 27-49.

OLLÉ, Manuel, "La imagen española de China en el siglo XVI", en C. MARTÍNEZ SHAW y M. ALFONSO MOLA (eds.), *La ruta española a China*, Madrid, Ediciones El Viso, 2007, pp. 81-96.

OLLÉ, Manuel, *La empresa de china. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Barcelona, Acantilado, 2002.

ORTEGA DEL CERRO, P., "Pruebas de distinción en una sociedad en cambio: las informaciones de limpieza de sangre en la Armada (1845-1865)", *Historia Social*, nº 85, Valencia, 2016, pp. 63-82.

ORTEGA DEL CERRO, Pablo, "Redes de relación e integración social de los oficiales de la Armada en Ferrol, 1740-1870", *Cuadernos de estudios gallegos*, 66, Santiago de Compostela, 2019, pp. 285-312.

ORTIZ SOTELO, Jorge: "Rosendo Porlier y Pascual de Herazo y Ayesta: Dos peruanos en la Antártida", *Revista de Historia Naval*, año XIII, nº 48, Madrid, 1995, pp. 45-56.

PAGANI, Catherine, *Eastern Magnificence & European Ingenuity, Clocks of late Imperial China*, Michigan, Universidad de Michigan, 2001.

PELIÓN GONZÁLEZ, Inés y Pascual ROMÁN POLO, *La Bascongada y el Ministerio de Marina. Espionaje, ciencia y tecnología en Bergara (1777-1783)*, San Sebastián, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1999.

PERALES GARAT, Javier, "Una edición digital de las ¿antiguas? Reales ordenanzas para la armada naval", *Revista General de Marina*, 253, Madrid, 2007, pp. 865-870.

PEREIRA CASTAÑARES, Juan Carlos, *La política colonial española: administración central y estatuto jurídico-político de las Antillas (1810-1898)*, Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2002.

PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander, "Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, Donostia, 2012, pp. 523-546.

PERRIN, Noel. *Giving up the gun: Japan's reversion to the sword, 1543-1879*. Boston, D. R. Godine, 1988.

PIERA MIQUEL, Mónica, "El álbum del Marqués de la Victoria y su aportación a la historia del mueble", *Archivo Español de Arte*, tomo 71, nº 281, Madrid, 1998, pp. 79-84.

PINAR, Susana, *El explorador del Índico. Diario del viaje de Francisco Noroña (1748?-1788) por las islas Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, Madrid, CSIC, 2009.

PIQUERAS HABA, Juan, "Los precios de la seda, el aceite y el vino en el siglo XIX", *Estudis: Revista de historia moderna*, nº 7, Valencia, 1978, pp. 169-189.

PUIG-SAMPER, Miguel Ángel, "El Dr. Valle y Ortega: Médico naval y antropólogo", *Revista de Historia Naval*, año IV, nº 12, Madrid, 1986, pp. 45-65.

PUIG-SAMPER, Miguel Ángel, *Alejandro Malaspina, el marino ilustrado*, Madrid, Fundación Ignacio Larramendi, 2016.

QUILIS, Antonio y Celia CASADO-FRESNILLO, *La lengua española en Filipinas. Historia actual. El chabacano. Antología de textos*, Madrid, CSIC, 2008.

QUIRINO, Carlos, *Filipinas, La Herencia Española. Compañía General de Tabacos de Filipinas, S.A.*, Barcelona, Tipografía Emporium, S.A., 1981.

RÁBANO, Isabel, "La minería del carbón en Filipinas durante el siglo XIX: La inspección general de las minas y los informes de Hernández Espiera (1853) y César Lasaña Vázquez (1861)", *Revista de la Sociedad Geológica de España*, 32 (1), Madrid, 2019, pp. 43-61.

REGALADO TROTA, Jose, *Of war and peace: Iantakas and bells in search for foundries in the Philippines*, Manila, UST, 2009.

*Research on Japanese Art in Spain*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2008.

REYES, Ainhoa, "Mitos y leyendas sobre las relaciones hispano-japonesas durante los siglos XVI-XVII", *BROCAR Cuaderno de investigación histórica*, nº 29, Universidad de la Rioja, 2005, pp. 53-75.

REYES, Ainhoa, *La Cruz y la Catana: relaciones entre España y Japón (Siglos XVI-XVII)*, Tesis doctoral, Universidad de la Rioja, 2014.

RIELLO, Giorgio, y Roy TIRTHANKAR (eds.), *How India Clothed the World. The World of South Asian textiles, 1500-1850*, Global Economic History Series, Vol. 4, Leiden-Boston, Brill, 2009.

RILOVA JERICÓ, Carlos, "Encontrado entre las sombras del Siglo de las Luces. Manuel de Agote, agente de la Real Compañía de Filipinas (1779-1797)", en José María UNSAIN (ed.), *Los vascos y el pacífico. Homenaje a Andrés de Urdaneta*, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa – Mueso Naval, 2009, pp. 82-105.

RODAO GARCÍA, Florentino, "De colonizadores a residentes, los españoles ante la transición imperial en Filipinas", en M. D. Elizalde y M. Delgado, *Filipinas, un país entre dos imperios*, Barcelona, Bellaterra, Universidad Autónoma de Barcelona, 2011.

RODAO GARCÍA, Florentino, *Espanoles en Siam, 1540-1939: Una Aportación al Estudio de la Presencia Hispana en Asia Oriental*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1997.

RODAO GARCÍA, Florentino, Francisco de Solano, y Luis E. Togores (eds), *El Extremo Oriente Ibérico. Investigaciones Históricas: Metodología y Estado de la Cuestión*, Madrid, AECl y CEH-CSIC, 1988.

RODAO GARCÍA, Florentino, *Franquistas sin Franco. Una historia alternativa de la Guerra Civil en Filipinas*, Granada, Comares, 2012.

RODAO GARCÍA, Florentino, *The Philippine Revolution of 1896-1898. Ordinary Lives in Extraordinary Times*, Manila, Ateneo de Manila University Press, 2001.

RODRÍGUEZ CASTILLO, Nicolás, “Las galeras en Filipinas. Guerra, comercio y disciplinamiento social (1580-1650)”, *Historia social*, nº 87, Valencia, 2017, pp. 149-166.

RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, Julio ARROYO VOZMEDIANO, y Juan Antonio SÁNCHEZ BELÉN (eds.), *Comercio, Guerra y Finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017.

ROMANILLOS, Emmanuel Luis A., *Jagna (Bohol) under Jesuits and Augustinian recollects, 1631-1898*, Discurso leído en el AVR Colegio de la Medalla Milagrosa, ante el alcalde el honorable Exuperio Lloren y el Consejo de Arte y Cultura de Jagna el 25 de mayo de 2005.

SAGASTE ABADÍA, Delia, “¿Cómo se exhibían en nuestros muros las colecciones asiáticas en el siglo XIX? Del Real Museo de Ciencias Naturales a la Sección Etnográfica del Museo Arqueológico Nacional”, *Revista de Museología*, nº 66, Madrid, 2016, pp. 44-54.

SAGASTE ABADÍA, Delia, “La imagen de Asia Oriental en la España ilustrada a través de la musealización de indumentaria china”, en M. D. BARRAL, E. FÉRNANDEZ, *et al* (coords.), *Mirando a Clío. El Arte español espejo de su historia*, 2012, Santiago de Compostela, pp. 20-24.

SAGASTE ABADÍA, Delia, “Objetos de Asia oriental en la colección parisina de Pedro Franco Dávila (1711-1786), origen del Real Gabinete de Historia Natural de Madrid”, en Pedro SAN GINÉS (ed.), *Cruce de miradas, relaciones e intercambios*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2010, pp. 345-370.

SAGASTE ABADÍA, Delia, “Oriente en Madrid: las colecciones asiáticas del Museo Nacional de Artes Decorativas y del Museo Nacional de Antropología”, *Artigrama*, nº 20, Zaragoza, 2005, pp. 473-486.

SAGASTE ABADÍA, Delia, “Origen y evolución de las colecciones de arte de Asia Oriental en los museos públicos españoles (1771-1948)”, *Artigrama*, 30, Zaragoza, 2015, pp. 391-412.

SÁIZ GARCÍA, María Dolores, “El arte en las revistas ilustradas madrileñas (1835-1840)”, Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2006.

SALAMERO REYMUNDO, Francisco, *Ensayo biográfico sobre Diego de Cera, un grausino universal*, Huesca, Instituto de Estudios Altoaragoneses, 1987.

SALAZAR Y ACHA, Jaime de, *Estudio Histórico sobre una familia extremeña. Los Sánchez Arjona*, Ciudad Rodrigo, Lletra, 2001.

SALVADOR BERNABÉU, Alberto, “La Armada española en el IV Centenario del descubrimiento de América”, *Revista de Historia Naval*, año IV, nº1 2, Madrid, 1986, pp. 67-82.



SÁNCHEZ DE LA ROSA, Antonio, *Diccionario hispano-bisaya para las provincias de Samar y Leyte*, Manila, Tipo-litografía de Chofré y Comp., 1895.

SÁNCHEZ GÓMEZ, Luis Ángel, "Gobierno y administración del territorio en Filipinas (1565-1898)", en Salvador BERNABÉU ALBERT, *Poblar la inmensidad: Sociedades, conflictividad y representación en los márgenes del Imperio Hispánico*, Barcelona, Ediciones Rubeo, CSIC, 2010, pp. 465-532.

SÁNCHEZ SANZ, Óscar Javier, *Diplomacia y política exterior de España, 1890-1914*, Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2004.

SANIEL, J. M., *Japan and the Philippines. 1868-1898*, Quezon City, University of Philippines, 1963.

SCHAFFER, Simon, "Fish and Ships: Models in the Age of Reason", en Soraya de CHADAREVIAN, y Nick HOPWOOD (eds.), *Models. The third dimension of Science*, Stanford, Stanford University Press, 2004, pp. 71-105.

SCHOTTENHAMME, Angela, *The East Asian Mediterranean: maritime crossroads of culture, commerce and human migration*, Wiesbaden, Harrassowitz Verlag, 2008.

SCHOTTENHAMMER, Angela, "The East Asian Maritime World, 1400-1800: Its Fabrics of Power and Dynamics of Exchanges: China and Her Neighbours", en Angela SCHOTTENHAMME (ed.), *The East Asian Maritime World, 1400-1800: Its Fabrics of Power and Dynamics of Exchanges*, East Asian Maritime History 4, Wiesbaden, Harrassowitz, 2007, pp. 1-87.

SELLIER, Jean, *Atlas de los pueblos de Asia meridional y oriental*, Barcelona, Paidós, 2002.

SIERRA DE LA CALLE, Blas, "El arte español en Filipinas", en *España en Filipinas. XLV Jornadas de Historia Marítima*, Cuaderno monográfico nº 66, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, octubre, 2012, pp. 103-160.

SIERRA DE LA CALLE, Blas, "Museo oriental: Arte de China, Japón y Filipinas en Valladolid", *Artígrama*, nº 18, 2003, pp. 171-190.

SIGÜENZA, M. Nieves, y Ángel GOICOETXEA MARCAIDA, "Envíos de plantas medicinales de América y Filipinas por algunos socios de la Bascongada ", en VV. AA., *La real Sociedad Bascongada y América, III Seminario de la Historia de la real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, Madrid, Fundación BBVA, 1992, pp. 339-350.

SILVA LÓPEZ, Natalia, *Diccionario demostrativo con la configuración o anathomia de toda la arquitectura naval moderna. Marqués de la Victoria (1719-1556). Estudio lexicológico y lexicográfico*, Tesis Doctoral, Universidad de Sevilla, 2019.

SLOBODA, Stacey, "Chinoiserie: A Global Style", en Christine GUTH (ed.), *Transnational Issues in Asian Design*, Londres, Bloomsbury, 2018, pp. 143-154.

So, Billy K. L., “Logiques de Marche dans la Chine Maritime. Espace et Institutions dans Deux Regions Preindustrielles”, *Annales Histoire, Sciences Sociales* 61/6, 2006, pp. 1261-1291.

So, Billy K. L., *Prosperity, Region, and Institutions in Maritime China: The South Fukien Pattern, 946-1368*, Cambridge, MA., Harvard University Press, 2000.

SOLA, EMILIO, *Historia de un Desencuentro. España y Japón, 1580-1614*, Alcalá de Henares, Fugaz Ediciones, 1999.

SOLANO, Sergio Paolo, “Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo: el Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) en el tránsito entre los siglos XVIII y XIX”, *THEOMAI*, 31, Buenos Aires, 2015, pp. 79-105.

SOTOS SERRANO, Carmen, *Los pintores de la expedición de Alejandro Malaspina*, Madrid, vols. 1 y 2, Real Academia de la Historia, 1982.

SOUZA, George B., *The survival of empire: Portuguese trade and society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge/New York, Cambridge University Press, 1986.

SPATE, Oskar Hermann Khristian, *The Spanish Lake*, Camberra, ANU E Press, 2004.

SUGIHARA, Kaoru, “The resurgence of intra-asian trade, 1800-1850”, en Giorgio RIELLO, y Roy TIRTHANKAR (eds.), *How India Clothed the World. The World of South Asian textiles, 1500-1850*, Global Economic History Series, Vol. 4, Leiden/Boston, Brill, 2009, pp. 139-169.

SUH, Beбето (Mingyo), “Imágenes de Asia en los textos de Benito Jerónimo Feijoo”, *SPAN750 / Ilustración y Romanticismo en España*, Chapel Hill, Universidad de Carolina del Norte, 2019, pp. 1-34.

