

Históricas Digital

Guadalupe Pinzón Ríos

“El Pacífico septentrional. Un espacio marítimo en transformación en las descripciones geográficas y la cartografía del siglo XVIII. El caso de Filipinas”

p. 207-238

Construcción de un espacio marítimo. El Pacífico y su evolución a partir de sus redes transoceánicas e interamericanas 1521-1821

Guadalupe Pinzón Ríos y Raquel E. Güereca Durán
(coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

242 p.

Cuadros y mapas

(Historia Novohispana 117)

ISBN 978-607-30-7914-3

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



EL PACÍFICO SEPTENTRIONAL
UN ESPACIO MARÍTIMO EN TRANSFORMACIÓN
EN LAS DESCRIPCIONES GEOGRÁFICAS Y LA CARTOGRAFÍA DEL SIGLO XVIII
EL CASO DE FILIPINAS

GUADALUPE PINZÓN RÍOS
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Introducción

A lo largo del siglo XVIII el Pacífico fue uno de los océanos más transitados por distintas potencias europeas, pese a la exclusividad que España alegaba tener desde la firma del Tratado de Tordesillas, así como en los posteriores tratados de Wesfalia (1648) y Utrecht (1713). En el caso de los ingleses, desde la década de 1680 incrementaron sus incursiones en ese océano con distintas finalidades que iban desde el saqueo de naves y puertos hasta la posible ocupación de algún territorio. Sus avances provocaron que las autoridades hispanas se preocuparan por proteger sus propios contactos transpacíficos y en especial pusieron atención en los Galeones de Manila pues era sabido que entre los objetivos de los ingleses estaba su captura, la cual lograron en 1709 y 1743.¹ Esos eventos generaron aún más preocupación por asegurar espacios marítimos libres de enemigos donde esas embarcaciones españolas pudiesen transitar. Una forma de lograrlo era prestar atención e intentar extender la ocupación y administración hispánica hacia el Pacífico septentrional. Dicha expansión debía considerar algunos espacios insulares adyacentes a las costas tanto filipinas como novohispanas. En el caso de las costas

¹ Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Nueva York, Dover Publications Inc, 2003; Oskar H. K Spate, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan*, v. II, Minéapolis, University of Minnesota Press, 1983.

americanas eso implicó la fundación de asentamientos en la Alta California, así como reconocimientos y tomas de posesión simbólicas en torno a la bahía de Nutka con la finalidad de reducir en lo posible la presencia inglesa y rusa en la zona.² Y en el caso de Filipinas, la parte norte de Luzón cobró relevancia pues en ella también se vertieron intereses comerciales ingleses así como proyectos defensivos españoles, por lo que se convirtió en un espacio marítimo registrado en descripciones, diarios de viaje y mapas de navegantes u oficiales de ambas monarquías.

El objetivo de este texto es conocer la forma en que los ingleses registraron y describieron el espacio marítimo al norte de Luzón, sus intencionalidades y las discusiones que eso generó entre las autoridades hispánicas para frenar dichos avances. Se considera que el interés de los ingleses en tal zona formó parte de su expansión marítimo-mercantil sobre el Pacífico, la cual paulatinamente les había permitido multiplicar sus tratos comerciales en las costas chinas y que incluso intentaron extender a las de Japón. Esos avances se llevaron a cabo a la par de sus crecientes travesías por las costas americanas que poco a poco alcanzaron las regiones septentrionales y por ello la región marítima al norte de Luzón fue percibida como uno de los pasajes por donde podrían conectar el noroeste americano con las costas asiáticas. Este proceso fue seguido por las autoridades españolas, tanto de Filipinas y Nueva España como de la Metrópoli, lo cual las llevó a consultar los registros hechos por los mismos ingleses acerca de dicha zona en aras de conocer sus proyectos y así planear formas de hacerles frente con sus propios avances y reconocimientos.³

² En cuanto los reconocimientos hispanos por el noroeste americano véase Francisco Fuster, *El final del descubrimiento de América. California, Canadá y Alaska (1765-1822)*, España, Servicio de Publicaciones Universidad de Murcia, 1997. Respecto a los intentos de apropiación simbólica del septentrion americano véase Guadalupe Pinzón, “En el nombre del Rey y con la bendición de Dios. El papel legitimador de los religiosos en las exploraciones marítimas del septentrion novohispano (s. XVIII)”, *Dieciocho. Hispanic Enlightenment*, Anejo 7, otoño de 2022, p. 199-216.

³ Respecto al el tema específico de las islas véase María Baudot, “Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782”, en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, edición de Salvador Ber-

El tema obliga a considerar la relevancia de los espacios marítimos. Al respecto, Jerry H. Bentley explica que los mares son escenarios que permiten formular nuevas categorías para conceptualizar el mundo y entender sus procesos históricos; esto luego de considerar a los mares como escenarios con límites políticos que, como si fuesen naciones o estados terrestres, también se sujetaron a conflictos relacionados con intereses internacionales.⁴ Esto permite suponer que el Pacífico septentrional, y en especial el espacio marítimo al norte de Luzón, se convirtió en un escenario de conflicto político entre las monarquías inglesa y española, y que una manera en la que ambas mostraron sus incursiones o acciones en ella fue a través de descripciones y mapas. Dicho escenario no debe ser visto como un problema local pues más bien sus alcances incluyeron tanto las redes transpacíficas, así como las reestructuraciones que a la par se hacían en las costas del noroeste americano. Estudiar ese espacio marítimo a partir de descripciones y mapas se justifica ya que estas fuentes, como explica Karl Shlögel, fueron instrumentos de poder con retóricas o narrativas propias que permiten leer en ellos procesos históricos diversos. Por su parte, Raquel Urroz deja ver la relevancia de investigar al mapa antiguo (y su transformación en un sujeto histórico) con apoyo de distintas herramientas intelectuales que permiten interpretarlo y concebirlo como un documento histórico.⁵ Aunado a lo anterior, hay que reiterar que los espacios marítimos forman parte de esos escenarios a considerar en dichas fuentes.

nabeu y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 341-377; Guadalupe Pinzón, “Islas del Pacífico en las reestructuraciones marítimas españolas del siglo XVIII: el caso de las Babuyanes y las Batanes”, en *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, coordinación de Flor Trejo y Guadalupe Pinzón, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2019, p. 303-324.

⁴ Jerry Bentley, “Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis”, *Geographical Review*, v. LXXXIX, n. 2, p. 216-217.

⁵ Karl Schlögel, *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica*, traducción de José Luis Arántegui, España, Ediciones Siruela, 2007, p. 16-17; Raquel Urroz, *Mapas de México. Contextos e historiografía moderna y contemporánea*, México, Instituto Veracruzano de Cultura, 2012, p. 21-22.



*Mar de China en los intereses y representaciones
de los ingleses*

Desde el siglo XVII los ingleses comenzaron a alcanzar las costas chinas gracias al trato que los miembros de la East Indian Company hicieron con los portugueses para frenar el poderío naval holandés, el cual dificultaba los contactos con Macao. Así, las autoridades coloniales portuguesas negociaron con la East Indian Company la *Convenção do Goa*, con la cual sus naves podrían viajar desde ese puerto hasta el de Macao y así mantener los contactos entre ambos asentamientos; esto debido a que se consideró que las embarcaciones inglesas no serían atacadas por los neerlandeses. En 1635 la nave de guerra *London* hizo la planeada travesía, pero su arribo a Macao generó diversos conflictos y negociaciones, tanto entre los europeos como con las autoridades chinas, las cuales reclamaron (e incluso multaron) a los portugueses por la presencia de una nave armada.⁶ Pese a que los contactos no fueron cordiales, los arribos ingleses continuaron y posteriormente se incrementaron luego de que el territorio de Bengala fue otorgado a Inglaterra como parte de la dote que Catalina de Braganza aportó a su matrimonio con Carlos II (1661). Esto llevó a que paulatinamente los ingleses lograran establecer intercambios regulares en Cantón, muchas veces a través de la mediación portuguesa, además, intentaron tener tratos en las costas de Japón, aunque fracasaron en esos intentos.⁷

A dichos avances pronto se sumaron los que se llevaban a cabo desde el Atlántico. Luego de la toma que los ingleses hicieron de Jamaica (1655-1670) sus incursiones se incrementaron en las costas del Caribe y pronto las dirigieron al Pacífico. En 1680 iniciaron una ola de viajes que paulatinamente reconocieron y describieron con más detalle los litorales americanos. En principio las incursiones se concentraron en las costas meridionales, pero paulatinamente se extendieron a las septentrionales debido a su interés por capturar a los Galeones de Manila que anualmente transitaban entre Filipinas

⁶ Rogério Miguel Puga, *A presença inglesa e as relações anglo-portuguesas em Macau (1635-1793)*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009, p. 41-51.

