

Históricas Digital

María Baudot Monroy

“José Basco y Vargas. El marino que llevó las Reformas Borbónicas a Filipinas (1778-1787)”

p. 275-306

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.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



JOSÉ BASCO Y VARGAS
EL MARINO QUE LLEVÓ LAS REFORMAS BORBÓNICAS
A FILIPINAS (1778-1787)

MARÍA BAUDOT MONROY
Universidad Nacional de Educación a Distancia
Departamento de Historia Moderna

Introducción

La etapa de gobierno en las Filipinas de José Basco y Vargas (1778-1787) destaca por ser el periodo en el que, después de un largo proceso de ensayos e intentos reformistas fallidos durante el siglo XVIII, se instituyó una serie de reformas económicas y administrativas trascendentes. A ello contribuyeron tanto el protagonismo del propio gobernador a la hora de aplicar las reformas, como la confluencia de varias decisiones políticas que cambiaron definitivamente la trayectoria geopolítica que había seguido la colonia desde su incorporación al virreinato novohispano en el siglo XVI.¹

Del mismo modo que en la política colonial de Carlos III hay un antes y un después de la Guerra de los Siete Años (1759-1763),²

¹ Las decisiones más destacadas fueron: la promulgación del Comercio Libre en octubre de 1778; la creación de la Real Sociedad Económica de Amigos del País en 1781; la de la Intendencia de Filipinas en 1784; la creación de la Real Compañía de Filipinas en 1785; o la apertura del puerto de Manila a las marinas asiáticas en 1785. A éstas hay que sumar las reformas implantadas por Basco, que analizaremos a lo largo de este trabajo, por el peso decisivo que tuvieron en el cambio de la economía de Filipinas. Algunas de estas reformas han sido estudiadas por los siguientes autores: Lourdes Díaz-Trechuelo, “La Intendencia en Filipinas”, *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, v. 16, n. 4, 1976, p. 498-515. María Fernanda de los Arcos, *La Intendencia en Filipinas*, Granada, Universidad de Granada, 1983. Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “La reorientación de la economía filipina en el proyecticismo del siglo XVIII”, en *Construyendo Historia. Estudios en torno a Juan Luis Castellano*, edición de Antonio Jiménez Estrella *et al.*, Granada, Universidad de Granada, 2013, p. 516-535.

² Josep María Delgado Rivas, “Construir el Estado, destruir la Nación. Las reformas fiscales de los primeros borbones. El colapso del sistema de equilibrios en el Imperio Español

se podría decir, que en la evolución de la economía filipina hay un antes y un después de la gobernanza de Basco, porque, en este periodo, las Filipinas experimentaron por primera vez un crecimiento económico, empezaron a ser autosuficientes y se abrieron activamente al comercio global.³ La economía filipina, basada en el eje mercantil transpacífico, como ha destacado Carmen Yuste en sus reconocidos trabajos, dejó de ser una alternativa intercolonial, para integrarse en la economía y en las redes comerciales imperiales.⁴ Esta apertura mercantil facilitó, a su vez, que Filipinas se integrara definitivamente en Asia, el espacio geopolítico al que pertenecía por su situación geográfica, abandonado el relativo aislamiento de su entorno en el que se había mantenido desde su conquista.⁵

Y como paradigma del afán integrador y unificador de las políticas coloniales de Carlos III, no es menos significativo el que también se recuperara y consolidara la “vía reservada” como forma de gobierno, la comunicación directa entre los gobernadores filipinos y el gobierno a través de la Secretaría de Indias, obviando al Consejo de Indias y, ocasionalmente, también al virreinato, del que la colonia siguió dependiendo administrativamente. La vía reservada fue una de las reformas promovidas por Giulio Alberoni en 1717, pero en Indias no se introdujo hasta que el marqués de la Ensenada, en 1747, se lo ordenó a los virreyes americanos y al marqués de Ovando, quien había sido nombrado gobernador de Filipinas.⁶

(1714-1796)”, *Illes i imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, n. 13, 2010, p. 63-85.

³ Josep María Fradera, *Filipinas la colonia más peculiar. La Hacienda pública y la definición de la política colonial*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1999, p. 96 y ss. Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio asiático*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009, p. 315-321.

⁴ Carmen Yuste López, “El eje transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial”, en *El comercio exterior de México, 1713-1850*, edición de Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Veracruzana, 2000, p. 21-41. Josep María Fradera, “De la periferia al centro. Cuba, Puerto Rico y Filipinas en la crisis del Imperio español”, *Anuario de Estudios Americanos*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, v. 61, n. 1, 2004, p. 161-199.

⁵ María Dolores Elizalde Pérez-Gruoso, “El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX”, *Vegueta, Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, v. 20, 2020, p. 163-187, <https://revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/501/707> (consulta: 28 de junio de 2023).

⁶ Archivo General de Indias (en adelante, AGI), *Filipinas*, 385, N. 17 Aranjuez, 22 de mayo de 1747, Ensenada a Ovando. Manila, 26 de mayo de 1751, Ovando a Ensenada, acusando recibo de que “...S. M. manda que los negocios de las cuatro clases de Hacienda, Guerra, Comercio y Navegación con todo lo anexo y conducente a ellas se dé cuenta a su

Julián de Arriaga, el sucesor de Ensenada en las secretarías de Marina e Indias desde julio de 1754, se vio obligado por el secretario de Estado Ricardo Wall⁷ a enviar al Consejo de Indias la correspondencia que recibía del gobernador de Filipinas para que el Consejo resolviera lo que considerara y, de paso, controlara la política colonial de Arriaga.⁸ Cuando Carlos III sustituyó a Ricardo Wall por el marqués de Grimaldi, el 1 de septiembre de 1763, no restauró la exclusividad de la vía reservada como forma de comunicación y gobierno para las Indias, sino que mantuvo la doble vía de comunicación impuesta por Wall entre los gobernadores filipinos, el secretario de Indias y el Consejo de Indias.⁹ A manos de Arriaga llegaba la correspondencia de oficio dirigida al rey. Arriaga mantenía informado y pedía dictámenes al Consejo mediante el envío de copias.¹⁰ Cuando José de Gálvez sucedió a Arriaga al frente de la Secretaría de Indias, en febrero de 1776, recuperó la vía reservada como forma de gobierno, dando instrucciones precisas al nuevo gobernador Basco y Vargas sobre la forma de enviar la correspondencia: “No remita cartas por esta vía sin índices y nominillas a los márgenes y que las disponga con distinción de ‘reservada y de preferencia’”.¹¹

José Basco y Vargas (Ronda 1731-Málaga 1805) fue un marino del Cuerpo General de la Armada, perteneciente a una familia noble, que recibió una esmerada educación humanística, además de su

real persona por la vía reservada y a dirección del secretario del Despacho de Indias, inhihiendo en un todo al Consejo de Indias del conocimiento de las cuatro referidas clases...”. Véase Anne Dubet, “El marqués de la Ensenada y la vía reservada en el gobierno de la Hacienda americana: un trabajo en equipo”, *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, n. 55, 2016, p. 99-116.

⁷ Sobre los cambios políticos tras la caída de Ensenada, véase, María Baudot Monroy, *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada, 1700-1754*, Madrid/Murcia, Ministerio de Defensa/Universidad de Murcia, Cátedra de Historia Naval, 2013, p. 427-439; María Baudot Monroy, “El golpe de timón a la política naval de Ensenada: o cómo la política de Wall debilitó la defensa de las Indias”, en *La Real Armada y el mundo Hispánico en el siglo XVIII*, dirección de Agustín Guimerá y Olivier Chaline, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2021, p. 49-73.

⁸ AGI, *Filipinas*, 160, N. 24. Buen Retiro, 5 de agosto de 1758, Arriaga al duque de Alba.

⁹ AGI, *Filipinas*, 609, N. 45, Manila, 19 de julio de 1764, el oidor de la Audiencia Simón de Anda al secretario del Consejo de Indias, José Ignacio Goyeneche, remitiéndole la correspondencia de oficio. AGI, *Filipinas*, 390, N. 3. Palacio, 7 de diciembre de 1769, Instrucciones de gobierno a Simón de Anda. Palacio, 7 de febrero de 1770, Arriaga al presidente del Consejo, marqués de Piedras Albas, adjuntándole copia de las instrucciones de gobierno de Anda por orden del rey.

¹⁰ AGI, *Filipinas*, 390, N. 25. Manila, 4 de enero de 1771. Índice de los despachos que el gobernador de Filipinas remite a S.M. por mano de su secretario de Indias.

¹¹ AGI, *Filipinas*, 391, N. 16. San Ildefonso, 24 de septiembre de 1779, Gálvez a Basco.

formación como marino de guerra en la gaditana Academia de Guardias Marinas de la Armada. El perfil profesional de Basco encaja perfectamente con el del modelo de oficial militar ilustrado diseñado por gobernantes españoles desde el reinado de Felipe V, como José Patiño, creador de la Academia de Guardias Marinas.¹² Se trataba de una nueva clase de oficialidad formada científica, técnica y humanísticamente en las academias militares para desempeñar no sólo funciones militares sino, también, tareas en la alta administración del Estado.¹³ Sobre esta oficialidad ilustrada recayó la responsabilidad de aplicar las reformas borbónicas en América y Filipinas. A estos oficiales, además de las funciones militares propias de su oficio, se les encomendó la ejecución de la reorganización de las haciendas americanas, del comercio, y el fomento de las producciones mineras, agrarias y manufactureras autóctonas.¹⁴

Basco no sólo ejecutó las reformas que se le encargaron con la actitud que se esperaba de él: con la lealtad y la dedicación de un fiel servidor del rey, una actitud de la que él mismo hacía gala con mucha frecuencia en sus cartas a Gálvez, sino que se identificó con el pensamiento reformista ilustrado y, en 1779, redactó unos memoriales con propuestas para fomentar el desarrollo económico de Filipinas de un marcado carácter fisiocrático y mercantilista, reiterando muchas de las propuestas que ya habían hecho antes que él otros proyectistas como el fiscal de la Audiencia de Manila, Leandro de Viana o el gobernador Simón de Anda.¹⁵ Miguel Luque, Marina Alfonso y Carlos Martínez han estudiado los memoriales de Basco,

¹² Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, Imprenta Artes Gráficas Andaluzas, 1998.