SUZUKI, Yasuko, *Japan-Netherlands trade 1600-1800. The Dutch East India Company and beyond*, Kioto, Kyoto University Press, 2012.

TEN-DOESSCHATE CHU, P. y N. DING (eds), *Qing Encounters. Artistic Exchanges between China and the West*, Los Ángeles, Getty Research Institute, 2015.

TORRALBA SORIANO, Federico, Juan ULIBARRI, Elena BARLÉS, Segio NAVARRO, y Miguel BELTRÁN, “Museo de Zaragoza. La Colección de Arte Oriental Federico Torralba”, *Artígrama*, nº 18, 2003, pp. 125-160.

TREMML-WERNER, Birgit, “Communication Challenges in the China Seas: A Survey of Early Modern ‘Manila Linguists’”, en Angela Schottenhammer (ed.), *Tribute, Trade and Smuggling*, Wiesbaden, Harrassowitz, 2014, pp. 235-255.

TREMML-WERNER, Birgit, “Neuzeitliche Schifffahrt zwischen den Spanischen Philippinen und Japan”, in Andreas OBENAU, y Alexander MARBOE (ed.), *Seefahrt und die Frühe Europäische Expansion*, Viena, Mandelbaum, 2009, pp. 179-208.

TREMML-WERNER, Birgit, "The Global and the Local: Problematic Dynamics of the Triangular Trade in Early Modern Manila", *Journal of World History* 23/3, 2012, pp. 555-586.

TREMML-WERNER, Birgit, 'Waren sie nicht alle Piraten? Mit den wakō durch die Chinesischen Meere, ca. 1400-1660', in Eugen Pfister Andreas OBENAU, y Birgit TREMML (eds), *Schrecken der Händler und Herrscher. Piratengemeinschaften in der Geschichte*, Viena, Mandelbaum Verlag, 2012, pp. 144-167.

TREMML-WERNER, Birgit, *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644. Local Comparisons and Global Connections*. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2015.

TRIGANGGA (ed.), *Potret Museum Nasional Indonesia, Dulu, Kini dan Akan Datang*, Jakarta, Museo Nacional de Indonesia, 2014.

TURNBULL, Stephen, *Samurai: The World of the Warrior*, Oxford, Osprey Publishing, 2003.

URQUIOJO, M. (dir.). *Diccionario biográfico de los parlamentarios españoles, cortes de Cádiz, 1810-1814*, Madrid, Cortes Generales, 2010.

VALDEZ-BUBNOV, Iván, "Comercio, Guerra y tecnología: La construcción naval para la carrera de Filipinas (1577-1757)", en Antonio José RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Julio ARROYO VOZMEDIANO, y Juan Antonio SÁNCHEZ BELÉN (eds.), *Comercio, Guerra y Finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017, pp. 225-270.

VALLADARES, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación*, Lovaina, Leuven University Press, 2001.

VALLEJO GARCÍA HEVIA, José María, "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, nº 63-64, Madrid, 1993-1994, pp. 847-896.

VALLEJO POUSSADA, Rafael, "Alejandro Mon, un reformador económico", en Francisco COMÍN, Pablo Martín ACEÑA, y Rafael VALLEJO (eds.), *La Hacienda por sus ministros. La etapa liberal de 1845 a 1899*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2006, pp.66-74.

VAN DYKE, Paul A., *Merchants of Canton and Macao: Politics and Strategies in Eighteenth-Century Chinese Trade*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2011.

VAN DYKE, Paul A., *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700-1845*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2005.

VEEN, Ernst van, y Edwin KLIJN, *A Guide to the Sources of the History of Dutch-Portuguese Relations in Asia (1594-1797)*, Leiden, Institute for the History of European Expansion, 2001.

VEGA BLASCO, Antonio de la, "El cuerpo de maquinistas de la Armada (1850-1915)", *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Maquinistas de la Armada (1850-1990), 12, Madrid, 1991, pp. 89-100.

VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018.

VEGA PINIELLA, Ramón (dir.), *Asia y el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 235.

VEGA PINIELLA, Ramón, "Juncos chinos en la corte de los Reyes Católicos", *Cuadernos de estudios borjanos*, LXI, Monográfico: Juan Coloma y su época, Zaragoza, 2018, pp. 35-50.

VEGA PINIELLA, Ramón, "La gran armada del Pacífico. El temor japonés a una invasión española", en Enrique GARCÍA HERNÁN, y Davide MAFFI (coords.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica*, Valencia, Albatros, 2016, pp. 145-168.

VEGA PINIELLA, Ramón, "La reacción antioccidental", *Nihon Yûkôkai*, nº 7, Gijón, 2012, p. 64-68.

VEGA PINIELLA, Ramón, y Hugo VÁZQUEZ BRAVO, *El Señor de la Mar. Pedro Menéndez de Avilés. Catálogo de la exposición*, Avilés, Ayuntamiento de Avilés, 2020

VEGA VIGUERA, Enrique de la, *Sevilla y la real fundición de cañones*, Sevilla, Guadalquivir Ediciones, 1992.

VEGA, Jesusa, "Modernidad y tradición en la stampa española del siglo XIX", en Vv. Aa., *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte*, vols. IX-X, Madrid, UAM, 1997-1998, pp. 367-378.

VIALLE, Cynthia, y Leonard Blussé, *The Deshima dagregisters: their original tables of contents, Vol. XI 1641-1650*, Leiden, Institute for the History of European Expansion, 2001.

VIDEIRA PIRES, Benjamim, SJ (ed.), *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX*, Macao, Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1994.

VILLAR RODRÍGUEZ, G., *La Escuela Naval Militar, formando a los oficiales de la Armada desde 1717*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2016.

VISCARDI, Paolo, Anita HOLLINSHEAD, Ross MACFARLANE y James MOFFATT, "Mermaids uncovered", *Journal of Museum Ethnography*, 27, Hull, 2014, pp. 98-116.

VON GRAFENSTEIN, Johanna, "Corso y piratería en el Golfo-Caribe durante las guerras de independencia hispanoamericanas", en AUGERON, Mickaël y TRANCHANT, Mathias (Dir.), *La violence flibustière, violence terrienne ou violence maritime?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, pp. 251-267.

VV. AA., *Anales de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía*, Vol. IV, Años 1996-1997, Madrid, Ediciones de la Real Academia Matritense de Heráldica y genealogía, 2001.

VV. AA., *Catálogo del fondo de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, Vitoria, Tomo XI, Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País, 1997.

VV. AA., *Comunicação apresentada ao V congresso da 'Associação Internacional de Historiadores da Ásia'*, Macao, Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1987.

VV. AA., *Guardiamarinas 1717-2017. 300 años de la Real Compañía a la Escuela Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica, 2017.

VV. AA., *La lengua española en Filipinas: datos acerca de un problema*, Madrid, Oficina de Educación Iberoamericana, Talleres PERMAN, 1965.

WARREN, James Francis, "Los iranun y balanguigni sámal: la zona sulu y los vikingo de Asia", en VEGA PINIELLA, Ramón (coord.), *Asia en el Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, pp. 15-37.

WARREN, James Francis, *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity*, Singapur, Singapur University Press, 2002.

WARREN, James Francis, *The Sulu Zone, 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, Singapur, Singapur University Press, 1981.

WHITTOW, G. Causey (ed.), *Sturkie's Avian Physiology*, Honolulu, Academic Press, 1999.

WILLS, John Elliot Jr., "Maritime Asia, 1500-1800: The Interactive Emergence of European Domination", *The American Historical Review*, 98/1, 1993, pp. 83-105.

WILLS, John Elliot Jr., "Maritime Europe and the Ming", en John E. WILLS (ed.), *China and Maritime Europe, 1500-1800: Trade, Settlement, Diplomacy, and Missions*, Cambridge y Nueva York, Cambridge University Press, 2010, pp. 24-78.

WILLS, John Elliot Jr., y J. L. Cranmer-Byng, "Ching relations with maritime Europeans", en W. J. PETERSON (ed.), *The Cambridge History of China*, vol. 9 *The Ch'ing Dynasty to 1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2016, pp. 265-328.

WITSEN, Nicolaes, *Architectura Navalis Et Regimen Nauticum Ofte Aaloude En Hedendaagsche Scheeps Bouw En Bestier*, Ámsterdam, Pieter and Joan Bleaeu, 1690.

YEEWAN, Koon, *A Defiant Brush. Su renshan and the Politics of Painting in Early 19<sup>th</sup>-Century Guangdong*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2014.

YOUNG, Lindsay, y Eric VANDER WERF (eds.), *Conservation of marine birds*, Londres, Elsevier, 2022.

YUSTE LÓPEZ, Carmen, "La fundación del Consulado de Filipinas", en YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Historia Novohispana 78, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, pp. 149-204.

YUSTE LÓPEZ, Carmen, *El Comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México DF, INAH, 1984.

YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes Mexicanos en Manila, 1710-1815*, México DF, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.

ZENG, Yangwen, *China on the Sea. How the maritime world shaped modern China*, Leiden, Brill, 2012.

ZHANG, Xiping, *Following the steps of Matteo Ricci to China*, Beijing, China International Press, 2006.

ZUIDERVAART, Huib J., y Rob H. van GENT, "<A Bare Outpost of Learned European Culture on the Edge of the Jungles of Java> Johan Maurits Mohr (1716–1775) and the Emergence of Instrumental and Institutional Science in Dutch Colonial Indonesia", *Isis*, 95, Pennsylvania, 2004, pp. 1-33.

# Anexo documental

A lo largo de la investigación, he recogido numerosos documentos, de los cuales, he seleccionados aquellas informaciones y datos que considero de alto interés y también de utilidad para otros investigadores, transcribo a continuación.

Para la edición de documentos he seguido las normas de la Comisión Internacional de Diplomática<sup>1891</sup>.

## I

*Extractos del Diario de Navegación del capitán de Fragata de la Real Armada don José María Halcón en su navegación de Manila a Joló. 1836. Manila-Joló.*

A. Archivo del Museo Naval (AMN). Ms. 0211.

## II

*Descripción del comercio entre Manila y Joló, de cómo hay chinos que participaban de él y qué tipo de bienes entraban en circulación.*

Fol. 130v-131v.

(...) <sup>130v</sup> El comercio de Manila con Joló no se hace por expediciones de // <sup>131r</sup> gran capital, sino en la forma siguiente.

Los armadores de buques cargan un valor corto, ordinariamente abarcando la parte de fautos<sup>1892</sup> de Filipinas, y admiten chinos llamados pasajeros que son los que,

---

<sup>1891</sup> COMMISSION INTERNACIONALE DE DIPLOMATIQUE. "Normes internationales pour l'edition des documents medievauux". *Folia Caesaraugustana*, Zaragoza (1991), págs. 15-64.

tomando dinero a corresponder, cargan a flete sus valores en géneros de Europa y China. Como este dinero a corresponder paga un veinte por ciento de rédito al fin de la expedición, los mismos armadores suelen ser los prestamistas hasta donde alcanzan sus capitales y los que sacan de obras pías a menor premio; pero de todos modos entra en el interés de la expedición agenciar prestamistas y chinos cargadores hasta el completo de los fletes.

Los expresados chinos pasajeros embarcan pagando por el transporte de los efectos de ida diez y ocho por ciento, que con los veinte de rédito son treinta y ocho.

Al llegar a Joló, donde los valores son crecidos, los sobrecargos cuidan de no permitir el desembarco // <sup>131v</sup> de los efectos sino por pequeñas partidas, a medida que los chinos introducen los del cambio, con objeto de no exponer la expedición a quiebras.

De retorno a Manila pagan los chinos por flete de las producciones de las yslas los siguiente: 13% por pico de concha, balate, taclobo, cera, lapas, canela, alas de taburón <sup>1893</sup> y otros efectos ordinarios; 40 % íden por pico de nido pluma y carey, y cinco por ciento del nido blanco, alcanfor, ámbar, carey de pinta, perlas, y demás efectos preciosos, que en total, según informe de los sobrecargos, puede graduarse en un trece por ciento; que es decir, que el negocio de los chinos pasajeros de Manila se halla sobrecargado con un cincuenta y uno por ciento, y que sin ese cincuenta y uno por ciento a favor de los prestamistas y navieros no se harían las expediciones tal cual hoy se realizan <sup>1894</sup>.

## I.II

*Descripción del área comprendido entre Balanguingui y la laguna de Mindanao, de los piratas que rondan sus costas, de las embarcaciones y prácticas de quienes navegan con ellas.*

Fol. 140v-Fol. 147r.

---

<sup>1892</sup> El término “fauto” no se recoge en los diccionarios. No obstante, en algunas obras aparece como sinónimo de bienes destinados al comercio, como “Fautos y géneros de Filipinas”: Rafael DÍAZ ARENAS, Memoria sobre el comercio y navegación de las Islas Filipinas, Cádiz, 1838, pág. 90. ([https://books.google.es/books?id=Vqk7AAAAAYAAJ&pg=PA90&lpg=PA90&dq=fautos+de+filipinas&source=bl&ots=GZiYkzlvZ6&sig=ACfU3U22IE\\_VS5RXTM3EGdnzwhMyPhc7\\_g&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjmbOBiuX3AhUw\\_bslHQTaBUkQ6AF6BAgOEAM#v=onepage&q=fautos%20de%20filipinas&f=false](https://books.google.es/books?id=Vqk7AAAAAYAAJ&pg=PA90&lpg=PA90&dq=fautos+de+filipinas&source=bl&ots=GZiYkzlvZ6&sig=ACfU3U22IE_VS5RXTM3EGdnzwhMyPhc7_g&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjmbOBiuX3AhUw_bslHQTaBUkQ6AF6BAgOEAM#v=onepage&q=fautos%20de%20filipinas&f=false)).

