



Anuario de Estudios Atlánticos  
ISSN: 0570-4065  
anuariocolon@grancanaria.com  
Cabildo de Gran Canaria  
España

Martínez Shaw, Carlos; Mola, Marina Alfonso  
La armada en el Cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del Navío Buen Consejo, 1765-  
1767  
Anuario de Estudios Atlánticos, núm. 59, enero-diciembre, 2013, pp. 431-477  
Cabildo de Gran Canaria  
Las Palmas de Gran Canaria, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=274430139003>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica  
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

**LA ARMADA EN EL CABO DE BUENA  
ESPERANZA. LA PRIMERA EXPEDICIÓN DEL  
NAVÍO BUEN CONSEJO, 1765-1767**

*THE ARMADA AT THE CAPE OF GOOD HOPE.  
THE FIRST EXPEDITION OF THE SHIP  
BUEN CONSEJO, 1765-1767*

**Carlos Martínez Shaw\***  
**Marina Alfonso Mola\*\***

Recibido: 19 de marzo de 2012  
Aceptado: 13 de abril de 2012

**Resumen:** En 1765 se puso en marcha una primera experiencia para hacer realidad el sueño largamente acariciado de iniciar el comercio directo entre Cádiz y Manila. El experimento descansaba en el envío de buques de la Armada española para que, siguiendo la ruta del Cabo de Buena Esperanza, alcanzasen las islas Filipinas. La ocupación de la ciudad de Manila por los ingleses durante la Guerra

**Abstract:** The first attempt to make the long treasured dream of direct trade between Cadiz and Manila was ventured upon in 1765. The idea consisted in sending ships of the Royal Armada to the Philippines via the route of the Cape of Good Hope. The occupation of the city of Manila by the British troops during the Seven Years' War was a conditioning factor in all the trade in the Pacific region. On the one hand, it

---

\* Catedrático de Historia Moderna. Departamento de Historia Moderna. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). C/ Senda del Rey, 7. 28040. Madrid. España. Teléfono: +34 91 398 67 14; correo electrónico: cmsshaw@geo.uned.es

\*\* Profesora Titular de Historia Moderna. Departamento de Historia Moderna. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). C/ Senda del Rey, 7. 28040 Madrid. España. Teléfono: +34 91 398 76 38; correo electrónico: malfonso@geo.uned.es

de los Siete Años condicionó el momento y la modalidad de la apertura comercial en el ámbito del Pacífico. El proyecto, por un lado, quebraba el monopolio del comercio transpacífico entre México y las Filipinas y, por otro, abolía las limitaciones impuestas por el viejo tratado de Tordesillas, que supuestamente habían sido revalidadas por los tratados de Münster y de Utrecht y que parecían impedir a los barcos de la Monarquía Hispánica doblar el cabo de Buena Esperanza. La expedición del navío *Buen Consejo* (1765-1767) mandado por Juan de Caséns, la primera de una serie de catorce, inauguró la nueva ruta, abrió el comercio metropolitano con Manila, obtuvo valiosas informaciones para las futuras derrotas, reforzó la defensa militar del archipiélago y marcó un profundo giro en la relación de la Monarquía española con las Islas Filipinas, el más alejado de los dominios puestos bajo su soberanía.

**Palabras claves:** Armada Española, Cabo Buena Esperanza, Comercio Cádiz-Manila.

disrupted the monopoly exerted on trans-Pacific trade between the Philippines and Mexico and, on the other, it did away with the limitations imposed by the former treaty of Tordesillas and renewed under the treaties of Münster and Utrecht which forbade the Royal Armada to venture into the waters of the Cape of Good Hope. The expedition of the ship *Buen Consejo* (1765-67) under the orders of Juan de Caséns, that was to be the first of fourteen, meant the beginning of the new route opened up metropolitan trade with Manila, obtained valuable information for next journeys, strengthened the military defence of the archipelago and marked a turning point in the relation between the Spanish Monarchy and the Philippines, its most remote domain.

**Keywords:** Spanish Navy, Cape of Good Hope, Trade between Cádiz and Manila.

Los gobiernos del reformismo borbónico empezaron muy pronto a pensar en una ruta directa para alcanzar Filipinas desde la metrópoli al margen de la ruta transpacífica del Galeón de Manila que unía la Nueva España desde Acapulco con la capital del archipiélago desde su ocupación por Miguel López de Legazpi en el siglo XVI. Estos sucesivos proyectos, de interés fundamentalmente comercial, promovidos desde las altas instancias gubernamentales y secundados por los particulares, han sido objeto de diversos análisis y aun de estudios completos. Por una parte, se trata de los memoriales del marqués de Santa Cruz de Marcenado de 1732, Antonio Álvarez de Abreu de 1736, Bernardo de Ulloa de 1740, Jerónimo de Uztáriz de 1742, José de Carvajal de 1745, José Calvo de 1753, el marqués de Ovando de 1754, Nicolas Norton Nicols de 1758, Francisco Leandro de

Viana de 1765, Juan Bautista Muñoz de 1779 y Bernardo de Iriarte de 1784<sup>1</sup>.

Por otra parte, conocemos varios proyectos más elaborados, pero fallidos o denegados, como el presentado por Manuel de Arriaga, Francisco de Arteaga, Juan Martínez de Albinagorta y Juan de Leaegui en 1732 (aprobado el 26 de abril de dicho año, pero que nunca entró en vigor), el promovido por el secretario de Marina José Patiño de 1733 (que dio lugar a la aprobación en 29 de marzo de dicho año de una Compañía Real de Filipinas, que tampoco llegó a materializarse), el de Manuel de Arriaga de 1736 (que aprobado en 27 de agosto de dicho año como subrogación a un particular de la real compañía anterior tampoco llegó a tener vigencia), el de Bernardo Van Dahl y Francisco Tomás de Vergara de 1764 y, por último, el de Francisco de Aguirre, Lorenzo del Arco y Antonio Rodríguez Alburquerque de 1766, que fueron finalmente también rechazados en ambos casos por las autoridades<sup>2</sup>.

Es precisamente en el periodo en que se están redactando estos dos últimos proyectos cuando la Corona ha puesto en funcionamiento un nuevo método para iniciar el comercio directo entre Cádiz y Manila. Se trata de abrir la ruta recurriendo al concurso de la Armada, un experimento que se iniciará en 1765 y que durará veinte años. Un experimento cuyos objetivos defendía así Carlos III en 1785, justamente cuando acababa de clausurarse: «Y deseoso Yo desde los principios de mi reinado a estimular a mis amados vasallos a que emprendiesen el tráfico directo a Filipinas y que se acostumbrasen a la navegación de aquellos mares, mandé hacer con bajeles de la Real Armada diversas expediciones a Manila, como pruebas que les animasen»<sup>3</sup>.

Hoy, después de muchas aproximaciones incompletas, podemos reconstruir la totalidad de las catorce expediciones llevadas a cabo por la Armada entre 1765 y 1784. Son las siguientes:

---

<sup>1</sup> DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA (1965); MARTÍNEZ SHAW (2007); ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW (en prensa, a y b).

<sup>2</sup> DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA (1965), pp. 5-9 y 19-22; y COSANO MOYANO (1978).

<sup>3</sup> Se trata del preámbulo a la Real Cédula de Erección de la Compañía de Filipinas, 10 de marzo de 1785.

1. Navío *Buen Consejo* (1). Juan de Caséns. 1765-1767.
2. Navío *Buen Consejo* (2). Juan de Caséns. 1768-1770. (Trajo en conserva la fragata *Santa Rosa*, incorporada en Manila y comandada por Juan de Lángara).
3. Fragata *Venus* (1). Manuel González de Guiral. 1769-1770.
4. Fragata *Astrea* (1). José de Córdoba. 1770-1771.
5. Fragata *Palas* (1). Ignacio Mendizábal. 1771-1772.
6. Fragata *Venus* (2). Juan de Lángara. 1771-1773.
7. Fragata *Palas* (2). Gabriel de Alderete. 1773-1774.
8. Fragata *Juno* (1). Juan de Araoz. 1774-1775.
9. Fragata *Astrea* (2). Antonio de Albornoz. 1775-1776.
10. Fragata *Venus* (3). Gabriel Guerra. 1775-1776.
11. Fragata *Juno* (2). Pablo de Lasaña. 1776-1777.
12. Fragata *Astrea* (3). Antonio Mesía de la Cerda. 1777-1779. (La urca *Santa Inés* con el piloto Fernando Reinoso salió acompañando a la fragata el 17 de diciembre de 1777. Se separó de la misma para entrar el 29 de diciembre en Santa Cruz de Tenerife para su reparación, y volvió a zarpar el 2 enero de 1778, sin alcanzar a la fragata. Los dos barcos salieron de Manila el 13 enero de 1779, pero la urca fue apresada por los ingleses tras de abandonar las aguas de la isla de Annobón que ambas naves habían venido a reconocer, en una acción a la altura de las islas Azores que dejó 33 muertos por parte española: sabemos su destino desde su apresamiento hasta su llegada con los supervivientes a Kinsale, en Irlanda).
13. Fragata *Juno* (3). Benito de Lira. 1778-1780.
14. Fragata *Asunción* (1). Juan José Ruiz de Apodaca. 1783-1784<sup>4</sup>.

---

Mientras la Armada cumplía con esta función de inaugurar la ruta comercial directa entre España y las Filipinas, la Corona, que en 1764 y 1766 había negado su aprobación a las dos

---

<sup>4</sup> Aunque han sido diversos los autores que han dado cuenta de estas expediciones, hasta ahora no habían sido establecidas con seguridad. En completar y estudiar pormenorizadamente todas las expediciones trabajan actualmente, además de los firmantes de este trabajo, las investigadoras María Baudot Monroy, María Dolores Herrero Gil y Susana Jurado Cerón.

iniciativas particulares que se habían sometido a su consideración, procedía una década más tarde a abrir el camino a la iniciativa privada. La primera empresa autorizada (en 12 de junio de 1776) que mantendría una actividad efectiva sería la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, que instalaría dos factores o comisionados en Manila para gestionar sus intereses, embarcados en la fragata *Astrea* (1777), la urca *Santa Inés* (1777) y la fragata *Juno* (1778), además de quedar habilitada para cargar en barcos particulares. Si la sociedad de los Cinco Gremios Mayores aparecía todavía como una empresa mixta, una segunda compañía, la de Ustáriz y San Ginés, obtenía a finales de esta misma década (concretamente el 8 de marzo de 1779) la autorización para embarcar sus géneros a bordo de un barco mercante, como así lo haría en el *San Francisco de Paula* (a) *El Hércules*, que sería así el primer buque de este tipo en realizar la ruta directa desde la metrópoli a las Filipinas<sup>5</sup>. Finalmente, el propósito tan largamente acariciado de una sociedad privilegiada en régimen de exclusiva se cumpliría con la creación de la Real Compañía de Filipinas en 1785.

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

<sup>5</sup> Sobre la compañía de Ustáriz y San Ginés, cf. RUIZ RIVERA (1976). Para el primer viaje particular a Filipinas, es imprescindible el trabajo de HERREIRO GIL (2008-2009).

directa entre Cádiz y Manila servida de momento por buques de la Armada, con el fin de romper al mismo tiempo, por un lado, con el monopolio del comercio transpacífico entre México y las Filipinas y, por otro, con las limitaciones impuestas por el viejo tratado de Tordesillas, que supuestamente habían sido revalidadas en acuerdos posteriores y singularmente en los tratados de Münster y de Utrecht y que, como es bien sabido, parecían impedir a los barcos de la Monarquía Hispánica doblar el Cabo de Buena Esperanza<sup>6</sup>.