¹³ María Dolores Herrero Fernández-Quesada, "Educando a Marte. Rentabilidad de la innovación docente militar y versatilidad profesional", *Cuadernos de Historia Moderna*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, v. 41, n. 2, 2016, p. 391-424; y "Sistemas de captación e innovación en la formación del militar borbónico. Educación para la guerra", *Cuadernos Dieciochistas*, Universidad de Salamanca, Salamanca, n. 21, 2020, p. 107-150. Pablo Ortega del Cerro, "La profesionalización de la oficialidad naval española, 1750-1800: aproximación a sus destellos desde las sombras", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, v. 16, 2016, p. 221-244.

¹⁴ Juan Marchena Fernández, "Llevar la guerra al otro lado del mundo: Reforma e Ilustración en las guerras de España y Portugal. La gran expedición militar al Brasil y al Río de la Plata en 1776", en *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, edición de María Baudot Monroy, Madrid, Polifemo, 2014, p. 195-259.

¹⁵ Hay varios ejemplares del memorial de Leandro de Viana en los archivos españoles: Archivo del Museo Naval de Madrid, Ms. 405, AGI, *Filipinas*, 371 y 593, Archivo de los Agustinos Filipinos de Valladolid, Ms. FO91-V63F, Real Biblioteca, RB, II/2821, f. 131v-200v. Biblioteca Nacional de España, Ms. 17.859. El memorial de Simón de Anda, *Discurso sobre comercio directo...*, Madrid, 7 de julio de 1768 en AGI, *Filipinas*, 941, N.1, f. 76v-150v.

y coinciden en que su aportación más original es la inclusión del fomento de las manufacturas autóctonas filipinas junto a la extracción de materias primas destinadas a la exportación.¹⁶ Aunque los memoriales no aporten ninguna novedad con respecto a los proyectos reformistas para Filipinas, es cierto que suscitaban la admiración y el orgullo de sus superiores en la Armada, como denotan las palabras con las que el director general de la Armada reenvió, en 1789, los memoriales de Basco al secretario de Marina Antonio Valdés: "...los dirijo a manos de V. E. por el gusto que tendrá de ver la ilustración y el pulso con que un capitán de navío llena el desempeño de aquel gobierno".¹⁷ A pesar de la importancia de Basco en la historia filipina del siglo XVIII, este gobernador no tiene una biografía, como sí la tienen otros gobernadores,¹⁸ aunque sí hay estudios sobre aspectos de su acción de gobierno y en relación con su actividad reformadora,¹⁹ así como numerosas menciones en trabajos relacionados con el momento de su gobierno.

Expediente sobre pie de gobierno que propone don Simón de Anda y Salazar, Aranjuez, 19 de mayo de 1769, en AGI, *Filipinas*, 390, N. 4.

¹⁶ Miguel Luque Talaván, "Descubriendo las luces de un rico diamante. El progreso de las Filipinas en el pensamiento económico del siglo ilustrado", en *Historia del pensamiento económico. Del mercantilismo al liberalismo*, coordinación de Pilar Martínez López-Cano y Leonor Ludlow, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, p. 169-209. Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, "España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico", en *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII y XVIII)*, edición de Isabel Lobato y José María Oliva, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, p. 327-380.

¹⁷ *Plan General Económico que el actual Gobernador, Capitán General de Filipinas y Presidente de su Real Audiencia ofrece a sus intereses públicos con deseos de su bien y verdadera felicidad. Recuerdo Amigable Instructivo que hace al Público de Filipinas su actual Gobernador, Capitán General y Presidente de la Real Audiencia de ellas sobre el Plan General Económico que en abril del presente año ofreció a sus intereses públicos con deseos de su bien y verdadera felicidad*. Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), *Secretaría de Marina*, legajo 420, docs. 868 y 869.

¹⁸ José Ángel del Barrio Muñoz, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas "El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)"*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2012. Javier Ortiz de la Tabla Ducasse, *El marqués de Ovando, gobernador de Filipinas 1750-1754*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1974. Salvador P. Escoto Salvador, "The Administration of Simón de Anda y Salazar, Governor-General of the Philippines 1770-1776", tesis doctoral, Loyola University, 1973. José Cosano Moyano, "Los aires de la ilustración en Filipinas. Simón de Anda y Salazar, electo gobernador", *Boletín de la Real Academia de Córdoba de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes*, Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba, Córdoba, v. 63, n. 123, 1992, p. 179-200. Eduardo Santana Molina, *Félix Berenguer Marquina, capitán general de Filipinas (1787-1793) y virrey de Nueva España (1800-1803)*, Madrid, Sanz y Torres, 2020.

¹⁹ María-Lourdes Díaz-Trechuelo, "Un marino ilustrado en el gobierno e Filipinas. José Basco y Vargas", en *Milicia y sociedad ilustrada en España y América, 1750-1800*, Actas XI

El objetivo de este trabajo es contribuir a un mejor conocimiento de su acción de gobierno, analizando algunos aspectos de su actividad reformadora poco conocidos, en la que destacaron, además de sus obstinados intentos para fomentar la agricultura, las manufacturas y el comercio, la reforma de la fiscalidad, con la introducción de la alcabala, y la de la navegación y la gestión del sistema del galeón de Manila, así como las mejoras introducidas para reforzar el sistema defensivo del archipiélago.

La introducción de una nueva fiscalidad a pesar de las “argucias maquiavélicas” obstruccionistas de los letrados de la Audiencia

Entre las numerosas reformas económicas que Basco tuvo que introducir en Filipinas durante su mandato, las menos conocidas son las fiscales y las relacionadas con la gestión del galeón. El tema de la fiscalidad en Filipinas ha sido profusamente estudiado por Josep María Fradera y por Luis Alonso Álvarez. Ambos investigadores centran sus respectivos trabajos en los principales ramos de la Hacienda filipina: el tributo indígena, el estanco del tabaco y los situados.²⁰ Sobre la alcabala apenas hay algunas menciones en sus publicaciones. Suponemos que la causa es que no fue un impuesto relevante en el conjunto de la Hacienda.²¹

Basco llegó a Manila el 25 de julio de 1778 y, a tenor de lo que nos dice Leslie Bauzon, fue mal recibido por los miembros de la Audiencia, que consideraron su grado de capitán de fragata insuficiente para ostentar el cargo de capitán general de Filipinas;²² pero,

Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla, 2002, t. I, p. 423-442. Miguel Luque Talaván, “Descubriendo las luces...”. Pedro Luengo, “Gobernadores andaluces en la reforma urbanística de Manila, 1776-1806”, en Rafael López Guzmán, *Andalucía-América, estudios artísticos y culturales*, Granada, Universidad de Granada, 2010, p. 137-160. María Baudot Monroy, “La Ilustración y el pulso en la gobernación de Filipinas de José Basco y Vargas, 1778-1788”, en *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones*, coordinación de Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García, Emilio José Luque Azcona, Sevilla, Universidad de Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2016, p. 441-467. María Baudot Monroy, “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 Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 341-379.

²⁰ Fradera, *Filipinas. La colonia más peculiar...* Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1800*, México, Universidad de La Coruña/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009.

²¹ Véase el cuadro 8 en las páginas 163-164 del libro de Luis Alonso, *El costo...*

²² Leslie E. Bauzon, *Deficit government: Mexico and the Philippine situado (1606-1804)*, Tokio, Centre for East Asian Cultural Studies, 1981.

sin duda, también porque llegó decidido a implantar las reformas que Gálvez le había encomendado en sus instrucciones de gobierno. Esta situación generó un enfrentamiento abierto entre el gobernador y la Audiencia. En cumplimiento de las reales órdenes emitidas el 17 de julio, el 21 de agosto y el 21 de noviembre de 1776 —que prescribían que la alcabala debía aplicarse a “todos los efectos que se consumen y de los bienes raíces, semovientes y demás que se venden y contratan” en todos los reinos de América, porque la Corona consideraba “indispensables los productos de éste, y demás ramos para concurrir a los crecidos gastos que preparaba la subsistencia de buques, tripulación y demás que debe soportar el real erario”— y de las indicaciones recibidas desde la Secretaría de Indias para adoptar las medidas para su recaudación en calidad de superintendente de la Real Hacienda filipina, Basco pidió un dictamen al contador mayor de cuentas del Tribunal de Cuentas de Filipinas, Manuel Antonio de Soto. El contador confirmó en un oficio que el texto de las reales órdenes obligaba al establecimiento de la alcabala también en Filipinas, porque era parte del reino de Nueva España. En consecuencia, Basco le pidió que redactara un reglamento arancelario para introducir la alcabala y para el funcionamiento de los nuevos organismos para la gestión y el control del nuevo impuesto: la Aduana y el Resguardo de Rentas. Se terminó de redactar en octubre y quedó definitivamente sancionado en diciembre, de 1778. De todas estas diligencias, Basco informó de oficio a los letrados de la Audiencia y les pidió un informe. Con la energía que caracterizará su etapa de gobierno, Basco organizó el establecimiento del Resguardo de Rentas, que empezó a funcionar a partir del primero de enero de 1779, y el de la Aduana, que empezó a funcionar el 1 de mayo de ese año. A ambos organismos se les adjudicaron los correspondientes oficiales para su funcionamiento. Como administrador de la Aduana, Basco nombró al oidor Francisco Hurtado de Mendoza y, como contador, a Juan Urrengoechea y Arrinda. Quedaron exentos del pago de la alcabala el arroz, el maíz, la sal, el vinagre, el cacao, el azúcar, el aceite, el balate y los alimentos básicos, siempre y cuando estos productos no se destinaran a la exportación.²³ La excepción de excluir del pago de la alcabala los productos mencionados fue una decisión personal de Basco, que justificó ante el secretario de Indias por el “extraordinario precio a que subieron los comestibles intempestivamente, en

²³ María Lourdes Díaz-Trechuelo, *Historia económica de Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII*, Manila, Centro Cultural Español, 1978, p. 70-71.

perjuicio del común, especialmente de los pobres” y recomendó al ministro que la exención se mantuviera durante los siguientes seis años, hasta que se hubiera consolidado el establecimiento del nuevo impuesto.²⁴ Los naturales filipinos también quedaron exentos del pago de la alcabala, como ya lo estaban del almojarifazgo, por lo que esta medida ocasionó que muchos encomenderos recurrieran a la picaresca de hacer que los nativos sacaran sobre sus cabezas los fardos de mercancías de la Aduana, simulando que eran sus dueños. En cualquier caso, Basco recomendó a los oficiales de la Aduana y del Resguardo que actuaran con prudencia y flexibilidad, y evitar incidentes con la población por la introducción de la nueva fiscalidad.