<sup>1893</sup> *Sic pro*: tiburón.

<sup>1894</sup> Asterisco que indica una nota al pie: El seguro de riesgo de mar de estas expediciones es actualmente a dos y medio por ciento, y el seguro de estadía a dos por ciento, con cuyo cuatro y medio por ciento, cobran los prestamistas quince y medio por ciento sin aventurar. En el margen izquierdo de la nota: Nota que no lleva el original.



<sup>1895</sup>Balanguingui, actual abrigo de los piratas que se suponen joloanos, no es más que uno de los establecimientos que tienen estos filibustieros<sup>1896</sup> en el basto<sup>1897</sup> archipiélago del Asia. Este islote anegadizo en que se han establecido no es más que un manglar sobre cuyo baxo fondo tienen sus casas formadas entre los árboles con estacas, siéndoles indiferente variar la residencia a una de las infinitas ysletas de esta especie que se hallan entre nuestras posesiones y las //<sup>141r</sup> de los olandeses, pues que los Iranales corren y viven indistintamente en quantos peñascos hay por estos mares y preferentemente en los espacios de baxo fondo. Sus embarcaciones nada calan y aunque construidas, son maravilloso arte. Son obra que practican con un bolo<sup>1898</sup> o cuchillo grande en cualquier puerto y con la mayor prontitud. Estas embarcaciones las deshacen rápidamente y se trasladan por tierra al monte, atravesando con frecuencia de un lugar a otro //<sup>141v</sup> de la contracosta de las yslas, habiendo exemplares de haverlo verificado desde el seno de Magay a la parte oriental de Luzón y otros ystmos de esta naturaleza, cuyo medio fácil les proporciona siempre la fuga vurlando las fuerzas que los persigue con irse al monte, abandonando a veces sus pancos, que vuelven a construir en el lugar que les acomoda. Los piratas de Filipinas en sus compañías desgraciadas se quedan y viven en las //<sup>142r</sup> provincias cristianas, acaso en sus pueblos y entre sus parientes, y quando no en el monte, donde hallan el alimento con que se han criado. El buxi abunda por todas partes. En Masbate hay presencia de esta gente y en cualquier río o manglar hacen un panco de 60 pies en un par de días.

Los hanoi y los avitantes de la gran laguna de Mindanao, salen a las expediciones de cautivos por tierra //<sup>142v</sup> llevando por todo equipo su lanza, cris, campilán o bolo<sup>1899</sup> cada individuo, y atravesando la ysla llegan a la costa norte, donde construyen sus pancos, que se hacen a la mar sin más provisiones que las que cada individuo coge en el monte, que ordinariamente es de buxi o raíces. De toda la bahía Sindangán, de la laguna de Panguil<sup>1900</sup> y finalmente de todos los ríos, salen pancos tan pronto como se reúnen hombres, y se digi//<sup>143r</sup>gen a Visayas, donde en barquillas nada diferentes de las de los naturales, figurándose pescadores del país, acechan y cogen al que se descuida, conduciéndolo a cualquiera de los infinitos rincones donde emboscan y cubren con ramas los pancos. En el estrecho de Balábac tienen dos establecimientos los piratas, en Tampasol<sup>1901</sup> y Tarraxam<sup>1902</sup>, que son los que azotando a los avitantes de la

<sup>1895</sup> Nota en el margen izquierdo: Nota que no lleva el informe a la superioridad.

<sup>1896</sup> *Sic pro*: “filibusteros”. No obstante, la voz “filibustiero” no sería concretamente un error, pues es utilizada en otros idiomas presentes en la zona como el portugués, por lo que no es extraño que pueda aparecer de igual modo en un escrito en español.

<sup>1897</sup> *Sic pro*: “vasto”.

<sup>1898</sup> Subrayado: bolo. El **bolo** (en [tagalo](#), *iták*); herramienta de corte parecida a un machete que es de uso común entre los lugareños y granjeros en Filipinas y otro países del entorno. Su uso se extendió a Cuba, donde se usa en las plantaciones de caña de azúcar: [Small Farm Equipment for Developing Countries: Proceedings of the International Conference on Small Farm Equipment for Developing Countries: Past Experiences and Future Priorities, 2-6 September 1985](#). Manila, Filipinas: International Rice Research Institute. 1986. p. 314.

<sup>1899</sup> Subrayado: bolo.

<sup>1900</sup> *Sic pro*: Pangil.

<sup>1901</sup> *Sic pro*: Sungai Tempasok (Sarawak), Malasia.

<sup>1902</sup> *Sic pro*: Tarsem o Tarasem, Malasia.

Paragua, //<sup>143v</sup> han obligado a aquellos pueblos a ponerse bajo la protección de Joló, para evitar sus corsos. No hay medio de cortar esto y menos con la guerra, que justifica las agresiones.

Los hombres ilustrados, que miden sus ideas por las de los conocimientos adquiridos en Europa y que conocen las colonias visitando sus capitales, no pueden acabar ni aún empezar a //<sup>144r</sup> conocer el tamaño de la diferencia que todo presenta en estos paýses; no pueden conocer que todas las artes de la guerra de tierra y más exigidas en Europa por principio, tienen por base otros principios y elementos que aquí no existen, porque todo lo que quiera traerse con la fuerza es inútil quando ésta jamás encuentra resistencia. El señor La Pérouse<sup>1903</sup> hubiera hablado de otro //<sup>144v</sup> modo si en vez de visitar a Filipinas en Cavite con fragatas, hubiera tenido que emplearse contra los moros en embarcaciones capaces de penetrar tras de ellos en los baxos y ríos; si hubiese visto que jamás los pancos se presentan a combate, si hubiera experimentado que en las ocasiones en que la suerte proporciona sorprehenderlos, se tiran al agua los tripulantes cogiendo tierra y el monte o, en último caso, cortándose el cuello con sus propias armas. Así se cogen y no de otro modo estas embarcaciones, cuya velocidad es inconceivable.

Esos proyectos de buques de vapor y quanto se cita y supone de verse hacer en persecución de los piratas, son proyectos que jamás nacerán de los que conozcan por experiencia propia la guerra de moros, y los olandeses son buena prueba de esta verdad.

Los pancos en las ocasiones en que se //<sup>145r</sup> ven perseguidos penetran sobre dos palmos de agua con sólo hechar abajo la cabria y corren toda la gente a una banda, para lo que siempre están prevenidos, porque las travesías las hacen con cautela y conocen todos los lugares.

Si alguien europeo se pasara al examinar estas embarcaciones, en cuya construcción se ven cumplidas todas las reglas de la ciencia, al par que el ingenio ha sabido suplir todas las necesidades y convinar el principal objeto a que se destinan, que es la velocidad.

La construcción deve citarse.

Componen de una quilla de 55 a 60 pies, en la que empalman dos rodas con bastante lanzamiento, en cuyas piezas hacen la aparadura<sup>1904</sup> cosa de dos pulgadas del canto alto, con lo que ya está concluida la parte principal del panco, que se entabla sin

---

<sup>1903</sup> Jean-François Galaup, conde de La Pérouse, fue un marino y explorador francés que, por orden del rey Luis XVI de Francia organizó una expedición para dar la vuelta al mundo. Esta tuvo un desgraciado fin, pues en el año de 1788 su navío encalló en Vanikoro (Islas Salomón). El marino desapareció, y lo que quedó de su tripulación hubieron de establecerse allí donde naufragaron. Sus órdenes respecto a los españoles fueron las de colaborar: John DUNMORE, *The life of Jean-François de La Pérouse. Where fate Beckons*,

<sup>1904</sup> Según la RAE, "tablón de aparadura": m. Mar. Tablón primero del buque que va encajado en el alefriz.

ligazón alguna, con el auxilio de cañas de menos de medio palmo de diámetro y trincas de bejuco, que son materiales que abundan en //<sup>145v</sup> todas partes del archipiélago.

Las tablas se ajustan con alefriz y cada tabla lleva su caña, de dos en dos bancadas, trincada a la inferior hasta la última de la aparadura, que lo va a la quilla. La adjunta figura que presenta un corte vertical de estribor a babor (que) da una idea de este artificio.

[dibujo]

Quando colocan las tablas meten en el alefriz una tira de corteza de raíz de mangle, que llaman ellos gorlom<sup>1905</sup>, la cual hincha después y sirve de calafateo.

Estas embarcaciones arman dos o tres órdenes de remos, que probablemente serán del mismo modo que lo usaron los pueblos antiguos en sus bir(r)emos y trirremos //<sup>146r</sup> sobre que tanto se ha congeturado. El método con que los colocan es acomodando sobre la borda cañas fuertes que botan fuera del costado como tres pies y medio, sobre cuyos extremos forman un corredor que tiene otra gran caña formando borda de popa a proa y allí hacen firme los estobos del segundo orden de que no carece nunca ningún panco, siendo adicional el tercero, que pujan por medio de una crugía elevada al centro de la embarcación, que igualmente es de cañas y bejuco.

Así es cómo resulta:

[dibujo]

El tercer orden no se juega, sino entra cada dos bancadas, razón porque ellos lo llaman medio<sup>1906</sup>.

El aparejo de estas embarcaciones consiste en una cabria formada de tres cañas y una vela disforme de buxi tegido, que llaman saguran, la cual siendo cuadra y exactamente del corte de un juanete //<sup>146v</sup> poco alunado, la usan como latina con práctica singular. Esta vela y esta cabria vienen abajo en un minuto y vuelve a verse a la vela el buque con igual rapidez.

[dibujo]

Así es la totalidad, que consta de cuatro cañas, un saguran que suele ser de color y dos bejucos para ostaga y escota. Los extremos de las cañas de la cabria tienen su asiento y un pasador.

Tienen los pancos piratas para su defensa una trinchera en la proa que la arman quando encuentran divisiones o van a abordar un buque que tiene armas de fuego, cuyas trincheras resisten bien la metralla y les da valor contra una embarcación solo mal artillada. Ellos suelen llevar algunas veces lantacas de 4; pero su arma fuerte es la //<sup>147r</sup> lanza y campilán, a que temen extraordinariamente los yndios filipinos, que de todo

---

<sup>1905</sup> Subrayado: gorlom.

<sup>1906</sup> Subrayado: medio.

corazón creen en agujeros y en lo que ellos llaman maganitos<sup>1907</sup>, que hacen los moros para cambiar el viento y que se llame de proa quando se les persigue. En efecto es verdad que los moros hacen maganitos y que siempre que se les encuentra es de proa el viento para perseguirlos, no me queda duda de ello, como no le quedaría al más incrédulo, pero la razón de esto es porque siempre que los piratas avistan buques de guerra arrían las cabrias y se ponen a picar el viento forzados al remo, lo que obliga a perseguirlos con las falúas igualmente al remo, que es circunstancia general que la marinería experimenta en todas las cazas y que cada vez la afirma en su credulidad.

Los frascos de fuego, si se introdugeran en Filipinas, serían el mejor arma para la defensa de los buques de comercio.

Los champanes chinos por su superioridad de borda resisten a los piratas con agua hirviendo (dicen). //

### I.III

*Informe que detalla el trato dispensado por las autoridades españolas a las poblaciones locales donde la piratería era más habitual. Detalla la composición de la armada organizada en 1824 para combatir la piratería y el devenir de la misma.*

Fol. 159r-Fol. 162v.

Apéndice al informe precedente N° 14.

<sup>1908</sup>Para ilustrar algunos de los puntos tocados en este informe, producido con presencia de multitud de hechos y documentos reunidos por mí en colección, creo conveniente no omitir en este diario algunos datos y esplicaciones que sirven de luz en los lugares marcados (a) y (b).

(a) El sistema seguido hasta el presente con todos los pueblos de la morisma ha sido tan irregular y fiado al capricho que no ha podido dejar de establecer la total incomunicación con todos los paýses que ocupan. Fijado el punto de Zamboanga para facilitar el comercio del sur, parecía natural proceder a ganar relaciones y a conciliar no sólo con la condición, religión y los hombres de los pueblos independientes, sino a disimular el agravio de aquellas pequeñas agresiones que resultaren de menor valor que lo que en vengalas se perdía; pero lejos de esto y sin embargo de quanto se halla

---

<sup>1907</sup> Subrayado: maganitos.

<sup>1908</sup> En el margen izquierdo: Apéndice al informe N° 14, que sirve para ilustrar este diario y no llevó aquél.

prevenido //<sup>159v</sup> y fiado a los gobernadores de Zamboanga acerca de estrechar alianzas y relaciones con los principales malayos, estos intereses se han sometido muchas veces a los de la casualidad, a los de errados conceptos y aún a los de la codicia y particulares miras de estos jefes subalternos.

En la morisma hay pueblos pacíficos y que ya serían civilizados si en vez de la persecución de nuestras injustas agresiones le huviésemos prestado el trato y roce que tanto contribuye a dulcificar las costumbres; pero lejos de esto lo que yo he encontrado establecido al sur es perseguir a quanta vinta<sup>1909</sup> mora se avista y azotar las costas en donde no pueden ni aún salir sus pescadores, de modo que los subanos<sup>1910</sup> que se habían establecido cerca de Zambariga antiguamente a la sombra del gobierno español, que antes hubo mejor política, huyeron de estos lugares, ya bien entrando el presente siglo (por el año 1812) a causa de la vejaciones que se les ocasionaba //<sup>160r</sup> la guerra de piratería y cautiverio de los jamales e ylanos<sup>1911</sup> se torna por pretexto para piratear a los pueblos del sur y ya por costumbre, sin más razones ni más análisis hasta ver moras para balearlos hasta en sus mismos ríos y puertos, sin que esto obste para que los zamboangues cuando lo tienen a bien vayan a los pueblos de Basilan, a Sibuguey, Sibulam, etc, y sean bien recibidos en sus tratos. Nosotros tenemos la culpa de esta enemistad de pueblo a pueblo; de la falta de roce de sus avitantes, del atraso en civilidad que precede a la disminución de consumos y nosotros con ese sistema de enemistad sostenemos y autorizamos a los piratas que de ladrones en la paz convertimos en enemigos por la guerra.