Así lo vieron los contemporáneos, para lo cual es oportuno citar un documento detectado hace casi medio siglo por José Cepeda y retomado de nuevo hace casi treinta años por José Cosano. En una carta enviada desde San Ildefonso por el marqués de San Leonardo a su hermano, el duque de Berwick, a la sazón en París, le da noticia de la arribada a Cádiz procedente de Manila del navío *Buen Consejo* tras su primera expedición (que es precisamente el objeto de este estudio): «Este es un navío de guerra de 60 cañones que fue desde Cádiz en derechura por el Cabo de Buena Esperanza a la misma isla [Luzón] para hacer ver era posible a los españoles hacer esta navegación sin tratado ninguno ni otra cosa nos lo impida; es una de las mayores cosas que ha hecho nuestro gran monarca [naturalmente, Carlos III] pues ha abierto [la ruta] para que sus vasallos de las Filipinas con los de Europa comercien y se comuniquen sin los trabajos y embarazos que tenían antes». Aquí está todo lo esencial: el barco es de guerra (por el doble motivo de sus funciones militares de reglamento y de su misión puntual de evitar el mayor riesgo de un ataque enemigo a una nave mercante), navega por la ruta supuestamente prohibida del Cabo de Buena Esperanza, denuncia sin citarlo el tratado de Tordesillas y todas las posteriores referencias al mismo y confiesa una finalidad fundamentalmente comercial señalando la nueva ruta como alternativa a la monopolista del Galeón de Manila. No se puede decir más claro con menos palabras<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Sobre el plan de emergencia tras las respectivas pérdidas de La Habana y Manila, cf. FERNÁNDEZ DURO (1901), pp. 83-99.

<sup>7</sup> CEPEDA ADÁN (1964), pp. 442.

Siguiendo con la cronología, aunque sólo sea someramente, podemos señalar que la flota inglesa del vicealmirante Samuel Cornish se presentó ante Manila el 22 de septiembre de 1762, la ocupación de la ciudad por el coronel William Draper tuvo lugar el 5 de octubre del mismo año, las noticias de los preliminares de paz llegaron a la ciudad el 23 de julio de 1763, la firma de la paz de París se conoció el 2 de marzo de 1764 (más de un año después de la conclusión del tratado el 10 de febrero de 1763), los ingleses hicieron entrega de la fortaleza de San Antonio Abad el 26 de marzo de 1764 y los españoles recuperaron oficialmente Manila el 31 de marzo, mientras la flota inglesa se hacía a la vela el 10 de abril del mismo año. Pues bien, por un lado, estas fechas pueden explicar la negativa acogida a las propuestas presentadas en 1764 por Bernardo Dahl y Francisco Tomás de Vergara y en 1766 por Francisco de Aguirre, Lorenzo del Arco y Antonio Rodríguez Alburquerque, esta última cuando ya había salido de Cádiz la primera expedición de la Armada, que marcaba una nueva orientación en las altas esferas de la política comercial en relación con Filipinas. Por otro lado, la incorporación de la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid se hace cuando ya la ruta ha sido plenamente consolidada por la Armada y en vísperas de la clausura de sus funciones mixtas, que quizás haya que situar en los años 1778-1780, ya que la expedición de la fragata *Asunción* (aunque aún no queramos pronunciarnos de forma rotunda al respecto) pudo responder a otros motivos. Finalmente, el primer comunicado para organizar la expedición inicial de la Armada en la ruta de Manila, remitido desde San Lorenzo del Escorial por Julián de Arriaga, secretario de Marina, por orden del rey, y dirigido por la vía reservada a Juan Gerbaut, intendente de Marina de Cádiz, lleva por fecha la del 13 de noviembre de 1764, es decir sólo seis meses después del abandono por parte de la escuadra inglesa de las aguas filipinas<sup>8</sup>.

Ahora bien, como ya se ha dicho, la Secretaría de Marina no se propuso cumplir con esta travesía fines primordialmente

---

<sup>8</sup> Para las fechas de la ocupación inglesa, MOLINA (1984), t. I, pp.158-172. Cf. asimismo, TRACY (1995).



militares. Ya esta primera expedición (y naturalmente, y de manera más intensa, también las demás) tuvo una vertiente mercantil, ya que se llevaron a cabo registros de mercancías embarcadas tanto por la Real Hacienda como por los miembros de la tripulación como por el comercio de Cádiz. Aunque nos falten los datos para el viaje de ida en esta empresa inaugural, sabemos que la Real Hacienda cargó algunos géneros e invirtió ciertas cantidades en metálico con destino a su empleo en Filipinas por iniciativa de Gerbaut, el intendente de Cádiz. Igualmente, en el viaje de vuelta se embarcaron considerables remesas de géneros orientales, las cuales han dejado su rastro en la documentación, demostrando la implicación directa de varios comerciantes de Manila en este tráfico. Y eso que los propios comerciantes de la capital filipina, beneficiarios en exclusiva del comercio transpacífico de la Nao de Acapulco, no se llamaron a engaño y desde su institución privativa, el Consulado de Manila, lanzaron una ofensiva contra la presencia del *Buen Consejo*, entendiendo que no sólo venía a reforzar la guarnición de la isla, sino también a quebrar una práctica comercial que había venido funcionando en su favor desde hacía doscientos años. Aspectos de todos los cuales daremos detallada cuenta más adelante<sup>9</sup>.

Además, en tercer lugar, las expediciones de la Armada fueron también expediciones científicas. Para este fin, en el *Buen Consejo* se embarcó el teniente de fragata Juan de Lángara, oficial nacido en La Coruña, que había ingresado en la Academia de Guardiamarinas en 1750 y que había sido enviado a París para la ampliación de sus estudios de matemáticas hasta 1755. Su presencia en la expedición (y en algunas de las sucesivas) abona la idea de sumar también este objetivo científico a los objetivos militares y comerciales que habían movilizado a la Secretaría de Marina. Posteriormente, la enumeración de los resultados obtenidos en este campo dará cuenta del alcance de esta misión sin duda no tan secundaria, por cuanto tenía una finalidad utilitaria estrechamente unida a los objetivos mercan-

<sup>9</sup> Para una aproximación al comercio realizado mediante los barcos de la Armada entre 1765 y 1784, resultan imprescindibles los excelentes trabajos de COSANO MOYANO (1981 y 1983).

tiles que animaban la empresa, ya que en buena parte las actividades científicas se focalizaron en la cartografía hidrográfica, es decir, en la tarea de fijar lo más exactamente posible las coordenadas de una derrota que se quería y se preveía que se siguiese practicando de una manera cada vez más frecuente en los años siguientes<sup>10</sup>.

\* \* \*

Ahora bien, por más que, como es lógico, una vez decidido el envío de la primera expedición de la Armada, la preocupación principal fuera naturalmente la organización de la misma desde el punto de vista naval, las autoridades españolas hubieron forzosamente de hacerse eco de una cuestión previa, la impugnación por parte de otras potencias, y en especial de las Provincias Unidas, del derecho de España a navegar por la ruta del Cabo de Buena Esperanza. Y así, aun cuando es cierto que las denuncias no quitaron el sueño a los gobernantes españoles, que en ningún momento pusieron en entredicho la expedición, también es cierto que desde diversas instancias (y durante bastante tiempo) la cuestión fue objeto de un intenso debate que ha dejado sus huellas en la documentación.

El tratado de Münster de 1648 (dentro de la paz general de Westfalia) había incluido un artículo (el nº 5), que declaraba en su conclusión final la limitación del comercio español en las Indias Orientales a la situación existente en aquella fecha, lo que parecía querer decir que su negociación no podía extenderse ni al oeste ni al sur de las Filipinas:

«Y además de esto se ha tratado y estipulado que los españoles mantendrán su navegación del modo que la tienen al presente en las Indias Orientales, sin poder extenderse más adelante, como también los habitantes de los Países Bajos se abstendrán de la frecuentación de las plazas que los castellanos tienen en las Indias Orientales»<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> En este apartado, es clave el magnífico trabajo de BERNABÉU ALBERT (1987), sobre la biografía de Juan de Lángara, p. 449. Sobre la cartografía hidrográfica, cf. el reciente artículo de SÁNCHEZ-BAENA y CHAÍN-NAVARRO (2001).

<sup>11</sup> El texto se cita a partir de USUNÁRIZ (2006), p. 313.

Sin embargo, este artículo, concebido por las Provincias Unidas como un artefacto legal para evitar cualquier tentación española de comerciar en los ámbitos en que la Compañía holandesa de las Indias Orientales (la VOC) había aposentado sus reales, no ejerció ninguna influencia sobre la movilidad de España en la región, tanto por la misma ambigüedad de su enunciado, como por la decisión española de conservar los presidios moluqueños de Ternate y Tidore a pesar de los tratados, lo que hizo durante más de una década, antes de que se produjese la voluntaria renuncia por parte de las autoridades filipinas a la expansión y la voluntaria marginación por parte de los mercaderes manileños del comercio en la región.

A pesar de esta realidad, los holandeses volvieron a insistir en el mantenimiento del *statu quo* en el comercio internacional con ocasión de la firma del tratado de Utrecht, que incluía, en el *Tratado de paz entre la Corona de España y los Estados Generales de las Provincias Unidas de los Países Bajos* de 26 de junio de 1714, un artículo (el nº 34) de enunciado más rotundo, ya que la doble alusión, por una parte, a las Indias Orientales y Occidentales y, por otra, tanto al comercio como a la navegación, pretendía evitar cualquier intento por parte española de utilizar la ruta del Cabo de Buena Esperanza, aunque la restricción a las áreas dominadas por las Provincias Unidas ofrecía un flanco a favor de las pretensiones hispanas:

«[...] y que en las Indias así orientales como occidentales que están bajo del dominio de los Señores Estados Generales se continuará aquella navegación y comercio como se han hecho hasta ahora...»<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> El texto se cita a partir de CANTILLO (1843): «Tratado de paz y amistad ajustado entre la Corona de España y los Estados Generales de las Provincias Unidas de los Países Bajos en el Congreso de Utrecht el 26 de junio de 1714» (pp. 154-162). El artículo 34 completo (p. 160) reza así: «Aunque se ha dicho en muchos de los artículos precedentes que los súbditos de una parte y otra podrán libremente ir, frecuentar, residir, navegar y traficar en los países, tierras, ciudades, puertos, plazas y ríos de uno y otro de los altos contratantes, se entiende no obstante que los dichos súbditos no gozarán de esta libertad sino en los estados del uno y del otro en Europa, respecto de estar expresamente convenido que por lo que mira a las Indias españolas no se hará la navegación y el comercio sino conforme al artículo 31 de este tra-

En este sentido, las reclamaciones se reprodujeron a lo largo del siglo XVIII cada vez que los holandeses o los ingleses oían hablar de proyectos españoles de establecer una compañía para comerciar directamente desde la metrópoli con Filipinas, como ocurrió en 1732, cuando presionaron a la Corte de Madrid para evitar cualquier intento de utilización de la ruta del cabo de Buena Esperanza, apoyándose no sólo en los tratados de Münster y de Utrecht, sino también (¡paradojas de la historia!) en las bulas alejandrinas y el tratado de Tordesillas, tan denostados por haber dado origen al imperio colonial español.

Estas reclamaciones diplomáticas obligaron a abandonar los proyectos de navegación en derechura a las islas Filipinas, que se habían propuesto justo en esos años. Así, ya en la primera compañía propuesta en el año 1732 por Arriaga, Arteaga, Martínez de Albinagorta y Leagui, se daba por supuesta la utilización de la ruta del Cabo de Buena Esperanza tal como se expresaba en el artículo nº 11 de las ordenanzas aprobadas por el rey (San Ildefonso, 19 de septiembre de 1733), que se extendían en detalles inequívocos (si bien geográficamente vacilantes) sobre el derrotero de los barcos de la nueva sociedad: «Que la salida de los navíos expresados de la Bahía de Cádiz ha de ser precisamente por los meses de octubre o noviembre, según más le conviniere, navegando para hacer aguada o en el Brasil, Madagascar, Estrecho de Sonda o alguna isla desierta, y de allí seguir su viaje a Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza...»<sup>13</sup>.

Por su parte, tanto el proyecto de 1733 impulsado por Patiño como el de 1736 de Arriaga (que en realidad sólo pretendía la privatización de la anterior propuesta oficial) propugnaba igualmente la instauración de una línea comercial directa entre España y Filipinas que funcionase al margen del Galeón de Manila, utilizando también en este caso la ruta del Cabo de

---

tado; y que en las Indias así orientales como occidentales que están bajo del dominio de los señores Estados Generales se continuará aquella navegación y comercio como se han hecho hasta ahora; y por lo que mira a las islas de Canarias, la navegación y comercio de los súbditos de los señores Estados se harán de la misma manera que en el reinado del difunto rey Carlos II».

<sup>13</sup> Archivo Museo Naval de Madrid (AMN). Ms. 135, doc. 3. Compañía de Filipinas, 1732-1733.