El almojarifazgo ya había quedado establecido en el siglo XVI. Basco se limitó a reformar la forma de establecer los registros para evitar fraudes. Estableció por decreto que los registros se realizaran abiertamente, para calcular correctamente las recaudaciones, que estaban establecidas en un 2.5 %, para los efectos que entrasen o saliesen de las islas, y en un 3 %, para el comercio entre las islas; aunque posteriormente se aplicaron ajustes.

Lo que Basco no consiguió evitar fue la frontal oposición del Consulado y de la Audiencia ante la creación de la alcabala, la Aduana y del Resguardo de Rentas, porque se les cerraba la posibilidad de poder seguir actuando en beneficio propio, burlando, como hasta entonces, los controles de instancias superiores. La oligarquía de Manila interpretaba las leyes, las aplicaba como le convenía, o directamente las burlaba o las ignoraba, actuando colegialmente. Los informes que emitieron los oficiales reales son un buen ejemplo de su forma de actuar. No dudaron en asegurar que en ninguna de las leyes promulgadas por Su Majestad para el establecimiento de la alcabala constaba explícitamente que debía aplicarse en Filipinas, “seguramente, creyendo no se habría tenido por conveniente por favorecerlas, o por la pobreza de sus habitantes u otras consideraciones”. El fiscal de la Audiencia, Juan Álvarez Valcárcel, para no contradecir a los oficiales reales, centró su informe en una real orden emitida el 21 de agosto de 1779, complementaria de la emitida en julio, que prescribía que en todos los reinos de Indias se uniformara la alcabala para la venta de solares. Para el fiscal, la real orden de agosto sí obligaba a aplicar la alcabala en Filipinas, pero sólo a la venta de solares. El regente de la Audiencia se alineó con los oficiales reales en contra la implantación de la alcabala y se basó

²⁴ AGI, *Filipinas*, 497, Manila, 10 de octubre de 1780, Basco a Gálvez.

en que Basco no había respetado algunas formalidades, como no haberle consultado la disposición antes de aplicarla, como preveía la legislación, o no haber convocado la Junta de Hacienda para los nombramientos de los oficiales encargados de la administración del nuevo impuesto. Todos los oficios de los miembros de la Audiencia y del Consulado en contra de la alcabala llegaron al Consejo de Indias y fueron analizados en la Contaduría General, en donde se habían redactado las tres leyes promulgadas en 1776 para la implantación de la alcabala. Aunque el espíritu de la ley no dejaba lugar a dudas, la Contaduría reconoció la ambigüedad en la redacción de los textos legales, porque no citaban explícitamente a Filipinas. No obstante, su dictamen se alineó con la tesis de los letrados de la Audiencia, de su regente y del Consulado, contrarios a Basco y al contador mayor del Tribunal de Cuentas filipino, argumentando que la orden sólo iba dirigida a aquellos reinos en los que ya estaba implantada la alcabala y que el contador mayor había interpretado mal el texto legal.²⁵ En consecuencia, el Consejo desaprobó todo lo ejecutado por Basco en relación con la implantación de la alcabala y la reforma del almojarifazgo. Se emitió una real orden el 3 de febrero de 1784, que no se hizo efectiva hasta enero de 1786, en la que se prevenía al gobernador que la situación fiscal volviera al estado anterior, y que se devolvieran a los interesados los impuestos cobrados. Mediante una nueva regulación, la alcabala quedó establecida en enero de 1788. José Cosado Moyano estudió la documentación generada y el informe elaborado por la Contaduría General, y llegó a la conclusión de que Basco, desde un principio, estuvo mal asesorado por Manuel Antonio de Soto, y que se precipitó en sus decisiones, al actuar por iniciativa propia sin respetar los trámites establecidos.²⁶

No obstante, mientras llegaron al Consejo los oficios de la Audiencia, se analizaron y se emitió el dictamen, pasaron cinco años en los que Basco tuvo tiempo de implantar el nuevo impuesto y ver sus resultados.²⁷ El enfrentamiento con los oficiales de la Audiencia no favoreció ni el trámite ni su administración, porque obstaculizaron con todo tipo de trabas administrativas el correcto funcionamiento de las nuevas instituciones, obviaron el nuevo Reglamento

²⁵ AGI, *Filipinas*, 895, Informe de la Contaduría General, 4 de julio de 1782.

²⁶ José Cosano Moyano, "Notas a la fiscalidad filipina durante el gobierno de don José Basco y Vargas, 1778-1787", *Boletín de la Real Academia de Córdoba de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes*, Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba, Córdoba, v. 53, n.104, 1983, p. 163-184.

²⁷ Véase cuadro 1.

arancelario o tramitaron las imposiciones fiscales como si de faltas se tratara, para enviarlas a la vía de juicio ordinario, lo que prolongó innecesariamente los trámites. De forma paralela, promovieron una campaña de desprestigio contra Basco entre la población; llegaron a las agresiones verbales y las intimidaciones públicas y a solicitar el apoyo de algunos militares para deponer por las armas al gobernador. Basco no se dejó intimidar y cesó a los oficiales reales de la administración de las rentas; y puso el cobro de la alcabala y del almojarifazgo en manos de oficiales de su confianza que había nombrado para la administración del Resguardo de Rentas.²⁸ Como superintendente de la Hacienda filipina Basco se quejó con Gálvez de que en la Audiencia había “muy pocos inteligentes en cuestiones de la Hacienda y que convendría se enviaran desde México o España sujetos íntegros, trabajadores e inteligentes que pongan orden en todos los ramos”. Otra queja puntual se refirió a lo complicado que le estaba resultado el establecimiento del Resguardo por la peculiar geografía del puerto y la bahía de Manila, llena de surgideros de ríos y esteros, que hacían imposible vigilarlos todos.²⁹

Buena prueba del potencial que mostraba el Resguardo de Rentas para evitar la exacción fraudulenta de plata es que cuando, en junio de 1779, llegó a Cavite el navío *San Pedro* —el primero que llegaba proveniente de Acapulco, desde el establecimiento del Resguardo—, los oficiales encontraron 463 689 pesos y 40 reales de plata fuera de registro.³⁰ Unas semanas antes, para evitar la introducción fraudulenta de carga sin registrar en la fragata *San José*, que se había terminado de estivar para zarpar hacia Acapulco, Basco impuso que se cumplieran las regulaciones vigentes: tanto el artículo 5º de la vigente Ordenanza de Marina de 1748, como los artículos del I al IX del libro 5 de las *Ordenanzas de Marina para los Navíos del Rey de las Islas Filipinas*, y la *Instrucción que se observará para el apresto del anual navío que se despacha de estas islas Filipinas para el reino de la Nueva España según la Real Permisión de su Majestad con la carga concedida*, promulgadas en 1757 por el gobernador Pedro Manuel de Arandía.³¹ Sus textos no dejaban lugar

²⁸ AGI, *Filipinas*, 391, N. 21, carta 194, Manila, diciembre de 1779, Basco a Gálvez. *Ibidem*, Manila, 7 de enero de 1780, Basco a Gálvez.

²⁹ AGI, *Filipinas*, legajo 497, Manila, 10 de mayo de 1780, Basco a Gálvez.

³⁰ AGI, *Filipinas*, 494, carta 154, Manila, 23 de noviembre de 1779.

³¹ Pedro Manuel de Arandía, *Ordenanzas de Marina para los Navíos del Rey de las Islas Filipinas, que en Guerra y con Reales permisos hacen viajes al reino de la Nueva España u otro destino del Real Servicio*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, 2 t. Real Biblioteca (en adelante, RB), DIG/PAS/ARM4/143-144_B. AGN, *Filipinas*, 3, exp. 11, f. 180, 1755.

a duda acerca del alcance de la responsabilidad del capitán del navío: “Luego que el navío esté en el sitio llamado el Pozo, de la punta de Cavite, y preparado para recibir la carga, pasará el capitán y ordenará según costumbre la disposición de admitirla, después de llegar el Fiscal de su Majestad, el Oficial Real, y los Diputados del Comercio, para la cuenta, y razón de la carga”.³² “Será responsable así mismo si en el navío se encontrare algún cargo de géneros fuera de los concedidos por Real Permiso, o más piezas o fardos que los señalados, como cualquiera otra cosa que se oponga al legal cargamento”.³³ Entre las responsabilidades del capitán estaba la supervisión de estivar la carga en las bodegas del navío y vigilar que no se introdujera más carga que la declarada en las partidas de registro. Sin embargo, en Cavite se había impuesto la costumbre “desde tiempos inmemorables” de que los oficiales reales controlaban la estiva de la carga. Una vez cerradas las bodegas, salían por un portalón y hacían que el comandante firmara la certificación del registro a la vez que le entregaban el mando del navío en presencia del piloto y del contraamaestre. Así, entraban en la embarcación por otro portalón. Además de la argumentación legal, Basco añadió que los oficiales reales no estaban capacitados para entregar el mando de los navíos, y que los pilotos y los contraamaestres sólo eran responsables de los pertrechos que se les entregaran personalmente, lo que era cierto.³⁴

Hay un incidente que resulta muy revelador del contexto de frontal oposición a la introducción de reformas fiscales al que se enfrentó Basco desde su llegada a Manila, que muy probablemente indujo al gobernador a hacer gala de un excesivo autoritarismo e intransigencia. El 12 de septiembre de 1779 entró en Cavite el paquebote *Nuestra Señora de la Luz*, de bandera portuguesa, proveniente de Madrás, la colonia inglesa en la costa de Coromandel. No suponía nada excepcional para Cavite, pero el intento de obviar el pago de los nuevos impuestos por parte del fiscal y de los oficiales de la Audiencia fue el detonante para el enfrentamiento abierto contra el gobernador. El capitán y un sobrecargo del paquebote, de nacionalidad armenia, bajaron a tierra y se presentaron ante el gobernador, quien les conminó a regresar a bordo a esperar la preceptiva visita de los oficiales de la Aduana. El oficial que visitó el

³² Arandía, *Ordenanzas...*, libro 5º, artículo VIII.