El año de 1824 que el gobierno de Manila armó una expedición para refrenar a los piratas del archipiélago, se concretó el mayor atentado que han podido hacer las armas españolas contra los intereses del trono. //

<sup>160v</sup>Esta expedición que manejada con acertada política y con bizarría militar devió y podía haver encaminado a nuestros intereses; haver escarmentado a los piratas; haver abierto vías lucrativas al comercio y honrado nuestro pavellón, se fio a un hombre sin conocimiento de ninguna especie que recorriendo toda la bahía Ylana<sup>1912</sup> y dirigiéndose a Joló baleó todas las poblaciones moras sin más mira ni resultado que declarar la guerra y retirarse. El dato Nain, que gobernaba en Sibuguey, se unió a esta expedición para indicar los pueblos enemigos suyos, a quienes quiso imponer en propia utilidad sin darnos ni pedirle ulterior ventaja y desde entonces reñimos para siempre con la morima exterminando el comercio y fomentando la piratería.

Conviene estampar aquí el estado de fuerzas de aquella expedición. //

<sup>161r</sup> Estado que manifiesta el número de buques e individuos que compusieron la expedición salida de Manila para las yslas del sur, el año de 1824, al mando de don Alonso Morgado, capitán de la marina corsaria de Filipinas.

---

<sup>1909</sup> Tipo de embarcación.

<sup>1910</sup> Subrayado: subanos.

<sup>1911</sup> Hoy conocidos como maranaos.

<sup>1912</sup> *Sic pro*: Yllana.

División	Buques	Clases y nombre de los oficiales	Dotaciones
1ª	Goleta 2ª	Capitán y comandante don Alonso Morgado. Teniente y ayudante don Lorenzo San Martín.	40
	Lancha N° 21	Oficial 3º contador don Juan Errea. Capitán oficial de detall don Laug <sup>1913</sup> Díaz Franco. Capellán don Lorenzo Dimaguila.	40
	Falucho cañonero	Subteniente don Juan Santos.	34
	Falúa San Miguel	Ýdem don José Peralta.	22
	Falúa Corcito	Ýdem don Juan Estébez.	22
	Ýdem San Juan	Ýdem don Vicente Leyba.	23
2ª	Lancha Santana	Capitán y comandante don José Blanco. Cirujano don Pablo Sánchez.	40
	Lancha N° 9	Teniente don Ramón Viademonte. Cirujano don Fulgencio Oliveros.	44
	Lancha N° 22	Teniente don José Caps. 2º contador don Manuel Ávila.	44
	Falúa Santa Inés	Subteniente don Domingo Xavier.	19
	Ýdem Dolores	Ýdem don Matheo Moreno.	22
	Ýdem San Francisco	Ýdem don Hermenegildo Núñez.	22
3ª	Lancha N° 15	Capitán y comandante don Juan Palma. Capellán don Onorio Victorio.	43
	Ýdem N° 11	Subteniente don Manuel de León. Cirujano don Manuel Erimendi.	43
Totales	14	22	458

Continúa //

<sup>161v</sup> Continúa el estado precedente.

Sumas	14	22	458
3ª	Falúa Trinidad	Subteniente don Jorge Pesteño.	23
	Ýdem Santa Inés	Ýdem don Francisco Miguel.	22
	1ª Ýdem Ventura	Ýdem don Vicente Saura.	22
Ligera	Falúa Ynfante don Carlos	Capitán don Luis Chimaco.	24
	Ýdem San José	Teniente don Onofre del Rivero.	25
	Ýdem Concepción	Subteniente don Tomás Enríquez.	27

Capitán de Ynfantería comandante de la tropa don Andrés Ximénez.

<sup>1913</sup> Posiblemente Laugero.

En los transportes que se expresan con las fuerzas siguientes:

Transportes	Pontín San José	Capitán de Ynfantería don Manuel Talavera. Teniente ídem don Salvador González. Subteniente ídem don Manuel Álvarez. Teniente comandante de artillería don Vicente Fernández.	107
	Pontín Soledad	Capitán del buque don Antonio Prico. Subteniente don Miguel Alonso.	84
	Goleta San Gabriel	Capitán del buque don Antonio Plazas Capitán de la sección don Manuel Cosío. Teniente ydem don Cándido Nocón.	
		Maestre don Manuel Zaragoza.	79
		Capitán del buque don Juan Faxardo.	12
	Panco Feliz	Comandante el cadete don Alexandro Arildo.	24
Total	24	41	935

//<sup>162r</sup> Aturde la relación de las atrocidades que cometió esta expedición guiada por su jefe únicamente a asolar los pueblos indefensos sin más objeto ni mira que encarnizarlos. Se baleó Joló y se abandonó toda reducción y ajuste. Se saltó en Pilas<sup>1914</sup> y la gente reembarcó seguidamente. Se recorrió la bahía Ylana azotando las costas y las poblaciones que indicaba el dato Nayu de Sibigwey por miras particulares y para aumentar su poder, sin que por nuestra parte se le exigiere condición de provecho ni aún se pensare en las recíprocas de comercio, y quando ya toda la morisca estuvo agraviada y encarnizada con injusticia, se retiró la expedición a Manila, con baxas de 2 muertos y 6 heridos leves desde la salida, y se dejó a los piratas la ocasión y el derecho de las represaliar.

El excelentísimo señor don Pascual Enrile quiso remediar un mal tan grande y //<sup>162v</sup> cruzó a Zamboanga a establecer alianzas al capitán de fragata don José Fermín Pavía<sup>1915</sup>; pero este jefe según consta de sus diarios, que el mismo excelentísimo señor se sirvió facilitarme por la comandancia general, baleó y persiguió a las ventillas pescadoras de Pilas sobre sus mismas costas, siguiendo el sistema general.

Posteriormente el citado celoso general promovió las bases que decían abrir al comercio de los moros <sup>1916</sup>la plaza de Zamboanga y estableció en dicho punto una división con instrucciones que la destinaban a la protección de los mahometanos; pero este interés no ha acabado de entenderse y las falúas deseando tocar en los pueblos moros salen a cruzar en concepto de perseguirlos sin nada hacer para asegurarlos y concentrarlos en el trato con la plaza. //

<sup>1914</sup> *Sic pro*: Pila.

<sup>1915</sup> Pavía Seix, José Fermín. Arsenal de la Carraca (Cádiz), 24.IX.1784 – Madrid, 28.X.1852.

<sup>1916</sup> Tachado: a.

#### I.IV

*Oficio en el que se detalla cómo era la bandera que debían llevar los naturales en sus buques de guerra.*

Fol. 176v- Fol. 177r.

Oficio N° 21.

(...)<sup>176v</sup> Me disponía a salir para emprender las operaciones de levantar el plano del estrecho de Basilam has//<sup>177r</sup>ta Joló quando se presentó en Zamboanga el famoso pirata de Maluso Vrog a pedir la paz por aquel pueblo y plano, en cuyo asunto peculiar al gobernador de la plaza quiso dicho gefe que yo tuviera intervención y conocimiento.

El resultado fue estipular las paces y dada la bandera que en lo subcesivo devían usar los buques de dicho pueblo, blanca con un yac<sup>1917</sup> igual a la nacional de guerra, y restituirse agasajado y contento este hombre que se había hecho temible en la plaza.

#### I.V

*Oficio en el que Halcón relata el proceder que debió seguir por dictamen de la autoridad, respecto a unas muertes que se habían producido en julio de 1834, a cuya causa los naturales musulmanes del pueblo llamado Calanas habían solicitado el poder ir, respaldados por los españoles, a vengar dichos asesinatos. Así mismo, se desarrollan las consecuencias.*

Fol. 178r-Fol. 179r.

(...)<sup>178r</sup> En 10 de julio de 1834 consultó a esa superioridad el gobernador de este punto lo que debería practicar en casos semejantes al que citaba, de habersele presentado el pueblo pidiendo ir a vengar la muerte de algunos vecinos asesinados en el pueblo moro de Calanas. Son de antigua costum//<sup>178v</sup>bre en Zamboanga estos somatenes<sup>1918</sup>, que tan directamente influyen en el respeto que los moros conservan a la

---

<sup>1917</sup> Subrayado: yac.

<sup>1918</sup> Según diccionario de la RAE: Somatén (del cat. sometent): 1. m. Milicia ciudadana organizada antiguamente para colaborar en la seguridad en los pueblos, generalmente en Cataluña (se refiere a que es una institución de origen medieval). 2. m. Miembro de un



plaza y que tan necesarios resultan al servicio de Su Majestad para sostener la fuerza que en todo caso deve repeler las agresiones, y para conservar el espíritu guerrero y el conocimiento del manejo de las armas que tan temibles hacen de los moros a estos avitantes.

En 5 de febrero de 1835, por dictamen asesorado, se sirvió esa superioridad denegar esta práctica, en mi concepto útil, una vez que se presuponga que el gobernador de Zamboanga elegido por Su Majestad se halla con la prudencia y conocimiento militares que deciden el partido conveniente de adoptar en las empresas de guerra, que no pueden decidirse de otra manera que con las armas.

El pueblo de Zamboanga se halla ahora disgustado de esta medida; pero más tarde Su Majestad no encontrará los 700 hombres de guerra que, más que la guarnición, hacen respetable el establecimiento, y //<sup>179r</sup> quando la superioridad quiera vengar un ultrage o sostener una defensa, habrá que armar una expedición que, si es de soldados, será tarda e inútil.

Lo pongo en el superior conocimiento de Vuestra Señoría Ylustrísima pareciéndome sería útil alzar al gobernador de la plaza la prohibición de usar de las fuerzas voluntarias del establecimiento según su prudencia y conocimiento, y en el apoyo de la división de buques de guerra. Esto es indispensable Ylustrísimo Señor, porque las fuerzas navales no podrán en adelante ser empleadas contra los establecimientos de piratas provechamente sin el auxilio de los 300 o 400 hombres de chusma voluntaria de Zamboanga, que son más moros que los mismos moros en el uso de la lanza y el campilán.

Todo lo que pongo en el superior conocimiento de Vuestra Señoría Ylustrísima a los fines que estime conveniente. Dios Guarde.

Zamboanga, 26 de octubre de 1836.

Ylustrísimo señor. José María Halcón. Ylustrísimo señor capitán general comandante general de Marina.

## II

1825-1831. Varias localizaciones, principalmente el Cagayán. Pamplona, etc.

*Selección de documentos recopilados en relación a Pascual Enrile y que se conserva en un fondo que se identifica con una única signatura.*

---

somatén. 3. m. En Cataluña, rebato hecho al vecindario de un peligro. 4. m. coloq. Bulla, alarma, alboroto. 5. interj. U. Como grito de guerra de las antiguas milicias de Cataluña.

A. Archivo del Museo Naval (AMN). Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. AMN 0186.

## II.I

*Carta de la condesa de Chauz a Roque Agnado sobre la venta de algunas alhajas.*

Sin foliar.

Pamplona, 3 de mayo (de) 1825. Por la condesa de Chauz.

Mi querido Roque, no creas que te dejo de escribir porque no guste de(s)ta correspondencia, atribúyelo a los tiempos difíciles y a la confianza que tengo en tu honradez y amistad.

En breve pienso marchar de aquí a Sevilla. Creí poderte hacer una visita, pero ya he perdido la esperanza, por lo que y en vista de la alteración de los fondos, del sacre, de las fiestas que se sigui(e)ron y de la concurrencia de personas ricas que gastarán por decencia y capricho, me he animado a molestarte reencargándote practiques algunos pasos que den publicidad al collar y demás que tienes, pues la ocasión no puede ser más al propósito. El mismo que lo guarda podía hacer algo por sí en tu obsequio, debiendo tratar con gentes tan principales. Mira si ese Nortumberland que tanto gasta las quiere para su cocinera.

Como todo se atrasa y yo deseo salir de una alaxa que pudo venderse antes, te autorizo a que la des toda por una cantidad que ha de ser lo menos de 30 mil francos para mí limpios de todo gasto, pues aunque deseo encontrar cuarenta mil, como te tenía dicho, confío en que tú aprovecharás la oportunidad y no sólo sacarías los dichos cuarenta mil de antes, sino aún mayor cantidad si se presentase, a pesar de lo que en esta te advierto.

Por personas que han vendido aí<sup>1919</sup> sus alaxas, por varios que en comisión están despojando la nación de cuanto rico había, y por otros que reúnen para vender aí en las fiestas venideras lo que compran, tengo presentimiento de que saldremos ventajosamente de este negocio ya demasiado engorroso para ti y necesario para mí. Tube esperanzas de que el luto del difunto rey hubiese facilitado la venta, pero no ha sido así.

---

<sup>1919</sup> Sic pro: ahí.

Tu pariente y amigo.

La encargada de las cosas de las ynfantas podrán quererlas dinero contante, pues el joyero me preguntó si las tenía al pasar por Madrid, y me indicó en junio que tal vez entonces podríamos hacer algo.

Señor Ylustrísimo Roque Agnado. No contestó. Que lo quissiere no ir.

## II.II

*Declaraciones de bienes importados desde Manila a España.*

Fol. 44v-Fol. 50v.