Buena Esperanza. Es más, ambas compañías estaban decididas a ampliar su radio de acción incluyendo las Islas Filipinas, las Indias Orientales, los puertos africanos occidentales y orientales y «todos los puertos, bahías, lugares y riveras donde las demás naciones trafican libremente»<sup>14</sup>.

Ninguno de ellos llegó a ponerse en práctica, pues la Corona decidió desistir a fin de evitar la presión combinada de holandeses e ingleses. Es lo que señala claramente Weng Eang Cheong: «In 1732, protests from the signatories of the Treaties [Münster y Utrecht] stultified a grand Spanish plan for the establishment of a Philippine Company». La fecha no coincide totalmente, ya que la Compañía Real de Filipinas no se aprobó hasta el año siguiente de 1733, pero es seguro que el mero conocimiento del proyecto de la sociedad privada anterior de Arriaga, Arteaga, Martínez de Albinagorta y Leaegui, o incluso las propias filtraciones acerca del proyecto oficial ya desencadenaran las reacciones de los interesados en mantener la exclusión española<sup>15</sup>. Esta posibilidad se hace más plausible cuando a la misma idea responde una frase recogida en 1745 en el *Testamento político o idea de un gobierno católico* de José de Carvajal y Lancáster, que propone llevar en silencio una nueva propuesta de compañía privilegiada para el comercio de Filipinas, señalando taxativamente que «[la primera Compañía de Filipinas] formóla don José Patiño y se pusieron en movimiento todas las naciones comerciantes en Oriente...»<sup>16</sup>.

En la década siguiente, el tratadista Jerónimo de Uztáriz, en la versión definitiva de su obra (*Theórica y práctica de comercio y de marina*), en 1742, después de dedicar el capítulo XLIV al comercio de Filipinas y el capítulo XLI a las compañías de comercio, proponía tímidamente la utilización de la ruta del Cabo de Buena Esperanza, tras hacerse eco de otros proyectos anteriores: «parece que sólo se podría permitir la de algunos comerciantes que se inclinassen a establecer la navegación y algún

<sup>14</sup> DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA (1965), pp. 5-9 (cita en p. 7).

<sup>15</sup> CHEONG (1970), p. 10. No se debe tomar en consideración la fecha de 1734 (frente a la correcta de 1732) que apunta en un artículo posterior el propio CHEONG (1971), p. 144.

<sup>16</sup> DELGADO BARRADO (2009), pp. 234-237 (p. 234).

moderado tráfico en las Indias Orientales, navegando por las costas de Africa y valiéndose en las de Asia del abrigo y auxilio de las Islas Filipinas como algunos vasallos de Su Majestad lo han ideado, con la calidad de ejecutarlo a su costa... »<sup>17</sup>.

A esta reflexión, seguiría la propuesta más concreta del inglés naturalizado Nicolás Norton Nicols, que en 1758 abogaba también por el comercio directo entre España y Filipinas a través de la ruta del Cabo de Buena Esperanza, con escalas, a la ida, en Port-Dauphin (enclave francés al sur de Madagascar) y en la isla del Príncipe (a la entrada del estrecho de la Sonda), y, a la vuelta por la misma ruta, en la isla de Ascensión (como se llevó a cabo, en efecto, en el viaje de retorno de la primera expedición de la Armada).

Ya más tarde, en 1779, también el ilustrado Juan Bautista Muñoz se sumaría a la nómina de los proyectistas, abogando preferentemente por el Cabo de Hornos, pero sin descartar el Cabo de Buena Esperanza, con la novedad de aludir a la posibilidad de utilizar como escala alguna de las islas recientemente cedidas por Portugal en virtud del tratado del Pardo (24 de marzo de 1778), la de Fernando Poo o la de Annobón<sup>18</sup>.

Quien con más detenimiento se sintió en la necesidad de dedicar un capítulo de su obra a demostrar el derecho de los españoles a utilizar esta vía, es decir a rebatir la vigencia de las cláusulas del tratado de Tordesillas hacia el último tercio del siglo XVIII, fue Francisco Leandro de Viana. En efecto, la especial coyuntura de los años inmediatamente posteriores a la ocupación inglesa y la recuperación española de Manila se refleja en el vasto programa diseñado en 1765 por el entonces fiscal de la Audiencia de Manila, cuyas principales sugerencias serían recogidas inmediatamente por las autoridades españolas. Ya desde su propio título, el memorial declaraba las intenciones que habían movido a su autor a escribirlo: «Demostración del mísero y deplorable estado de las Islas Filipinas, de la necesidad de abandonarlas o mantenerlas con fuerzas respetables, de los inconvenientes de lo primero y ventajas de lo segundo; de lo que

<sup>17</sup> UZTÁRIZ (1968), p. 95.

<sup>18</sup> Cf. DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA (1966); y, también, DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA (1965), pp. 10-12.

pueden producir a la Real Hacienda, de la navegación, extinción y utilidades de su Comercio, etc. Con reflexiones que convencen la utilidad de formar una Compañía bajo la Real Protección, para hacer feliz y gloriosa la Monarquía española, y privar a sus enemigos de las ganancias con que la destruyeron en la paz y en la guerra»<sup>19</sup>.

Dejando al margen las cuestiones fundamentales que le interesan analizar, Viana dedica el capítulo segundo a la «libertad de los españoles para navegar por el Cabo de Buena Esperanza», que es lo que aquí importa subrayar. Parte de la opinión de «algunos», que consideran que la ruta del Cabo está prohibida a los españoles por una serie de tratados, como se demuestra por el hecho mismo de no haber emprendido nunca la ruta desde el siglo XV en adelante. Tras rebatir genéricamente esta consideración (en realidad la ausencia de los españoles se debe a «nuestro natural ocio, desidia y aplicación poca al comercio»), el autor recurre a los argumentos jurídicos, al derecho natural, al derecho de gentes y a la doctrina asentada por los grandes tratadistas del siglo XVII (con una punta de justificación en la fuerza de las armadas): navegar libremente por todos los mares del mundo es «conforme al derecho natural y de las gentes, que no admite dominio del mar en ninguna potencia, según Grocio [Hugo Grocio], Heinecio [Johannes Heineccius] y otros contra el *Mare Clausum* del inglés Selden [John Selden], que sobre la disputa del año de 1653 defendió el dominio del Mar Báltico y el derecho de impedir a los holandeses esta navegación, pero [éstos] sustituyeron [sostuvieron] su libertad con poderosas armadas y con las mismas razones que justifican la que tienen los españoles para navegar por el Cabo de Buena Esperanza».

---

<sup>19</sup> El memorial de Francisco Leandro de Viana ha suscitado la atención de muchos prestigiosos filipinistas, como DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA (1965), pp. 12-17, que utiliza el ejemplar del AMN de Madrid. Ms. 405; FRADERA (1999), pp. 88-90, que utiliza el ejemplar del Archivo de los Agustinos Filipinos de Valladolid. Ms. FO91-V63 F; o ALONSO ÁLVAREZ (2009), p. 334, que utiliza los ejemplares del Archivo General de Indias (AGI). Filipinas, legajos 371 y 593. Nosotros utilizamos el manuscrito de la Biblioteca de Palacio, II/2821. Miscelánea Ayala, vol. XXXVI, fº 131-200. La biografía de Viana, conde de Tapa, en VIANA PÉREZ (1994).

Ahora bien, si los holandeses defendieron su *mare liberum* contra los ingleses, a su vez trataron de instaurar el *mare clausum* para sus enemigos comerciales, en este caso España, con argumentos que no eran jurídicos, sino diplomáticos, es decir basados en la vigencia de los pactos contenidos en los tratados de paz, concretamente en el artículo quinto de la paz de Westfalia [Münster] y el artículo décimo [34] de la paz de Utrecht, en que se confirmaba el anterior, los cuales se fundamentaban en las bulas alejandrinas y el tratado de Tordesillas. La réplica de Viana subrayaba, por un lado, que las bulas papales atañían exclusivamente a las dos potencias católicas, España y Portugal, que se repartían el mundo (lo cual era irrefutable), pero, por otro, afirmaba que Alejandro VI no prohibió a los ibéricos la navegación, sino sólo la conquista de las tierras asignadas a cada país a uno y otro lado de la línea divisoria establecida: «la división hecha por el Papa no comprende el mar, sino las islas y tierras, según la inteligencia común».

Viana utiliza ahora en su beneficio la curiosa alusión a los documentos pontificios por parte de un país calvinista (al igual que antes ha traído a colación la obra de Grocio, un jurista neerlandés): «(En los holandeses) no se puede verificar el motivo de la división de Alejandro 6º por las mismas razones de que se valdrían ellos para resistirla si les fuera perjudicial; fuera de que todo privilegio, como el de que se trata, se limita a las personas o nación a quien se concede y no pasa a otra nación ni a otras personas; por cuya razón los privilegios concedidos por la Santa Sede a los católicos portugueses no se deben entender concedidos a los protestantes holandeses». Y añade que ha de tenerse en cuenta que los territorios se cedieron a Portugal con la «expresa condición de propagar la Religión Católica Apostólica Romana, perseguida por los holandeses».

Y tampoco rehúye el fiscal la batalla en el propio terreno de la diplomacia de paces y tratados. A las cláusulas insertas en Westfalia en 1648, contrapone, por una parte, el artículo 15 del tratado de La Haya firmado por españoles y holandeses el 17 de diciembre de 1650, que cita textualmente: «Los sujetos de dicho Señor Rey [de España] tendrán recíprocamente los mismos derechos y libertades en su navegación y tráfico respecto de los



dichos Señores Estados Generales de las Provincias Unidas que sus sujetos respecto de dicho Señor Rey de España, atendiéndose que la reciprocidad e igualdad será en todo de una parte y de otra, aun en el caso de que el Señor Rey tuviese amistad y neutralidad con algunos Reyes, Príncipes y Estados que viniesen a ser enemigos de las dichas Provincias Unidas». Y, por otra, el artículo 17 (que en su opinión debe considerarse incluido en el aducido de Westfalia) asienta que la «prohibición es de navegar y comerciar en las plazas ocupadas por unos y otros, pero no de navegar y comerciar por todos los mares y con todas las demás naciones y reinos de la India Oriental, que es lo mismo en que antes se había convenido por los artículos 4º y 5º en Amberes por abril de 1609», es decir con ocasión de la Tregua de los Doce Años.

Prueba factual de todo ello es que ni España ni Portugal han dejado nunca de navegar a uno y otro lado de la línea de demarcación de Tordesillas. «Los españoles han navegado siempre a Buenos Aires y demás partes de la América meridional atravesando la línea que formó el Papa Alejandro 6º desde el Polo Ártico hasta el Antártico por el meridiano de las Islas Hespérides, o de las Azores y Cabo Verde, a distancia de 100 leguas así al Oeste, aunque después se introdujeron doscientas y sesenta [en realidad 270, y 370 en total] leguas más por la concordia celebrada en Tordesillas a 7 de junio de 1494 y navegando por los mares de la costa de Brasil, comprendido en la demarcación de Portugal; y los portugueses han navegado por los mares del Japón y de la China que sin duda están comprendidos en la demarcación de Castilla...».

El punto siguiente de la argumentación es menos decisivo, aunque también lógico. Los holandeses adujeron que los españoles no debieron apresarles una balandra que comerciaba en la isla de Mindanao, porque dicha isla pertenecía a su régulo. Sin embargo, según tales razones, los españoles no deberían reconocer en la India Oriental otro dominio que el de los príncipes indígenas en cada caso y por tanto establecer relaciones comerciales con cualquiera de ellos, como de hecho así venía sucediendo. En suma, concluye el fiscal de la Audiencia de Manila: «Prohíban pues los holandeses que los navíos españoles comer-

cien en sus puertos, pero sepan que no pueden prohibir que naveguen por los mares de la India ni del Cabo de Buena Esperanza».

Es decir, las condiciones del comercio internacional en la segunda mitad del siglo militaban claramente a favor de España, por mucho que las cláusulas restrictivas de la paz de Westfalia y de la paz de Utrecht pudieran dar la ilusión de la posibilidad de cerrar las rutas marítimas en virtud de un tratado bilateral como el de Tordesillas, firmado por Portugal y España hacía ya más de doscientos setenta años, sin participación de ninguna de las grandes potencias del Norte. No obstante, en 1768 se produce una nueva ofensiva diplomática de holandeses e ingleses, posiblemente a partir del armamento de las dos primeras expediciones de la Armada (las dos travesías del *Buen Consejo*) y quizás también de los dos proyectos de compañías para el comercio con Filipinas presentados en 1764 y 1766. Ahora, como antes en 1732, las iniciativas particulares fueron rechazadas, pero en el caso de la Armada, como ya sabemos, el gobierno español continuó con su programa y ganó la partida a sus contradictores por la vía del *fait accompli*<sup>20</sup>.