³³ Pedro Manuel de Arandía, *Adición a la Ordenanza de Marina que han de observar los navíos del rey de las Islas Filipinas en los viajes al reino de La Nueva España, Puerto de Cavite y Acapulco en la carga, su descarga y regreso*, tomo segundo, 1757, artículo III.

³⁴ AGI, *Filipinas*, legajo 494. Manila, 28 de mayo de 1779, Basco a Gálvez.



paquebote informó que traía mercancías para el comercio de Manila y que su destino era Macao. Desde la Superintendencia de Hacienda se respondió al oficial que informara al capitán de la existencia de los nuevos impuestos. En el ínterin, el administrador de la Aduana informó tener retenidos dos botes con el capitán, los sobrecargos y varios pasajeros con equipajes y fardos de mercancías, que habían tratado de desembarcar. Basco inmediatamente ordenó que todos regresaran a bordo y que justificaran con qué permiso habían desembarcado. Argumentaron haberlo obtenido durante la visita que había realizado el fiscal de la Audiencia, acompañado de un oficial y de un comerciante, que había subido a bordo sin permiso. Todos los implicados se negaron a pagar las tasas, pero para poder proseguir la navegación cuanto antes, ofrecieron dejar una fianza. Basco no aceptó la oferta y les aseguró que podrían levar anclas en cuanto pagaran los impuestos. El capitán solicitó un tiempo para reflexionar, que aprovechó para presentar al fiscal una representación para librarse del pago. Mediante un oficio, el fiscal exigió a Basco que le entregara los autos de forma inmediata y le comunicó haber autorizado al capitán y a sus acompañantes a desembarcar y la descarga del barco. Basco entregó los autos al fiscal y, al mismo tiempo, basándose en varios artículos de las instrucciones para su gobierno que le había dado el rey, le envió un oficio en el que declaraba incompetente a la Audiencia para tomar semejante decisión, por ser competencia de la Superintendencia de Hacienda que él presidía, y le pidió la devolución de los autos. Así las cosas, aconsejado por el fiscal del crimen, el capitán del paquebote se avino al pago de la alcabala y Basco le autorizó a desembarcar las mercancías, esperando que se calmaran los ánimos de los letrados. Sin embargo, el auto de resolución del incidente emitido por la Audiencia fue acompañado de un duro escrito, en el que se denigraba la actuación del gobernador por haberse arrogado competencias del regente de la Audiencia. Al menos, así lo percibió y transmitió Basco a Gálvez. El escrito había sido promovido por el regente de la Audiencia y lo firmaban los seis letrados que la formaban. Basco, profundamente ofendido, prefirió guardar silencio para evitar mayores provocaciones, pues le habían informado que algunos letrados, militares y comerciantes se reunían en secreto en casa de uno de los fiscales y planeaban derrocarlo. A los pocos días, durante el paseo, fue insultado y amenazado públicamente por el regente y varios letrados. Esa fue la gota que colmó el vaso del aguante de Basco, quien, esa misma noche, ordenó apresar al regente, Diego Martínez de Araque, al oidor Juan Bautista Bonilla

y al fiscal de lo civil Juan Álvarez Valcárcel, y dejó en libertad a los otros tres letrados, porque, según sus informaciones, habían sido presionados para firmar el injurioso escrito y no habían participado en la conjura contra él. Además, los necesitaba para no tener que cerrar la Audiencia y poder tramitar los autos de este bochornoso incidente. Basco decidió enviar a los letrados detenidos a Cádiz en partida de registro en la fragata de la Armada *Juno*, que estaba siendo aprontada para hacerse a la vela en los próximos días de ese mes de octubre.³⁵ No cabe duda de que Basco tenía que hacer cumplir la nueva normativa fiscal, pero también que se excedió en el ejercicio de su autoridad, pues la impuso contundentemente, mostró poca flexibilidad y diplomacia, y que acabó por caer en la trampa de las provocaciones de los letrados, sin explorar a través de la jurisdicción una solución administrativa a la tensión surgida con los oidores por la competencia de jurisdicciones. Y así consta en la sentencia del Consejo de Indias del auto de apelación que presentaron los letrados, a quienes tuvo que indemnizar con 2 000 pesos, respectivamente, para compensarles por los pasajes del viaje para ellos y sus familiares.³⁶ Conviene recordar que la Audiencia había conseguido disuadir a la Corona del establecimiento de la Aduana y de la alcabala en varias ocasiones durante los últimos cien años.³⁷ Sin embargo, ahora la decisión del rey era firme, lo que causó que los letrados mantuvieran una actitud obstruccionista y beligerante frente a unas reformas que, en definitiva, suponían la pérdida de unos privilegios que los miembros de la Audiencia y los comerciantes del galeón venían disfrutando y bajo los que albergaban toda una serie de corruptelas institucionalizadas.

En 1776, el año del nombramiento de Basco como gobernador, se había producido una reforma de las audiencias americanas. Por una real cédula, emitida en abril, se había creado el cargo de regente y se había aumentado a cinco el número de letrados. La instrucción para los regentes estipulaba que el regente era el presidente efectivo

³⁵ AGI, *Filipinas*, 495, Manila, 15 de diciembre de 1779, Basco a Gálvez.

³⁶ AGI, *Filipinas*, 345, L. 15, f. 264v-265v, 266r-266v, 19 de octubre de 1787, Aviso de resolución a José Basco y Vargas. Archivo del Museo Naval de Madrid (en adelante, AMNM), Ms.1506, f. 9-24. *Testimonio del Auto de apelación...*

³⁷ AGI, *Filipinas*, 164, N. 2, Manila, 2 de junio de 1702, los letrados de la Audiencia al rey dando las gracias por la real cédula del 9 de noviembre de 1699 aprobando su representación para que no se erigiera la Aduana ni se cargase la alcabala. AGI, *Filipinas*, 146, N. 35, Manila, 9 de julio de 1737, Valdés Tamón al rey, acusando recibo de la real cédula de 26 de julio de 1734, aprobando la representación de la Audiencia para que no se innove en punto a la erección de la Aduana y cobro de la alcabala.

de la Audiencia, y los gobernadores quedaban con la presidencia honorífica, es decir, quedaban relegados a un segundo plano, lo que daba lugar a que se incrementara la tradicional conflictividad por la pugna de poder entre los gobernadores filipinos y la Audiencia.³⁸ El bochornoso incidente entre el regente Martínez de Araque y el gobernador Basco es un buen ejemplo de esta rivalidad.

En cualquier caso, para hacer gala de su autoridad, Basco consiguió imponer una reforma fiscal, que pronto generó unos ingresos para la hacienda filipina, antes incluso de que el estanco del tabaco empezara a funcionar, como se puede deducir de los siguientes estados que remitió a Gálvez:

Cuadro 1
ESTADO DE LO PRODUCIDO POR LA RENTA DE LA ALCABALA
DESDE EL 1 DE MAYO DE 1779, EN QUE SE ERIGIÓ, HASTA EL FINAL
DE SEPTIEMBRE DE 1780

Efectos al 4%	66 093 pesos, 2 reales, 2 granos.
Efectos al 3%	7 713 pesos, 7 reales, 9 granos.
Venta embarcaciones al 4%	7 043 pesos, 3 reales, 11 granos.
Manifestación de oro al 3%	2 440 pesos, 0 reales, 0 granos.
Manifestación de plata al 4%	112 pesos, 3 reales, 10 granos.
Permiso para corte de maderas	85 pesos, 0 reales, 0 granos.
Descuento a los marineros	587 pesos, 7 reales, 2 granos.
Venta de perlas	24 pesos, 0 reales, 0 granos.
Venta de fincas	1 920 pesos, 0 reales, 4 granos.
Imposición de censos	440 pesos, 0 reales, 0 granos.
Extracción de oro a reinos extraños	3 026 pesos, 0 reales, 0 granos.

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 497.³⁹

³⁸ Julia Celdrán Ruano, “La configuración del sistema jurídico hispano en las Islas Filipinas: orígenes y evolución (siglos XVI-XVIII)”, *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, Murcia, v. 27, 2009, p. 28-65.

³⁹ AGI, *Filipinas*, 497, Manila, 10 de octubre de 1780, Basco a Gálvez, adjuntado los estados de la alcabala y el almojarifazgo recaudados por la Aduana y de los comisos del Resguardo de Rentas, así como de los gastos ocasionados por estos organismos para la recaudación.

Cuadro 2
SUELDOS Y OTROS GASTOS DE LA ADUANA
Y DEL RESGUARDO DE RENTAS ENTRE
EL 1 DE MAYO DE 1779 Y 30 DE SEPTIEMBRE DE 1780

Sueldos	19 807 pesos, 5 reales, 11 granos
Gastos	776 pesos, 6 reales, 1 grano
TOTAL	20 584 pesos, 4 reales, 0 granos

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 497.

Cuadro 3
ESTADO DEL ALMOJARIFAZGO DEL COMERCIO INTERREGIONAL
DEL ARCHIPIÉLAGO ENTRE EL 1 DE ENERO
Y EL 20 DE SEPTIEMBRE DE 1780

Entradas al 3%	2 869 pesos, 6 reales, 7 granos
Salidas al 2%	1 286 pesos, 7 reales, 5 granos
TOTAL	4 156 pesos, 7 reales, 0 granos

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 497.

En diciembre de 1779, Basco informó a Gálvez sobre la situación financiera de la colonia que, sorprendentemente, era buena a pesar de la importante inversión de 150 000 pesos que tuvo que hacer para reparar los cuantiosos daños causados por un ciclón que asoló Manila y Cavite en septiembre,⁴⁰ y de las obras para reforzar el sistema defensivo de Manila y Cavite, como consecuencia del inicio de la Guerra de Independencia estadounidense, que financió con los situados que recibió del virreinato novohispano⁴¹ y de haber devuelto al comercio los 24 000 pesos que le adelantaron cuando llegó. Todavía quedaban en las cajas reales 150 000 pesos “y un pico”. Normalmente, se hubiera destinado un tercio del excedente a saldar las deudas con las Temporalidades y los Bienes de Difuntos, pero, ante la incertidumbre de poder recibir los situados durante la guerra, Basco decidió mantener el excedente en las cajas y dedicarlo a la construcción de un cuartel y a cambiar de localización la fábrica

⁴⁰ AGI, *Filipinas*, 391, N.20. Manila 30 de diciembre de 1779, Basco a Gálvez.