⁷ Puga, *A presença inglesa...*, p. 73-91.

y Nueva España. Para lograr dicho fin en los diarios de navegación ingleses llegaron a describirse puntos específicos (como las costas de la California) por donde los galeones transitaban y por tanto, donde podría lograrse su captura.⁸ Sin embargo, esas descripciones no se limitaron al entorno americano, sino que pronto se llegó a hacer referencia a algunas costas asiáticas, entre ellas la parte norte de las Filipinas (especialmente de la isla de Luzón). Ejemplo de ello son las narraciones que se hicieron en el viaje de 1686, comandado por el capitán William Crowley, el cual luego de haber esperado al Galeón en las costas novohispanas cruzó el Pacífico con la finalidad de reabastecerse en las asiáticas y posteriormente volver a esperar al Galeón, aunque ahora a las afueras de Filipinas. Según explicó Crowley, luego de hacer escala en Guam, los ingleses alcanzaron unas islas al norte de Luzón que pronto exploraron, además, en ellas pidieron a los naturales algunos bastimentos. Posteriormente se dirigieron a Cantón, donde hicieron reparaciones a su nave para volver a intentar la captura planeada, acción que no pudieron llevar a cabo; tras este fracaso los ingleses terminaron por regresar a Inglaterra por la ruta del Cabo de la Buena Esperanza.⁹ Del mismo viaje también hizo relación William Dampier y ésta fue más detallada en cuanto a las islas del norte de Luzón, a las cuales llamó “las 5 islas Bashee” (véase figura 1). Explicó que éstas se ubicaban entre los 20° 26’ y los 21° 13’ norte y que una de ellas era sabido que los holandeses solían llamar Orange, la cual era la más larga y fue donde pararon. Había dos islas más al sur a las que por no saber su nombre él llamó Graston y Monmouth; en medio de ambas había otra pequeña a la que llamó Bashee en referencia a cierto licor que se bebía en esas islas y que al final fue el nombre que dio al archipiélago. Así hizo Dampier referencia a la bebida local:

⁸ Guadalupe Pinzón, “En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)”, *Estudios de Historia Novohispana*, n. 44, 2011, p. 45-76.

⁹ *General History and Collection of Voyages and Travels arranged in systematic order, forming a complete history of the origin and progress of navigation, discovery and commerce by sea and land, from the earliest ages to the present time*, edición de Robert Kerr, v. X, Edimburgo, Impreso por James Ballantyne and Company, 1814, p. 232.

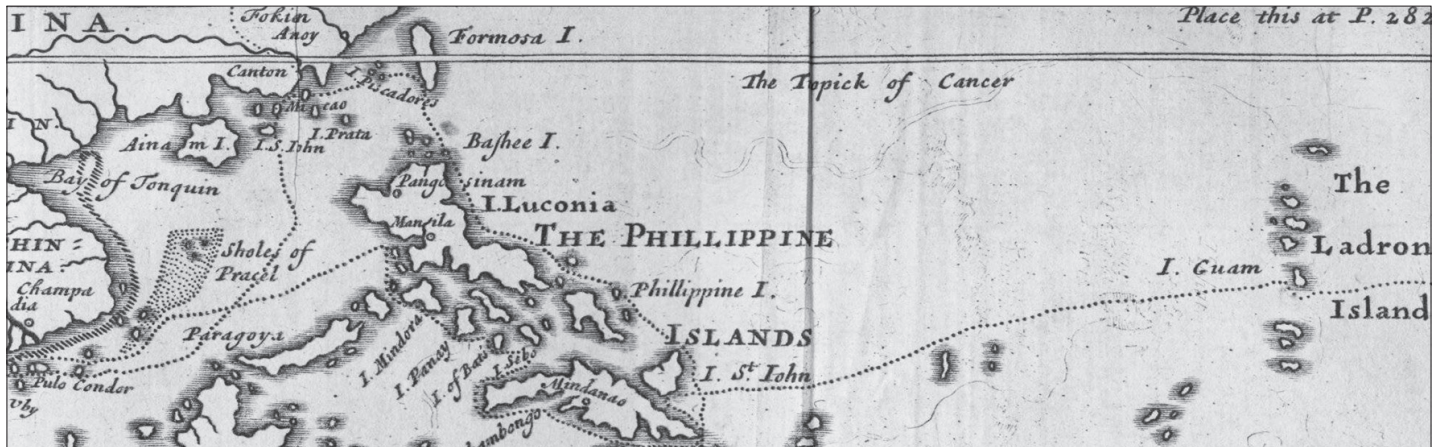


Figura 1. William Dampier, *Map of the East Indies*, 1698. [Extracto]. Fuente: Edward E. Ayer Digital Collection (Newberry Library), n. 118.D2 1698, https://collections.carli.illinois.edu/digital/collection/nby_eeayer/id/3691

*Their ordinary drink is water; but they make also a kind of liquor of the juice of sugar-canes, boiled up with black-berries, allowed afterwards to ferment four or five days in jars. It then settles and becomes clear, when it affords a strong and pleasant liquor, which they call bashee, resembling our English beer both in taste and colour.*¹⁰

Dampier, al igual que había hecho en el caso de las costas americanas, hizo relación detallada de estas islas. Indicó que la Orange era la más larga y rocosa, aunque no estaba habitada, mientras que las de Monmouth y Graston tenían colinas y habitantes. Las islas de Goat y Bashee eran planas y contaban con algunos pueblos. En esos fértiles valles se producían varios géneros como “bananas, azúcar, papas, algodón, además de que había muchas cabras y cerdos. Los naturales solían pescar mucho y para ello tenían barcas parecidas a las yolas¹¹ aunque también contaban con embarcaciones grandes de doce o catorce remos”.¹² Si bien esta expedición fue extraordinaria, lo que no cabe duda fue que las travesías inglesas continuaron realizándose por las costas asiáticas. Además, como antes se dijo, paulatinamente los intereses ingleses también se extendieron a las costas japonesas e hicieron intentos por establecer tratos comerciales con ese espacio insular, lo cual los llevó a prestar mayor atención a la región marítima entre Filipinas y el territorio nipón.

Pero los ingleses no fueron los únicos en intentar conectar las costas asiáticas con las americanas, también lo hicieron los franceses en el marco de la Guerra de Sucesión (1701-1713). Hay que recordar que, debido a la falta de embarcaciones, la corona hispánica otorgó licencias a algunas naves francesas para tener tratos directos con los puertos de Chile y Perú, además de usar algunas de ellas para convoyar las flotas y galeones que mantuvieron contactos con Veracruz, Portobelo y Cartagena de Indias. En ocasiones, las naves francesas pretextaban perseguir a corsarios ingleses para ingresar

¹⁰ *General History...*, p. 286.

¹¹ Según el *Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua*, se trata de una embarcación muy ligera movida a remo y con vela (<http://dle.rae.es/?id=CgUlCa>).

¹² *General History...*, p. 284-285.

al Pacífico sin la licencia correspondiente y terminaban traficando en las costas americanas, para posteriormente dirigir sus navegaciones a China;¹³ y para ello, algunas de esas naves terminaban transitando por el norte de Luzón. De ello dio testimonio el capitán francés Juan Boisloré, quien narró que en noviembre de 1710 el navío *L'Eclair* (*Relámpago*) había viajado de Buenos Aires a Chile persiguiendo embarcaciones inglesas a las cuales no pudo capturar. Luego de llevar a cabo diversos intercambios en las costas americanas dirigió su nave a China con la idea de obtener refrescos y posteriormente continuar viaje a las factorías que los franceses tenían en Pulicat. Sin embargo, luego de pasar por el norte de Luzón tuvo que hacer escala en la región de Ylocos (en la misma isla) pues su nave estaba dañada. Ante dicho arribo las autoridades filipinas ordenaron a la nave francesa dirigirse a Manila, donde fue detenida por llevar a cabo tráfico ilegal. Boisloré aseguró que, así como él, catorce embarcaciones galas que zarparon de Perú habían alcanzado Cantón, por el norte de Filipinas, entre 1714 y 1716.¹⁴ Es decir, que esas navegaciones no eran tan inusuales.

Podría decirse que el Mar del Sur a partir del siglo XVII fue cada vez más transitado por navegantes europeos, tanto en las costas asiáticas como americanas, por lo que las autoridades tanto novohispanas como filipinas tuvieron que prestar atención a ellas. Y entre sus preocupaciones estuvo la de proteger la ruta de los Galeones de Manila.

¹³ Carlos Malamud, *Cádiz y Saint Maló. El comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1986, p. 146-153; Stanley Stein y Barbara Stein, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, traducción Natalia Mora, Barcelona, Crítica, 2000, p. 137-140 y 152-176; Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, traducción de Jordi Beltrán, Barcelona, Ariel, 1979, p. 40-47.