Y, sin embargo, casi veinte años más tarde, cuando ya los barcos de guerra españoles habían cerrado su ciclo de expediciones a Filipinas (1765-1784) y cuando ya los primeros barcos mercantes habían hecho varios viajes comerciales a las Indias Orientales, especialmente a las Filipinas españolas, todavía los holandeses se creían en condiciones de cerrar el Cabo de Buena Esperanza a las naves hispanas. En efecto, la presencia de los buques de la Armada y de las primeras naves comerciales culminó con la fundación en 1785 de la Compañía de Filipinas, cuyos estatutos le autorizaban explícitamente la libre navegación por el Cabo de Buena Esperanza en dirección a las Filipinas. Pues bien, el memorial presentado a la Sociedad Económica del País por José García de Armenteros en 1786 todavía debe hacer frente a las pretensiones exclusivistas holandesas. Así, al justificar el progresivo abandono del comercio con los países del entorno del archipiélago, puede afirmar: «Este abandono fue

---

<sup>20</sup> CHEONG (1970), p. 10.

muy posterior al tratado de Münster que alegan los holandeses como texto restrictivo de nuestro comercio y no podría servir de reparo a los que quisieran restablecer nuestro antiguo comercio en el oriente, sea en este Archipiélago o en otro cualquier País de la India...». Para, más adelante, remachar: «No debe pues suspender el proyecto de restablecer este tráfico el temor de imaginadas restricciones...»<sup>21</sup>.

Y, pese a todo, todavía en 1786, los Estados Generales de las Provincias Unidas adoptaron una serie de resoluciones contra «la navegación y comercio de la España y Compañía de Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza y Ruta del Este», que las autoridades españolas atribuían a «las representaciones que fundadas sobre mal entendidos principios les hizo la Compañía Holandesa» y sobre las cuales se veían obligadas a redactar unas «Reflexiones hechas por la España para probar su insubsistencia», cuyo contenido, por su fecha excede el propósito de estas páginas<sup>22</sup>.

\* \* \*

Descartadas así sin excesivas prevenciones esta cuestión previa, hubo que ocuparse de las exigencias concretas de la organización de la primera expedición de la Armada. En el oficio ya citado de 13 de noviembre de 1764, el secretario de Marina, Julián de Arriaga, hacía ya algunas preguntas precisas. Primero, naturalmente, qué fragata se hallaba dispuesta para ser enviada directamente desde Cádiz a Filipinas. Segundo, y muy significativo, cuántos oficiales y soldados podrían embarcarse en ella, lo que quería decir que se trataba de enviar un cuerpo de tropas de tierra que sirviera a aumentar y fortalecer la guarnición de Filipinas. Tercero, planteaba algunas cuestiones que denotaba el desconocimiento que la Secretaría de Marina tenía

<sup>21</sup> MARTÍNEZ SHAW (2009).

<sup>22</sup> El documento se halla en BP. II/2850. Miscelánea Ayala, vol. XXXVI, fº 260r.-281r. Para esta larga controversia diplomática, llevada mancomunadamente por ingleses y holandeses en 1732 y 1768, y en solitario por las Provincias Unidas desde 1785, cf. ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW (en prensa, c).

acerca de una navegación de este tipo, completamente inédita dentro de la historia naval española: la estación apropiada para emprender la singladura, los víveres precisos, las escalas necesarias y la existencia (o no) de pilotos que fuesen expertos en la ruta. Por último, e igualmente significativo, el barco debía salir lo antes posible, reclamando «reserva y brevedad» desde las primeras palabras y, sobre todo, cerrando con una frase final de apremio: «Y si VS. concilia la posibilidad de este pensamiento ponga mano inmediatamente al apronto de la fragata, sin aguardar para esto a la respuesta de los informes que VS. me debe dar sin retardo»<sup>23</sup>.

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

Mientras Arriaga renunciaba a la *Industria* por su poca capacidad, Gerbaut se movía diligentemente, cambiaba de barco y añadía algunas nuevas informaciones, tomadas ahora del capi-

---

<sup>23</sup> La documentación de la primera expedición a Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza, en Archivo General de Simancas (AGS). Secretaría de Marina (SM). Leg. 408. Juan de Lángara escribió un *Diario de Navegación* conservado en el AMN, Ms. 272, f<sup>o</sup> 68-217, que por desgracia termina para el viaje de ida poco después de haber arribado el navío a la Île-de-France el 20 de noviembre de 1765, pero que prosigue para dar cuenta del viaje de vuelta desde el 11 de febrero de 1767. Por último, es obligado destacar la utilidad que para la localización de las expediciones ofrece la obra de ÁLVAREZ PINEDO (2005).

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

En enero de 1765, ya se había llegado a un acuerdo entre Arriaga en Madrid y Gerbaut y Caséns en Cádiz. El navío *Buen Consejo* sería el designado, una vez asegurado de su primera quilla y aforrado de nuevo. Se trataba de un navío de sesenta cañones y dos cubiertas, botado en 1761, que había sido adquirido en Génova por 60.000 pesos y que ya había navegado a Veracruz en 1763 al mando del capitán de fragata Joaquín de Olivares. El navío haría dos viajes completos entre Cádiz y Manila entre 1765 y 1770. Después volvería a la ruta de Veracruz en 1772, pero, separado de la flota, se perdería en los bajos de la isla Anguilla, la más septentrional de las islas de Sotavento<sup>24</sup>.

La tripulación se fijaba en 250 hombres, se establecía un arreglo de víveres y se redactaba (4 de enero) un «método proporcionado» para el viaje de Cádiz a Filipinas, donde se insertaba una previsión farmacéutica muy elaborada: doble caja de medicinas (porque no había «reemplazo bueno» en las Filipi-

---

<sup>24</sup> AMN, Ms. 727, aprobación de la compra del navío, que aquí figura artillado con 62 cañones, (cf. VALDEZ-BUBNOV (2011), p. 311). El viaje del *Buen Consejo* a Veracruz en 1763 (al mando de Joaquín de Olivares) se puede consultar en AGS. SM. Legajo 406 (244-265), que incluye también referencias a las obras realizadas en el navío en 1762 (545-555), mientras el viaje de vuelta en 1764 (Veracruz-La Habana-Cádiz) se encuentra en AGS. SM. Legajo 407 (204-514).

nas) y varios medicamentos para combatir el escorbuto y el mal de Luanda (botes o frascos con polvos y jaleas, frasqueras de agua de limón, espíritu de coclearia), y dos barriles de tintilla de Rota contra las diarreas de sangre (siguiendo a los franceses). Igualmente se daban indicaciones y recomendaciones sobre la travesía: la salida debía ser entre mediados de febrero y mediados de marzo a fin de llegar al puerto de Cavite a principios de agosto («porque hasta este tiempo no han tomado los vendavales su mayor fuerza»), debía hacerse escala en las islas de Borbón o Mauricio [nombres usuales para la isla Bourbon y la Île de France, respectivamente] y desde allí seguir la derrota hasta «uno de los dos estrechos de Malaca o de Banca [Bangka] y Sonda» y finalmente aproar a la isla de Luzón y la bahía de Manila, la invernada en el puerto de Cavite duraría hasta enero para aprovechar «la nueva monzón» y llegar a España en junio o julio sin hacer escala a la vuelta, «a menos que alguna avería o atraso de viaje no obligue a ello para el remedio o refresco de víveres». Sólo quedaban así algunas dudas sin resolver: ¿la artillería de los entrepuentes debía ir en la bodega?, ¿había de remitirse otra artillería u otros géneros pesados para sustituir como lastre al enjunque de hierro, de poco valor en las Filipinas?

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

Quedaba, al margen de las provisiones para la travesía, la cuestión pendiente de los intereses comerciales. Gerbaut señalaba al efecto el escaso interés existente en Filipinas por los productos europeos a favor exclusivamente de la plata. Pese a todo, proponía, por cuenta de la Real Hacienda, el embarque de 300 o 400 quintales de hierro en bruto, más 586 arrobas de vino y 368 arrobas de aceite, que deberían venderse en Filipinas para adquirir «géneros o frutos de la Tierra o de la China» se-

gún el buen criterio de Caséns como único responsable de la operación. Del mismo modo, se jugaba con el pago de 40 pesos en razón de la media ración de vino no dispensada a la tripulación, la mitad de cuyo importe se haría efectiva al final del viaje de ida (suponemos que latiendo detrás la idea de que la tripulación pudiera invertir también esos pocos miles de pesos en productos asiáticos). Al mismo tiempo, dado que se desembarcarían 250 soldados (una apreciación del intendente que pronto se vería desmentida por la realidad, ya que el contingente «de transporte» o personal destinado al archipiélago se reduciría a ocho oficiales y cien soldados), el espacio libre debía ser ofrecido al comercio de Filipinas para que enviase sus géneros a España, como así se hizo. En conjunto el registro de ida se repartía entre la Real Hacienda y la tripulación, agentes a los que se añadirían en las sucesivas expediciones los comerciantes gaditanos o de otra procedencia. La propuesta del intendente sería aceptada el 1º de febrero por Arriaga, quien sólo impondría que la operación fuese efectuada de común acuerdo con el gobernador de Filipinas, además de señalar que se le entregarían al comandante de cincuenta a sesenta mil pesos en especie «para el mismo fin», cantidad que veremos será empleada con provecho.

La espera, debida, por un lado, a la demora de los soldados y, por otro, a la demora de los dos pilotos franceses, era la ocasión para las elucubraciones de los interesados. Así, el marqués de la Victoria aprovecharía para emitir un informe demoledor sobre las condiciones del *Buen Consejo* y una propuesta a favor de la fragata *Industria* (cuya candidatura resucitaba inesperadamente) o bien de la fragata *Astrea*, cuyo nombre aparece por primera vez, antes de que efectivamente realizase hasta tres viajes por esta misma ruta. Gerbaut, de mala gana, hubo de recurrir al informe pericial de Ciprián Aufrán, el constructor de La Carraca, quien lo emitió el 12 de febrero: el navío reunía muy buenas condiciones (como había demostrado en su viaje redondo a Veracruz), había sido objeto de una excelente refacción (a pesar de haberse proyectado como mercante), la batería y el entrepuentes eran proporcionados, combinaba a la perfección el pino coral con el roble y estaba más adaptado para la navega-

ción y la defensa, es decir, según decía el constructor, «para los fines de que estoy enterado».

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

Sin embargo, los responsables españoles en la plaza gaditana no descansaban. El 21 de febrero, Gerbaut se hacía eco del dictamen de los pilotos franceses de que la navegación debía hacerse en derechura sin escalas en las islas francesas del Índico (cosa que, según veremos, luego se revelaría irrealizable) y aumentaba la ración de víveres hasta completar la de vino para ocho meses y la de agua hasta siete meses. Por su parte, el 26 del mismo mes, el comandante del *Buen Consejo* dirigía a Arriaga un razonado informe, donde recogía las conclusiones de sus conversaciones con Monsieur Boubet, el comandante de las fragatas de la compañía de Lorient (que tenía ya doce viajes redondos a sus espaldas), el cual le había confirmado que el mes de marzo era «tiempo oportuno» para zarpar de Cádiz, incluso para él, que tenía que recalar un mes en las islas francesas y navegar a Cantón por el estrecho de Malaca, mientras que



Caséns no pensaba hacer escalas y además tomaría la ruta del estrecho de la Sonda («por más corto y a barlovento»). Por ello, Caséns reforzaba su opinión de esperar a los pilotos franceses, en la seguridad de que «de este modo no se aventura nada y del otro pudiera no bastar el desvelo y cuidado por la falta de práctica en aquellos estrechos, donde gobierna la sonda, anclas y mareas, por fondos de cuatro y cinco brazas de agua con sus flujos y reflujos muy desiguales y extraordinarios, como antes de ahora hice comprender a V. E. en esa Corte».