⁴¹ En un primer navío, el virrey envió 150 000 pesos, además de armamento y pólvora. En un segundo convoy que zarpó de Acapulco en enero de 1780, envió 600 hombres, 600 000 pesos y armamento. AMNM, Ms. 1664, doc. 44. AGS, SMA, 420, doc. 760 y 782.

de pólvora, que se había inundado. En su informe explicaba que la Aduana había rendido “medianamente”, porque no se aplicaba a todos los productos, pero se prometía aún mayores ingresos en cuanto pudiera terminar de establecer el estanco del tabaco, que anunciaba tener muy avanzado pese a los obstáculos que había tenido que solventar.⁴² Desde el establecimiento de los nuevos impuestos, entre el primero de mayo y final de diciembre de 1779, por los derechos de alcabala, se había ingresado en las cajas la cantidad de 35 491 pesos, 31 reales; por los del almojarifazgo 8 842 pesos, 31 reales y por los decomisos 5 489.21 reales, lo que importaba el total de 49 814 pesos.⁴³ Cuando Gálvez recibió la noticia de que el Resguardo de Rentas había quedado establecido, ordenó a Basco remitir a la Depositaria de Indias un tercio de las cantidades líquidas por decomisos que entraran en las cajas filipinas.⁴⁴

La introducción de los estancos del tabaco y de los licores nativos (nipa y coco) también se encontró con la frontal oposición de la Audiencia, de la que Basco informó puntualmente a Gálvez, quien no sólo insistió en que cumpliera las órdenes que le había dado al respecto, sino que, en septiembre de 1779, le autorizó a imponer los estancos incluso sin la autorización de la Audiencia: “finalizadas las disputas y desembarazado de los cuidados ocurridos hasta entonces, aplicará toda su atención al establecimiento de este importantísimo ramo y de todos los demás de la Real Hacienda”.⁴⁵

El control de la navegación y del sistema del galeón de Manila

Un nuevo escenario de confrontación entre Basco y la oligarquía de Manila surgió cuando el gobernador intentó poner en marcha la reforma de la gestión del sistema del galeón; una reforma que la Secretaría de Indias llevaba intentando realizar desde la época de Ensenada con poco éxito. Desde su creación, en el siglo XVI, la Marina de Filipinas nunca funcionó como las demás armadas regionales que existieron durante los siglos XVI y XVII⁴⁶ porque, a pesar

⁴² AGI, *Filipinas*, 496, Manila, 26 de diciembre de 1779, Basco a Gálvez.

⁴³ *Ibidem*, 494, Manila, 31 de diciembre de 1779, Basco a Gálvez.

⁴⁴ *Ibidem*, 498, Manila, 12 de mayo de 1781, Basco a Gálvez, confirmando la remisión al presidente de la Casa de la Contratación de 514 pesos fruto del Resguardo de Rentas durante 1779.

⁴⁵ Fradera, *Filipinas. La colonia...* la cita en p.100.

⁴⁶ Esteban Mira Caballos, “El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio”, *Revista de Historia Naval*, Ministerio de Defensa, Madrid, n. 74, 2001, p. 39-54; y

de que los barcos que hacían la carrera del galeón eran barcos del rey para la defensa de las Filipinas y del comercio intercolonial, los participantes en el comercio del galeón —comerciantes mexicanos y sus representantes en Manila, funcionarios, el clero secular y las órdenes religiosas que poblaron y evangelizaron las zonas de frontera del archipiélago— consiguieron consolidar un sistema de gestión de la carrera al servicio de sus intereses comerciales, en detrimento de las funciones militares-defensivas y de los propios intereses de la Corona.⁴⁷ Este grupo de poder supo sacar partido de la fragilidad de la carrera transpacífica —expuesta a una peligrosa navegación, cruzando el Pacífico y al acoso de las potencias enemigas alentadas por las riquezas que transportaba el galeón, que habían ocasionado no pocas pérdidas de navíos con la consiguiente ruina de algunos comerciantes—,⁴⁸ para influir decisivamente en la organización del sistema mercantil, mirando por su propio beneficio y actuando en connivencia con los administradores coloniales de ambos lados del Pacífico en detrimento de la Real Hacienda.⁴⁹ Como constaba de las denuncias de Leandro de Viana y Simón de Anda, los fraudes se realizaban en el reparto de boletas de carga; en los avalúos de las mercancías registradas para el pago de derechos; y en los propios registros de carga y descarga realizados por los oficiales reales; en la introducción fraudulenta de más carga de la registrada en el recorrido que hacía el navío desde que zarpaba de Cavite hasta que salía al océano por el Estrecho de San Bernardino, o en el trayecto inverso, cuando el navío regresaba de Acapulco y se descargaba clandestinamente la plata que traía fuera

El sistema naval del Imperio español. Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI, Madrid, Punto de Vista Editores, 2015.

⁴⁷ Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 75-120.

⁴⁸ Efrén Isorena, “Maritime disasters in Spanish Philippines. The Manila-Acapulco Galleons, 1565-1815”, *International Journal of Asian Pacific Studies*, Penerbit Universiti Sains Malaysia, Penang, v. 11, n. 1, 2015, p. 53-83. Guadalupe Pinzón, “En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)”, *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, n. 44, 2011, p. 45-76. Carmen Yuste, “Un episodio bochornoso. El relato español acerca del asalto y apresamiento inglés del galeón filipino *Nuestra Señora de la Encarnación*”, en *Resonancias imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*, coordinación de Iván Escamilla, Matilde Souto y Guadalupe Pinzón, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, p. 147-171.

⁴⁹ Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 41.

de registro en la derrota entre San Bernardino y Cavite.⁵⁰ Mantener estas prácticas requería, por un lado, conservar el derrotero tradicional, controlando a los pilotos y al general de la nao, que desde siempre fueron seleccionados por el comercio; por otro, una actuación colegiada y coordinada de los oficiales reales que efectuaban los registros en ambas cabeceras de la carrera, quienes actuaban protegidos por los letrados de las Audiencias.

Cuando, una vez terminada la Guerra de Sucesión española en 1713, Felipe V puso en marcha una batería de reformas institucionales para la creación de la Real Armada, como una institución centralizada, dependiente directamente de la Corona a través de la Secretaría de Marina,⁵¹ la marina de Filipinas quedó al margen de esas reformas. Como escribió Leandro de Viana en 1760 al rey: “continuó en su gobierno la misma traque-traque que en los anteriores tiempos”. No obstante, los gobernantes metropolitanos fueron conscientes del escaso control que ejercían sobre la navegación en torno a las Filipinas y la ruta transpacífica del galeón, y promovieron varias iniciativas para mejorar el control de la navegación del galeón.⁵² Los primeros intentos de introducir algunos cambios no sólo en el sistema del galeón, sino también en la estructura de la Marina los puso en marcha el marqués de la Ensenada (1746-1754), y los continuó su sucesor, Julián de Arriaga (1754-1776). Teniendo en cuenta que la principal función de los barcos era militar, las reformas contemplaron asimilar el sistema del galeón en la estructura de la Real Armada. Dicho con otras palabras: se trataba de dar

⁵⁰ Algunos ejemplos de los numerosos trabajos que tratan el tema del contrabando: Christoph Rosenmüller, *Patrons, Partisans, and Palace Intrigues: The Court Society of Colonial Mexico, 1702-1710*, Calgary, University of Calgary Press, 2008. Antoni Picazo Muntaner, “Redes invisibles: cooperación y fraude en el comercio de Manila-Acapulco”, *Anales del Museo de América*, Museo de América, Madrid, n. 19, 2011, p. 140-152. José Manuel Herrera Reviriego, “Acapulco, centro de comunicaciones: comercio, consumo y corrupción en los galeones de Manila de mediados del siglo XVII”, *Fórum de Recerca*, Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, n. 16, 2011, p. 103-118. Guadalupe Pinzón Ríos, “Un interinato contra las prácticas corruptas en Acapulco: el castellano Teodoro de Croix al arribo del galeón San Carlos de Borromeo (1766)”, en “*Dádivas, dones, dineros*”. *Aportes a una nueva Historia de la corrupción en América Latina desde el Imperio español a la Modernidad*, edición de Christoph Rosenmüller y Stephan Ruderer, Madrid/Frankfurt am Main, Iberoamericana Vervuert, 2016, p. 87-132. Mariano Bonialian, *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, México, El Colegio de México, 2019.

⁵¹ María Baudot Monroy, “La Marina de Felipe V. De la pérdida del control del mar a la recuperación del poder naval”, en *Primeros Borbones. Poder y dinámica política*, edición de María López Díaz, Carmen Saavedra, Granada, Comares, 2022 (en prensa).

⁵² María Lourdes Díaz-Trechuelo, “Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730, 1773)”, *Anuario de Estudios Americanos*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, v. XIII, 1956, p. 1-83.

los primeros pasos para militarizar el sistema y su gestión, para controlar la estiva y la navegación, pensando que las reformas dificultarían la corrupción institucionalizada que mermaba los ingresos de la Real Hacienda.