Lleva María de los Ángeles:

Ciento veinte y cinco arras de oro.

Una manta de Ylocos.

Siete petacas.

Dos mapas para P. D. y su tío.

Targetas.

Dos cajas de lata con cuatro pájaros del paraíso cada una y dos menores.

Una pieza cantón.

Tres de piña.

Un corte de muselina.

Dos pares de zapatos para choclos.

Caja de palo de rosa.

Cuatro abanicos con papel de seda.

Tres pañuelos de Olán bordados.

Un cajoncito con:

Un canastillo de plata.

Un abanico filigrana de plata.

Otro dorado.

Cinco abanicos de maque.

Unos pendientes de plata de Julián para Mariana.

Una concha Carey de Julián para la Paz.

Ya en el bergantín un taclobo o dos conchas gigantescas, para pilas de agua bendita para Santa María. //

<sup>45r</sup>Se pide al señor de Ysaga salvo conducto para lo siguiente:

Dos cajas de lata con pájaros del paraíso.

Un corte de muselina.

Cuatro abanicos con papel de seda.

Un canastillo de feligrana.

Un abanico de feligrana dorada.

Otro de plata.

Cinco abanicos de maque.

Un par (de) pendientes de feligrana de plata.

P. E. //

<sup>47r</sup> Cajón largo que lleva el asesor don Santos Pelegrín<sup>1920</sup>.

	Caymán.
	Un arco con diez flechas y su porta arco.
Para	Un sable chino.
José	Una guadaña china.
María	Una aljava.
	Un turbante chino.

---

<sup>1920</sup> Santos López Pelegrín.

Una langosta grande.  
 Tres caracoles.  
 Un cangrejo grande.  
 Un pescado farol.  
 Una quijada de taurón.  
 Dos bejucos blancos de zebú muy pedidos de España.  
 Una mandíbula de pescado.  
 Seis cuerpos de cangrejo.  
 Dos bejucos de coral negro.  
 Especie de javón de sastre.  
 Madera petrificada.  
 Un peso para pesar oro con su piedra toque de los igorotes. //  
<sup>47v</sup> Un pedazo de cal vorásica del reyno de Prusia.  
 Una estalactita de la cueva de San Mateo.  
 Dos arbustos de mar o sean caracoles.  
 Un pedazo de brea de la que arrastran los ríos en este país.  
 Un pedazo de mineral de plomo de Camarines norte.  
 Un emboltorio de semillas de árbol sterculia de Lineo.  
 Una carpeta de corteza de árbol.  
 Un petate de los moros de Mindanao, para su señora. //

<sup>48r</sup> Va en el cajón.

Un aderezo de oro con su caja de maque.	120 reales
Unos pendientes de plata.	5
Otros ídem para niña.	3
Un abanico de maque encarnado en.	2
Dos pieles.	1
Un pañuelo bordado para bolsillo.	3

Se entregará a doña Magdalena Enrile y en su ausencia a sus hermanos o persona que señale. //

Julián a C. llegó.

Cuatro tabaqueras de China.

Tres antiparras de ídem.

Dos cajitas redondas maqueadas, la una para mi señora y la otra para mi señorita.

Dos tabaqueras para Pepito, dos para Jabelito y los anteojos.

Una santa Balía de China para mi señorita Paz.

Un hermitaño chino para Jabelito.

De Julián. //

<sup>50r</sup> Lista de los que van en el cajón de París.

Ocho abanicos.

Dos cajas de oja de lata con pájaros del paraíso y pieles de murciélagos.

Un tablero de dama con varios pájaros dentro >para Pepito< (y un) gran libro de memorias. >Y dos plumas de plata para limpiar dientes que el ayuntamiento me dio el día que entré en público<.

Una caja de té.

Otra con un canastillo de marfil.

Una camisa de paja de China que ponen debajo de la camisa.

Papel de Japón.

Una basija de madera de las yslas Balaos llenas<sup>1921</sup> de conchas, para baño de la muñeca.

Un petate de burí con oro para dormir sobre él.

Otro de abaca.

Una planta que puesta en el agua se abre.

Ocho cajoncitos de conchas que se abren apretando el resorte.

Tres jarritas de las yslas Batanes.

Un jarrito variedad de los tres de Nueva Écija.

Una sarta de monedas de Marianas de carey.

Una corteza grande de árbol.

Una cajita con vichos.

Un juguete para Javier.

<sup>50v</sup> dos teteras chinas ordinarias<sup>1922</sup>.

El retrato de un yndio y mariposas.

Siete pieles de murciélagos no curtidos. Se curten quitándolas antes la membrana exterior.

---

<sup>1921</sup> *Sic pro*: llena.

<sup>1922</sup> Tachado: Dos teteras chinas ordinarias.

Un lío de las mismas curtidas.

Un lío bejuco colorado.

Una pepita cabalonga, que el agua que se pone dentro es purgante.

Una caja de estanque.

Caracoles sueltos.

Una tetera ordinaria.

Un mosqueador.

Lleva además Fastet un lío de sedas, otro(s)<sup>1923</sup> treinta<sup>1924</sup> varas piña >en tres pedazos<, una cajita con un chal de piña y dos pañuelos de Olan >para Paz<.

El alférez de navío don Antonio Cañaverall llevó una pieza de piña y un abanico.

//

### II.III

*Correspondencia entre Francisco Méndez, Gabriel Yrurretagoyena y Lorenzo Calvo sobre unas deudas de sus empresas, que comercian con Asia. Informan, así mismo, de su implicación política a través del apoyo a los constitucionalistas en España.*

*Informe del José de Azcárraga sobre la moneda de uso común en China*

Fol. 54r-Fol. 56v.

<sup>54r</sup> Carta del señor Méndez<sup>1925</sup>.

Señor don Gabriel de Yrurretagoyena<sup>1926</sup> amo y señor. Por el Falcon que llegó ayer, tube el disgusto de recibir noticias de mi correspondiente en Calcuta, participándome que la letra que los señores L. Calvo y compañía tenían aceptada en París, no fue pagada y que ellos fueron obligados a pagar<sup>1927</sup> aquella cantidad con todos los gastos a los señores Mackintosh y compañía<sup>1928</sup>. Cuando yo compré y mandé una

---

<sup>1923</sup> *Sic pro*: otras.

<sup>1924</sup> Corregido sobre dos.

<sup>1925</sup> En el margen superior izquierdo: Copias.

porción de añil a los señores L. Calvo y compañía en Francia, fue en la persuasión >de< que aquella era la misma casa con la suya de China; y no me podrá engañar, pues que las dos veces que don Eugenio de Otadui<sup>1929</sup> fue a Calcuta en el *Choncua*<sup>1930</sup>, él así me lo decía, y queriendo él comprar algún añil a crédito, ofreció sus letras.

Siendo así, tengo toda la razón de esperar que ésta mi demanda será incluida en las otras de acá y que yo venga a participar de los dividendos que hicieron para liquidar la casa de los señores L. Calvo y compañía.

Remitió inclusa una carta de la casa en París.

De vuestra merced, amado y obligado criado.

Macao, primero de julio de 1831.

Carta de París que refiere la anterior y venía <sup>1931</sup>sin cerrar.

París, 14 de enero de 1831.

Señores L. Calvo y compañía. Cantón.

Muy //<sup>54v</sup> señores nuestros y amigos. Su segunda de las desgracias que nos han seguido estos últimos días y que hemos manifestado a vuestra merced por una particular de esta misma fecha, nos ha sido imposible >de< pagar una letra de 4.000 libras girada a nuestro cargo por (el) señor don Francisco Méndez de Calcuta del 20 de enero ubimos a 6 m/v orden de los señores Richard Mackintosh y compañía por Avilés, que compró dicho señor don Francisco Méndez de nuestra orden y por nuestra cuenta y en consecuencia al retorno de dicha letra de Calcuta suplicando a vuestra merced por la presente que redirigida a vuestra merced por el señor Méndez mismo de reembolsante por nuestra cuenta la dicha cantidad de 4.000 libras los gastos del provecho será menos un pequeño saldo de cerca 300 rupias que dicho señor nos debe sobre dicha operación y esperamos que tan pronto que vuestra merced reciban esta carta reembolsarán vuestra merced inmediatamente al<sup>1932</sup> señor Méndez por nuestra cuenta se cualquiera manera que disponga de la suma, es decir, sobre su aviso remitiéndoles las piezas necesarias o girando sobre vuestras mercedes. Adjunto una particular para los señores Goyena y Ozadui. (...) Lorenzo Calvo y compañía. Lervez.

Copia de la particular que cita la precedente y venía dentro cerrada.

Particular. París, 14 de enero de 1831.

Señores Goyena y Otadui. Cantón.

---

<sup>1931</sup> Tachado: abierta.

<sup>1932</sup> Tachado por repetido: al.

---



Estimados amigos. Tenemos el dolor de participar a vuestra merced que nos hallamos en la obligación de suspender nuestros pagos desde el mes de noviembre último por seguido //<sup>55r</sup> de las circunstancias muy desagradables que han caído sobre vuestra casa desde algún tiempo, por falta de crédito en España y Londres; por las quiebras de nuestros amigos; las pérdidas que hemos hecho con los de Madrid y Cádiz, las pérdidas muy grandes que hemos tenido desde mucho tiempo sobre los añiles, etc; de no recibir de Manila los resultados de nuestros avances, etc; de los fusiles, etc; por no haber recibido los fondos que nuestro señor don Lorenzo Calvo ha pedido a vuestra merced cuando se hallaba en Londres en el mes de octubre de 1829 y en fin por más de 400 mil francos que hemos adelantado desde el mes de julio último a los patriotas españoles para hacer un movimiento constitucional en España. Añadiremos por falta también de no haber recibido los documentos en regla sobre la falta de ancho de los paños, cuyos documentos así como los de los fusiles que deben ser todos legalizados, los esperamos siempre con la mayor impaciencia.

Los adelantos a los patriotas españoles los hemos hecho en viendo la mala fe de la compañía de Filipinas para arreglar y pagar las cuentas de los adelantos de nuestro señor don Lorenzo Calvo por la dicha compañía, importando cerca de 400 mil pesos fuertes, según las cuentas que nos han remitido vuestra merced los intereses del mes de marzo de 1830 hasta marzo (de) 1831 inclusos a dicha suma. En este asunto somos los agentes generales de España libre<sup>1933</sup> y habiendo ya a negociar un empréstito de 6 millones de pesos por cuenta del gobierno constitucional, este empréstito se negociará tan pronto que se hará un rompimiento y que los constitucionales tomen una plaza cualquiera de España; nosotros creemos //<sup>55v</sup> que esto tendrá lugar dentro de muy pocos días y siempre de hoy al mes de abril, porque todo sigue a la guerra que puede que sea general, entonces nuestro empréstito se negociará muy pronto y de su producto reservaremos nuestros adelantos, comisiones, beneficios, etc. Entretanto aguardaremos con mucha impaciencia los fondos que su señoría don Lorenzo ha pedido a vuestra merced hace ya mucho tiempo, sino estaban ya en camino por Dios no falten vuestra merced de mandarlos por las primeras ocasiones que saldrán de China para Europa. Tenemos que pagar ochocientos cincuenta mil francos. Este apuro es demasiado y la situación de nuestro señor don Lorenzo Calvo y de su familia son de las más dolorosas. Nuestro señor don Lorenzo Calvo está ausente y sin dinero y sus hijos se hallan también sin nada, ni para comer solamente. Sucede lo mismo a míster Leroy y a su familia y tuve un trabajo muy grande para procurarnos hasta ahora para pagar los gastos generales de cada día para el despacho, etc; y no sabemos a dónde más recorrer, nuestros amigos hallándose también en una posición crítica para poder socorrernos hasta que recibamos fondos. Si la revolución de España se hace saldremos muy pronto de estos apuros y entonces nos hallaremos en el caso de remitirles todos los fondos que nos hagan entrado invertidos en opio para hacer una buena operación. Entretanto y vista nuestra situación desesperada, les reiteramos que aguardamos con la última impaciencia los fondos que les pedimos, los documentos en regla relativos a los paños como también los de los fusiles.

---

<sup>1933</sup> Subrayado: España libre.

Si se presenta una ocasión para Manila escribiremos a los señores Calvo Arcárraga y compañía y, en todos los casos, //<sup>56r</sup> suplicamos a vuestra merced que les escriban sobre nuestra situación augurándoles que si la revolución de España tiene lugar, como no dudamos, les enviaremos también invertidas en opio el valor >por el trucar< de la mayor partida de las letras que giraron sobre nosotros por el navío *City of Aberdeen*, que sube a ciento y trece mil francos, observándoles que estas letras como todas nuestras deudas son inclusas en los 850 mil francos que debemos. (...) Lorenzo Calvo y compañía. Lervez. //

## II.IV

*Informe de Gabriel de Yurretagoyena sobre la moneda de uso común en China.*

Fol. 57r-Fol. 58r.

<sup>57r</sup> Respuesta Triunfo, 4 de junio de 1831<sup>1934</sup>.

Señor don José de Azcárraga. Manila.

Macao, 7 de mayo de 1831.

Mi estimado amigo. Por la presente daré a vuestra merced la información que me pide de la moneda corriente en el comercio de China.

Ya sabe vuestra merced que el pico común de China (peso de comercio) corresponde a 133 y un tercio libras inglesas y que este pico se divide en 100 cates, y cada cate en 16 taches. El tael no es moneda efectiva que exista en China (pues no tienen otra que unos pedazos de plata de 12 dineros de a 10 hasta 55 pesos de peso, y las chapicas<sup>1935</sup> de cobre, ambas con sello del gobierno), pero es el tipo para pesar el dinero entre los chinos. También conoce vuestra merced ya que el tael se divide en 10 mases, el mas en 10 condarines, y el condarin<sup>1936</sup> en 10 caixes; por consiguiente, el tael tiene 100 condarines o 1.000 caixes.