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

Finalmente, el 5 de marzo se presentaron en Cádiz los esperados pilotos franceses, Joseph-Marie Mabilie (aunque se le dice aquí Marville) y Jean Marquay (aunque se le dice aquí Marcaille), con lo cual tres días después se pudo dar la orden de zarpar. El estado presentado a la salida de Cádiz (firmado por Caséns a bordo del navío dado ya a la vela el 8 de marzo de 1765), contabilizaba un total de 467 personas embarcadas: la tripulación estaba integrada por 292 individuos y la guarnición por 175 efectivos. La tripulación se componía de 60 artilleros de mar, 60 marineros, 30 grumetes, 10 pajes y 18 criados, a los que se sumaban, por una parte, dos condestables, cuatro sargentos y 93 soldados y, por otra, 15 religiosos de pasaje. La guarnición incluía 11 oficiales mayores, dos guardiamarinas, 26 oficiales de mar, ocho oficiales de artillería, seis sargentos de guarnición, tres tambores, 12 cabos de escuadra y 98 soldados, más dos

oficiales sueltos de transporte y otros siete oficiales de tropa de transporte.

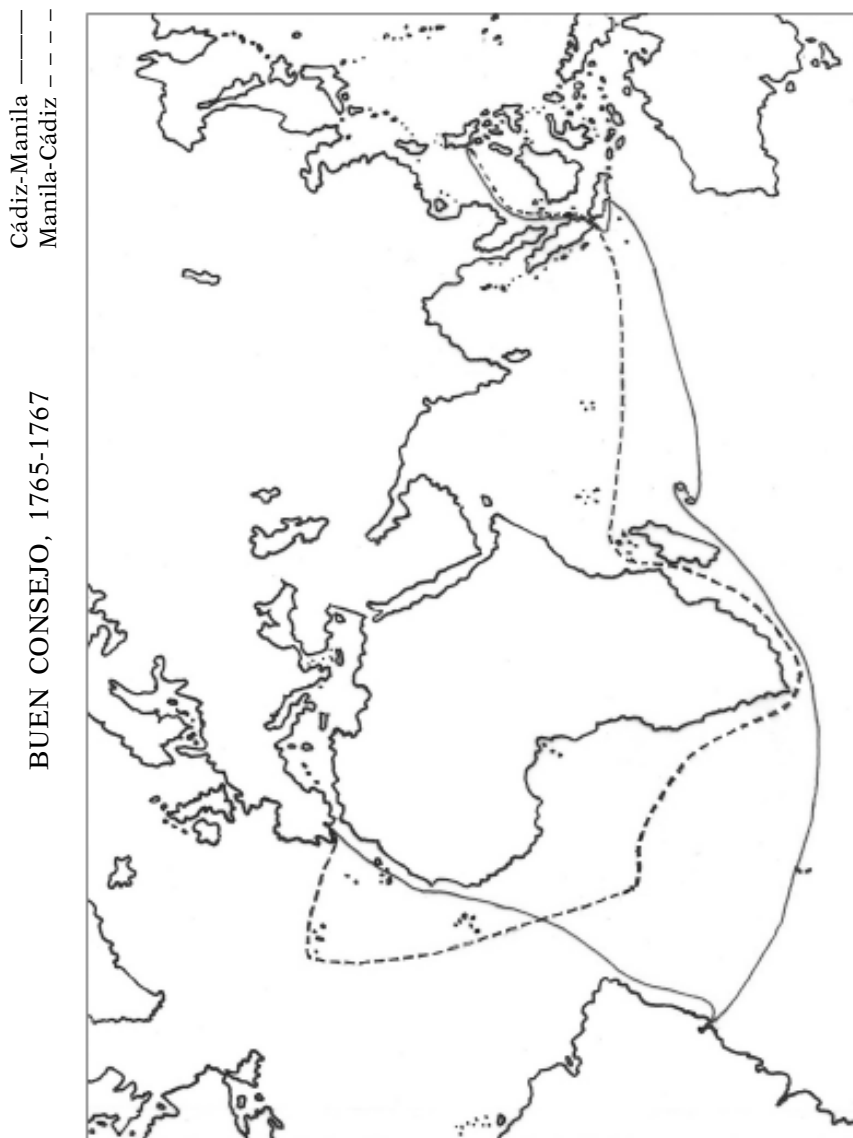
Hay que señalar la ligera anomalía de una diferencia entre este estado (del cual hay dos copias en el mismo legajo, f<sup>o</sup> 72 y f<sup>o</sup> 80) y un «extracto que comprende tripulación, guarnición, gente de mar y transporte con que sale a navegar el navío del rey el Buen Consejo», fechado el mismo día, firmado por Francisco Pascual y Sedano y que contabiliza un total de 485 personas embarcadas. Figuran primero los 11 oficiales mayores y los dos guardiamarinas, la tropa de infantería de Marina (tres oficiales, más los seis sargentos, los 12 cabos, los tres tambores y los 98 soldados). A continuación se mencionan los oficiales de mar, los de artillería y gente de mar: los dos pilotos franceses, 24 oficiales de mar, ocho oficiales de artillería, los 60 artilleros, los 60 marineros, 31 grumetes (y no 30), los 10 pajes, los 18 criados y cuatro dependientes de la provisión de víveres, más Cristóbal Ros, sargento mayor de Manila, y el subteniente de Ingenieros Feliciano Márquez, la infantería del ejército transportada (compuesta por un teniente coronel, un capitán, tres tenientes, tres subtenientes y 100 soldados, es decir los que se habían previsto desde un principio), más los dos condestables de brigadas y los cuatro sargentos de batallones de Marina ya aludidos (destinados igualmente a reforzar las defensas de Manila). Finalmente, la lista se cierra con 17 misioneros (Antonio María Xellao, Casio José Tay y los quince religiosos previstos, todos ellos de la orden agustina). Por tanto, una diferencia de 18 personas más, en todo caso un desacuerdo sin mayor relevancia numérica.

Los oficiales mayores fueron finalmente el capitán de fragata Juan de Caséns, el teniente de navío Joaquín Daoiz, el teniente de navío Manuel González Guiral y el teniente de fragata Juan de Lángara, mientras los guardiamarinas también respondían a nombres destinados a la celebridad: Antonio Mesía de la Cerda y Gabriel Aristizábal. El teniente de navío José de Córdoba mandaba la infantería de Marina, auxiliado por el alférez de navío Fernando Angulo y el alférez de fragata Alonso Antúnez. Los oficiales mayores fueron el contador Patricio del Villar, el maestre de jarcia Antonio Miguel Visorio, los capellanes Juan

Bautista Vila y José Gandulfo y los cirujanos Agustín de Lacomba, Antonio Martínez y Juan de Dios Cano. El teniente coronel José Fajardo mandaba la tropa destinada a quedarse en Filipinas. Los dos pilotos españoles que acompañaban a los dos franceses eran Tomás Chevers (alguna vez Chevest) y Valentín Cierto.

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

La siguiente información que tenemos proviene de una carta enviada el 11 de junio del mismo año desde Río de Janeiro dando cuenta de la arribada a dicho puerto el 23 de mayo anterior. Por ella sabemos que la arribada se hizo «tras 66 días de feliz navegación» contados seguramente hasta el día 21 de mayo en que el barco fondeó a tres leguas del puerto brasileño. El navío había viajado hasta las Canarias en conserva del navío *San Pedro y San Pablo* de la Compañía Guipuzcoana que iba a Caracas y del paquebote *Nuestra Señora de la Merced* que navegaba a Cartagena de Indias, llegando a la vista de las islas de Gran Canaria y Tenerife el 25 de marzo. Sin embargo, tras cruzar las islas de Cabo Verde, una vía de agua cuyo origen no fue posible detectar obligó el 2 de mayo a convocar una junta de oficiales (en la que participaron también los pilotos franceses y españoles), donde se tomó la decisión de aproar hacia Río de Janeiro con el objeto de encontrar la avería y de carenar la nave, asegurados de la buena acogida que venía dispensando a otros navegantes el virrey, el conde de Acuña, como también ocurrió en esta ocasión. La vía de agua no se localizó hasta el 4 de julio, fecha a partir de la cual se realizaron las reparaciones necesarias, mientras se hacían planes de futuro: previsión de llegar al Cabo de Buena Esperanza en octubre y estudio de las mejo-



res derrotas siguiendo las opiniones de los dos pilotos franceses y de otros dos portugueses. Igualmente, se señalaba la noticia intranquilizadora del paso por Río de Janeiro de cuatro navíos de guerra ingleses que habían tocado en Bahía de Todos los Santos y que se dirigían a Manila. Al margen de lo dicho, la única incidencia notable reseñada fue la entrada en el puerto el 2 de junio del navío de la Armada llamado *El Gallardo*, mandado por Carlos de la Villa, procedente de Buenos Aires y refugiado en Río de Janeiro tras haber sufrido serios desperfectos a causa del mal tiempo, al cual tanto las autoridades portuguesas como el propio Caséns brindaron todo el socorro que les fue posible ofrecerle.

Además de proceder a la carena del barco, Caséns aprovechó su tiempo significativamente en conseguir información sobre la situación exacta del puerto de Río de Janeiro, no sin antes lamentarse de las insuficiencias tecnológicas de la expedición: «[...] el no haber traído yo aguja acimutal con que indispensablemente debían navegar todos, me ha causado muchos cuidados para el aterramiento y que es muy precisa a todos los que corten la línea para cualesquiera paraje que naveguen...» Pese a ello, pudo estudiar a fondo los diarios de navegación y las cartas de que venía provisto para extraer sus conclusiones: «Nunca vi más concordancia ni igualdad como en la longitud de veinte diarios bien trabajados como he traído en este navío y las diferencias de situaciones de las cartas: la que mejor ha concordado es la antigua holandesa de Piter Gost [Pieter Goos, 1616-1675], porque pone toda esta costa 6 grados más al Este que todos los demás...»<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> La misma queja sobre la carencia de la aguja acimutal aparece en Lángara, después de comprobar que la situación del navío no se correspondía con la posición establecida para Río de Janeiro por Louis Godin y el abate Nicolas Louis de la Caille: «(Era necesario) tener en los puertos agujas maestras con las cuales se debe comparar las que saquen a la mar para tales navegaciones si se han de hacer con acierto». Y más tarde: «Cada día notamos más la necesidad de una aguja acimutal con que poder a toda hora del día averiguar la variación de la aguja y aunque en todas las navegaciones es útil en esta es indispensable...» *Diario*, f<sup>o</sup> 90v. y 92v., en BERNABÉU ALBERT (1987), p. 454.

Finalmente, el 4 de octubre el comandante del buque hubo de dar cuenta de las bajas producidas durante la estadía brasileña: dos muertos (un artillero irlandés y un soldado), y 32 desertores (otros seis artilleros —uno de Sevilla, otro de Ragusa y cuatro venecianos—, 16 marineros y 10 de los soldados destinados a la protección de Manila). Y también de los gastos de la carena: 12.273 pesos y 2 reales de plata españoles, (a razón de un peso por 780 reis portugueses). Cumplimentados estos obligados requisitos, el *Buen Consejo* pudo zarpar el 12 del mismo mes en demanda del Cabo de Buena Esperanza<sup>26</sup>.

\* \* \*

La siguiente comunicación viene fechada el 10 de enero de 1766 en Port Louis, en la Île de France (Isla Mauritius o Mauricio entre 1638 y 1721 y desde 1810 hasta hoy), ya en la costa oriental africana. En ella se da cuenta de la derrota seguida: salida de Río de Janeiro el 12 de octubre de 1765 rumbo al sudeste para superar el Cabo Frío y continuación rumbo al banco del Cabo de las Agujas por el norte de las islas de Tristán de Acuña (hoy Tristan da Cunha). Avistada tierra entre el Cabo Falso y el Cabo de las Agujas, la derrota prosiguió por el norte del banco del Holandés (a 36 grados de latitud sur) hacia la isla de Rodrigues (o Rodríguez, en nuestra documentación) y finalmente a la Île de France, a 105 leguas de la anterior. El navío tomó la cabeza del norte de la isla y pasó entre la misma y la isla Redonda antes de fondear en Port Louis (o puerto de Fort Louis, en nuestra documentación) el 21 de diciembre de 1765, después de sesenta y nueve días de singladura.