Las primeras propuestas se centraron en sustituir el cargo de general de la nao, un cargo vendible que no implicaba tener conocimientos náuticos, por un marino de la Armada; se intentó, igualmente, que los barcos fueran armados en guerra y con la suficiente tripulación para defenderlo de un ataque, aunque esto implicara prescindir de espacio para la carga o cambiar el derrotero que tradicionalmente seguían los galeones desde que zarpaban de Cavite hasta que enfilaban el inmenso Pacífico, cruzando un vericuetto de islas e islotes hasta que atravesaban el Estrecho de San Bernardino para adentrarse en el océano. Igualmente, se destinaron oficiales de la Armada para organizar la navegación del galeón de acuerdo con criterios militares, para dirigir el astillero de Cavite, supervisar que la construcción de los galeones se hiciera de acuerdo a la normativa⁵³ y, por supuesto, la carga de las mercancías registradas antes de hacerse a la vela hacia Acapulco, o la descarga cuando llegaban a Cavite. Algunas de estas reformas las pusieron en práctica los gobernadores nombrados por Ensenada: el marqués de Ovando (1750-1754) y Pedro Manuel de Arandía (1754-1759), asistidos por los primeros marineros de la Armada destinados en Manila, pero la oligarquía manileña consiguió obstaculizarlas y revertirlas tras el fallecimiento de Arandía.⁵⁴ A su favor, jugaban el propio contexto en el que se desarrollaba el comercio transpacífico, además de la distancia y las lentísimas comunicaciones. Sin duda alguna, la herencia más destacable de esta etapa son las *Ordenanzas de Marina* promulgadas por Pedro Manuel de Arandía, quien las escribió para “darles [a los navíos de la carrera del galeón] las corres-

⁵³ Iván Valdez-Bubnov, “Navíos para un imperio global: La construcción naval y la Matrícula de Mar en España, América y Filipinas durante el largo siglo XVIII (1670-1834)”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Monográfico, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, n. 32, 2019, p. 123-159. Iván Valdez-Bubnov, “Piezas, toneladas, quintaladas y arqueo en el Pacífico hispano. Fundamentos para una interpretación tecnológica de la construcción naval española en Asia entre los siglos XVII y XVIII”, en *Redes empresariales y administración estatal. La provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*, coordinación de Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri y Pepijn Brandon, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020, p. 345-382.

⁵⁴ María Baudot Monroy, “La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Monográfico, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, n. 32, 2019, p. 161-190.

pondientes para su Navegación, Policía, Servicio, y Disciplina, de que enteramente han carecido por lo pasado”. De marcado carácter castrense, se redactaron a semejanza de las que había publicado Ensenada en 1748 para la Real Armada, que ya regían en la metrópoli y en el resto del imperio, pero adaptadas a la navegación transpacífica.⁵⁵ La intención de las *Ordenanzas* de Arandía fue que la Marina de Filipinas se rigiera por una normativa similar a la que regía la Marina en el resto del Imperio. Arandía incluyó en ellas un *Estado de Sueldos para la Carrera de Filipinas*, que estipulaba el número de plazas de oficiales y gente de mar según el porte de los navíos de la carrera del galeón, sus sueldos, los ranchos y las cajas de permiso que les correspondían.⁵⁶ Tras el fallecimiento de Arandía, en 1759, estas normativas dejaron de aplicarse sin justificación ni notificación oficial alguna a la Secretaría de Indias, pero con la clara intención de que la oligarquía de Manila recuperara el control del sistema del galeón.⁵⁷ El capitán de navío Juan de Casens, primer comandante del astillero de Cavite, informó a Julián de Arriaga sobre las maniobras de la oligarquía, y resumía la situación con las siguientes palabras: “cuanto se había trabajado en nueve años se perdió en una hora”.⁵⁸

Las denuncias de Leandro de Viana sobre la corrupción que se practicaba en torno al galeón y que involucraba a todos los que de alguna manera participaban en su gestión, incluso a los gobernadores,⁵⁹ fueron redactadas en estos años y llegaron a la Corte entre

⁵⁵ *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, 1748, 2 t.

⁵⁶ Pedro Manuel de Arandía, *Ordenanzas de Marina para los Navíos del Rey de las Islas Filipinas que en Guerra y con Reales permisos hacen viajes al reino de la Nueva España u otro destino del Real Servicio*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, 2 t. RB, DIG/PAS/ARM4/143-144_B. AGN, *Filipinas*, 3, exp. 11, f. 180, 1755. AGI, *Filipinas*, 921, N. 1. Manila, 14 de julio de 1755. Adición a la Ordenanza de Marina, *Estado de Sueldos que han de gozar los oficiales de los navíos del rey y de las Islas de Filipinas en la navegación de ellas al reino de Nueva España y su regreso por esa Ordenanza, aprobados por S. M., como para los oficiales de Mar y tripulación, raciones de Marina y arcas de permiso que a cada uno se conceden*.

⁵⁷ María Baudot, “La construcción...”.

⁵⁸ AGI, *Filipinas*, 386, N. 40. Manila, 25 de julio de 1759, Juan de Casens a Arriaga.

⁵⁹ Leandro de Viana, *Informe hecho a S. M. sobre los abusos del comercio de Manila y perjuicios de la Real Hacienda por la transgresión del reglamento del 8 abril de 1734*, BNE, Mss. 17859, 1765, p. 4-7. Viana denunció que todos los registros de carga eran falsos, que ni el marqués de Ovando, ni Manuel de Arandía hicieron nada para evitar el fraude de las declaraciones de valor de las mercancías que se embarcaban en el galeón, el fraude que más perjudicaba a la Real Hacienda, a pesar de los enormes poderes que les había otorgado Ensenada para desempeñar sus instrucciones. En la misma línea actuó José Raón. AMNM, Ms. 405, Manila, 10 de febrero de 1765, Memorial del fiscal de la Audiencia de Filipinas, D. Leandro de Viana y Ms. 1576, doc. 2, 10 de mayo de 1760, *Informe del fiscal de la Audiencia*

1760 y 1766. Constituyeron la base de una segunda etapa de proyectos reformistas, puestos en marcha después de la Guerra de los Siete Años. La primera y más impactante reforma comenzó con la apertura, a partir de 1765, de una nueva ruta directa entre Cádiz y Manila por el cabo de Buena Esperanza con barcos de la Armada. Entre 1765 y 1785, año de la creación de la Compañía de Filipinas, se realizaron catorce viajes redondos con marinos que trasladaron a la marina filipina las estructuras de la Real Armada, además de pertrechos navales y militares, y mercancías por cuenta del comercio gaditano. Y, a partir de 1776, los viajes fueron realizados por la Compañía de los Cinco Gremios Mayores, para abrir una nueva carrera mercantil directa entre los mercados metropolitanos y los asiáticos.⁶⁰ El encargado de poner en marcha, en Filipinas, las primeras reformas diseñadas en esta etapa fue Simón de Anda y Salazar, gobernador de la colonia entre 1770 y 1776. En sus instrucciones, llevaba la orden de Julián de Arriaga de hacer navegar el galeón por el nuevo derrotero por el norte de Luzón y cruzar al Pacífico por los cabos de Bojador y del Engaño. Anda pidió a los oficiales de la Armada que estaban en Filipinas que inspeccionaran de nuevo y describieran el derrotero para tranquilizar al comercio sobre la seguridad de la nueva ruta. También ordenó que el navío fuera tripulado por marinos de la Armada, tratando que volvieran a cumplirse las *Ordenanzas* de Arandía.⁶¹ Sin embargo, tampoco Anda consiguió vencer la resistencia de los comerciantes, agrupados en Consulado recién creado, que presionó al gobernador con no

Francisco Leandro de Viana sobre los engaños con que se hace el comercio de los galeones de Acapulco, la extracción de plata que sin autorización realizan, la complicidad que los gobernadores y demás autoridades de las islas tiene este comercio y el remedio que sugiere para estos males. Ibidem, doc. 4. AGI, Filipinas, 371.

⁶⁰ José Cosano Moyano, “El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784), *Boletín de la Real Academia de Córdoba de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes*, Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba, Córdoba, v. 102, 1981, p. 183-220. Antonio García-Abásolo, “Ensayando una doble vía. La ruta Cádiz-Manila”, en *El Galeón de Manila*, Madrid, Ministerio de Educación/ Fundación Focus, 2000, p. 215-226. Carlos Martínez Shaw, *El Sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007. Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, “España y el comercio de Asia en el siglo XVIII: comercio directo frente a comercio transpacífico”, en *El sistema comercial español en la economía mundial, siglos XVII-XVIII*, edición de Isabel Lobato y José María Oliva, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, p. 325-380. 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-XVIII*, coordinación de Carmen Yuste López, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 283-319.

⁶¹ AGN, *Filipinas*, 15, exp. 2, f. 3rv-41v. Madrid, 1 de enero de 1771, Arriaga a Anda. *Ibidem*, f. 41v-44v. Isla de León, 8 de diciembre de 1770, dictamen de la junta.

embarcar mercancías en el galeón, obligándole a desistir del empeño durante su gobierno. Esta situación cambió con la llegada de su sucesor en 1778.

Gálvez había seleccionado a Basco, “el hombre de Gálvez en Filipinas”,⁶² porque a lo largo de su carrera como marino había demostrado su capacidad de gestión cuando estuvo al frente de los arsenales de La Habana o Cádiz. Probablemente, también porque mantuvieron una relación personal cercana, como se desprende de algunas cartas autógrafas enviadas por Basco a Gálvez, que utilizan un tono cercano y confidencial para confirmarle tener en su poder la vajilla y las telas que le había encargado, y en las que envía sus respetos a doña María de la Concepción, la esposa de Gálvez.⁶³

En octubre de 1777, Gálvez había ordenado a Basco que impusiese por la fuerza el cumplimiento de las *Ordenanzas de Marina* y el nuevo derrotero en el despacho de los galeones: “sin admitir recurso ni súplica alguna que aún pueda intentar ese comercio”.⁶⁴ Y Basco se puso manos a la obra. Su primera decisión fue previa al despacho de su primer galeón, la fragata *San Joseph* que, en mayo de 1779, debía zarpar hacia Acapulco. Antes de que las dos embarcaciones del convoy de la Armada en el que él había llegado a Manila desde Cádiz, en 1778, iniciaran el viaje de regreso a Cádiz, pidió al comandante de una de ellas que le dejara a su segundo oficial, el teniente de navío José de Emparán, un joven oficial al que Basco vio muy capacitado para ejercer el mando del primer galeón que tenía que despachar hacia Acapulco. Lo que tenía de excepcional el despacho de la *San Joseph* era que tenía que realizarse de acuerdo con la Ordenanza de Marina y navegar por el nuevo derrotero que incluía, además, hacer escala en San Francisco o Monterrey antes de llegar a Acapulco. Basco quiso asegurarse de entregar el mando del galeón a un marino que no se dejara intimidar. Además, mediante un real decreto, Gálvez había ordenado que, en adelante, los galeones zarparan de Cavite, como muy tarde, a mediados de mayo.⁶⁵ Como era previsible, el comercio obstaculizó cuanto pudo el despacho del galeón *San Joseph* y retrasó intencionadamente la estiva para evitar que zarparan de Cavite en mayo y no en junio-julio como era habitual, para dar tiempo a que llegara el

⁶² Luis Alonso, *El costo...*, p. 315.