¹⁴ Respecto a Boisloré y los informes que dio acerca de las travesías francesas en torno a Filipinas véase Guadalupe Pinzón y Pierrick Pourchasse, "Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boisloré (1710-1735)", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 273-293. Véase también María de Lourdes Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1956, p. 28; José Ángel del Barrio, *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, España, Castilla Ediciones, 2015, p. 130-132.

Proyecto a considerar para usar una región marítima

En 1730, el piloto de la carrera de Filipinas Henrique Herman hizo una propuesta para que los galeones de Manila cambiaran su derrota y sugería que en lugar de que transitaran a lo largo del estrecho de San Bernardino lo hicieran por el norte de Luzón.¹⁵ Cabe decir que, aunque el principal objetivo de esta propuesta fue combatir los contrabandos que comúnmente se practicaban a lo largo de la ruta tradicional, también se consideraron aspectos navales. Herman indicó que el tránsito por el embocadero de San Bernardino conllevaba infinidad de peligros que hacían que la navegación de los galeones constantemente corriera riesgo de sufrir accidentes, como había pasado en numerosas ocasiones y de lo que él hizo una detallada relación.¹⁶ La nueva derrota, en cambio, permitiría que los galeones transitaran por espacios más abiertos que, además, reducirían los tiempos de viaje a Acapulco, lo cual también beneficiaría a las tripulaciones. Así lo explicó Herman:

Plantándose y observándose señor en lo venidero esta derrota se logra el ahorro de más de 40 días de navegación a la ida, estos mismos es muy posible se adelanten en el tornaviaje y puede el galeón hacerse a la vela del puerto de Acapulco el primero día de marzo con sobrado tiempo para la feria, embarque de plata y de bastimentos y conseguirá el entrar en el embocadero por fines de mayo o principios de junio que están las brisas en su fuerza viento favorable para su entrada y se libertará la gente de mar del continuado trabajo en las incesantes faenas de dicho embocadero y descansados podrán tolerar y reparar cualesquiera accidentes que acontezca.¹⁷

¹⁵ Respecto a Henrique Herman, José Ángel del Barrio, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2015, p. 494 explica que fue un piloto mayor con gran experiencia en las navegaciones transpacíficas que hizo seis viajes a Nueva España.

¹⁶ “Propuesta de nuevo derrotero”, Manila, 11 enero 1730, Biblioteca Nacional de España, Madrid (en adelante BNE), *Manuscritos MSS/11014*, f. 537v-540v. Acerca de la ruta tradicional y los contrabandos usualmente practicados véase Díaz Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 28 y Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 58-59.

¹⁷ “Propuesta de nuevo derrotero”, Manila, 11 enero 1730, BNE, *Manuscritos MSS/11014*, f. 341

La propuesta fue evaluada y eso obligó a voltear la mirada a las regiones al norte de Luzón, de las cuales pronto se hizo evidente que se conocía poco. Herman explicó que aquella zona no era del todo desconocida pues otros pilotos de Filipinas la habían transitado, lo cual constaba en documentos oficiales como los manuscritos que paraban en manos de funcionarios filipinos. Sin embargo, los principales registros de la zona se basaban en fuentes extranjeras, y ejemplo de ello eran los mapas de Joan Blaeu, Nicolas Visscher o Nicolás Sanson, donde se podía ver la región asiática de cara al Pacífico y las islas aledañas a ellas.¹⁸ Incluso en el Atlas de Sanson se mencionaba a “Las islas Filipinas o de Luzón y de las Manilas” como islas de Castilla conquistadas bajo el rey Felipe II, a las cuales se llamó islas de Luzón a causa de ser la más grande de ellas y la principal. Luego de describirlas y de mencionar su ubicación, Sanson hizo un recuento de las islas que componían el archipiélago, y en él incluyó a las “Babujones” en la región septentrional, las cuales fueron registradas en su mapa (véase figura 2).¹⁹ A dichos registros se sumaron los de los navegantes franceses, de los que en el testimonio de Juan Boisloré, antes mencionado, se daba cuenta de la forma en que éstos transitaban cada vez con más regularidad por esa zona.²⁰

A diferencia de los registros extranjeros, las fuentes oficiales hispánicas mostraban poco conocimiento de la zona. Al parecer el verdadero conocimiento que de esas islas existía era a nivel local y se basaba en los tratos que se habían llegado a tener con ellas sobre todo luego del intento que hizo la orden de Santo Domingo para de extender ahí su sistema misional. Según explica María Baudot, en 1686 miembros de la orden de Santo Domingo solicitaron licencia para establecerse en Calayán, isla que les serviría de plataforma para alcanzar

¹⁸ Pinzón, “Islas del Pacífico...”, p. 314-315.

¹⁹ Nicolás Sanson d'Abbeville [Geographe Ordinaire du Roy], *L'Asie en plusieurs cartes nouvelles, et exactes; & en diverses traites de geographie, et h'histoire...*, París, Chez l'Auteur, dans le cloistre de Saint Germain l'Auxerrois, 1652, p. 89. Consultado en David Rumsey Map Collection, n. 11574078.jp2, <https://www.davidrumsey.com>.

²⁰ En su trabajo Miguel Ángel del Barrio (*Filipinas...*, p. 126) incluye un cuadro donde se enlistan diversas embarcaciones francesas que cruzaron el Pacífico entre 1708 y 1713, aunque la mayoría de ellas no hicieron escala en Filipinas, sino en las Marianas.



Figura 2. [Extracto] Nicolás Sanson, “Les Isles Philippines et les Isles Ladrons”, 1652. Fuente: David Rumsey Map Collection, <https://www.davidrumsey.com/rumsey, n. 11574077>

otras, y así evangelizar a sus naturales.²¹ Los trabajos misionales iniciaron en 1708, sin embargo pronto los religiosos informaron que las condiciones de las Babuyanes y de las Batanes eran muy duras pues los fuertes vientos que las azotaban las hacían estériles y carentes de agua, además de que era difícil y costoso enviarles bastimentos. Por ello, en 1725 se solicitó trasladar a todos los indios cristianizados de las Batanes a Calayán, una de las Babuyanes, por ser ésta considerada más apta para dicha población. Este traslado fue autorizado y hacia 1744 se informaba que ya se había llevado a cabo.²²

Pese a que los testimonios de los dominicos mostraban a las Batanes y a buena parte de las Babuyanes como islas difíciles de habitar, lo cierto fue que siguieron teniendo pobladores y entre ellos se mantuvieron tratos con cierta regularidad, en los cuales incluso llegaron a participar algunos comerciantes de Luzón. Por ejemplo, en 1721 Pedro Esquerria, quien fuera alcalde mayor de la provincia de Cagayán, dijo que él había explorado las Babuyanes con el “gobernadorcillo” de ellas y que se enteró que regularmente algunos de sus habitantes pasaban a las Batanes porque ahí había muchos cerdos y otras cosas que podían intercambiar.²³ También fue consultado el capitán Juan de Tejada, vecino de Manila y oficial mayor de la contaduría de cuentas, quien dijo que la distancia entre esas islas y Luzón no era mucha pero los traslados se sujetaban a los monzones de abril y por ello tenían una regularidad anual.²⁴ Más detallado que los anteriores fue el testimonio de Mathías Suárez, vecino de Manila quien contaba con una embarcación en la que viajó a Camiguin, una de las Babuyanes, para obtener azufre del volcán de la isla; pero los vientos contrarios que sufrió durante su viaje lo llevaron a refugiarse en las Batanes, donde pudo llevar a cabo diversos intercambios.²⁵

²¹ Baudot, “Cubrir la nueva ruta...”, p. 350.

²² Pinzón, “Islas del Pacífico...”, p. 316-317.

²³ “Sobre descubrimiento y conquista de Batanes [1721]”, Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), *Ultramar*, leg. 605, f. 24-26. Hay que señalar que este expediente es la compilación de informaciones sobre las Batanes hecha primero en 1769 y finalmente en 1799, pero que va dando cuenta de las fechas en las que se hicieron las consultas.

²⁴ “Sobre descubrimiento y conquista de Batanes [1721]”, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 30-31.

²⁵ *Ibidem*, f. 37v-39v.