---

<sup>26</sup> El elevado número de desertores no es ninguna anomalía, sino que está a la altura de los porcentajes habituales. En un caso, se trata de un grupo nacional y profesional (cinco de los seis artilleros son naturales de Venecia y la vecina Ragusa), mientras que las demás deserciones responderían en su mayoría a otra motivación común, la búsqueda de mejores oportunidades en América. Como dice para el siglo XVI, PÉREZ-MALLAÍNA BUENO (1992), pp. 220-222, (p. 221): «No cabe duda que el fenómeno de las deserciones de marineros, tanto de buques mercantes, como de guerra, alcanzó unas proporciones importantísimas, al menos si lo medimos por las continuas quejas de los generales de las armadas y los maestros de las naos mercantes de la flota».

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

Por una parte, la isla no ofrecía suministros, que había que buscar en la vecina isla Bourbon: «El establecimiento de esta isla [Île de France] es formado de treinta años a esta parte, y aunque muy floreciente por la aplicación con que se dedican a su cultivo, este es abundante [suficiente] para sus habitantes, pero para la provisión de los navíos de la compañía [de Lorient] y de guerra que aportan aquí se hacen en la isla de Borbón donde indispensablemente sea para la India, China o Europa van a tomarlos, teniendo en lo general regulada la distancia de 30 leguas, y que haciéndose de aquí a la vela sobre el mediodía con viento que cuentan seguro del sudeste todos los meses del año, al otro día a las diez u once de él toman el surgidero de Borbón y en 24 o 48 horas toman cuanto necesitan para el equipaje y mesas, tanto por la prevención que se anticipa de aquí como por la abundancia que allí hay de todo cuanto puede necesitarse; para cuyo efecto va la providencia en esta misma fragata que va a tomar los suyos y parte de su carga para Europa, habiendo regulado 420 quintales de pan, 135 de menestras y dietas vivas para tres meses hasta Manila [un cálculo exacto, como después veremos], reservando la carne y tocino que me ha quedado del que saqué de Cádiz para lo que me resta y regreso a Europa, por estar tan buenos como si se hubieran acabado de embarcar con el cuidado de haberle refrescado en salmuera en Janeiro, cuya diligencia practicaré aquí, si alguna barrica lo necesitare».

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

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

A principios de marzo, el comandante del *Buen Consejo* enviaba a Cádiz (por medio de la fragata *Duc de Choiseul* de la compañía francesa de las Indias Orientales unas noticias que le habían llegado a través de un jesuita también francés) sobre la situación en Filipinas. Tenían un doble interés, militar y comercial. Así, por un lado, se referían a las obras de reparación de las murallas de Manila emprendidas por el teniente de Rey y, por el otro, a una práctica que no por conocida dejaba de ser interesante constatar una vez más. En efecto, el piloto del Galeón de Manila, que había partido para Acapulco en la muy tardía fecha de 29 de septiembre, había pretendido hacer la derrota para el Cabo Bojeador como ruta más rápida (que permitía ahorrar un mes y medio y hasta dos de navegación), pero los mercaderes se habían opuesto con uñas y dientes, en razón de la práctica habitual del contrabando durante la travesía del estrecho de San Bernardino, en cuyo transcurso el Galeón «va recibiendo otra tanta carga de los champanes que tienen apostados, lo cual no podrían si hiciesen desde la bahía su derrota para Bojeador», es decir porque utilizar la ruta acostumbrada era el medio de seguir ejercitando el fraude, como habría de denunciar más tarde el gobernador José de Basco y Vargas, que impondría la ruta del norte, aunque sólo fuera durante el estricto periodo de su mandato<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Cf. el valioso artículo de BAUDOT MONROY (en prensa), cuya autorización para su consulta agradecemos vivamente a la autora.



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

La rutina, sin embargo, había quedado rota en ese mismo mes de marzo, cuando el *Buen Consejo* quedó varado a causa del violento huracán desatado sobre Port Louis en la madrugada del 18 al 19. Las obras de rescate terminaron el día 25, aunque naturalmente hubo que proceder a efectuar algunas reparaciones, según queda reflejado en el dictamen solicitado al calafate mayor, pero por fortuna los daños no fueron excesivos y el barco estuvo en condiciones de darse a la vela el 2 de mayo de 1766. Como ya vimos, antes de la salida de Port Louis era necesario pasar a la vecina isla Bourbon (desde 1793 y hasta hoy, isla de la Réunion), a menos de un día de navegación, que era utilizada por todos los navegantes para proveerse de víveres. Finalmente, el 9 de mayo, tras un último acopio de vituallas efectuado en la rada de San Pablo de la isla Bourbon (comestibles para tres meses, agua para cuatro y carne salada en cantidad suficiente para que pudiera también aprovecharse en el viaje de vuelta), el *Buen Consejo* zarpó con destino a Manila, con una previsión (demasiado optimista, como veremos) de 65 a 70 días de travesía.

El primero de junio de 1767 llegó a Cádiz la siguiente carta de Juan de Caséns, fechada ya en Cavite el 22 de agosto de 1766, dando cuenta de la singladura entre la isla Bourbon y la bahía de Manila. Tras darse a la vela, como quedó dicho, el 9 de mayo, el navío, tras más de tres semanas de navegación, tomó tierra el 2 de julio en la isla de Java recorriendo sus costas de este a

oeste antes de entrar el día 7 en el estrecho de la Sonda, donde hubo de fondear por falta de viento hasta el día 14. El día 17 se situó a cuatro leguas de la isla de Lucipara, que forma la boca del estrecho de Bangka, de donde salió el día 21. De allí partió en demanda de las islas de Pulo Taya, Pulo Aor y Pulo Cóndor («en cuyo tránsito son las más fuertes corrientes que salen del golfo de Siam»), y llegando a la isla de Pulo Zapata, tras una prudente travesía, no por la corriente en este caso, sino por los muchos bajos existentes tanto a babor como a estribor. Ya muy cerca de su destino, trató de reconocer la isla de Lubán (es decir, la mayor de las islas Lubang), pero a causa de un furioso temporal («violentos vientos con fuertes turbonadas») hasta el día 8 (y ello pese a la persistencia de «tan cruel tiempo») no pudo reconocer la punta norte de la isla, desde donde ya a la mañana siguiente embocó «por la boca chica de la Isla del Corregidor y [la isla de] la Monja» hasta dar fondo a las cuatro de la tarde del día 9 en Cavite, es decir después de tres meses justos de navegación, mucho más tarde de lo previsto.

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

\* \* \*

Sin embargo, pese a la falta de inconvenientes de parte de la embarcación, el *Buen Consejo* no zarpó de Manila hasta la tarde del 11 de febrero de 1767, tal como se da cuenta en la detallada derrota de Caséns fechada «a la vista de Cádiz el 15 de julio de 1767». El estado presentado a la salida de Manila daba un total de 342 personas embarcadas: la tripulación estaba com-

puesta por 223 individuos, la guarnición incluía un total de 108 efectivos y finalmente el pasaje se componía de don Simón de Anda y Salazar, tres particulares (uno de ellos don Tomás, el hijo del futuro gobernador, más don Manuel Montoya y don José de Bustos), un religioso franciscano (fray Antonio de la Concepción) y seis criados al servicio de los anteriores sin mayores especificaciones. En total, 342 personas, que significan 125 o 143 menos que a la ida, según la elección de los dos documentos discordantes escritos a la salida de Cádiz<sup>28</sup>.

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

---

<sup>28</sup> Sin embargo, la revista pasada por Caséns en alta mar desveló algunas desviaciones respecto de este estadillo oficial. El comandante informó de haber hallado a 23 polizones («individuos guachinangos y indios»), a los que aplicó inmediatamente al trabajo en el navío, pero en contrapartida se encontraron a faltar 24 desertores de entre la guarnición y la tripulación. Por último dio cuenta de los que habían quedado impedidos en el hospital (que imagino no contabilizados en el total de 342): tres integrantes de la guarnición y otros tres de la tripulación. El estadillo se firmó también en Cádiz el 15 de julio de 1767.

«el estrecho paso de Lucipara», el navío fondeó en la isla del norte para embocar en buenas condiciones el estrecho de la Sonda el día 4, fondear en la isla Cracata [Krakatoa] y salir el 7, arrumbando ya para el Cabo de Buena Esperanza.

El día 10 de abril, tras más de un mes de navegación (en que se encontró con una fragata holandesa, con la que no quiso comunicarse «porque sus noticias en la mar según mi experiencia son poco creíbles»), el barco se hallaba en la boca norte del canal de Mozambique, donde hubo de soportar una serie de furiosos vientos, hasta que el 30 consiguió doblar la punta sur africana, por lo que Caséns dispuso el 3 de mayo el canto de un *Te Deum*, poniendo a renglón seguido proa a la isla de la Ascensión, donde fondeó el 21 de mayo a fin de dedicarse durante tres o cuatro días a la pesca de la tortuga («como las demás naciones lo practican»), con destino a la curación del escorbuto, pero las adversas condiciones de la mar le obligaron a seguir su derrota hasta «cortar la línea» el 27 de mayo. Sin mayores novedades (salvo el encuentro con una fragata mercante inglesa que le dio noticia de la presencia de otras dedicadas a la pesca de la ballena), el navío avistó el 5 de julio la isla del Cuervo [Corvo, la más occidental de las Azores], desde la cual (aunque amargado por los estragos del escorbuto en la tripulación) puso rumbo en demanda del Cabo de San Vicente, que avistó el día 13 y de donde siguió hasta Cádiz, donde fondeó dos días más tarde, el 15 de julio, después de poco más de cinco meses de navegación<sup>29</sup>.

\* \* \*

Fue el momento de rendir cuentas. Por una parte, se dio razón del gasto efectuado. Por otra, se consignaron las bajas de

<sup>29</sup> El informe de Caséns terminaba con una súplica al rey remitida a través de Arriaga: «Los muchos y diversos accidentes de mi viaje, la fatiga incesante y el ardiente celo de cuantos bajo mis órdenes le han hecho, les hacen tan acreedores a la piedad de S. M. que no puedo menos de suplicar a V. E. se lo haga presente, pues esto y la aprobación de mi conducta es todo a lo que aspira mi deseo. Dios guarde a V. E. muchos años. A bordo del Navío Buen Consejo a la vista de Cádiz en demanda del Puerto a 15 de julio de 1767».

los cuatro meses y pico que había durado la navegación: 35 hombres habían muerto por escorbuto, 43 había llegado en estado grave, 133 más levemente afectados («picados» de la enfermedad, según la expresión del comandante), y los restantes «tan débiles que con quince días más no hubiera de su progreso libertado alguno», aunque entre los que arribaron sin novedad figuró el que sería próximo gobernador de las Filipinas, don Simón de Anda, que también venía embarcado y que no mucho después, tras su nombramiento, volvería a surcar los mismos mares, en sentido contrario, a bordo de la fragata *Astrea* mandada por José de Córdoba, el teniente de navío al mando de la infantería de Marina que había navegado en el *Buen Consejo*. Finalmente, se cerró el contrato con los dos pilotos franceses, que manifestaron su deseo de regresar a su tierra, cobrando puntualmente todo lo pactado y recibiendo los más cálidos elogios de parte de Caséns, tal como transcribía en una carta de 28 de julio el intendente de Cádiz: los pilotos habían servido «con tan especial conocimiento de la navegación como conducta, celo y aplicación, según informan el comandante y la oficialidad, franqueando cuantas noticias han sido necesarias a la utilidad del viaje e instrucción de nuestros pilotos». Sus servicios, por tanto, habían posibilitado el éxito de la expedición y al mismo tiempo habían puesto los cimientos para la futura independencia técnica de los marinos españoles en la ruta a Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza.

Como prueba de sus actividades científicas Juan de Caséns entregó, además de la detallada derrota, otros documentos, entre ellos el que contenía las circunstancias de su difícil arribada a Cavite. En dicho informe da cuenta del fuerte temporal (uno de los que son frecuentes a partir del mes de julio) al que hubo de hacer frente a partir del primero de agosto de 1766, agravada su situación por «las dudas de la verdadera longitud o situación de Manila», en cuya bahía «por igual motivo», unos días antes, había naufragado una fragata «con valor de 300 mil pesos», de la cual sólo habían conseguido salvarse tres personas. Para prevenir estas dramáticas situaciones, Caséns había pedido al gobernador una embarcación real anclada en Cavite a fin de que Lángara («por su conocida exactitud y habilidad») pudie-

se levantar un plano de un puerto situado al norte de Manila que podía servir de alternativa en aquellos casos de temporales violentos y duraderos. Sin embargo, otro hecho también significativo de las amenazas que se cernían sobre la capital, lo impidió: la bahía estaba «inundada de moros». De ahí que Caséns se decidiese a realizar la exploración por tierra ayudado por el primer piloto, Valentín Cierto, para obtener la información deseada: «El puerto se llama Suby [Subic], es utilísimo y de un recurso absoluto y necesario para el que busque a Manila en tiempo cerrado. V. E. [Arriaga] tendrá gran gusto de saber que el Rey tiene allí semejante puerto, donde además de su bondad, está circundado de montes vírgenes y copiosísimos hasta las playas para fabricar centenares de navíos, no sólo de las maderas conocidas para construcción, sino de tándalos (que son caoba), ébanos gruesísimos, cedros, pinos y otras muchas que ni tienen nombres ni están conocidas». Como complemento anunciaba Caséns el envío del plano del puerto de Subic, así como otros planos de «la costa sur de la isla de Java donde aterré, bien arrumbada desde su medianía para el Oeste», más «toda la navegación desde el estrecho de Sonda hasta Manila cuidadosamente demarcada, arrumbada y observada, como corregidos de algunos errores que tienen los planos modernos de aquella navegación examinados por mí». Y, para terminar, adjuntaba otras informaciones procedentes de ingleses, de holandeses y de un navegante de Manila, don Tomás de León, con más de treinta y cinco años de experiencia.

Mucho más extenso es el inventario de las memorias científicas redactadas por Juan de Lángara descritas minuciosamente por Salvador Bernabéu. Se trata de unas «Notas concernientes a la navegación de esta costa, buscar el puerto de Río de Janeiro y entrar en él», dos mapas (un plano de Río de Janeiro y otro de su bahía) y un dibujo de la isla de Rodrigues, en el viaje de ida, y una «Descripción del estrecho de Sonda sacado del derrotero de Monsieur d'Après [Jean-Baptiste Après de Manneville] con algunas enmiendas hechas por las observaciones ejecutadas sobre el navío de S.M.C. nombrado el 'Buen Consejo' el año de 1766 y 1767», una «Descripción del estrecho de Banca [Bangka]» y dos cartas planas del estrecho de Bangka

(una de ella «con la isla de su nombre y parte de la isla de Sumatra»), y una descripción de la isla de la Ascención, en el viaje de vuelta. Al margen, hay que subrayar la ya citada discrepancia encontrada con la posición dada para Río de Janeiro por Louis Godin y el abate Nicolas Louis de la Caille y la medición de la longitud de Manila en colaboración con Guillaume Le Gentil, destacado miembro de la Academia de Ciencias de París. Hay que advertir, sin embargo, que nos hallamos ante una información orientada en una sola dirección: se trata de una serie de descripciones geográficas, con especial énfasis en el establecimiento de la posición de los accidentes que se van encontrando o de los puertos que se van visitando (incluyendo Río de Janeiro y Manila). Su propósito es el de su utilización inmediata como instrumentos para perfeccionar el conocimiento de una ruta nunca frecuentada (que los oficiales a cargo del navío habían establecido a través de planos ajenos o de los veinte libros de navegación que Caséns declara tener en su poder como guía durante toda su singladura). Así, los resultados de este tipo constituían otra de las grandes aportaciones de la expedición, especialmente teniendo en cuenta que era la primera vez que un buque español navegaba por aquellas aguas, aunque todavía los objetivos restrictivos planteados no colocan esta travesía del *Buen Consejo* a la altura de las grandes expediciones científicas de la España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII<sup>30</sup>.

Sus funciones militares también quedaron cumplidas. Basta para ello comparar los estados relativos a guarnición, tripulación y pasaje entre la ida y la vuelta. El 11 de febrero de 1767, como ya vimos, se habían embarcado en Manila tan solo 342 personas (y quizás uno menos, pues los 23 polizones no alcanzan a los 24 desertores registrados por Caséns), es decir entre unos 125 o unos 143 menos que a la ida. Importa saber que esta diferencia está sin duda vinculada con las fuerzas militares que se quedaron para la defensa del archipiélago, pues aunque también ha disminuido en siete efectivos el número de los infantes de marina que se habían embarcado en Cádiz y habría que contar también a los desertores y el número menor de pasajeros

---

<sup>30</sup> BERNABÉU ALBERT (1987), pp. 454-456.

(once a la vuelta contra quince o diecisiete a la ida), en todo caso no cabe duda de que, tal como estaba previsto, al menos se quedaron en el archipiélago 93 de los cien soldados transportados para este efecto, sin que la documentación manejada nos permita mayores precisiones.

Ahora bien, si alguien tiene dudas de la prioridad de los intereses comerciales en el programa de las expediciones de la Armada, la actitud de los mercaderes de Manila, interesados en la perpetuación en exclusiva del comercio transpacífico, contribuye a disiparlas de manera inmediata. En efecto, es conocido el paso a la acción directa de los mercaderes manilenses, que llegaron a impedir el aprovisionamiento de trigo para el viaje de vuelta del navío (al que habían rebautizado como *El Mal Consejo*), sin que el gobernador, José Raón, hiciera nada para evitarlo, con la consecuencia de embarcarse algunas vituallas en mal estado, que muy probablemente fueron responsables de la anormal extensión del escorbuto entre la tripulación. Simón de Anda, oidor de la Audiencia de Manila y más tarde también gobernador de Filipinas, ofrece de todas estas acciones un valioso testimonio de primera mano: «Oí a muchos regulares y a aquel gobernador preguntar a los oficiales de él [el barco] ¿Para qué vienen vuestras mercedes aquí? ¿Para qué envía el Rey este navío? Aquí nada se necesita sino dinero». Más tarde, y siempre siguiendo las palabras de Simón de Anda, los mercaderes llegaron incluso a hacer a la embarcación objeto de un sabotaje, abriéndole cuando estaba fondeada en Cavite una vía de agua que pudo haber causado su naufragio en plena travesía: «Si D. Francisco Salgado no hubiese hecho traer trigo de China, no se hubiera hecho el viaje, o nos hubiéramos quedado en él, y aun faltó poco por los víveres corrompidos, en que según voz pública hubo inteligencia como lo habría sin duda en el barreno... que supe se había dado en Cavite»<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> El testimonio de Simón de Anda en un informe dirigido a Carlos III. AGI. Filipinas, Legajo 940. Para una reconstrucción de los hechos, cf. DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA (1966), pp. 222-224. Cf., asimismo, MARTÍN PALMA (1981), pp. 12 y 120-121. Sobre el mal estado de las vituallas y su relación con el escorbuto, cf. COSANO MOYANO (1981), p. 187: «Efectivamente, las malas condiciones de conservación de los alimentos fueron causa de que



En esta ocasión, frente a la somera noticia del embarque de algunos efectos (dinero, fierro, vino y aceite exclusivamente) en el viaje de ida, la documentación nos ofrece una nota más completa de los «efectos de particulares que conduce bajo partidas de registro», lo que permite realizar una comparación con los datos conocidos por otras fuentes y analizados singularmente por José Cosano.

En efecto, el contador del navío, Patricio del Villar, hace la relación de estos géneros de particulares, aunque con una deses- perante vaguedad, la misma (con ligerísimas variaciones) que se desprende del estado general del barco a la salida de Manila firmado por Caséns. La relación del contador, que sólo menciona el tipo de envase, con escasas excepciones (canela, café y añil, más dos tejos de oro), apenas nos permite sino dividir, con apuros (pues incluso la canela viene unas veces de China y otras de Zamboanga en Mindanao), los productos entre los filipinos (o de la «Tierra»), los chinos y los de otras regiones asiáticas (o de la «Costa»):

«174 cajas y cajones con géneros de la China y de la Costa, 26 fardos de lo mismo, 11 tercios idem, 2 petacas idem, 1 envoltorio idem, 14 baúles idem, 8 barriles idem, 22 balzas idem, 10 tanca- les idem, 22 cajas y cajones de canela, 46 envoltorios idem, 49 churlos idem, 24 cajas y cajones de café, 6 barriles de lo mismo, 9 sacos idem, 7 tibores idem, 15 tinajas de añil, 2 tejos de oro, 1 papelera con varias alhajas, de oro, plata y seda, de regalo, 1 caja idem y 13 cajones con varios efectos de China y de la Costa».

El *Estado de Demostración* de Juan de Caséns, fechado a 9 de febrero de 1767, nos vuelve a señalar solamente los fardos, los cajones, las balzas, los envoltorios, las cajas, los cajoncitos, las tinajas, los tancales, la papelera y los dos tejos de oro. Afor- tunadamente, el estado se acompaña de los registros efectuados en Manila, donde se nos expresa al menos, si no el valor, sí al menos el contenido de los opacos envases citados hasta el mo-

perdiesen la vida 37 hombres desde el tramo comprendido entre la isla de Ascensión y Cádiz...». Sobre la figura de Francisco Salgado, el funcionario y empresario ilustrado de Calavang, que sería amigo de Juan de Cuéllar y acogería a los naturalistas de la expedición Malaspina, cf. el magnífico artículo de ESCOTO (1998).

mento, amén de los nombres de los cargadores y de los consignatarios en Cádiz (muchas veces en número de tres, un titular y dos sucesivos suplentes)<sup>32</sup>.

Hay un total de 25 registros, aunque hay que señalar significativas diferencias entre ellos. Por una parte, nos encontramos con una serie de mercaderes que se declaran «vecinos y del comercio de Manila», como son José Antonio de Memije y Quirós, Enrique de Olavide y Michelena, Pedro Galarraga (que registra dos veces), Juan Francisco Solano, Juan Infante de Sotomayor, José Herrera Iglesias (que registra dos veces), José Gregorio del Escobal y Manuel González del Rivero: en total, diez registros, el 40 %. A ellos se les pueden añadir Manuel Antonio Ruano (alcaide de la Real Alcaicería) y José Delgado, que se declara natural de los reinos de España y residente en Manila.

Viene a continuación el grupo de los funcionarios: el coronel teniente de Rey Don Francisco Javier de la Torre (que sólo embarca prendas de uso personal destinadas a Granada), el gobernador y capitán general de Filipinas mariscal de campo José Raón (que sólo registra un suntuoso regalo para su esposa y algunos objetos de uso personal, incluyendo un retrato), el regidor de la ciudad Fernando González Calderón, el famoso fiscal de la Audiencia Francisco Leandro de Viana (quien registra a través de Tomás de Anda y Salazar), el contador de cuentas de la Real Contaduría Sebastián de Berzosa (que sólo embarca correspondencia oficial), y, en una situación intermedia, el sargento de Rey Cristóbal Ros, que vino embarcado desde Cádiz. A renglón seguido figuran los hombres del barco: el comandante Juan de Caséns en solitario, el registro conjunto de casi todos los oficiales (González Guiral, Córdoba, Lángara, Angulo, Mesía, Aristizábal, el maestro de mar Antonio Miguel Visorio y el contador Patricio del Villar), el registro también conjunto de otros cuatro oficiales (Lacomba, Diego de los Sánchez, que pese a ello no figura en el estado de Lángara ni a la ida ni a la vuelta, y los pilotos franceses, Mabilie y Marquay, que se inscribe como Marqués en el documento), y el registro de los dos capellanes, Vila y Gandulfo.

<sup>32</sup> Los registros se encuentran en AGI. Contratación, Legajo 2436. Queremos dar las gracias a la investigadora María Ibáñez por haber copiado estos documentos para nosotros.

Consideración especial merece el registro del ya citado funcionario y empresario ilustrado Francisco Javier Salgado, que embarca sin pagar derechos un cajón para el rey y otro cajón y dos fardos más para el bailío Julián de Arriaga, secretario de Marina e Indias, remesa que posiblemente esté relacionada con su empeño de promotor de las riquezas del archipiélago, en un momento en que está transfiriendo su atención desde el laboreo de las minas a la experimentación con el añil y la canela en su hacienda de Calavang<sup>33</sup>. Igualmente ocurre con los dos registros de pliegos oficiales del Superior Gobierno de las Islas y del Tribunal de la Real Hacienda, correspondencia oficial que naturalmente no devenga derechos.

También es interesante el elenco de los consignatarios, a algunos de los cuales ya los conocíamos por trabajos anteriores y que también responden a dos tipos distintos. Unos son oficiales o pasajeros del navío: Tomás de Anda y Salazar (pagará hasta 2.299 pesos de aranceles), Aristizábal (797), Lacomba (517), Vila y Gandulfo (354), González Guiral (292). Otros son vecinos y del comercio de Cádiz: Juan Esteban de Goyena (675), Luis Segundo de Aristegui (266), Manuel de Memije (207), Pedro de Rueda (133) y Juan Agustín de Ustáriz (129). Y, por último, aisladamente tenemos la mención a fray Julián Díaz (que abona 134 pesos de aranceles). Los cinco primeros son, respectivamente, el hijo del futuro gobernador de las islas, uno de los dos guardiamarinas, uno de los tres cirujanos, los dos capellanes (solidariamente) y uno de los oficiales mayores del buque<sup>34</sup>. Sin embargo, a partir de los registros de Manila hay que añadir otros nombres como consignatarios en Cádiz: Matías de Landáburu, el marqués de Echandía y de Reparaz, Francisco de la Guardia, Esteban de Acuña, Pardos Freyre y Compañía, Manuel Giménez y Compañía, Jerónimo de la Maza y Alvarado, Matías y Antonio Fernández Alejos y Gabriel Ruano Calvo<sup>35</sup>.

<sup>33</sup> ESCOTO (1998), p. 277, señala, en efecto, que Salgado «shifted to indigo and cinnamon cultivation from 1766 until the early 1790s».

<sup>34</sup> COSANO MOYANO (1983), p. 559.

<sup>35</sup> La identificación de los comerciantes gaditanos implicados en el comercio colonial puede hacerse a través de los numerosos trabajos publicados sobre esta temática. Sin embargo, para estos efectos deben destacarse las obras de RUIZ RIVERA (1988) y BUSTOS RODRÍGUEZ (1995).

Al contrario que los discretísimos estados, los registros son muy diligentes a la hora de abrir los cajones para mostrarnos su contenido. Tanto que si esa fuera nuestra intención se podría hacer aquí un estudio completísimo del tipo de mercancías embarcadas en los barcos surtos en Manila. Es más, estamos seguros de que los compañeros interesados en el consumo suntuario lo ensayarán a la hora de identificar las numerosas clases de sederías o de cotonías o a la hora de señalar los distintos tipos de piezas de porcelana que viajan rumbo a Cádiz para incrementar la presencia china, y asiática en general, en los ajuares de las diferentes clases sociales españolas en la segunda mitad del siglo XVIII<sup>36</sup>.

A este respecto, merece la pena detenerse en las numerosas hojas de registro de Tomás de Anda y Salazar (quien actúa en nombre de Francisco Leandro de Viana), que nos ofrecen el más acabado ejemplo de un bazar oriental por los distintos géneros embarcados: muebles (una mesa redonda de charol de China), ropa de todas clases (trajes, vestidos, casacas, camisolas, pañuelos), porcelana (un solo cajón contiene cuatro mancerinas de loza de china con sus jícara correspondientes, tres platos y ocho tazas compañeras, un plato azul, un plato y su jícara, cuatro platitos y sus tacitas, cuatro jarros de loza con sus tapaderas, dos macetas de loza y dos tazas de loza para frutas) y «menuencias» para todos los gustos (repisas con sus marcos y láminas de nácar y marfil, cuadros de pinturas de China sobre vidrio, cadenas de oro, bastones, abanicos, dientes de caimán). En otro caso, podemos hacernos cargo de la calidad de un «ornamento pontifical» bordado de oro, plata y seda sobre raso liso blanco doble con su escudo, forradas todas las piezas en pequín grana, que se destina al monasterio y santuario de San Salvador

---

<sup>36</sup> En este sentido, son dignos de mención los trabajos de Yayoi Kawamura, Ana García Sanz, Matilde Arias, Annemarie Jordan Gschwend, Almudena Pérez de Tudela y Mariano Ardash Bonialian, para los objetos asiáticos en general. Para los animales exóticos, hay que referirse muy en especial a los de Carlos Gómez-Centurión Jiménez. Y específicamente para la porcelana, hay que citar obligatoriamente los de Carmen García-Ormaechea, Linda Shulsky, Teresa Lavalle-Cobo, Rocío Díaz, Alfonso Pleguezuelo, Antonio Díaz de Rivera, Jaume Coll, Etsuko Miyata y Cinta Krahe.

en el navarro valle del Baztán, al que se remiten también un sinnúmero de indumentos eclesiásticos y de objetos litúrgicos de toda índole. Para terminar, y no hacer inacabable la relación de los ejemplos, no nos resistimos a reproducir el cargamento de porcelana que embarca, según el primero de sus registros, el mercader Pedro Galarraga: 559 platos ordinarios para té («para chá»), otras 837 piezas «de lo mismo», diez juegos de porcelana «de lo mismo», doce juguetillos de loza, 53 charetas [o chareras, es decir, teteras], 51 vinajeras, 1.523 pozuelitos, dos poncheras, dos soperas, 47 botecillos, 48 platos soperos, dos orinales, 178 juegos de té («de chá») y tres tibores grandes. Es, por otra parte el mismo comerciante que, en su segundo registro, remite los dos tejos de oro: uno de 18 quilates y 24 onzas de peso y otro de 21 quilates y 67 onzas de peso.

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

\* \* \*

En definitiva, la expedición del navío *Buen Consejo* constituyó por varios motivos un verdadero hito. Por un lado, fue el primer barco español en doblar el Cabo de Buena Esperanza, después de su descubrimiento por Bartolomeu Dias en 1487, lo que contribuyó poderosamente a desactivar las reclamaciones de las potencias rivales. Por otro, fue una iniciativa militar que inauguraba un nuevo modo de protección armada para las Islas Filipinas, después de la lección aprendida a causa de la ocupación inglesa de Manila entre 1762 y 1764. Tercero, abrió una ruta comercial hasta entonces inédita, pese a la plétora de memoriales, proyectos y propuestas que se habían ido sucediendo a lo largo del siglo XVIII, consiguiendo resultados económicos satisfactorios, superando las resistencias de los interesados en el monopolio del comercio transpacífico y sirviendo de experiencia y dotando de valiosas informaciones a las iniciativas posteriores que habrían de culminar en la creación de la Real Compañía de Filipinas. Cuarto, se constituyó asimismo en expedición científica que, aunque dotada de una fisonomía muy utilitarista llevada del objetivo primordial de precisar la ruta para las proyectadas empresas comerciales, preconizaba las siguientes que tomarían al archipiélago como espacio para las exploraciones hidrográficas, etnográficas y de historia natural. En conclusión, por tanto, el viaje del *Buen Consejo* marcó un profundo giro en la relación de la monarquía española con las Islas Filipinas, el más alejado de los dominios puestos bajo su soberanía.

#### BIBLIOGRAFIA

- ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SHAW, C. (en prensa, a). «La reorientación de la economía filipina en el proyectismo del siglo XVIII». Granada: Servicio de Publicaciones de la Universidad.
- ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SHAW, C. (en prensa, b). «España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Historia de una controversia». Sevilla: UIMP.
- ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SHAW, C. (en prensa, c). «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas. Historia de una controversia diplomática en el siglo XVIII». Sevilla: CSIC.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2009). *El costo del Imperio asiático. La formación colonial de las Islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. México, D. F.

- ÁLVAREZ PINEDO, F.J. (2005). *Catálogo de Expediciones a Indias (años de 1710 a 1783)*. Secretaría de Marina. Archivo General de Simancas. Madrid: Fundación MAPFRE-Tavera.
- BAUDOT MONROY, M. (en prensa). «Cubrir la nueva ruta del Galeón. La conquista de las Islas Batanes en 1782». Sevilla: C.S.I.C.
- BERNABÉU ALBERT, S. (1987). «Ciencia ilustrada y nuevas rutas. Las expediciones de Juan de Lángara al Pacífico, 1765-1773». *Revista de Indias*, 180, pp. 447-467.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, M. (1995). *Los comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII (1713-1775)*. Cádiz.
- CANTILLO, A. DEL (1843). *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 de 1700 hasta el día*. Madrid.
- CEPEDA ADÁN, J. (1964). «La política americana vista por un cortesano de Carlos III». *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXI, pp. 437-487.
- COSANO MOYANO, J. (1978). «Un nuevo intento de comercio directo con Filipinas. La Compañía de Aguirre, del Arco y Alburquerque». *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXXV, pp. 261-281.
- COSANO MOYANO, J. (1981). «El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)». *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 102, pp. 183-220.
- COSANO MOYANO, J. (1983). «Hombres, mercancías y precios en el tráfico comercial directo entre España y Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII», *Actas II Coloquios de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*. Córdoba, t. I, pp. 553-569.
- CHEONG, W.E. (1970). «Changing the Rules of the Game (The India-Manila Trade: 1785-1809)». *The Journal of Southeast Asian History* (Singapur), 2, núm. 1, pp. 1-19.
- CHEONG, W.E. (1979). «The Decline of Manila as the Spanish Entrepôt in the Far East, 1785-1826». *The Journal of Southeast Asian History* (Singapur), 2, núm. 2, pp. 142-158.
- DELGADO BARRADO, J.M. (2009). *Quimeras de la Ilustración (1701-1808)*. *Estudios en torno a proyectos de hacienda y comercio colonial*. Castellón.
- DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.L. (1965). *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla.
- DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.L. (1966). *Philippine Economy in the second half of the XVIIIth Century*. Manila (Published by permission in the review *Philippine Studies*), que incluye el artículo «Philippine Economic Development Plans, 1746-1779», en pp. 203-231). El trabajo también aparece citado con el mismo título incluido dentro de la citada revista *Philippine Studies* (1964), t. 12, 2, pp. 204-222.
- ESCOTO, S.P. (1998). «Francisco Xavier Salgado, Civil Servant and Pioneer Industrialist in Eighteenth Century Philippines». *Southeast Asian Studies*, vol. 36, núm. 3, pp. 273-292.
- FERNÁNDEZ DURO, C. (1901). *Armada Española*. Madrid, t. VII.
- FRADERA, J.M. (1999). *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1869*. Madrid.

- HERRERO GIL, M.D. (2008-2009). «El 'Punto de Vista' o la revisión de dos viajes a Extremo Oriente: El *Hércules* de la compañía gaditana 'Ustáriz y San Ginés'». *Revista Española del Pacífico*, 21-22, pp. 89-132.
- MARTÍN PALMA, M.T. (1981). *El Consulado de Manila*. Granada.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2009). *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*. Madrid.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2009). «El Discurso de José García de Armenteros de 1786 sobre el comercio de Filipinas con las regiones de su entorno», en FÀBREGAS ROIG, J., GRAU PUJOL, J.M.T. y GÜELL JUNKERT, M. (coords.), *Miscel.lànea en Homenatge al Dr. Lluís Navarro Miralles*. Tarragona, pp. 209-222.
- MOLINA, A.M. (1984). *Historia de Filipinas*. Madrid.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E. (1992). *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla.
- RUIZ RIVERA, J.B. (1976). «La casa de Ustáriz, San Ginés y Compañía», en *La burguesía mercantil gaditana, 1650-1868*. Cádiz, pp. 183-199.
- RUIZ RIVERA, J.B. (1988). *El Consulado de Cádiz. Matrícula de Comerciantes, 1730-1832*. Cádiz.
- SÁNCHEZ-BAENA, J.J. y CHAÍN-NAVARRO, C. (2011). «Antecedentes del desarrollo institucional de la cartografía hidrográfica en España en el siglo XVIII», en SÁNCHEZ-BAENA, J.J., CHAÍN-NAVARRO, C. y MARTÍNEZ-SOLÍS, L. (coords.), *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*. Madrid-Murcia, pp. 125-148.
- TRACY, N. (1995). *Manila Ransomed. The British Assault on Manila in the Seven Years War*. Exeter.
- USUNÁRIZ, J.M. (2006). *España y sus tratados internacionales: 1516-1700*. Pamplona.
- UZTÁRIZ, J. de (1968). *Theórica y práctica de comercio y de marina*. Introducción de Gabriel Franco. Madrid.
- VALDEZ-BUBNOV, I. (2011). *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México, D. F.
- VIANA PÉREZ, F. (1994). *Francisco Leandro de Viana, un togado en Indias al servicio del rey*. Universidad del País Vasco, tesis doctoral inédita.