La única moneda corriente hasta ahora en el comercio extranjero en China es la del cuño español en las Américas y también corre en el interior. Estos pesos españoles

---

<sup>1934</sup> En el ángulo superior derecho: Duplicado Triunfo.

según las diversas épocas y casas de moneda diversifican //<sup>57v</sup> en el peso aún cuando nuevos: los hay de 7 mases 2 condarines y 5 caixes, disminuyendo en un caixe cada uno hasta el mínimo de 7 mases 1 condarin 5 caixes. Son muy raros los que esceden o disminuyen de estos extremos y los más son de 7. 1. 7. para bajo, de forma que generalmente pesados 1.000 pesos nuevos a 7. 1. 7. dan por lo menos de número de 1.000. De aquí provienen los diferentes pesos que se usan en China para la moneda. Los portugueses adaptan para el peso español, el de 7 mases 2 condarines, la compañía inglesa el de 7 mases 1 condarin 8 caixes, y la generalidad de los extranjeros en Cantón entre sí y con los janistas<sup>1937</sup> el de 7 mases 1 condarin 7 caixes.

En sola la provincia de Cantón tienen los chinos la manía de marcar los pesos que pasan por sus manos, y de aquí principalmente se origina que al fin vienen a hacerse pedazos.

Para mejor conocimiento de vuestra merced le remito adjunto tres pesos que he procurado pesen 7. 1. 7. cada uno. El primero representa el principio del martirio de las marcas, el segundo la medianía y el tercero está ya hecho pedazitos.

En cada millar de pesos es costumbre admitir //<sup>58r</sup> hasta 30 piezas en pedazos menuditos, los más de la Talega son del segundo orden y aún rebentados por varias partes, y los menos (de 50 a 100 en cada mil) de los del primero.

Dejo cargados aún en cuenta dichos tres pesos sin perjuicio de que me los retorne si no tiene aplicación que darles, y me renuevo su afectísimo amigo y atento servicio.

Q. S. M. B<sup>1938</sup>.

P. D. Creo que por equivocación se espresó en el original que el peso de la compañía inglesa es a 7. 1. 7. Cuando realmente es a 7. 1. 8.

Principal para Ricafort<sup>1939</sup>.

Gabriel de Yrurrettagoyena (R). //

## II.V

---

<sup>1938</sup> El desarrollo de esta fórmula, según protocolo, es Quien sus manos besa.

*Declaraciones de bienes importados a España desde Manila.*

Fol. 62r-Fol. 80v.

<sup>62r</sup> Reciví del señor capitán del puerto una carta el excelentísimo señor capitán general de estas yslas para la señora condesa de Ervias, con un caxón con el mismo rótulo y la lista de su contenido, siendo responsable de dar a ambas cosas la segura dirección al puerto de Bilvao en la costa de Cantabria, llegado que sea la fragata *Bencolen* de mi propiedad a Livverpool<sup>1940</sup>, recomendando con toda eficacia a mi propia casa la más pronta y segura proporción que se presente.

Y para que conste lo firmé en Binondo extramuros de Manila a 8 de octubre de 1831.

M. Ripley (R). //

<sup>63r</sup> Lista de lo que contiene el cajón<sup>1941</sup>.

1<sup>a</sup> Una caja con una canoa de movimiento y un sello de marfil.

2<sup>a</sup> Un muñeco de movimiento a caballo y un cortapapel de nácar.

3<sup>a</sup> Otro muñeco de a caballo con movimiento y un libro de mariposas.

4<sup>a</sup> Otro muñeco a caballo y pastillas de olor.

5<sup>a</sup> Una caja de tinta de China.

6<sup>a</sup> Una pieza de piña.

7<sup>a</sup> Un mango y bara para una sombrilla de marfil.

8<sup>a</sup> Un cajón de plomo con teé<sup>1942</sup>.

9<sup>a</sup> Una caja de fichas para jugar con 140 piezas.

10<sup>a</sup> Un emboltorio de nido.

11<sup>a</sup> Una caja con dos abanicos de trapo y seis pastillas de tinta.

12<sup>a</sup> Cubiertos de chino: 10 palos.

13<sup>a</sup> Cajitas de resorte. 6<sup>1943</sup> con conchas.

---

<sup>1940</sup> *Sic pro*: Liverpool..

<sup>1941</sup> En el ángulo superior derecho: Septiembre de 1831.

<sup>1942</sup> *Sic pro*: té.

<sup>1943</sup> Añadido posteriormente: 6.

14<sup>a</sup> Ocho abanicos de baraja y maque<sup>1944</sup>.

15<sup>a</sup> Ocho caxetas de sincag<sup>1945</sup>.

>16<sup>a</sup> Un saco de los decoros para dormir<sup>1946</sup>.<

17<sup>a</sup> Unos pendientes de oro de feligrana. //

<sup>63v</sup> 8 (de) octubre (de) 1831.

Nota de lo que contiene el cajón:

Nº 1. Pieles.

Nº 2. Vestido chino de pieles.

Nº 3. Pieles de panique.

Nº 4. Una piel de panique.

Nº 5. Caja de teé.

Nº 6. Caja de algebrés y un pañuelo de Olan bordado.

Nº 7. Caja de plomo con teé.

Nº 8. Dos cajas de pastillas de olor.

Nº 9. Caja con 3 abanicos.

Nº 10. Cinco abanicos de maque y uno de nácar.

Por Mister Thomas et Henry Ripley de Liverpool. //

<sup>64r</sup> Excelentísimo señor.

Mi venerado general. Queda embarcado el caxón con su correspondiente guía que saqué esta mañana de la Real Aduana y entregado con la carta al señor Ripley, que condujo a bordo ambas cosas con su equipage en la mañana de hoy. Ha pedido la visita para la tarde de mañana, y el correspondiente permiso para tirar algunos cañonazos al tiempo de hacerme a la vela. A Vuestra Excelencia lo tubiere a bien.

De Vuestra Excelencia un afectuoso súbdito. Q. B. S. M. Excelentísimo señor.

---

<sup>1944</sup> Añadido posteriormente: de baraja y maque.

<sup>1946</sup> Añadido posteriormente para sustituir otro concepto que se haya tachado.

8 de octubre de 1831.

Domingo Siñeriz<sup>1947</sup> (R).

Excelentísimo señor don Pascual Enrile. //

<sup>76r</sup> Lleva el cajón pequeño<sup>1948</sup>.

Un cajón de oja de lata con un chal color de oro bordado, tres pañuelos de espumillas ordinarias bordados, un pedazo de tela piña de 10 varas y otro de cinco, ceñidor moro y targetas con tres alfileros de marfil.

Una aguja de marear de los buques japoneses.

Una caja de maque con thé.

Otra con aljadrés y dos papeles con sedas.

Otra que tiene dos abanicos de maque, uno colorado y varios bichos.

Un pedazo de palo de olor.

Seis abanicos ordinarios, los cuatro de hueso y los dos de palo.

Otros seis ídem para Mariana de Julián<sup>1949</sup>.

Cinco teteras chinas de barro.

Seis cubos del Japón para botellas.

Dos<sup>1950</sup> abanicos de maque. Seis.

Una cajita de tintas para Nicanor<sup>1951</sup>.

Dos ídem de cincas.

Dos papeles sedas.

Seis abanicos de papel ordinarios.

Cuatro cedazos de cañas. //

<sup>76v</sup> Un cajón grande lleva:

---

<sup>1948</sup> En el margen superior: A Londres por \_\_\_. 21 de octubre de 1832.

<sup>1949</sup> Añadido posteriormente: para Mariana de Julián.

<sup>1950</sup> Tachado: Dos.

<sup>1951</sup> Añadido posteriormente: para Nicanor.

Un mueble que tiene mesas, armario, costurero y escribanía. Es de maque.

<sup>1952</sup>Tres bandejas redondas.

Dos obaladas.

Un hacha del mar del Sur.

Una aguja china.

Seis botecitos de thé mandarín. //

<sup>80r</sup> Relación de lo que contiene el cajón que va en la fragata Paz, para la esposa del general Enrile. A Saber<sup>1953</sup>:

Una caja vacía de maque que lleva dentro cinco abanicos de maque, tres pitos de marfil, un alfiletero con agujas<sup>1954</sup>; toda de marfil. Una cajita de cartón con letras de marfil, una ídem con unos pendientes de plata, ocho pastillas de cola<sup>1955</sup> y un insecto.

Una caja de cartón con ocho muñecos chinosy una careta tártara, un pedazo de palo de olor y una peineta de caña, y dos pitos de marfil.

Un lío con nueve piezas de seda muy feos.

Un abanico pericón<sup>1956</sup> de papel.

Cuatro abanicos ordinarios.

Un cuerno de rinoceronte.

Un pedazo de madera petrificada.

Dos cajas con cuatri estatuas las dos.

Cuatro cajitas con sedas.

---

<sup>1952</sup> A partir de aquí cambia la mano.

<sup>1953</sup> Añadido posteriormente, debajo: Diciembre 1832.

<sup>1954</sup> *Sic pro*: agujas.

Una cajita de maque con tinta.

Una caja de cartón con seis botes de teé.

Tres cajitas sueltas de teé sinca.

Cuatro abanicos de maque.

Una cajita de maque con té.

Una caja de maque con cien pliegos de papel tinsin<sup>1957</sup>.

Una caja de cartón con seis abanicos ordinarios.

Cuatro canastos de bejuco del Japón, dos van uno dentro del otro. En uno van pastillas de olor, en otro semillas y medicina para los ojos, y en otra una palmatoria.

Cuatro charetras o teteras.

Tres bandejas de oja de lata charoladas.

Una oja de hacha de piedra de los tagalos.

Dos peines de la ysla de los amigos.

Una caja de oja de lata con 13 pájaros, 6 de ellos del paraíso.

Conde de Espeleta. Marca. C. E. de B.

Una caja maqueada con té y dos pitos de marfil colorados.

Una caja con doce botes de teé mandarín. //

<sup>80v</sup> Un emboltorio con doce pieles de panique y cuatro abanicos.

Una caja con cuatro abanicos de chimenea y un pito de marfil blanco. Los cuatro para Concepción<sup>1958</sup>.

Una cajita de tinta de China y dos peines de caña.

Cincuenta muestras de madera y dos de helecho en árbol.

Una caja de pastillas de olor.

Un bote de oja de lata con madera petrificada.

Raíces de helecho cuernifolia.

---

<sup>1957</sup> Zona de China que produce papel:

<sup>1958</sup> Añadido posteriormente: Concepción.



Dos pedazos de madera petrificada.

Sillón N° 1° Marca C. E. de B.

Un erizo de mar o farol, dos almoadas de chino poble; son de caña. Una rodela de soldado chino de bejuco. Una almoadada para Concepción<sup>1959</sup>.

Sillón N° 2° Marca C. E. de B.

Un cajón con sus petacas y ocho nautilus; cuatro raíces de helecho. Las petacas para Madalenita.

Lleva el oficial de caballería Agustín un paquete con ule, con cuatro dragones volantes.

El comandante Carbajal un canuto bambú con caracoles y dos escupideras.

El capitán de Asia volante un paquete con cuatro pares de chinelas chinas, tres castete<sup>1960</sup>, tres manitas de marfil y un sello. Éste y una manita con un castete son de Juanita Martínez de Esquivel.

Lleva también un paquete con ule y seis petacas para Franco. Y un hermoso loro para la señora ynfanta doña María Luisa, dos pajaritos de China y un gato de algalia<sup>1961</sup>.

Lleva de Julián un paquete. (A) //

## II.VI

*Declaraciones de bienes importados a España desde Manila.*

Fol. 84r-Fol. 121r.

---

<sup>1959</sup> Añadido posteriormente: Concepción.

<sup>1960</sup> Proviene de la expresión francesa "casse tête chinois", que significa rompecabezas chino.

<sup>1961</sup> Gato de algalia es como también se conoce a la civeta de las palmeras común. En tagalo llamada musang. De esta especie se extraía una sustancia resinosa y aromática, procedente de una bolsa anal que posee el citado animal, y que alcanzaba un alto valor en el mercado por su uso en perfumería.

<sup>84r</sup> Contiene el cajón remitido por don Eugenio Otadui en primero de febrero de 1833. Marca C. E. de B.

Una caja de oja de lata con una coleha de China bordada.

Un cajón con un algedrés, alacena, tablero y tabla para tener las figuras en pie en la alacena de maque.

Una cajita con canastillo de filigrana de plata.

Un bote con thé imperial y una colcha de algodón de Mocón de color oscuro. En la caja de oja de lata van cinco toallas felpadas y una en el algedrés.

<sup>1962</sup> Cuatro pares chinelas.

Raíces de (h)elecho quarifollia. //

<sup>85r</sup> Contiene el cajón remitido por don Eugenio Otadui en el primero de febrero de 1833. Marca C. E. de E.

Una caja de oja de lata con una colcha de China bordada.

Un cajón con un algedrés, alacena, tablero y tablas para tener las figuras en pie en la alacena de maque.

Una cajita con un canastillo de filigrana de plata.

Un bote con thé imperial y una colcha de algodón de Ylocos de color oscuro. En la caja de oja de lata van cinco toallas felpadas y una en el algedrés.

Cuatro pares chinelas.

Raíces de (h)elecho güeri follia. //

86r Reçebí a bordo la fragata Constançia vinda na falúa dois caixotes e hun inbrulho e huma pedra.