Los testimonios anteriores evidenciaban que eran reducidos los contactos que desde Luzón se tenía con las islas del norte, y en especial eso hacía que las autoridades filipinas consideraran que existiera poco conocimiento de esa zona, por lo que para llevar a cabo la ruta propuesta por Herman era necesario explorarla. Por ello se organizó una expedición que partió de Manila en 1741 y estuvo a cargo de los pilotos Manuel Correa y José Macías. El viaje recorrió las Babuyanes, registró sus puertos e incluso bautizó algunos de ellos. Además, de la isla Fuga tomaron a un práctico que los dirigió entre las islas. Finalmente, la expedición regresó a Manila por el estrecho de San Bernardino. Correa y Macías no creyeron que fuera viable la propuesta de Herman por considerar que los vientos y corrientes del norte de Luzón eran más peligrosos para los galeones que los del estrecho de San Bernardino, además, explicaron que en caso de necesidad esas naves no contarían con poblaciones que las auxiliaran por haber pocos asentamientos en ellas.²⁶

Herman insistió en las ventajas de su propuesta, aunque en su momento la nueva ruta no fue utilizada. Esto provocó que las relaciones mantenidas con las islas al norte de Luzón poco se modificaron durante la primera parte de la centuria, lo cual incluso, puede verse con el hecho de que los registros de la zona no ampliaron demasiado sus informaciones. Ejemplo de ello es la *Geographia Histórica...* de Murillo, publicada en 1752, donde se menciona a las Babuyanes y de éstas la descripción salta a Formosa sin hacerse referencia a algún espacio insular intermedio:

Fuera de que al norte de Cagayán a breve distancia están las islas de Babuyanes en que hay dos o tres puertos en Camiguin y Fuga que podrían servir de escala y mejor que todos, en la parte meridional de Isla Hermosa donde hay una buena bahía y surgidero...²⁷

Cabe señalar que la propuesta de Herman no fue aislada pues pronto surgieron otros proyectos que sobre todo se relacionaron con

²⁶ Pinzón, "Islas del Pacífico...", p. 310-313.

²⁷ Pedro Murillo Velarde, *Geographia Histórica, donde describe los reynos, provincias, ciudades, fortalezas, mares, montes, ensenadas, cabos ríos y puertos, con la mayor individualidad y exactitud...*, Madrid, Oficina de don Gabriel Ramírez, 1752, p. 61-62.



los intentos por reducir los contrabandos practicados por el estrecho de San Bernardino, lo cual llevó a sugerir la salida y arribo de los Galeones de Manila desde bahías que serían una alternativa diferente a Manila que podrían usarse en caso de necesidad. Ese era el caso de Lampón, puerto usado en el siglo XVII en el marco de la Guerra de los Treinta Años (1618-1648) cuando la presencia holandesa dificultó las navegaciones desde Manila-Cavite, y que para 1756 se intentó reutilizar, aunque con pocos resultados ante la oposición de los comerciantes filipinos.²⁸ No obstante, dicha propuesta también generó revisiones geográficas y registros cartográficos de Filipinas que prestaron cada vez más atención a los espacios insulares menores.

Tras la ocupación que llevaron a cabo los ingleses sobre Manila en 1762, en el marco de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), fue evidente la débil presencia que los españoles tenían sobre el Pacífico, por lo que había que reconsiderar formas de extenderla en espacios terrestres (buena parte de ellos insulares) para con ello reclamar derechos sobre mayores espacios marítimos. Y ese fue un tema retomado tanto en las costas de Filipinas como en las del noroeste americano.

Nuevos pasos con antiguas y recientes relaciones

En el caso de las Filipinas, luego de firmarse la paz de París (1763) y de devolverse Manila, se hizo imperativo hacer cambios estructurales en ellas, y los contactos marítimos fueron uno de los temas más considerados. Además de comenzar a practicarse navegaciones directas con España siguiendo la ruta portuguesa de Cabo de la Buena Esperanza,²⁹ volvió a evaluarse la necesidad de buscar una nueva

²⁸ Con detalle esta propuesta y sus antecedentes son estudiados por María Baudot, “Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila”, *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 21-48.

²⁹ Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw, “La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas”, en *Un océano...*, p. 307-340; Alberto Baena Zapatero, “El comercio asiático en los barcos de la Armada: generalas y equipajes entre Manila y Cádiz (1765-1784)”, en *Nueva España. Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVII*, coordinación de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 283-319.

derrota transpacífica, pero sobre todo intentar asegurarle espacios marítimos por los que los Galeones de Manila pudieran transitar. Fue ahí cuando la mirada de las autoridades volvió a posarse en las islas al norte de Luzón, en especial sobre las Batanes. Para revisar dichas islas fue necesario echar mano de fuentes extranjeras que dejaban ver los distintos tránsitos que se habían hecho por la zona. Ejemplo de ello fueron los diarios de John Byron (1764-1766) así como los de los capitanes Samuel Wallis y Phillip Carterer (1766-1768).³⁰ En todos ellos eran referidas las Batanes aunque con el nombre que Dampier les había dado: Bashee.³¹ Respecto a este punto es interesante notar que el bautismo cartográfico hecho por el navegante inglés fue retomado y tuvo continuidad en otras fuentes, incluso en las de otras potencias europeas, como puede verse en el mapa (véase figura 3) y en el diario de la expedición de Jean François de La Perouse (1785-ca. 1788):

J'aurais voulu pouvior visiter des villages, habités vraisemblablement par des peuples semblables a ceux des îles Bashees, que Dampier nous peint si bons, si hospitaliers; mais la seule baie qui paraissait promettre un mouillage était ouverte aux vents du sud-est, qui menaçaient de souffler très-incessamment. Cette île, laquelle aucun voyageur connu n'a abordé, peut avoir quatre lieues de tour; elle est séparée par un canal d'une demi-lieue et par un îlot ou très-gros rocher, sur lequel nous apercevions un peu de verdure avec quelques broussailles, mais qui ést ni habité ni habitable.³²

Así también el mapa de Murillo Velarde de 1734, elaborado por orden del gobernador de Filipinas Fernando Valdés Tamón, fue recuperado por ingleses y franceses con mayores informaciones. Y si

³⁰ Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 48.

³¹ John Hawkesworth, William Strahan y Thomas Cadell, *An account of the voyages undertaken by the order of his present Majesty for making Discoveries in the Southern Hemisphere, and successively performed by Commodore Byron, Captain Wallis, Captain Carteret, Captain Cook ...*, v. III, Londres, Impreso para W. Strahan and T. Cadell, 1773, p. 502 [Biblioteca Digital Hispánica PID: bdh000001714].

³² Jean-François de Galaup La Pérouse, *Voyage de Lapérouse: rédigé d'après ses manuscrits originaux, suivi d'un appendice renfermant tout ce que l'on a découvert depuis le naufrage jusqu'à nos jours, et enrichi de notes par M. de Lesseps...* seul débris vivant de l'expédition dont il était interprète..., París, A. Bertrand, 1854, p. 234.

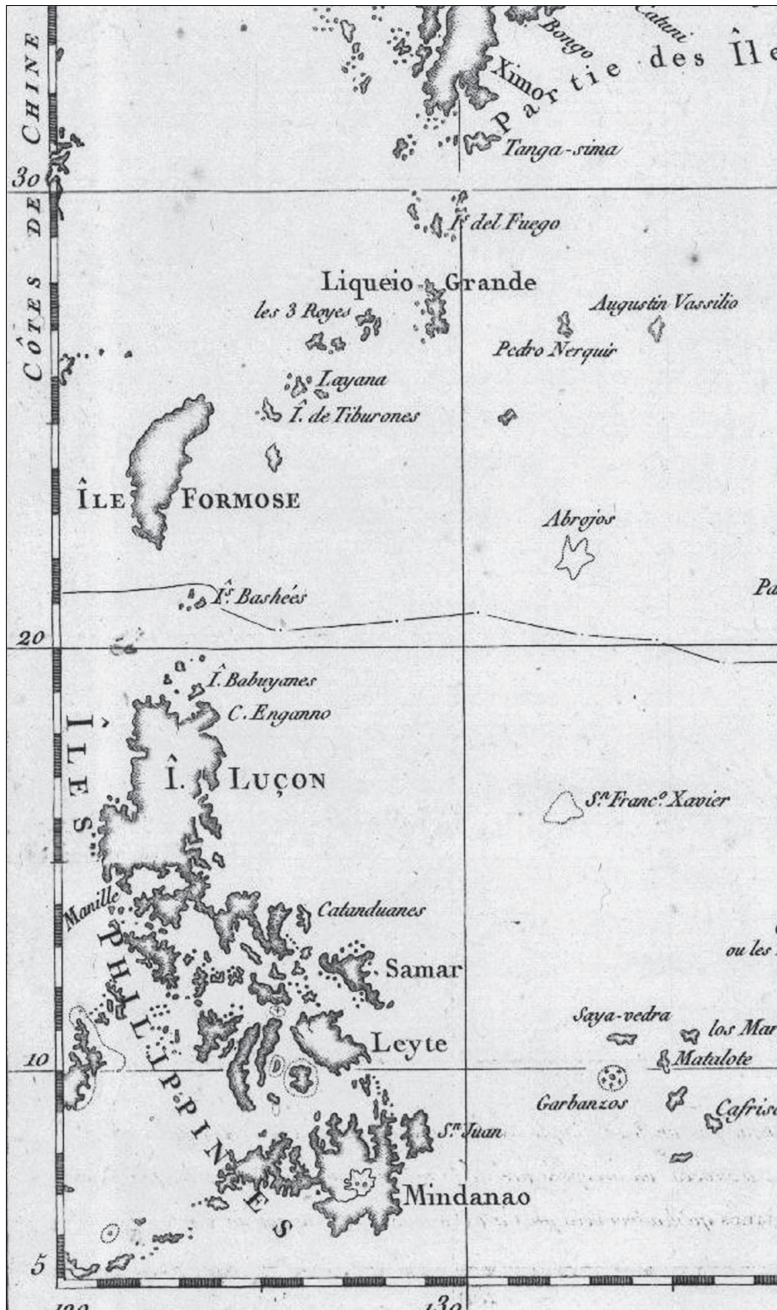


Figura 3. [Extracto] Jean François de la Perouse, *La Mer du Sud entre les Philippines et la Californie*, 1798. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra, 3131-OYB-7278-A]

el original de ese mapa sólo había incluido a las Babuyanes, en las copias posteriores ya también se registraba la derrota propuesta por Herman en 1730 así como las Batanes, aunque con los bautismos dados por los holandeses e ingleses, es decir: islas de “Roche, Grafton, Orange, Montmout, Chevres, Bachi” (véase figura 4).

Era evidente que las relaciones extranjeras donde se describía esa zona se multiplicaban y eso obligó a las autoridades filipinas a incrementar sus propios registros. Por ello en 1769 nuevamente se recuperaron algunas noticias de mercaderes locales que de alguna forma habían tenido contacto con las Batanes y las Babuyanes, además de volver a consultarse a miembros de la orden de Santo Domingo acerca de la experiencia que habían tenido en esos archipiélagos. Los testimonios se centraron en las condiciones naturales de las islas, sus producciones, tipo de habitantes y posibilidad de extender el sistema misional a ellas.³³

En 1772 se ordenó también que el paquebote *Nuestra Señora del Rosario* recorriera la zona nuevamente.³⁴ No obstante, la relación únicamente se centró en las Babuyanes. La nave partió de Manila y recorrió las islas de “Caunayan, que es la mas N de la vista”³⁵, Dalupiri y Fuga; se señaló que todas ellas habían tenido presencia de dominicos. Más adelante estaba Calayan, que era la más grande de ese archipiélago y la más poblada; incluso contaba con un pueblo de indios batanes que habían sido trasladados anteriormente y a los cuales visitaban los dominicos todos años para impartirles los sacramentos. Estaba también la isla Camiguin que, aunque tenía un largo puerto y buena fuente de agua, no contaba con asentamientos debido al volcán activo que ahí había; no obstante, esa isla era frecuentemente visitada para obtener azufre.³⁶

³³ “Sobre descubrimiento y conquista de Batanes”, Manila, 4 diciembre 1769-21 mayo 1770, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 29v-48v.

³⁴ Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 38-39; Barrios, *Vientos de reforma...*, p. 506-518; Baudot, “*Cubrir la nueva ruta...*”, p. 343-346; Pinzón, “*Islas del Pacífico...*”, p. 318-319.

³⁵ La isla más al norte es Babuyán, es probable que en la narración que haga se refiera a ella.

³⁶ “Descripción de las islas Batanes y Babuyanes”, 1772, Archivo Museo Naval de Madrid, Ms. 340.

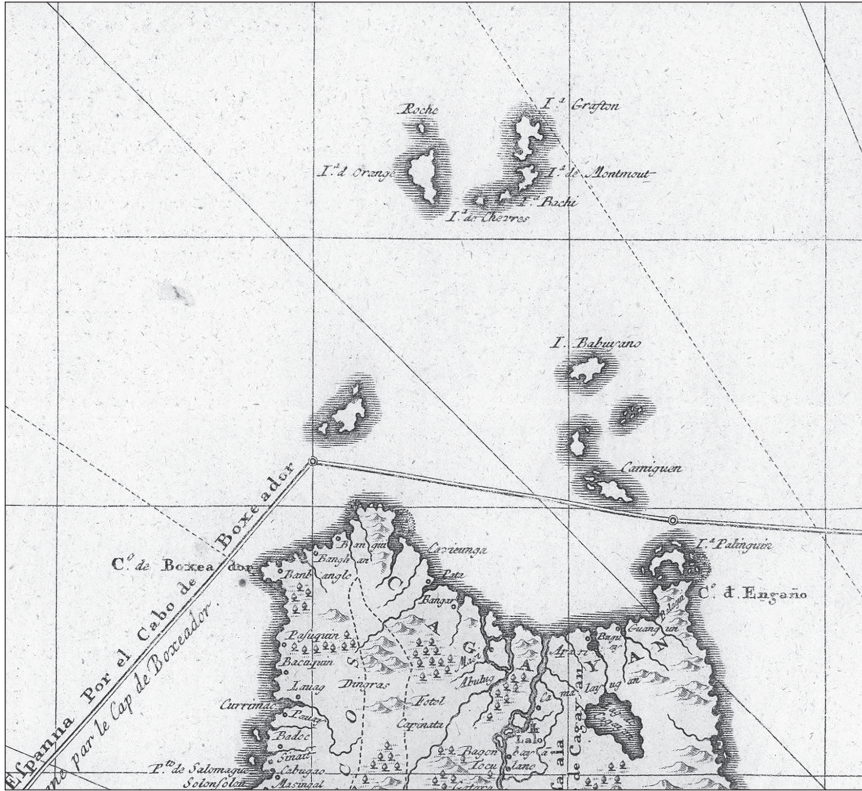


Figura 4. Maurice Lowitz (Professeur en Mathematiques à Nurember), *Carte Hydrographique chorographique des Isles Philippines*, publiée par les Heritiers de Homann, 1760.* Fuente: David Rumsey Map Collection <https://www.davidrumsey.com/rumsey>. Imagen n. 10878.000

De todas estas informaciones se había dado noticia a las autoridades metropolitanas, y en respuesta en 1777 el ministro de Indias José de Gálvez ordenó la conquista espiritual y temporal de las Batanes. Esta orden formó parte de las transformaciones navales y comerciales que se vertían sobre el Pacífico y por ello a la par se había ordenado cambiar el derrotero de los galeones de Manila para que desde

* En la cartela se aclara que el mapa se basa en el original de Murillo Velarde publicado en Manila en 1734 y grabado por el indio tagalo Nicolás de la Cruz de Bagay.

ese momento viajaran a Nueva España a través de los cabos Bojeador y del Engaño. Es importante señalar que a la par del cambio de ruta se ordenó que los galeones de Manila hicieran escala en el nuevo establecimiento de Monterrey, en el noroeste novohispano, con lo cual se deja ver que los intentos por extender la ocupación hispánica de los espacios marítimos y costeros del Pacífico septentrional se llevaba a cabo tanto en las costas novohispanas como en las asiáticas. Sin embargo, la escala en Monterrey no pudo llevarse a cabo de inmediato y fue hasta 1782 cuando por primera vez un galeón pudo recalar en ese puerto. Pese a lo anterior, los galeones previamente habían comenzado a hacer escala en el nuevo departamento marítimo de San Blas.³⁷

Aunque la nueva derrota de los galeones pudo llevarse a cabo la ocupación de las Batanes requirió de más revisiones y trámites. El gobernador José Basco y Vargas recopiló nuevas informaciones en torno a las islas. Por ejemplo, el fraile Juan Fernádes, provincial del Santo Oficio, explicó que desde tiempo atrás se sabía que las Batanes sólo eran tres islas de las que desconocía sus nombres, mientras que las Babuyanes ascendían a ocho o diez y las más conocidas eran Camiguin, Dalupiri y Curug; había, además, una más llamada Calayan que no sabía el informante si pertenecía a las Batanes o a las Babuyanes. De las Batanes dijo que su clima era muy destemplado para los europeos y por ello se había considerado mejor trasladar a los indios convertidos a la isla Calayan, lo cual fue autorizado por el monarca como antes se mencionó. Sin embargo, las islas no habían quedado despobladas y por ello en ese momento contaban con cerca de 30 mil individuos.³⁸

Se consultó también a Pedro Yriarte, exalcalde mayor de Cagayan, y a Joachin Melgareno, quien había comerciado en esas islas. Mientras que el primero se excusó de dar testimonio porque su conocimiento era de oídas, el testimonio de Melgarejo fue más detallado pues pasó cinco meses en las Batanes. En 1770 había hecho viaje, por orden del alcalde mayor de Calayan Ignacio Nájera, para llevar 500 cavanos de arroz a Camiguin y Calayan (Babuyanes) donde hizo

³⁷ Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 43-52; Baudot, “*Cubrir la nueva ruta...*”, p. 343.

³⁸ “Sobre descubrimiento y conquista de Batanes”, Manila, 23 septiembre 1778, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 60v-62v.

escala para conseguir madera y continuar viaje; posteriormente dio fondo en el puerto de Ivana (ahora isla Basco y la mayor de las Batanes), donde rápidamente salieron más de 300 indios con los que se hicieron diversos intercambios gracias a que algunos de sus grumetes hablaban la lengua de esos naturales; estos tratos se prolongaron por algunos días. Posteriormente Melgarejo exploró algunos asentamientos y describió sus condiciones físicas, poblacionales, sus hábitos, producciones, etcétera. Conoció, además, a tres franceses que hablaban castellano y que quedaron varados en las islas pues por haberse embriagado con la bebida local (batán) no pudieron regresar a su nave.³⁹

Aunque los planes de las derrotas por el norte continuaron, los intentos de conquista sobre las Batanes se vieron frenados cuando en 1780 llegaron noticias de Pondicherry acerca del rompimiento entre Inglaterra y Francia (1779); como se temió un nuevo ataque inglés sobre Filipinas, se prefirió concentrar las fuerzas defensivas en Manila.⁴⁰ No obstante, el plan era continuar con ese proyecto en cuanto fuese posible; así lo indicó el gobernador José Basco y Vargas:

Mandé suspender la expedición atento a no dar lugar para llevarla a debido efecto por ahora las actuales ocurrencias de la guerra mas siempre con la mira de seguir hasta su conclusión la empresa luego que la tranquilidad de la paz.⁴¹

Pese a este aparente retraso, los registros de las islas continuaron, así como los planes de ocupación, como se ve cuando en febrero de 1781 Basco envió al alcalde mayor de Cagayan, Josef de Huelba y Melgarejo, la orden de que informara respecto a la factibilidad de enviar anualmente gente y bastimentos a las islas.⁴² Además, en un nuevo informe acerca de ellas se dio cuenta de su ubicación precisa corrigiendo datos contenidos en el mapa de Murillo Velarde. Es in-

³⁹ “Sobre descubrimiento y conquista de Batanes”, Binondo, 24 octubre 1778, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 69v-82v.

⁴⁰ Díaz Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 50-52.

⁴¹ “Sobre descubrimiento y conquista de Batanes”, Manila, 12 mayo 1781, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 3.

⁴² “Sobre descubrimiento y conquista de Batanes”, Manila, 10 febrero 1781, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 88-98v.

interesante notar que, pese a que se intentaba recopilar informaciones diversas, de las Batanes continuó sabiéndose poco, lo que hace pensar que seguían sin ser punto de tránsito de las navegaciones hispánicas y por ello las referencias sobre ellas no eran ni directas ni claras. Esto puede verse en descripciones que continuaron enviándose acerca de ambos archipiélagos, como se hizo en el “Plano prudencial de las islas Babuyanes y Batanes” hecho por Miguel Antonio Gómez y en el que se incluyeron unas “Notas que el copista al plano con otras noticias instructivas”. En ellas se indicaba:

Los aspectos de las islas Babuyanes se han copiado del diario archivado de don Manuel Lamas Herrera uno de los pilotos que el año de 1772 acompañaron a don Joseph Rodriguez Montenegro en el viaje por el Cabo Bojeador para explorar la nueva derrota para las naos de Filipinas en la navegación a Nueva España por el Norte [...].

De las islas Batanes solo sé que comienzan a los 21 grados y minutos de latitud en la cordillera de isla Hermosa.

Las demarcaciones y aspectos de las islas Batanes que acompañan me los ha franqueado el mencionado don Manuel Camus, como también los planos especiales de los puertos de Camaguin, Babuyan y Cabo del Engaño.⁴³

Además, puede verse en el mapa que encierra en un cuadro las islas y en el marco señala a los pobladores locales como “batan y batana”; se indica también que las Batanes eran cuatro islas con nombre distintos a los extranjeros, los cuales eran “Dibayat, Dibugus, Siminanga y Basay” (véase figura 5).

Hacia 1783 se retomaron los proyectos de ocupación de las Batanes y se envió a ellas un gobernador, un teniente, padres misioneros, tropa, artesanos y pertrechos diversos. Esta expedición fondeó en el puerto de Ivana y posteriormente sus integrantes pasaron al pueblo de Basay, donde entregaron al “gobernadorcillo” del lugar un pliego donde se indicaba que se someterían voluntariamente al vasallaje del “Católico Monarca”. Según se informó al gobernador Basco, y posteriormente éste al ministro Gálvez, los naturales aceptaron dicho

⁴³ “Copia fiel del plano prudencial de las islas Babuyanes y Batanes. Cagayán hecho por Miguel Antonio Gómez”, 1781, AGI, MP-Filipinas, 116.

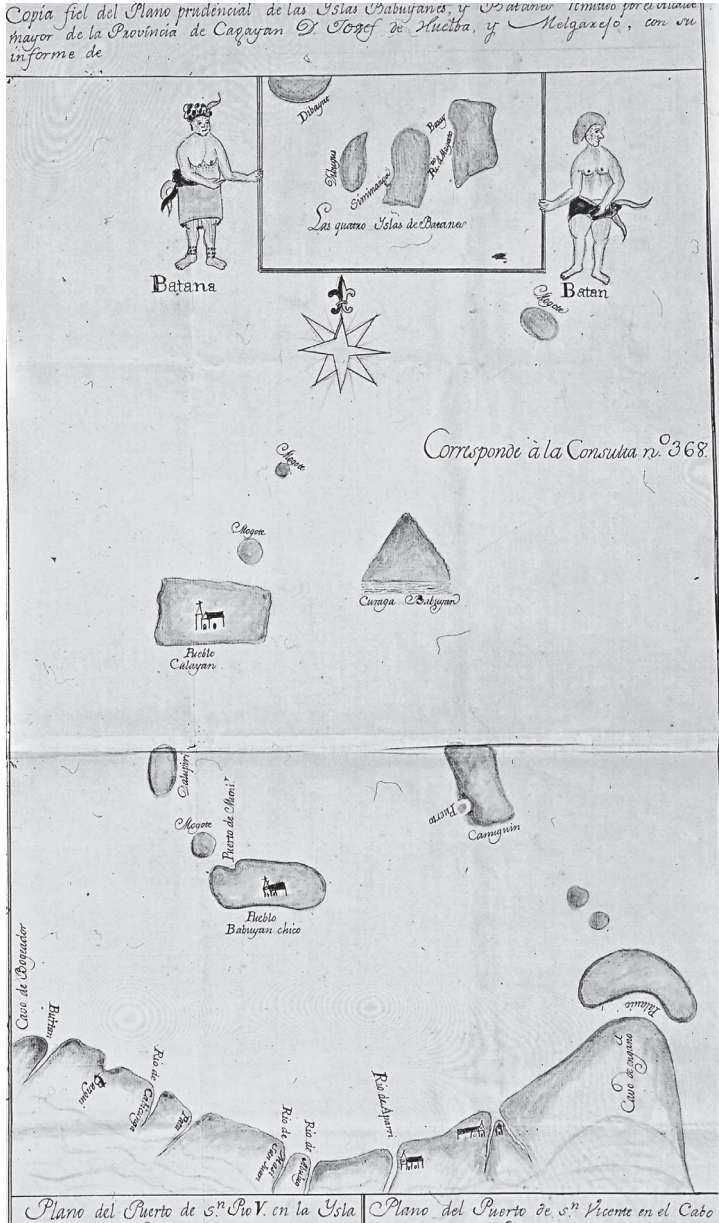


Figura 5. Miguel Antonio Gómez, *Copia fiel del plano prudencial de las islas Babuyanes y Batanes*. Cagayán, 1781.

Fuente: Archivo General de Indias, MP-Filipinas, 116

vasallaje sin resistencia.⁴⁴ Sin embargo pese a los reconocimientos, descripciones y mapas que se hicieron de la parte norte de Luzón, no parece que estas informaciones se vertieran en mapas oficiales, y en especial las Batanes continuaron siendo omitidas, lo que hace pensar que siguieron siendo percibidas más como la frontera alejada y no como zona de tránsito en los contactos marítimos de las costas asiáticas. Y como frontera, tuvo que recibir regularmente remisiones de hombres y bastimentos por parte de las autoridades filipinas en aras de reforzar el espacio marítimo por el que los galeones de Manila continuarían transitando, situación necesaria pues navegantes de otras potencias continuaban incrementando su presencia en esa área.

Norte de Luzón. ¿Prestarle atención o darle la espalda?

En 1788 llegó noticia de que los ingleses continuaban sus intentos por establecer tratos con Japón lo cual, aunque no lograron, de todas formas dejaba ver sus intentos por extender sus travesías. Por ello se generó desconfianza cuando ese mismo año llegó a Filipinas noticias de un levantamiento en la isla de Formosa. Según informó el gobernador interino, Pedro Sarro, esa isla ubicada al norte de Luzón (bajo la administración del celeste imperio) sufría una rebelión que las autoridades chinas no habían podido frenar. Se sospechaba que esta revuelta o bien había sido iniciada por ingleses y franceses o al menos éstos apoyaban a los rebeldes de forma secreta. Esta situación era de gran peligro para los intereses españoles pues si dicha revuelta se extendía al archipiélago filipino en él no se contaba ni con fuerzas navales ni terrestres para detenerla.⁴⁵

Por otro lado, el exsuperintendente subdelegado de la Real Hacienda, Ciriaco González de Carvajal, también informó acerca de la revuelta y las implicaciones que ésta podría generar. Indicó que la isla Hermosa estaba frente a los puertos de Emuy y Chancheu de los

⁴⁴ “Sobre descubrimiento y conquista de Batanes”, Manila, 31 diciembre 1783, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 119-121v.

⁴⁵ “Carta de Antonio Valdés a Floridablanca”, Manila, 21 diciembre 1787-San Lorenzo 20 noviembre 1788, Archivo Histórico Nacional, Madrid (en adelante AHN) *Estado* 46, n. 1.

cuales llegaban anualmente a Manila diversos champanes. La revuelta llevaba dos años. Los chinos sólo poseían el puerto de “Tayuan” y el resto del territorio era habitado por naturales parecidos a los de Filipinas. Se había hecho una expedición para contener la revuelta, pero sin lograrlo. Y González reiteró la sospecha de que los ingleses habían sido los autores de esa revolución, o al menos que ellos la fomentaron con su asistencia y socorros.⁴⁶ Y es interesante señalar que ese funcionario, tal vez en aras de mostrar los avances ingleses, indicó que éstos ya contaban con un asentamiento en las islas Pulo Pinang, ubicadas a la entrada del estrecho de Malaca. Este avance, según explicaba González, se debía a que los ingleses querían establecerse ventajosamente en la zona no sólo para adelantar su comercio, sino también con fines ofensivos en caso de que hubiera otra guerra “por ser aquel lugar un puesto que proporciona ambas miras estando al paso de las embarcaciones que pasan de la India a China”. Por otro lado, González también informaba que los franceses se habían establecido en la Conchinchina y tenían injerencia en los conflictos de la zona, como se vio con el hecho de que el príncipe del lugar había huido tras una revuelta de sus enemigos y se había refugiado en Siam; su hijo había sido enviado a París y los franceses intentaban restablecer a dicho príncipe en el reino.⁴⁷

Era evidente entonces cómo diversas potencias europeas extendían sus contactos navales y hasta sus vínculos políticos por la zona y en ese contexto las referencias al norte de Luzón continuaron. Esto se ve con testimonios como el del inglés John Meares quien pasó por las Bashee al explorar el canal al sur de Formosa (1788-1789) y mencionó que los pobladores de esas islas estaban bajo el “yugo de España”, lo que hace pensar que se les evaluaba para “liberarlos” (véase figura 6).⁴⁸

⁴⁶ González mencionó que estas noticias se obtenían de las informaciones que llegaba a Macao.

⁴⁷ José Ángel del Barrio explica que se trató de un intento de factoría en Puli Condor o Puli Condore que se trata del archipiélago Côn-Dao ubicado al sur de Vietnam pero que no duró mucho tiempo. Véase José Ángel del Barrio *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, España, Castilla Ediciones, 2015, p. 107-108.

⁴⁸ John Meares, *Voyages made in the Years 1788 and 1789, from China to the N.W. Coast of America: with an introductory narrative of a voyage performed in 1786 from*



Figura 6. [Extracto] Carte de la Mer Pacifique du Nord, contenant la Cote Nord-East d'Asie et la Cote Nord-Ouest d'Amérique reconnues en 1778 et 79 par le Capn Cook, plus particulièrement encore en 1788-89 par le capne Jean Meares [ca. 1794]. Fuente: John Carter Brown Collection, n. D794 M484v / 1-SIZE Emporibus dellaborem quis aut exerchitin non num quia volori apel ilibusc imusam inulpa que moluptaturia int que aspicienet

Por su parte, los ingleses también se habían dado a la tarea de acopiar informaciones españolas en torno a las costas asiáticas, pero sobre todo para complementarlas. Esto se ve en la elaboración que hicieron de mapas síntesis donde se integraban diversas fuentes consultadas. Ejemplo de ello es el mapa de China de 1794, el cual se basó en el de Murillo Velarde de 1734 pero al que se hicieron nuevas adiciones retomando informaciones aportadas por diversos navegantes (véase figura 7).

Lo interesante de este mapa es la forma en la que nuevamente las Batanes y las Babuyanes son ubicadas al mismo nivel (retomando el registro de Murillo) mientras que las Bashee son ubicadas con los nombres dados por Dampier e incluso se señala el lugar donde la expedición de éste atracó, lo que hace pensar que con ello se buscaba validar la presencia inglesa en la zona. Hubo, además, mapas que hacia fines del siglo XVIII fueron elaborados como síntesis de las travesías que se realizaban por los mares asiáticos y algunas de ellas habían transitado por el norte de Luzón, lo que reiteraba que era una región plausible para llevar a cabo contactos interoceánicos

La continuidad de los registros hechos sobre el norte de Luzón dan pauta a pensar que las autoridades hispánicas mantendrían sus acciones para fortalecer su presencia en la zona, pero no fue así. Al arribo del nuevo gobernador de Filipinas, Félix Berenguer de Marquina en 1788, se comenzaron a modificar las medidas anteriores. En 1791 Marquina ordenó que los galeones regresaran a la ruta tradicional.⁴⁹ Además, puso en duda la relevancia de la conquista de las Batanes pues explicó que se gastaba demasiado en su sustento cuando era más necesario concentrar los esfuerzos y financiamientos en la ocupación de Mindoro. Por otro lado, se hicieron consultas acerca de si se consideraba que había peligro de que los enemigos atacaran las islas del norte y las respuestas fueron negativas según se informó.⁵⁰ Ante estos cambios el ex gobernador de Filipinas, José

Bengala in the Ship Nootka, v. I, Londres, Impreso en Loographic Press, 1791, v. I, p. 91-99.

⁴⁹ Díaz Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 50-52.

⁵⁰ "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes", Manila, abril de 1793, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 278v.

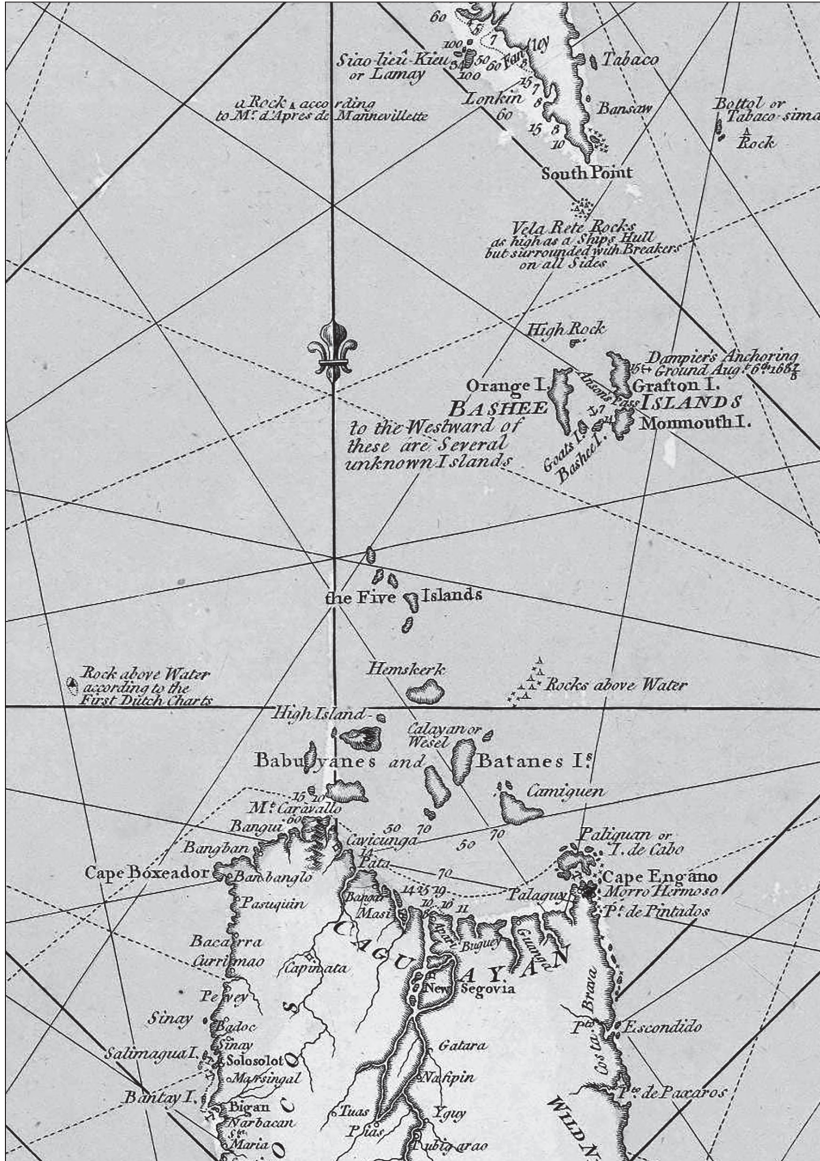


Figura 7. A Chart of the China Sea, and Philippine Islands... Composed from an Original Drawing Communicated by Captain Robert Carr and Compare with the Map of Pedro Murillo de Velarde, Engraved at Manila in 1734, as well with the Surveys of Several British Navigators, 1794. Fuente: Biblioteca Digital Hispanica PID bdh0000147348



Basco y Vargas, se llegó a quejar de esta situación pues tales acciones borraban todos los esfuerzos hechos durante su administración. Y en cuanto a las islas al norte así mencionó la situación:

Quando pasé a Filipinas con el encargo de Gobernador Presidente y Capitán General llevé una estrechamente recomendada por el Augusto Padre de V. M. (que Santa Gloria halla) para conquistar los indios de las islas Batanes, situadas a dos grados norte de las Filipinas. Con efecto luego que me desembarace de los graves cuidados de la guerra y deje aquella plaza presidios y provincias en un estado de defensa el más ventajoso para resistir cualquier invasión y ataque enemigo puse la mira y todos los edictos posibles y adaptables al oro de aquella importancia valiéndome de la persuasión para convencer al ánimo de los caciques y principales moradores de aquel archipiélago y atraerlos al gremio de la religión católica y vasallaje de Su Majestad.⁵¹

Pese a las quejas anteriores, los argumentos de Marquina pesaron más en las decisiones metropolitanas y en 1797 se ordenó que se detuviera la conquista de las Batanes; sin embargo, éstas no serían desocupadas, sino que en ellas debían permanecer un teniente, algunos religiosos y hombres que los protegieran.⁵² Posiblemente esta medida provocara que los enemigos de España no se posicionaran en las islas, aunque no dejaron de señalarlas en sus registros. Además, es también posible que sus intereses pronto se dirigieran a otros destinos que a lo largo del siglo XIX les permitió asentarse y multiplicar sus contactos navales por el Pacífico asiático.

Comentario final

Como ha podido verse, en el marco de las transformaciones llevadas a cabo por la dinastía Borbón los contactos marítimos jugaron un papel principal. Entre los temas a considerar estuvo el de las rela-

⁵¹ “Sobre descubrimiento y conquista de Batanes”, Isla de León, 30 de septiembre de 1790, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 194.

⁵² “Sobre descubrimiento y conquista de Batanes”, Madrid, 10 junio 1797, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 330-335.



ciones transpacíficas, lo cual obligó a reconsiderar las regiones por donde transitaban los galeones, así como extender la ocupación española y registrar mejor los espacios marítimos del Pacífico septentrional. Esa expansión se dio a la par en las costas del noroeste americano, como se vio con la ocupación de la Alta California, así como en los intentos por ocupar las islas al norte de Luzón. Estos últimos se convirtieron en centro de discusión para las autoridades filipinas y metropolitanas pues extender el dominio hispano en ellas implicaba intentar proteger las navegaciones transpacíficas, pero también hacer frente y en lo posible detener el creciente avance extranjero en los mares asiáticos.

Dicho avance enemigo, así como las nuevas posturas por parte de autoridades españolas, fueron evidentes en la cartografía de la época ya que el registro que se hizo de la parte norte de Luzón varió de acuerdo a la perspectiva y a los intereses que las distintas potencias europeas vertían en la zona. Mientras que para los ingleses las Bashee fueron consideradas como parte de los registros hechos en una región amplia que cada vez era mejor registrada por sus posibles usos como punto de escala, desde la perspectiva hispánica las Bataanes y las Babuyanes pasaron de ser periféricas para la administración filipina a regiones estratégicas que debían protegerse, por lo que (al menos durante algún tiempo) se volvieron escenario de las reestructuraciones navales, comerciales y políticas que se llevaron a cabo a lo largo del setecientos.

FUENTES CONSULTADAS

Archivos

Archivo General de Indias, Sevilla, España (AGI)

Archivo Histórico Nacional, Madrid, España (AHN)

Biblioteca Nacional de España, Madrid, España (BNE)



Bibliografía

- ALFONSO MOLA, Marina y Carlos Martínez Shaw, “La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas”, en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, edición de Salvador Bernabeu y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 307-340.
- BAENA ZAPATERO, Alberto, “El comercio asiático en los barcos de la Armada: generalas y equipajes entre Manila y Cádiz (1765-1784)”, en *Nueva España. Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVII*, coordinación de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 283-319.
- BARRIO, José Ángel del, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2015.
- , *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, España, Castilla Ediciones, 2015.
- BAUDOT, María, “Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782”, en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, edición de Salvador Bernabeu y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 341-377.
- , “Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila”, *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 21-48.
- BENTLEY, Jerry, “Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis”, *Geographical Review*, v. LXXXIX, n. 2, p. 215-224.
- DÍAZ-TRECHUELO, María de Lourdes, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1956.
- FUSTER, Francisco, *El final del descubrimiento de América. California, Canadá y Alaska (1765-1822)*, España, Servicio de Publicaciones Universidad de Murcia, 1997.
- GERHARD, Peter, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Nueva York, Dover Publications Inc, 2003.

HAWKESWORTH, John, William Strahan y Thomas Cadell, *An account of the voyages undertaken by the order of his present Majesty for making Discoveries in the Southern Hemisphere, and successively performed by Commodore Byron, Captain Wallis, Captain Carteret, Captain Cook...*, v. III, Londres, Impreso para W. Strahan y T. Cadell, 1773.

General History and Collection of Voyages and Travels arranged in sytematic order, forming a complete history of the origin and progress of navigation, discovery and commerce by sea and land, from the karliest ages to the present time, edición de Robert Kerr, v. 10, Edimburgo, Impreso por James Ballantyne and Company, 1814.

LA PÉROUSE, Jean-François de Galaup, *Voyage de Lapérouse: rédigé d'après ses manuscrits originaux, suivi d'un appendice renfermant tout ce que l'on a découvert depuis le naufrage jusqu'à nos jours, et enrichi de notes par M. de Lesseps...* seul débris vivant de l'expédition dont il était interprète..., París, A. Bertrand, 1854.

MALAMUD, Carlos, *Cádiz y Saint Maló. El comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1986.

MEARES, John, *Voyages made in the Years 1788 and 1789, from China to the N.W. Coast of America: with an introductory narrative of a voyage performed in 1786 from Bengala in the Ship Nootka*, v. I, Londres, Impreso en Loographic Press, 1791.

MURILLO VELARDE, Pedro, *Geographia Histórica, donde describe los reynos, provincias, ciudades, fortalezas, mares, montes, ensenadas, cabos ríos y puertos, con la mayor individualidad y exactitud...*, Madrid, Oficina de don Gabriel Ramírez, 1752.

PINZÓN RÍOS, Guadalupe y Pierrick Pourchasse, "Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boisloré (1710-1735)", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 273-293.

———, "En el nombre del Rey y con la bendición de Dios. El papel legitimador de los religiosos en las exploraciones marítimas del septentrión novohispano (s. XVIII)", *Dieciocho. Hispanic Enlightenment*, Anejo 7, otoño de 2022, p. 199-216.



- , “En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)”, *Estudios de Historia Novohispana*, n. 44, 2011, p. 45-76.
- , “Islas del Pacífico en las reestructuraciones marítimas españolas del siglo XVIII: el caso de las Babuyanes y las Batanes”, en *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, coordinación de Flor Trejo y Guadalupe Pinzón, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2019, p. 303-324.
- PUGA, Rogério Miguel, *A presença inglesa e as relações anglo-portuguesas em Macau (1635-1793)*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009.
- SCHLÖGEL, Karl, *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica*, traducción de José Luis Arántegui, España, Ediciones Siruela, 2007.
- SPATE, Oskar H. K, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan*, v. II, Mineápolis, University of Minnesota Press, 1983.
- STEIN, Stanley y Barbara Stein, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, traducción Natalia Mora, Barcelona, Crítica, 2000.
- WALKER, Geoffrey, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, traducción de Jordi Beltrán, Barcelona, Ariel, 1979.
- YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011.