⁶³ AGI, *Filipinas*, 498, Manila, 15 de mayo de 1781, Basco a Gálvez.

⁶⁴ Lourdes Díaz-Trechuelo, “Dos nuevos derroteros...”, la cita en p. 31-33.

⁶⁵ AGI, *Filipinas*, 947, N. 1, f. 25. Real Palacio de Manila, 21 de abril de 1779, despacho de la fragata *San José*: “según superior decreto que señala y manda que a mediados de mayo deberá sin falta alguna emprender viaje a Acapulco dicha fragata...”.

mayor número posible de champanes chinos con mercancías para embarcar. El retraso en la salida dificultaba que los navíos patrullaran la costa californiana y recalaran en San Francisco o Monterrey, como había ordenado Gálvez, antes de fondear en Acapulco o en el recién creado Departamento marítimo de San Blas, próximo a Acapulco. La mala climatología en la zona durante la época en la que llegaban los navíos de Manila, en la que dominaban vientos contrarios y espesas nieblas, hacía la navegación peligrosa, máxime cuando todavía existían pocos derroteros descritos disponibles. El objetivo político de la novedad de incluir la costa californiana en el derrotero habitual de los galeones fue incrementar la presencia de buques de la Armada en las costas cercanas a las nuevas misiones creadas en la Alta y Baja California.⁶⁶ Como el despacho de la fragata *San Joseph* se retrasó, cuando la fragata se aproximó a la costa californiana ya reinaba el mal tiempo, lo que obligó a su capitán, José de Emparán, a entrar directamente en San Blas, donde recaló el 21 de noviembre. A petición de Basco, Emparán realizó un detallado plano con la nueva derrota delineada sobre él, que remitió junto al diario de la navegación al ministro de Marina, Antonio Valdés, para dejar constancia de la nueva derrota para futuras navegaciones.⁶⁷ No fue hasta 1784 cuando, por primera vez, un galeón de Manila consiguió llegar hasta Monterrey. Iba mandado por un sobrino del gobernador, el teniente de fragata Pedro Basco y Pascual.⁶⁸

Los retrasos intencionados en la salida del galeón continuaron durante toda la gobernación de Basco, por lo que fue un auténtico éxito personal el hecho de que navegaran por la nueva derrota por el norte de Luzón. Y es que, a pesar de haber quedado claras sus ventajas, el sucesor de Basco, Félix Berenguer de Marquina, cedió

⁶⁶ Salvador Bernabéu Albert, "La California hispana: Frailes, colonos y soldados en el fin del mundo (1767-1821)", *Cuadernos de la Escuela Diplomática*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, Madrid, n. 50, 2014, p. 57-76. Ignacio Ruiz Rodríguez, "Las fronteras septentrionales del Pacífico americano: españoles, rusos e ingleses en la conquista de la Alta California", *Revue de l'Institut des langues et cultures d'Europe, Amérique, Afrique, Asie et Australie*, Université Grenoble Alps, Grenoble, n. 18, 2013, <https://journals.openedition.org/ilcea/2058> (consulta: 28 de junio de 2023). Francisco Altable, "El 'verdadero' antemural de la Nueva España: Dos propuestas para la defensa", *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, n. 61, 2019, p. 111-140.

⁶⁷ AMNM, Ms. 577, doc. 14, "Diario de José de Emparán al mando de la *San José* desde Manila a Acapulco por la nueva ruta del cabo Bojador, mandado por el gobernador don José Basco y Vargas".

⁶⁸ AGI, *Filipinas*, 395, N. 35, Manila, 8 de mayo de 1784. Basco a Gálvez. *Ibidem*, *Filipinas*, 391, N. 42, Manila, 22 de junio de 1784, Basco a Gálvez.

a las presiones del Consulado y los galeones volvieron a navegar por el estrecho de San Bernardino hasta el final de la existencia de la carrera del galeón de Manila, en 1815.⁶⁹

Basco y Vargas también llevó a cabo la conquista de las islas Batanes, un archipiélago de pequeñas islas situadas en el Mar de China, entre Luzón y Taiwán, para cubrir estratégicamente la retaguardia del nuevo derrotero durante su navegación por el Estrecho de Luzón, en el Mar de China, hasta su salida al Pacífico, e impedir que por su situación estratégica en la navegación hacia China fueran ocupadas por otras naciones.⁷⁰ Con esta iniciativa, Basco también buscaba acallar el argumento de la inseguridad del nuevo derrotero.⁷¹

En 1774, el capitán de fragata José Bermúdez, comandante del astillero de Cavite, había enviado a la Secretaría de Marina un memorial denunciando el desorden que reinaba en las tripulaciones de los navíos de la carrera del galeón. Con una frase tan coloquial y determinante como esta: “proceda al arreglo de la Nao”, Gálvez ordenó a Basco, en octubre de 1777, que reformara el sistema y estableciera las tripulaciones de los galeones de acuerdo con las *Ordenanzas de Marina*.⁷² Tras una investigación para verificar las denuncias de Bermúdez, Basco descubrió que había dejado de aplicarse el *Estado de Sueldos de la Carrera de Filipinas* establecido por Arandía desde su fallecimiento, en 1759, para volver a la práctica antigua. En ese *Estado*, Arandía no sólo estableció los sueldos, sino el número de oficiales que debían formar la dotación y el de la guarnición y los tripulantes del navío según su porte. Basco decidió recuperar el *Estado de Sueldos* de Arandía, porque seguía vigente y había sido aprobado por el rey, pero introdujo algunas reformas con base en cuatro parámetros: determinar el número de tripulantes en función del porte del navío; reformar los sueldos que se estaban pagando desde que se había dejado de aplicar la Ordenanza de Arandía en función de los que se pagaban en la Real Armada en el resto del imperio; eliminar los muchos empleos superfluos que encubrían a los comerciantes que viajaban en los galeones; y que los espacios destinados a hospital y bodegas para guardar víveres y la

⁶⁹ Díaz-Trechuelo, “Dos nuevos derroteros...”, p. 52.

⁷⁰ Guadalupe Pinzón Ríos, “Islas del Pacífico en las reestructuraciones marítimas españolas del siglo XVIII: el caso de las Babuyan y las Batanes”, en *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, coordinación de Flor Trejo Rivera y Guadalupe Pinzón Ríos, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019, p. 303-324

⁷¹ María Baudot, “Cubrir la nueva ruta del Galeón...”, p. 341-380.

⁷² AGI, *Filipinas*, 494, Manila, 15 de mayo de 1779, Basco a Gálvez.

aguada se destinaran para lo que había sido concebidos y en ningún caso para almacenar mercancías, como se habían utilizado habitualmente a costa de embarcar menos víveres de los necesarios.⁷³ Según el porte de la fragata *San Joseph*, la reforma de Basco reguló el número de oficiales mayores, compuesto por 6 marinos del Cuerpo General (capitanes, tenientes y alféreces), 1 contador, 1 maestre de la plata, 1 capellán, 1 maestre de la jarcia, 1 cirujano, 1 ayudante y 1 maestre de la pólvora, hasta un total de 13 oficiales mayores; el de los oficiales de mar formado por 3 pilotos, 1 contra-maestre, 1 guardián, 1 buzo, 1 carpintero, 1 calafate, 2 cocineros, 1 despensero, 1 armero, 1 tonelero, 1 maestre del agua, hasta un total de 15 oficiales de mar; el de la guarnición y tripulación formada por 1 sargento, 2 cabos, 1 condestable, 1 tambor, 14 soldados, 11 artilleros de Brigada y 31 artilleros de Marina, 91 marineros, 77 grumetes españoles y 58 grumetes sencillos, hasta un total de 287 hombres. Igualmente, por decreto, estableció que todos los empleos militares de la nao (oficialidad, tropa, marinería, capellanes, contadores, etc.) quedaran sujetos al fuero de la Armada, y que dichos empleos se retribuyesen con los sueldos establecidos en el *Estado de Sueldos* anexo a la *Ordenanza de Marina* de Arandía, que eran proporcionales a los que se pagaban en el resto de las Indias, en lugar de los elevados sueldos que se habían estado pagando “según la costumbre”. Todos los sueldos quedaron exentos del pago de la media annata. La nueva regulación de sueldos se aplicó al despacho de la fragata *San Joseph* y supuso el importante ahorro de 52666 pesos 7 reales y 5 granos, también por la supresión de los empleos superfluos, lo que da buena idea de los abusos sistemáticos que se habían practicado. La nueva planta del galeón fue aprobada por el Consejo de Indias, porque se ajustaba a las *Ordenanzas de Marina* vigentes, militarizando los empleos y adaptando proporcionalmente los sueldos de las dotaciones en todos los buques de guerra de la Armada a lo largo del Imperio.⁷⁴ La concesión del fuero militar y del privilegio de exención del pago de la media annata a oficiales, tripulantes y tropa que quedaron adscritos al servicio del galeón compensaron la rebaja salarial que se les aplicó, con lo que se acallaron las protestas. A ello también contribuyeron las disposiciones para mejorar la calidad de vida de la tripulación, embarcando

⁷³ AGI, *Filipinas*, 947, N. 1, f. 25-26. Superior decreto, Real Palacio de Manila, 21 de abril de 1779.

⁷⁴ AGI, *Filipinas*, 337, L.20, San Ildefonso, 13 de agosto de 1784, el rey al gobernador de las islas Filipinas “Aprobándole el reglamento que dispuso para la expedición del navío que se despacha anualmente desde el puerto de Cavite al de Acapulco con lo demás que se refiere”.

los víveres y la aguada reglamentarios, para seis meses a la ida a San Blas y para cuatro meses en el tornaviaje a Manila, y el disponer a bordo de un hospital para los enfermos. A petición del ministro de Marina, Antonio Valdés, el reglamento de sueldos y tripulaciones establecido por Basco para la carrera de Filipinas (cuadro 4) fue revisado por José de Mazarredo,⁷⁵ quien encontró los sueldos muy elevados, pero Basco los justificó argumentando que estaban vigentes desde la promulgación del reglamento de Arandía, en 1757, y que, desde ese año, los precios en las Filipinas habían subido más de un cien por cien. Finalmente el *Estado de sueldos* se aprobó.⁷⁶

Las reformas introducidas por Basco en la carrera transpacífica, tendentes a recuperar su control y eliminar los abusos contra la Real Hacienda y el contrabando, consolidaron la militarización del sistema del galeón, que siguió siendo una carrera comercial, pero pasó a estar controlada por la Armada. Aunque en lo que respecta al derrotero, el sucesor de Basco, Félix Berenguer Marquina, sucumbió a las presiones de la oligarquía manilense y autorizó la recuperación del derrotero tradicional por el Estrecho de San Bernardino.