Bordo 5 de marzo de 1833.

José María Sernadas (R). //

---

<sup>1962</sup> En este punto cambia de mano.

<sup>87r</sup> En un cajón que lleva la Constancia <sup>1963</sup>.

1 esqueleto completo del pez muller.

1 Ydolo de los ygorrotes.

1 Distintivo de un guerrero de los ygorrotes.

17 Jarritos.

1 Capote de marinero chino de Cabo Negro.

2 Tablitas de oraciones de los moros.

5 Corales.

2 Yden con hachas.

1 Hacha de piedra de la ysla de los navegantes.

1 Cabeza de cerdo del monte.

1 Esponja grande.

1 Bote de oja de lata con maderaapestosa.

3 Papeles con resinas.

1 Papel con caracoles.

1 Mosquitero de campaña para mi muger.

1 Manojito de abujas de erizo de mar.

1 Herbarie con papel aceytoso de sulfate de Sink con amotistas de Chile.

Semillas de Nueva Olanda para el general Castaños.

1 Capote de los ygorrotes de Cabo Negro.

1 Caja de oja de lata para mi esposa con dos pájaros del paraíso, otro rojo, dos cajitas con guixos <sup>1964</sup>, un corte faja para Joaquín y una cinta de san Fernando para el general Castaños.

---

<sup>1963</sup> En el margen superior: 8 marzo 1833.

<sup>1964</sup> *Sic pro*: guijos. Puede ser también un tipo de madera, especialmente estimada en Manila.

1 Lío de papel con dos pájaros del paraíso para mi muger.

1 Ýdem con palos de dientes para la misma.

2 Pedazos de varilla de cobre de un perno enviado por los Ygorrotes y estirado en el arsenal. El pedazo mayor es para remitir al ministro de Marina.

2 Pedazos de madera petrificada de la que hay mucha en la cantera de piedra blanda de Guadalupe de origen volcánico.

<sup>1965</sup>Un tarro con Algalia según se saca.

Una cajita con cangrejos.

Otro cajón con varios frascos de vichos conservados en aguardientes.

Tres //<sup>87v</sup> canutos de caña llenos de piedras.

El cirujano lleva un paquete con 20 varas de piña para Madalena y un trozo de madera petrificada para P. A. //

<sup>88r</sup> En un cajón que lleva la Constancia<sup>1966</sup>.

1 esqueleto completo del pez muller.

1 Un<sup>1967</sup> ýdolo de los ygorrotes.

1 Un<sup>1968</sup> distintivo de un guerrero de los ygorrotes.

17 Jarritos.

1 Capote de marinero chino de Cavo Negro.

2 Tablitas de oraciones de los moros.

5 Corales.

2 Ýden con achas.

1 Hacha de piedra de la ysla de los navegantes.

1 Cabeza de cerdo del monte.

---

<sup>1965</sup> A partir de aquí cambia de mano.

<sup>1966</sup> En el margen superior: 8 marzo 1833.

<sup>1967</sup> *Sic.*

<sup>1968</sup> *Sic.*

- 1 Esponja grande.
- 1 Bote de oja de lata con madera apestosa.
- 3 Papeles con resinas.
- 1 Papel con caracoles.
- 1 Mosquitero de campaña para mi muger.
- 1 Manojito de abujas de erizo de mar.
- 1 Herbarie con papel aceytoso.
- 2 Capotes de los Batanes.
- 1 Un bulto con papel aceytoso de sulfate de Sink con amotistas >de Chile<.
- Semillas de Nueva Olanda para el general Castaños.
- 1 Capote de los ygorrotes de Cabo Negro<sup>1969</sup>.
- 1 Caja de oja<sup>1970</sup> de lata para mi esposa con dos pájaros del paraíso, otro rojo, dos cajitas con guixos<sup>1971</sup>, un corte faja para Joaquín y una cinta de san Fernando para el general Castaños.
- 1 Lío de papel con dos pájaros del paraíso para mi muger.
- 1 Lío con palos de dientes para la misma.
- 2 Pedazos de varilla de cobre de un perno enviado por los Ygorrotes y estirado en el arsenal. El pedazo mayor es para remitir al ministro de Marina.
- 2 Pedazos de madera petrificada de la que hay mucha en la cantera de piedra blanda de Guadalupe de origen volcánico.
- Un tarro con Algalia según se saca.
- Una cajita con cangrejos.
- Otro //<sup>88v</sup> cajón con varios frascos de vichos conservados en aguardientes.
- Tres canutos de caña llenos de piedras.
- <sup>1972</sup>El cirujano lleva un paquete con 20 varas de nipsis<sup>1973</sup> para Madalena y un trozo de madera petrificada para P. A. //

---

<sup>1969</sup> Tachado: de Chile.

<sup>1970</sup> Repite: de oja.

<sup>1971</sup> *Sic pro*: guijos.

<sup>1972</sup> Cambia de mano el documento.

<sup>89r</sup> Contienen los dos cajones que lleva el caballero Tastet<sup>1974</sup>:

P. E. N° 1: Una bandeja de maque y una pieza de crespón color de flor de romero.

P. E. N° 2: Un juego de té compuesto de veinte y cuatro tazas, veinte y cuatro platillos, una tetera, una azucarera, una lechera y una mantequera; todo de China. Además unos pendientes de plata y un sello de marfil. //

<sup>90r</sup> Salió en 30 de abril 1833 en el *Gran Duchon* para el Havre.

Contiene los dos cajones que lleva el caballero Tastet:

P. E. N° 1: Una bandeja de maque y una pieza de crespón color de flor de romero.

P. E. N° 2: Un juego de té compuesto de veinte y cuatro tazas, veinte y cuatro platillos, una tetera, una azucarera, una lechera y una mantequera; todo de China. Además unos pendientes de plata y un sello de marfil.

En junio 20 de 1833 a <sup>1975</sup> Anderson de Londres >por Bilbao y Santa María< se remitió un cajón que contiene:

Uno de narra y dentro,

Una caja de maque con diez cajitas de té.

Cinco piesecitas de nipsis.

Dos cinturones de seda de China.

Dos bolsas de China bordadas.

---

<sup>1973</sup> Tejidos finos y bonitos.

<sup>1974</sup> En el margen superior: Salió 30 de abril 1833 en el *Eran Duchon* para el Havre.

<sup>1975</sup> Tachado: a.

Un chal para María de los Ángeles.

Una pieza ancha de Cantón.

Una piel de panique.

Una ardilla volante de Calamianes. //

<sup>95r</sup> Por la San Fernando el 8 agosto 1833.

Por el capitán:

Un cajón con arrecifes a mi muger, jug(u)etes y langosta.

Por Balboa:

Caja de semillas.

Seis cuellos de piña bordados y cinco cinturas a mi muger

| A mi esposa.

Cuatro abanicos en caja de maque.

Un chal bordado de colores.

| De Nicolás a Madalena. //

<sup>96r</sup> En la Nueva San Fernando en agosto de 1833, lleva el capitán a mi muger:

Un cajón con arrecifes, una langosta y vichos.

Con don Faustino Balboa:

Un paquete con seis cuellos de piña bordados y cinco conturas de China, y caja de semillas.

Balboa lleva de Nicolás para mi hermana:

4 abanicos en caja de maque.

Un chal. //

<sup>97r</sup> Excelentísimo señor.

Tengo mandado ya a diez sugetos sucesivamente para que me traigan el moral blanco<sup>1976</sup> que Vuestra Excelencia me tiene suplicado y todos han buelto sin él, y me

han dicho que el sitio en donde se encuentra dicho moral se halla tapado de tierra pues resulta de un monte que se ha desmoronado en su inmediación. Por lo que Doyle a Vuestra Excelencia noticia para su inteligencia sólo me han traído una piedrecita que sa//<sup>97v</sup>caron de un monte llamádose<sup>1977</sup> Maquiriquiri, la que remito a Vuestra Excelencia para que vea.

Soy su infinito servidor.

Capellán G. S. M. B..

Antipolo, y septiembre 17 de 1833.

Pablo de Mendoza (R). //

<sup>98r</sup> Lleva el cajón pequeño<sup>1978</sup>:

Una caja de oja de lata con un chal de color de oro bordado, tres pañuelos de espumillas ordinarias bordados, un pedazo de tela piña de 10 varas y otro de cuero, ceñidor moro y targetas con tres alfileteros de marfil.

Una aguja de marear de los buques japones(es).

Una caja de maque con thé.

Otra con aljadrés y dos papeles con sedas.

Otra que tiene dos abanicos de maque, uno colorado y varios bichos.

Un pedazo de palo de olor.

Seis abanicos ordinarios, los cuatro de hueso y los dos de palo.

Otros seis de Julián para Mariana<sup>1979</sup>.

Cinco teteras chinas de barro.

Seis cubos para botellas del Japón<sup>1980</sup>.

Abanicos de maque: seis<sup>1981</sup>.

Una cajita de tinta para Nicanor<sup>1982</sup>.

---

<sup>1977</sup> *Sic pro*: llamado.

<sup>1978</sup> En el margen superior: Londres por \_\_\_\_\_. Octubre, 21, 1833.

<sup>1979</sup> Añadido posteriormente: de Julián para Mariana.

<sup>1980</sup> Añadido posteriormente: del Japón.

<sup>1981</sup> Añadido posteriormente: seis.

<sup>1982</sup> Añadido posteriormente: para Nicanor.



Dos ídem de cinca.

Dos papeles sedas.

Seis abanicos de papel ordinarios,

Cuatro cedasos de cañas. //

<sup>98v</sup> El cajón grande lleva:

Un mueble que tiene mesas, armario, costurero y escrivanía; es de maque.

<sup>1983</sup> Tres bandejas redondas.

Dos obaladas.

Un hacha del mar del Sur.

Una aguja china.

Seis botecitos de thé mandarín //

<sup>99r</sup> Digo yo <sup>1984</sup>, Vizente Gallegos, vecino de Cádiz, capitán y maestro de la corveta nombrada Zafiro, que se halla en esta bahía prócsimo a seguir viage para el puerto de Cádiz, que he recibido a bordo de dicho buque, y bajo de su cubierta del excelentísimo señor capitán general de estas islas don Pascual Enrile:

Un baúl con varios efectos de estas islas y de China rotuladas a la excelentísima señora doña Concepción Ezpeleta de Enrile. Madrid.

De todo lo cual me doy por contento y entregado enjuto y bien acondicionado a toda mi voluntad, obligándome a entregarlo en la propia forma que he recibido y como es uso y costumbre, en Cádiz, a la orden de dicha excelentísima señora.

Pagándome por flete gratis.

Y porque así lo guardaré y cumpliré me obligo en toda forma de derecho con mi persona y bienes habidos y por haber, especialmente obligo e hipoteco dicho buque, sus fletes, aparejos y lo mejor parado de él. En fe de lo cual he firmado tres de un tenor para un solo efecto en Manila a treinta y uno de diciembre de mil ochocientos treinta y tres.

Ygnoro el contenido y no respondo de abería.

Vicente Gallegos (R). //

---

<sup>1983</sup> A partir de este punto cambia de mano.

<sup>1984</sup> Este documento es una plantilla en la que aparecen rellenos los datos concretos que atienden al negocio correspondiente.

<sup>101r</sup> Por la Záfiro en enero 1834.

En el baúl de Paz:

1 pieza de collote.

4 piezas de género blanco de Ylocos.

1 mantel grande de ídem<sup>1985</sup>.

12 toallas blancas con listas coloradas de ídem.

24 ídem con lista azul de ídem.

24 ídem sin lista de ídem.

60 servilletas blancas sin lista.

1 pieza de tela de abaca listada.

1 retazo de guinara ancho de abaca.

4 pañuelos de abaca.

1 calzón de índio y su tonelete.

1 petate colorado blanco de abaca.

13 nudos de caña con la misma película imitando un tubo.

1 panique.

1 mono.

1 barquilla de los indios con vichos.

2 líos del helecho cuercifolia.

<sup>1986</sup>1 culebra.

<sup>1987</sup>4 cajitas de insectos de Tinsin<sup>1988</sup>.

A doña Concepción Ezpeleta.

Madrid. //

---

<sup>1985</sup> Repite: ídem.

<sup>1986</sup> A la izquierda de todas las partidas anteriores: De Filipinas.

<sup>1987</sup> A la izquierda de esta entrada: De China.

<sup>1988</sup> Dibujos de insectos, papel de arroz.

<sup>102r</sup> Por el *Santa Ana*, en febrero para la compañía <sup>1989</sup>.

Cajón N° 1 Marca C. E. febrero 1834<sup>1990</sup>.

Lío forrado en ule.	1 pieza de piña listada azul 1 peinador de Cantón. 1 bixo. 2 enaguas. 6 pañuelos de piña bordados, un pañuelo de lo mismo bordado. 6 petacas. 2 bandejas de maque 1 pañuelo de espumilla de Mariana por Julián. 1 caja de cartón con 3 paipay de pluma y 6 de escribir. 6 cajas maquiadas de cha pequeñas. 1 bote de cha grande de Nanquin muy especial de salud. 1 ídem de ídem chico. 2 ídem de ídem más chico. 1 caja de oja de lata con una pieza de espumilla color de lila. 1 cajita de cha ordinaria. 4 líos de lo mismo. Unos de Mariana. 1 caja usada que contiene dos pares de pendientes de plata, una cajita con dos pastillas de tinta de China, un sello de familia con otro particular, un lío con pebete de olor, seis semillas de carabao, tres alfileteros de Carey, tres docenas de piedras jaspes redondas para las macetas y un ongo endurecido. 2 barquillas usadas de maque para pan del Japón. 6 cinturas de señora: 3 para María Ángeles. Del chino. 3 cajas con 23 abanicos del Bu. 6 para mi hermana. 4 abanicos de maque de Julián según letrero. 2 pares de zapatos de señora de Ángeles chino. Papel tinsin. Guiaos.	Bordados en Manila y hechos.
---------------------------	--	------------------------------------

Cajón N° 2 C. E.

2 escupideras de cobre blanco.  
6 palmatorias de ídem ídem de limpiar como la plata y  
lo parecen.  
1 oja de fieltro para zapatos.

<sup>1989</sup> Añadido posteriormente: para la compañía.

<sup>1990</sup> Añadido posteriormente: febrero 1834.

Por el capitán del buque:

1 canuto de caña con seis cortinas de esteritas de China  
y un bastón de Carabao.  
1 cajón con inse(c)tos<sup>1991</sup>.

Para Madalena: 20 abanicos del Bu<sup>1992</sup>. //

<sup>103r</sup> Cajón N° 1 por el Santa Ana en febrero. Marca C. E.

Lío forrado en ule.	1 pieza de piña listada azul <sup>1993</sup> . 1 peinador de Cantón. 1 bixo. 2 enaguas. >6 pergras <sup>1996</sup> . 6 pañuelos de piña bordados, un pañuelo de lo mismo bordado.	Bordados en <sup>1994</sup> Manila y hechos <sup>1995</sup> .
8 1/2	2 bandejas de maque.	8 1/2
8	1 pañuelo de espumilla de ocho pesos para Mariana de Julián <sup>1997</sup> .	
2 1/2	1 caja de cartón con 3 paipai de pluma y 6 de escribir.	2 1/2
9	6 cajas maquiadas de cha pequeñas.	9
3	1 bote de cha grande superior. 1 ídem de ídem chico. 2 ídem de ídem más chico.	3
12	1 caja de oja de lata con una pieza de espumilla color de lila. 1 cajita de cha ordinaria superior. 4 líos de lo mismo.	12
12 1/2	1 caja usada que contiene dos pares de pendientes de plata, una cajita con dos pastillas de tinta de China, un sello de familia con otro particular, un lío con pebete de olor, seis semillas de carabao, tres alfileteros de Carey, tres docenas de piedras jaspes redondas para las macetas	12 1/2

<sup>1991</sup> Concepto añadido posteriormente. Igual lo siguiente.

<sup>1993</sup> Concepto añadido posteriormente.

<sup>1994</sup> Corregido sobre: de.

<sup>1995</sup> Añadido posteriormente: y hechos.

<sup>1996</sup> *Sic pro*: petacas (atendiendo al documento anterior).

<sup>1997</sup> Tachado: para Mariana de Julián.

	y un ongo endurecido.	
	2 barquillas usadas de maque para pan del Japón.	2 <sup>1998</sup>
7	6 cinturas de señora.	7
2	3 cajas con 23 abanicos del Bu.	2
10	4 abanicos de maque.	10
1	2 pares de zapatos de señora.	1
1	Papel tinsin.	1
	Guiaos <sup>1999</sup> .	

Cajón N° 2 C. E.

14	2 escupideras de cobre blanco.	14
11	6 palmatorias de ídem ídem de limpiar como la plata y lo parecen.	11
1/2	1 oja de fieltro.	1/2
<u>91</u>		
<u>4</u>		
197	Total-209.	

<sup>2000</sup>Lo que contiene el lío costó la piña listada doce pesos. La piña para los pañuelos y paños veinte. El lienzo Cantón 18 pesos, Y el bordado de todo 94 pesos.

91 las cajitas y líos que no tienen precio- 4<sup>2001</sup>. //

<sup>103v</sup> Por el capitán del buque:

Un canuto de caña con seis<sup>2002</sup> cortinas de esteritas de China y un bastón de caraba(o). //

<sup>104r</sup> Shipped<sup>2003</sup>, in good order and condition, by Anderson \_\_\_ of Liverpool, in and upon the good ship or vessel called *Nuestra Señora del Carmen* whereof \_\_\_ Carmen is master for this present voyage, and now lying in the port of Liverpool, and bound for Bilboa.

Being marked and numbered as per margin, and are to be delivered in the like good order and condition, at the aforesaid port of Bilboa (all and every the dangers and

<sup>1998</sup> Tachado: 2.

<sup>1999</sup> Tipo de escarabajo sin alas.

<sup>2000</sup> Cambia de mano.

<sup>2001</sup> Añadido posteriormente: 91 las cajitas y líos que no tienen precio- 4.

<sup>2002</sup> Corregido sobre: doce.

<sup>2003</sup> Este documento es una plantilla donde los datos particulares son las partes añadidas. En el ángulo superior derecho: \_\_\_ la señora condesa de Ervias. Bilboa. \_\_\_\_\_.

accidents of the seas and navigation, of whatsoever nature or kind except) unto la señora condesa >de< Ervias.

Or to her assigns, he or they paying freight for the said goods, being pair there \_\_\_ margen.

Primage and average accustomed -In witness whereof, the master or purser of the said ship or vessel hath affirmed to five bills of lading, all of this tenor and date; one of which being accomplished, the rest to stand void.

Dated in Liverpool, this 10<sup>th</sup> day of march 1834.

Contents mukuoron to.

El flete me será pagado en moneda español(a) de oro u plata a razón de cinco \_\_\_ por \_\_\_, que todos los gastos de \_\_\_ sobre los géneros serán a cuenta de los cargadores.

\_\_\_\_\_ (R). //

<sup>114r</sup> Lista<sup>2004</sup> de los efectos que lleva en un cajón el navío *Santa Ana*, pero al cargo de la compañía que lo pondrá en Madrid<sup>2005</sup>.

Con presintas<sup>2006</sup>:

A Una caja de narra con otra interior de maque y diez cajitas de teé.

B Un balutan con cuatro faroles de China.

C Una caja de narra con una piedra apaizada.

3<sup>2007</sup> Una cajita maquiada con tinta de China.

4 Un diente de ballena.

6 Una cajita con caracoles.

7 Un aderezo de plata completo.

9 Pevetes de olor.

11 Dos pezas<sup>2008</sup> de los que usan los igorotes para pesar el oro, dentro van dos anillos de los que usan dichos igorotes.

---

<sup>2004</sup> En el ángulo superior izquierdo: Marca P. E.

<sup>2005</sup> Añadido posteriormente: pero al cargo de la compañía que lo pondrá en Madrid.

<sup>2006</sup> Añadido posteriormente.

<sup>2007</sup> A la izquierda: Números.

<sup>2008</sup> *Sic pro*: pesas.

13 Una caja de maque con siete abanicos, dos sellos de marfil, seis pipas, dos corta papel y un emboltorio de cola de pescado.

14 Una caja maquiada con dos papeles de pastillas de olor, seis anzuelos de las yslas de los navegantes, siete caracoles ensartados, un adorno de unas humanas para la cabeza, una bandera para las canoas, una piedrecita verde y una faja. La piedrecita es de ágata y pueden hacerse pendientes<sup>2009</sup>.

15 Un balutan de nido.

16, 17 y 18 Diez y seis abanicos para cocinilla.

19 Una estrella de mar.

20 Dos canastillos de calvo de especia.

22 Una manta de corteza de árbol.

Seis cajas de paja de resorte.

30 Thé sinca.

31 Caja de maque con cuatro de paja y dos pares (de) pendientes de concha; irá otra igual. Unos de los pendientes son de ángeles, que le remite Antonio.

Nota: En la caja grande van cinco toallas felpadas de Ylocos, y una en la de la piedra. //

<sup>114v</sup> Llegado *Santa Ana*.

Llevó además el capitán un tablón de narra. Un taclobo. Un caxón de caracoles.  
//

<sup>117r</sup> Por la Buen Suceso a Santander en 10 (de) diciembre 1934.

Cuatro cajoncitos de minerales.

Uno de caracoles y conchas.

Al cuidado de Rojo:

Un paquete con dos pañuelos de piña bordados y 4 con ellos.

Al el hijo de Lerantines un (...) y dos pañuelos (...).

Al capitán:

---

<sup>2009</sup> Añadido posteriormente: La piedrecita es de ágata y pueden hacerse pendientes.

Caja de semillas para el duque de Bailén.

Un pliego para el ministro de guerra.

Con Rábago<sup>2010</sup>, Para Londres.

Un aderezo de oro y abanico dorado.

Con Zarco:

Un paquete de pañuelos o cuellos. //

<sup>119r</sup> Noticia de lo que contiene el cajón dirigido a la excelentísima señora doña Concepción Espeleta de Enrile con la marca P. E. por *La Paz*. Perdido<sup>2011</sup>.

1 cajón con dos bandejas de cobre de Europa charoladas en China.

1 ýdem con veinte y cuatro tazas con sus platitos, tetera, azucarera, lechera y mantequillera con sus platos correspondientes para the.

1 ýdem con trece tazas grandes con doce platos para ýdem y un bol.

1 cajita de maque.

1 pañolón de tercera clase colorado.

1 caja de oja de lata con seis pájaros del paraíso.

1 ýdem con una pieza de espumilla del color de lila.

1 bote de plomo con the bola.

24 cajitas de Cantón con the Simea.

1 lío de cipas.

1 cajoncito de madera con el modelo de un pie de una china con

7 Petacas y dos sellos.

3 ýdem con guiao.

20 abanicos del Bu.

9 ýdem de maque.

---

<sup>2010</sup> Podría ser también Rábago.

<sup>2011</sup> Añadido posteriormente: perdido.



72 pieles de panique repartidos en varios cajones.

1 lío con raíz medicinal. //

<sup>120r</sup> Amalia, que desea dos según me dice tu hermano.

Los abanicos tienen sus nombres menos dos iguales a aquéllos que son para Ana María y su Paz, que yo les envío para igualarlas con el redondo de Julián a las demás<sup>2012</sup>.

Los dos abanicos de nácar son para María de los Ángeles y creo Magdalenita. //

<sup>121r</sup> Por la *San Fernando* en 29 de enero 1835.

Cajón N° 1 C. E.

4 faroles de papel de aceyte.

2 payos ídem ídem.

1 taladro de madera ordinaria.

1 jarro de latón barnizado con cipas dentro.

1 bote de estaño con cha.

2 faroles con caja de madera chinos.

1 caja de oja de lata con dos pañuelos de espumilla que costaron a siete pesos.

6 cajitas de paja.

1 caja de madera con una muñeca, tres sellos y doce bolitas de marfil pequeñas.

1 palangana de latón charolado.

2 bonetes negros de chino.

1 semilla de cabalonga.

1 pie chino de barro.

3 botes pequeños de estaño con chá.

---

<sup>2012</sup> Añadido posteriormente: que yo les envío para igualarlas con el redondo de Julián a las demás.

1 ýdem ýdem más chico.  
1 pequeño paquete de muestras de seda.  
1 cajita con tee bola.  
40 abanicos de Buu.  
3 cartuchitos de insectos verdes.  
2 esteritas o pedazos de abaca.  
1 corte de piña listada de azul<sup>2013</sup>.  
1 bastón de hueso de ballena.  
1 lío de piedras para macetas.  
1 cajita (de) pastillas para saumar.

<sup>2014</sup>Nº 2. C. E.

Madreporas y plantas marinas.

1 petate. //

### III

1830, febrero, 12. San Fernando.

*Carta a Pascual Enrile de Francisco de Paula Guerra, informándole sobre la catalogación de unas piedras de las Visayas solicitada por el primero.*

A. Archivo del Museo Naval (AMN). Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. AMN 0186.

(...) <sup>97r</sup> Excelentísimo señor don Pascual Henrile<sup>2015</sup>.

San Fernando. Febrero, 12 de 1830.

Mi apreciado general; el no haber andado mi salud de acuerdo con mis deseos, ha hecho retarden la conclusión de la clasificación de las piedras que empecé tan luego

---

<sup>2013</sup> Escrito por una mano distinta.

<sup>2014</sup> A partir de aquí en distinta mano.

<sup>2015</sup> En el ángulo superior derecho incluye la foliación, aunque figura una doble numeración. También 63r.

como las recibí, aunque por otra parte es también la falta de auxilios un obstáculo para esta especie de trabajo, tan confuso sin el socorro de los reactivos en los análisis, y sin los instrumentos necesarios para las demás operaciones que determinan sus cualidades físicas y la forma y modo de las cristalizaciones. Por manera que en el *quis*<sup>2016</sup> *pro quo* que es de absoluta necesidad en tales circunstancias, desempeña al presente el lugar de microscopio un desaliñado vidrio de un mal antejo de teatro, razón que debiera tener Vuestra Excelencia en consideración, por si se encontrase algún error en las tipazón de los cristales, asegurándole que en los pequeños deje mi consultor la deliberación a la simple vista, que para mis ojos es bastante simple.

Supongo que no serán piedras solamente lo que //<sup>97v</sup> remitan de Bisayas, y que no dejará de tener Vuestra Excelencia alguna buena colección de las preciosas conchas y caracoles que en tanta abundancia se dan en este archipiélago, en tal (caso) si Vuestra Excelencia tratase de mandarme más pedruscos, sería más estimado que le(s) acompañasen algunas especies de moluscos pólipos, que quedándose por acá algunos exemplares, los demás serán debultos religiosamente después de clasificados.

Deseo como siempre a Vuestra Excelencia la mejor salud y que ocupe en cuanto lo juzgue útil a su mui ap(...)nando. Q. S. M. B.

Francisco de Paula Guerra (R).

---

<sup>2016</sup> *Sic pro: quid.*