Conclusiones

Entre la oligarquía mercantil residente en Manila, los funcionarios coloniales y los gobernantes metropolitanos se había establecido un pacto colonial no escrito, alimentado por el chantaje de los primeros a la Corona, amenazando con abandonar Manila, cuando los gobernantes metropolitanos intentaban introducir reformas para combatir los numerosos fraudes institucionalizados asociados a la carrera del galeón que mermaban los ingresos de la Real Hacienda. Las amenazas de abandono del archipiélago consiguieron que las autoridades metropolitanas actuaran con relativa flexibilidad ante los reiterados incumplimientos de las normas que regían el sistema

⁷⁵ AGI, *Indiferente*, 1891, p. 20-22. Ronda, 12 de diciembre de 1789. Carta de Basco a Antonio Valdés. Sobre José de Mazarredo véase, *José de Mazarredo y Salazar, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, n. 60, 2009. Agustín Guimerá Ravina, "Métodos de liderazgo naval en una época revolucionaria: Mazarredo y Jervis (1779-1808)", en *El mar en los siglos modernos*, coordinación de Isidro Dubert García et al., Santiago, Junta de Galicia, Secretaría Xeral de Turismo, 2009, v. 2, p. 221-233.

⁷⁶ AGI, *Filipinas*, 494, *Reglamento de sueldos para la oficialidad de guerra, ministerio y demás empleados del arsenal de Cavite y embarcaciones del rey que se armen en este puerto*, Manila, 2 de octubre de 1788.



Cuadro 4

TABLA COMPARATIVA DE LOS SUELDOS PAGADOS EN LA MARINA EN EUROPA, AMÉRICA Y FILIPINAS

	<i>Europa pesos fuertes</i>	<i>Europa pesos sencillos</i>	<i>América pesos fuertes</i>	<i>Lima pesos fuertes</i>	<i>Filipinas-Acapulco pesos fuertes</i>
Capitán navío	85 esc.	56 p. 10 rs.	85 p.	150 p.	80 p.
<i>Idem.</i> fragata	60 esc.	40 p.	60	100	Tte. 1° 40 p.
Tte. navío	40	26 p. 10 rs.	40	80	Tte. 2° 35 p.
<i>Idem.</i> fragata	30	20 p.	30	70	Alfé. 1° 25 p.
Alférez navío	25	16 p. 10 rs.		55	Alfé. 2° 20 p.
<i>Idem.</i> fragata	20	13 p. 5 rs.		45	
Contador	40	26 p. 10 rs.		80	20 p.
Capellán	20	13 p. 5 rs.		40	20 p.
Cirujano 1°	35	23 p. 5 rs.		40	20 p.
Cirujano 2°	25	16 p. 10 rs.		35	
Brigadier	15	10 p. 10 rs.			
Guardiamarina	12	8 p.	12	35	10 p.
Condestable		10 p.10 r. 28	10 p. 4 r.	22	25 p.
Cabo 1°		6 p. 14 r. 4	6 p. 7 r. 10	19	16 p.
Cabo 2°		6 p. 0 r. 30	6 p. 0 r. 9	17	
Bombardero		4 p. 10 r. 20	4 p. 5 r. 20	16	



Cuadro 4. *Continuación...*

	<i>Europa pesos fuertes</i>	<i>Europa pesos sencillos</i>	<i>América pesos fuertes</i>	<i>Lima pesos fuertes</i>	<i>Filipinas-Acapulco pesos fuertes</i>
Artillero		3 p. 7 r. 32	3 p. 4. r. 4	12	
Ayudante		3 p. 0 0		9	
Sargento 1°		5 p. 4 r. 14	5 p. 2 r. 6	20	
Sargento 2°		3 p. 11 r.16	3 p.6 r. 0	18	10 p.
Cabo y tambor		2 p. 8 r. 28	2 p. 4 r. 2	14	8 p.
Soldado		1 p. 9 r. 24	1 p. 5 r. 4	9	6 p.
Piloto 1°	30	20 p. 0 r. 0	45 p. 1.r. 14	65	75 p.
Piloto 2°	25	16 p. 10 r.		41	38 p.
Pilotín	15	10 p. 10 r. 10	11 p. 2 r. 12	20	30
Contrama. 1°	50	20 p.	22 p. 4 r. 24	48	25 p.
Contrama. 2°	18	12 p.	13 p. 4 r. 14	30	16 p.
Guardián 1°	18	12 p.	13 p. 4 r. 14	28	20 p.
Guardián 2°	15	10 p. 10 r.	11 p. 2 r. 12	26	16 p.
Carpintero 1°	24	16 p.	18 p. 0 r. 0	26	25 p.
Carpintero 2°	18	12 p.	13 p. 4 r. 14	22	
Calafate 1°	24	16 p.	18 p. 0 r. 0	26	25 p.



	18	12 p.	13 p. 4 r. 14	22	
Patrón lancha	10	6 p. 10 r.	7 p. 4 r. 8	20	
Armero	10	6 p. 10 r.	7 p. 4 r. 8	20	16 p.
Maestro velas	10	6 p. 10 r.	7 p. 4 r. 8	20	
Sangrador	12	8 p.	9 p. 0 r. 9	20	
Farolero	9	6 p.	6 p. 6 r. 7	20	
Cocinero	9	6 p.	6 p. 6 r. 7	20	12 p.
Buzo	15	10 p. 10 r.	11 p. 2 p. 12	20	20 p.
Artillero mar	9	6 p.	6 p. 6 r. 7	16	16 p. 4 rs.
Marinero	7	4 p. 10r.	5 p. 2 r. 5	12	12 p. 4 rs.
Grumete	4 ½	3 p.	3 p. 3 r. 3	8	8 p. 2 rs.
Paje	3	2 p.	2 p. 2 r. 0	5	2 p. 7 rs.
Maes. víveres		30 p.	22 p. 4r. 24	40	25 p.
Dispensero				22	16 p.
Tonelero	10	6 p. 10 r.	7 p. 2 r. 20	20	25 p.
Alguacil agua	10	6 p. 10 r.	7 p. 2 r. 20	20	16 p.

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 494. Nota: A los sueldos indicados se sumaban los importes correspondientes a las “raciones de mesa”, establecidas en función de la graduación de cada individuo. Igualmente, excepto los grumetes, todos tenían derecho a las generalas o “arcas marineras”. Véase el artículo de Alberto Baena citado en la nota 60.

comercial transpacífico, lo que facilitaba que se impusiera una corrupción sistémica en la Administración filipina y en la Carrera del galeón.⁷⁷ Algunos gobernadores y funcionarios denunciaron las imaginativas argucias a las que recurrió la oligarquía filipina para sortear las numerosas y reiterativas regulaciones diseñadas por la Corona para intentar controlar y fiscalizar el comercio. La corrupción en la Audiencia filipina en torno al sistema comercial del galeón se alimentó durante dos siglos y quedó consolidado un fraude institucional, prácticamente imposible de eliminar, como hemos visto, porque la oligarquía mercantil con sus presiones consiguió que los gobernantes metropolitanos tuvieran en cuenta las dificultades para poblar y defender el archipiélago y la inestable situación defensiva de la colonia, lo que favoreció su consolidación como grupo de poder. Sin embargo, cuando después de la Guerra de los Siete años Carlos III puso en marcha un programa de reformas fiscales y mercantiles para que las Filipinas fueran autosuficientes y contribuyeran a financiar el refuerzo de medidas defensivas previsto, la propia Corona rompió este pacto colonial no escrito,⁷⁸ imponiendo una cascada de innovaciones mercantiles que acabaron con el monopolio transpacífico, y exigiendo a los gobernadores electos la imposición de unas reformas fiscales y comerciales que mermaron muchos de los privilegios de las élites coloniales. Y es en este contexto de ruptura del pacto colonial por parte de los gobernantes metropolitanos para imponer un paquete de reformas fiscales y comerciales en el que tuvo lugar la difícil y controvertida gobernanza de Basco. Muy presionado por Gálvez, Basco impuso las reformas que le había encomendado con un alto coste personal. En este trabajo nos hemos ocupado de algunas de ellas. A pesar de la férrea oposición de la oligarquía de Manila a cualquier reforma, algunas reformas fructificaron y tuvieron un largo recorrido, como las de los estancos del tabaco y los alcoholes, así como las relacionadas con el fomento de las producciones autóctonas. En las reformas relacionadas con el sistema del galeón, aunque Basco pudo culminar el proceso de militarización iniciado durante el gobierno de Ensenada, los cargadores del galeón consiguieron evitar su puntual ejecución,

⁷⁷ Antonio García Abásolo, "Problemas para gobernar un Imperio. Aspectos del modelo colonial de Filipinas, siglos XVI-XVIII", *Revista de Estudios Extremeños*, Centro de Estudios Extremeños, Badajoz, v. LXXI, 2015, p. 1841-1865.

⁷⁸ Josep María Delgado Rivas, "Construir el estado, destruir la nación...". Sobre la idea del pacto colonial no escrito, John Lynch, "The institutional framework of colonial Spanish America", *Journal of Latin American Studies*, Cambridge University Press, Cambridge, v. 24, 1992, p. 69-81.



retrasando la fecha de partida establecida. Otro tanto ocurrió con la alcabala, donde los recursos de los letrados y del regente de la Audiencia ante el Consejo de Indias obtuvieron la revocación de su implantación durante algún tiempo.

Con respecto a la personalidad del gobernador Basco, si bien es cierto que actuó con mucha energía e intransigencia, también lo es que en la aplicación de las reformas tuvo en cuenta la situación socioeconómica de las islas, y trató de evitar el descontento social al mostrar sensibilidad para impedir que la implantación del nuevo impuesto repercutiera negativamente en los más desfavorecidos.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS