

Guadalupe Pinzón Ríos

“Las Ordenanzas de Marina para los navíos de Filipinas de 1757. Un intento por supeditar a las tripulaciones transpacíficas a las reformas marítimas de la administración borbónica”

p. 307-328

*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



## LAS ORDENANZAS DE MARINA PARA LOS NAVÍOS DE FILIPINAS DE 1757

### UN INTENTO POR SUPEDITAR A LAS TRIPULACIONES TRANSPACÍFICAS A LAS REFORMAS MARÍTIMAS DE LA ADMINISTRACIÓN BORBÓNICA

GUADALUPE PINZÓN RÍOS

Universidad Nacional Autónoma de México  
Instituto de Investigaciones Históricas

Al iniciar el siglo XVIII, cuando comenzaron a llevarse a cabo reestructuraciones en las redes marítimas hispánicas, hubo diversos intentos por sujetar las navegaciones transpacíficas a mejores vigilancias metropolitanas, como se vio con propuestas de reglamentos comerciales e incluso modificaciones a la ruta marítima que tuvieron la finalidad de reducir los contrabandos.<sup>1</sup> Las propuestas de cambio también alcanzaron a las tripulaciones, a las que se intentó regular mejor insertándolas a las modificaciones que ya comenzaban a establecerse en las redes atlánticas a partir de nuevas instituciones y reglamentaciones.<sup>2</sup> En ese contexto se inscriben las *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*

<sup>1</sup> Sobre reglamentos aplicados al comercio transpacífico ver Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 58-59. En cuanto a las propuestas para modificar la ruta de los galeones con la finalidad de alejarlos del Estrecho de San Bernardino, donde se hacían varios contrabandos, ver 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 Bernabeu y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 341-377.

<sup>2</sup> Para una panorámica de los cambios implementados en torno a las tripulaciones hispanas a inicios del XVIII, véase John Lynch, *El siglo XVIII. Historia de España*, traducción de Faci, Barcelona, Crítica, 1991, p. 112-117; Iván Valdéz-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas/Iberoamericana Vervuert, 2011, p. 15-16.

*España u otro destino del Real Servicio* (2 tomos) elaborado por el gobernador y capitán general de las Filipinas Pedro Manuel de Arandía y Santiestevan, y publicadas en Manila, en 1757.<sup>3</sup>

El objetivo de este texto es revisar algunos temas generales contenidos en estas ordenanzas que permiten apreciar cómo se intentó insertar a las marinerías transpacíficas en el marco de las reestructuraciones marítimas hispanas del siglo XVIII. Sin embargo, el hecho de que no pudieran simplemente sujetarse a las *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, publicadas por orden del marqués de la Ensenada en 1748,<sup>4</sup> llevó a que el gobernador Arandía considerara y expusiera las particularidades de esa navegación transpacífica que debían conocerse para así ajustarlas a su mejor gobierno, lo cual intentó hacer con sus ordenanzas.

Lo anterior formaba parte de un momento en el que funcionarios locales, desde la década de 1730, hicieron revisiones y sugerencias sobre los problemas a resolver en sus respectivas jurisdicciones con la finalidad de mejorar su administración.<sup>5</sup> Pero estudiar las particularidades de estas ordenanzas también forma parte de un momento de revisiones en las que se ha discutido la importancia de reconsiderar, más allá de posturas metropolitanas, diferentes enfoques geográficos que dentro de marcos globales permiten apreciar diferencias y experiencias distintas, así como las formas y las condiciones por las que se entrelazaron. Esto, a su vez, da pauta a reconsiderar o matizar posibles generalizaciones temáticas.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> Las ordenanzas fueron publicadas en Manila, en la Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757. El ejemplar consultado puede verse en Biblioteca Banco de España signatura FEV-SV-M-00296, <https://repositorio.bde.es/handle/123456789/4513> (consulta: 28 de junio de 2023). Sobre el lugar de su publicación, al parecer fue en la imprenta del Colegio de Manila de la Compañía de Jesús, del cual se hablará más adelante.

<sup>4</sup> *Ordenanzas de su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval* (2 tomos), de orden del Rey N. S., Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748.

<sup>5</sup> José María Serrera explica que, desde la década de 1730, hubo una “generación pre-illustrada” compuesta por personajes de distintas esferas profesionales y niveles de formación que escribieron sobre diversas problemáticas existentes en los territorios de ultramar. Ver el estudio preliminar que hace a José Antonio Villaseñor y Sánchez, *Suplemento al Teatro Americano (La ciudad de México en 1755)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980, p. 12. Lo anterior es ejemplificado por Carmen Yuste al explicar cómo hubo una serie de textos económicos elaborados durante la primera parte del siglo XVIII a los que se les dio poca atención en su momento. Ver Carmen Yuste, *Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 50.

<sup>6</sup> Bernd Hausberger y Erika Pani, “Historia Global. Presentación”, *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, v. 68, n. 1, 2018, p. 177-196; también en la introducción que hacen Carmen Yuste y Matilde Souto (coords.), *El comercio exterior de México 1713-1850*,

En este caso, no se pretende analizar todas las ordenanzas ni compararlas con las de 1748, más bien se busca señalar algunos aspectos que evidencian las adecuaciones que el gobernador filipino consideró que debían señalarse para, con sus características propias, ayudar a la mejor administración y sujeción de las marinerías transpacíficas, en el marco de transformaciones más amplias y centralizadoras.

### LA RUTA TRANSPACÍFICA

#### UNA NAVEGACIÓN PROBLEMÁTICA Y EN CONSTANTE REVISIÓN

Hay que recordar que, desde inicios del siglo XVIII, se hizo necesario reestructurar la marina española con el ánimo de fortalecer, controlar y vigilar mejor al imperio ultramarino, y a sus redes mercantiles, además de reducir contrabandos y mejorar los ingresos del real erario.<sup>7</sup> Entre los cambios, se consideró la conformación de una Real Armada que unificara a las anteriores y distintas armadas; esto permitiría que la nueva estructura naval planeada dependiera directamente del rey a través de la Secretaría de Marina. Para su organización y funcionamiento se crearon instancias para formar al nuevo personal a cargo de las travesías, además de establecerse bases militares en puntos geoestratégicos donde se reorganizaran las actividades marítimas y las relacionadas con la construcción naval.<sup>8</sup> Esto se dio principalmente en la metrópoli, aunque con algunas extensiones a los territorios de ultramar, como se vio con los proyectos para fomentar las faenas de construcción naval en los astilleros de La Habana y Cavite.<sup>9</sup>

México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/ Universidad Veracruzana, 2000, p. 9.

<sup>7</sup> María Baudot, “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. 163 (p. 161-190), DOI: <https://doi.org/10.5944/etfv.32.2019.22240> (consulta: 28 de junio de 2023).

<sup>8</sup> Baudot, “La construcción...”, p. 163-164.

<sup>9</sup> Sobre proyectos en el Caribe, véase Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, traducción de Jordi Beltrán, Barcelona, Ariel, 1979, p. 124-130 y Valdéz-Bubnov, *Poder naval...*, p. 214-214. Respecto de la construcción naval en Filipinas, véase Iván Valdez-Bubnov, “Crown, trade, church and indigenous societies: The functioning of the Spanish shipbuilding industry in the Philippines, 1571–1816”, *The International Journal of Maritime History*, Sage Publications, Newbury Park, Ca., v. 3, n. 3, 2019, p. 559-573, DOI: 10.1177/0843871419860698 (consulta: 28 de junio de 2023); o “Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la Carrera de Filipinas (1577-1757)”, en *Comercio, guerra y finanzas*

En cuanto al comercio se refiere, al finalizar la Guerra de Sucesión (1713), comenzaron a implementarse cambios que hicieran frente a las concesiones dadas a los ingleses en los tratados de Utrecht (como el Reglamento de Flotas de 1720) así como el fomento de navíos de registro o la creación de compañías comerciales que incluyeran a territorios periféricos en las redes hispánicas.<sup>10</sup>

La ruta transpacífica también fue considerada en los proyectos de cambio, ya que al depender principalmente de las autoridades novohispanas y, a su vez, al estar supeditada a las oligarquías mexicana y filipina, había poco control de ella, además de ser sabidos los constantes tratos ilícitos que conllevaba.<sup>11</sup> Las autoridades metropolitanas intentaron limitar la ruta de los galeones a partir de diversos reglamentos, como fueron los de 1702, 1720, 1726, 1734 y 1769 que, en su momento, no tuvieron buenos resultados. Y, a la par, se intentaron otras medidas que tenían que ver con las navegaciones.<sup>12</sup> Entre ellas estuvieron la propuesta de 1730 para modificar la derrota seguida por los galeones y así evitar que continuara transitando por el Estrecho de San Bernardino, que era uno de los puntos principales para llevar a cabo contrabandos. La propuesta sugería que la navegación saliera por el norte de Luzón, pasando por Cabo del Engaño y Cabo Bojeador. Y aun cuando se hizo un reconocimiento de la ruta proyectada, la oposición de comerciantes y oficiales de mar locales impidieron su práctica; no obstante, el proyecto fue retomado en la segunda parte de la centuria.<sup>13</sup> Así también, en 1756 hubo una propuesta, resultado de una denuncia de contrabando, para reactivar el uso del puerto de Lampón que había sido utilizado como puerto alterno a Manila cuando en el siglo XVII las fuerzas holandesas dificultaron el comercio transpacífico,

*en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, edición de Antonio Rodríguez Hernández, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez, Valladolid, Ediciones Castilla, 2017, p. 225-276.

<sup>10</sup> Sobre esos temas, véase Lynch, *El siglo...*, p. 110-139; Walker, *Política española...*, p. 145-148; Héctor Pérez Brignoli, *Historia General de Centroamérica*, Madrid, Ediciones Siruela, 1993, vol. II, p. 45-51; Iván Escamilla, *Los intereses malentendidos. El Consulado de Comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 125-126.

<sup>11</sup> Baudot, "La construcción...", p. 168.

<sup>12</sup> Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 58-59.

<sup>13</sup> Ésta fue la propuesta del piloto Enrique Herman que ha sido estudiada en María de Lourdes Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1956; 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, p. 32-33; Baudot, "Cubrir la nueva ruta...", p. 341-377.

lo cual, aunque se revisó y discutió, no generó el cambio propuesto.<sup>14</sup> Este último proyecto también tocó al gobernador Arandía.

Dicho funcionario fue nombrado gobernador y capitán general de Filipinas en 1753, puesto que ocupó al trasladarse a Manila desde Nueva España. Entre los encargos que se le hicieron estaban conocer las provincias a su cargo a partir de informes; preocuparse por el estado y el tratamiento de los naturales (que sobre todo se vinculaban a la construcción naval); ver la situación que había con los sangleyes; mejorar y vigilar el comercio de las islas, así como sus respectivas rentas reales. En este último punto fue donde el tema de las tripulaciones fue considerado. Arandía elaboró y envió sus ordenanzas a la metrópoli, donde le fueron aprobadas en 1758, aunque en la práctica poco se respetaron (véase figura 1).<sup>15</sup> Cabe señalar que este funcionario también representó parte de las reformas administrativas peninsulares que consideraron a los territorios de ultramar, donde se hizo necesario remitir a oficiales del Cuerpo General de la Armada para aplicar los cambios a realizar o las acciones que les fueran encomendadas. Entre ellas, estaba la creación de un Cuerpo de Marina en Filipinas con oficiales con experiencia marítima y en la administración. Inició, con esto, una práctica regular de enviar marinos como agentes de la monarquía para llevar a cabo reformas, en este caso, en las Filipinas.<sup>16</sup>

Arandía no era marino, sino brigadier, aunque contaba con experiencia como funcionario, además de que fue acompañado de oficiales de mar. Su experiencia le permitió llevar a cabo acciones que le generaron conflictos con la oligarquía local.<sup>17</sup> Y las ordenanzas que elaboró, además de que buscaban regular la navegación transpacífica, pretendían que, a partir de un mejor funcionamiento y administración de la gente de mar, también se vigilaran y redujeran los contrabandos, aunque la razón para elaborarlas, según el

<sup>14</sup> María Baudot, “Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila” en *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, n. 20, 2020, p. 21-48.

<sup>15</sup> La información sobre el personaje fue tomada de biografías de la Real Academia de la Historia, <https://dbe.rah.es/biografias/10041/pedro-manuel-de-arandia-y-santisteban> (consulta: 28 de junio de 2023). Sobre los planes de Arandía, véase Baudot, “La construcción...”, p. 161-190; específicamente consideraciones sobre los indios relacionados con la construcción naval ver Valdez-Bubnov, “Crown, Trade...”, p. 559-573.

<sup>16</sup> Baudot, “La construcción...”, p. 167-168. Sobre el Cuerpo General, Valdéz-Bubnov explica que se creó desde las Ordenanzas de la Armada de Patiño de 1717 y se compuso de profesionales administradores y contadores navales. Ver *Poder naval...*, p. 202.

<sup>17</sup> Baudot explica que Arandía tenía experiencia administrativa al haberse desempeñado previamente como intendente de La Mancha. Ver “La construcción...”, p. 170-171.

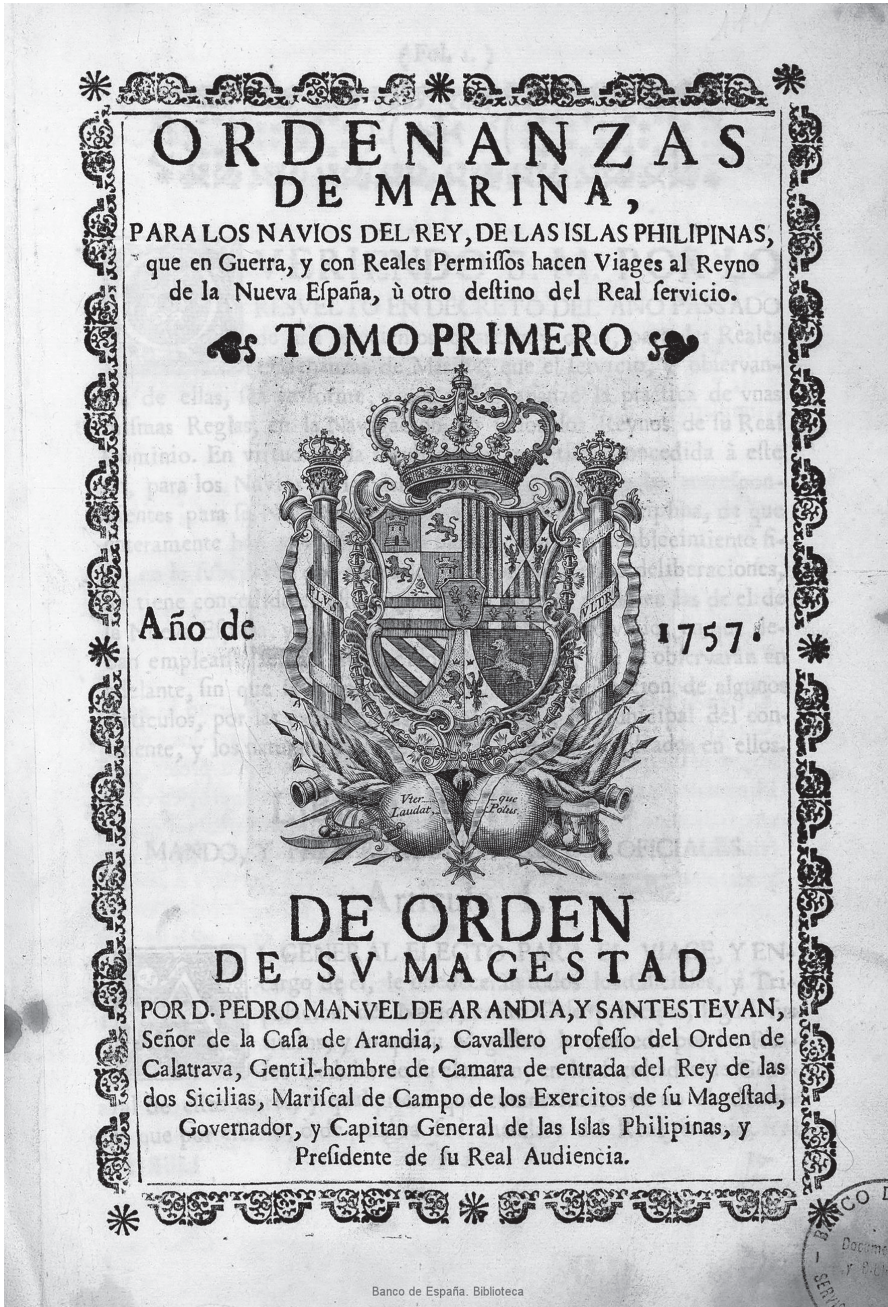


Figura 1. Portada de *Ordenanzas de Marina para los Navios del Rey de las Islas Filipinas...* (1757)

FUENTE: Biblioteca Banco de España signatura FEV-SV-M-00296, <https://repositorio.bde.es/handle/123456789/4513#&gid=1&pid=5>

gobernador, fue para “afianzar y aplicar las mismas reglas de navegación en todos los dominios del rey,” así como eliminar sus desórdenes característicos. Así lo explicó:

[...] para los navíos de las Islas Philipinas, de darles las correspondientes para su navegación, policía, servicio y disciplina, de que enteramente han carecido por lo pasado, para un establecimiento fijo, en lo subcesivo, que unido lo que por las reales deliberaciones, les tiene concedido en este reino, y sus mares, como en las de el de la Nueva España, y las demás ocasiones del real servicio, en que deban emplearse; se han establecido las siguientes, que se observarán en adelante, sin que se opongan en cosa, con la mesuración de algunos artículos, por las experiencias de los viajes...<sup>18</sup>

Cabe reiterar que, aunque los galeones de Manila eran embarcaciones de guerra y debían supeditarse a las reglamentaciones oficiales, su práctica y funcionamiento en realidad dependió de las condiciones poblacionales, económicas, climáticas y hasta de negociaciones con las oligarquías, tanto novohispanas como filipinas. Y en las reestructuraciones del siglo XVIII, esos eran los aspectos que querían eliminarse a partir de extender las redes y las legislaciones oficiales que serían más vigilantes en torno a sus prácticas.

## LAS ORDENANZAS

Como antes se dijo, las ordenanzas de Filipinas se inspiraron en las del marqués de la Ensenada, de 1748.<sup>19</sup> Ambas, principalmente, se centraron en el personal marítimo, en el orden y el gobierno que debían mantener, así como en sus pagamentos y funciones. Pero las ordenanzas de Filipinas incluyeron, también, temáticas específicas de su propia navegación. Es decir que las ordenanzas de 1748 se centraron en el personal metropolitano, mientras que las de Filipinas lo hicieron explicando también las condiciones de navegación que hacían diferente al personal de la ruta transpacífica (véase cuadro 1).

Más que los libros y los artículos incluidos en las ordenanzas de Filipinas, vale la pena mencionar algunas temáticas que evidencian particularidades de la ruta transpacífica. Esto es importante en cuanto a que, al parecer, la explicación de esas particularidades permitiría, a partir de su conocimiento, su mejor administración y vigilancia.

<sup>18</sup> *Ordenanzas...*, fol. 1.

<sup>19</sup> Baudot, “La construcción...”, p. 171-172.



Cuadro 1  
SÍNTESIS GENERAL DE TEMÁTICAS ABORDADAS  
EN LAS ORDENANZAS DE MARINA ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVIII

<i>Ordenanzas 1748</i> (2 tomos)	<i>Ordenanzas Filipinas 1757</i> (2 tomos)
<u>Primer tomo</u>	<u>Primer tomo</u>
Funciones de almirante y oficialidades	Mandos de oficiales, banderas y saludos
Insignias y saludos	Alojamientos
Obligaciones de pilotos y otros oficiales	Obligaciones de oficialidades y subalternos
Disciplina y justicia	Funciones de oficiales y tripulaciones
Sueldos, gratificaciones, raciones, presas y testamentos	Raciones y distribuciones
	Tropas y cuestiones de artillería
	Capellán y hospital
	Fueros
	Cuestiones sobre detenciones y presas
<u>Segundo tomo</u>	<u>Segundo tomo</u>
Guardiasmarinas	Arqueos y cargas
Batallones e infanterías de marina	Pasajeros
Cuerpos de artillería de marina	Tipos de raciones y provisiones
	Cargas de permiso
	Funciones de carga y descarga (presencia de mulatos)
	Guardias y vigilancias en tierra (Acapulco)
	Regreso y posibles escalas

FUENTE: *Ordenanzas de su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval* (2 partes), Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748; *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* (2 tomos), Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757.

### 1. Aspectos específicos sobre el personal de esta ruta

Luego de mencionarse las funciones de la oficialidad y de los tripulantes, se indicó la “obligación y policía” que debía guardarse con ellos y, antes de abordar, la forma en que se les tenía que pasar revista a los “artilleros de mar, marineros, grumetes españoles y sencillos”.<sup>20</sup> Esto es importante para señalar la diferencia de este personal, que en principio diferenciaba a los blancos de la población local. Sin embargo, la falta de los primeros hizo que, más bien, esta división se convirtiera en un nivel en el oficio, pues en ambos la población filipina dominaba.<sup>21</sup>

La formación de las marinerías era empírica, pero en la de la oficialidad debía ponerse mayor cuidado. En teoría, no había instancias especiales para su formación, como el Real Colegio de Guardiasmarinas; por ello, Arandía sugería tomar medidas que imitaran a dicho colegio. En las ordenanzas de 1748 se especificaba que se creó el Real Colegio de Guardiasmarinas para “la formación de esta compañía, el educar y habilitar la noble juventud de mis reinos en las ciencias y facultades más útiles al servicio de la armada y al de los ejercicios...”. Por tanto, sus miembros debían ser caballeros hidalgos que, estando en tierra, no se dedicaran a otra función que a sus estudios y ejercicios.<sup>22</sup> Pero, en Filipinas, la instrucción parecía más bien práctica. Así se deja ver en las ordenanzas cuando se señalaba que los “caballeros cadetes” debían aprovechar la navegación para instruirse en el pilotaje y la hidrografía, así como asistir al timón para ver cómo se gobierna la nave a partir de aprender “las voces que distribuyen los pilotos en todos los movimientos”.<sup>23</sup> De su aprendizaje se daría cuenta al regreso y debería continuar en Manila. La instrucción de la ruta transpacífica, entonces, recaía en gran medida en los pilotos, quienes debían dibujar en papel blanco agujas de marear para señalar una circunferencia con 32 rumbos, con sus respectivos nombres, para que los caballeros cadetes los memorizaran, además de instruirlos en las cartas de marear para conocer “los rumbos, distancias y distinción de nombres de cabos,

<sup>20</sup> *Ordenanzas...*, t. I, tratado 5, art. IV.

<sup>21</sup> Guadalupe Pinzón Ríos, “Discusiones en torno a las marinerías transpacíficas. El caso de la duplicidad de plazas en el Galeón de Manila Santísima Trinidad, 1752-1753”, en *Los oficios en las sociedades indianas*, coordinación de Felipe Castro Gutiérrez e Isabel M. Povea Moreno, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020, p. 211-266.

<sup>22</sup> *Ordenanzas...*, t. 2, tratado 7º, título 1, artículo 2 y tomo 2, tratado 7, título 2, art. 2.

<sup>23</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 5, art. X.

puntas, ensenadas, islas, bajos, escollos, arrecifes, placeres y puertos”.<sup>24</sup> Al regreso a Manila, los pilotos debían informar sobre el desempeño de los caballeros cadetes para que pudieran continuar con su instrucción en tierra “en la academia instituida para ejercitarle en esta capital”, la cual se sugería que debía existir.<sup>25</sup> Así también, los pilotos debían instruir a los tripulantes que manifestaran inclinación en el arte de navegar; algunos de ellos podrían aprender el oficio de pilotines y asistirlos, además de formarse en ese oficio a partir de la práctica.<sup>26</sup>

Este punto deja ver una discusión constante sobre la necesidad de formar personal marítimo especializado, lo cual en los dominios de ultramar había sido una práctica institucionalizada de forma alterna a la metrópoli.<sup>27</sup> Cabe señalar que a los territorios de Nueva España, Perú y Filipinas, desde el siglo XVI, se enviaron cosmógrafos, que eran funcionarios con conocimientos amplios en astronomía-astrología, matemáticas, física aplicada, manejo de armas y cartografía; por lo que se les encargaron diversas funciones de reconocimiento y registro, tanto en mar, como en tierra, como fueron predecir y hacer mediciones de los eclipses y los movimientos planetarios; calcular longitud y latitud; así como estudiar la orografía y la hidrografía de diversos lugares; señalar perfiles de costa; hacer mapas generales, etc. Es decir, que estos cosmógrafos usualmente recibían el encargo de trasladarse a distintas zonas donde su trabajo fuese requerido.<sup>28</sup> En el caso de las Filipinas, desde el siglo XVI se enviaron cosmógrafos (como Juan de Segura, Alonso Flores o Hernando de los Ríos Coronel) para participar en diversas funciones marítimas y de cartografía en torno al archipiélago. No obstante, también se hizo necesario contar con pilotos que conocieran directamente las distintas navegaciones que conectaban

<sup>24</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 5, art. XIV.

<sup>25</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 5, art. XI y XVI.

<sup>26</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 7, art. XVI.

<sup>27</sup> Hay que señalar que la formación de pilotos se había desarrollado desde tiempo atrás en el Real Colegio de San Telmo, aunque tras las transformaciones borbónicas sufrió diversas modificaciones y adecuaciones, como explica Marta García Garralón, “La formación de pilotos de la Carrera de Indias en el siglo XVIII”, en *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*, dirección de Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2009, p. 321-356.

<sup>28</sup> Elías Trabulse, “La obra científica de don Carlos de Sigüenza y Góngora”, en *Carlos de Sigüenza y Góngora. Homenaje 1700-2000*, coordinación de Alicia Mayer, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000, p. 93-123; Ana Cecilia Ávalos, “Cosmografía y astrología en Manila: una red intelectual en el mundo colonial ibérico”, *Memoria y Sociedad*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, v. 13, n. 27, 2009, p. 27-40.



al mundo hispánico y, por ello, las discusiones sobre su formación también proliferaron. Por ejemplo, en 1573, Cristóbal de Barros, consejero de Felipe II en cuestiones náuticas, propuso la creación de seminarios donde se instruyera a pilotos en Cantabria, propuesta que posteriormente se extendió a otros lugares, entre los cuales, en 1584, se consideró a las Filipinas.<sup>29</sup> Esto seguramente coincidió con la fundación de los colegios de Santo Tomás —adscrito a la orden de Santo Domingo—, Manila y San José —sujetos a la administración de la Compañía de Jesús—. Si bien dichas instancias iniciaron con estudios considerados necesarios en Filipinas, y que posteriormente derivaron en su reconocimiento para otorgar títulos universitarios, sería hasta el siglo XVIII cuando se rediscutió la forma de vincular más estrechamente la enseñanza de las matemáticas a cuestiones náuticas.<sup>30</sup> Esto fue mencionado por el jesuita Pedro Murillo Velarde, al señalar la necesidad de crear una cátedra de matemáticas que se aplicara a la navegación, la geografía, la arquitectura y la ingeniería militar; lo cual posiblemente influyera en que, en 1750, el gobernador de Filipinas, Francisco de Ovando, fundara en el Colegio de Manila la cátedra de matemáticas para la formación de pilotos de los galeones.<sup>31</sup>

La formación de pilotos no era un tema aislado en Filipinas, pues también había sido considerado en otros territorios, como se ve con el caso del Perú donde, incluso desde 1618, se nombró a cosmógrafos mayores que, además de las funciones antes mencionadas, también tuvieron la obligación de examinar pilotos, revisar o reparar instrumentos de navegación, elaborar tablas astronómicas, además de participar en diversas funciones defensivas o de construcción naval. Las labores de esos cosmógrafos mayores posteriormente derivaron en la creación de la Academia Real de Náutica para la

<sup>29</sup> Ávalos, “Cosmografía...”, p. 27-40.

<sup>30</sup> El tema de los colegios y su evolución pueden verse en Eduardo Descalzo Yuste, “La Compañía de Jesús en Filipinas (1581-1768)”, tesis de doctorado en Historia comparada, política y social, Universidad Autónoma de Barcelona, 2015, p. 173-240. El mismo autor señala la existencia de una imprenta en el Colegio de Manila, que es donde probablemente se imprimieron las ordenanzas.

<sup>31</sup> Descalzo, *La Compañía...*, 239-240. Hay que señalar que, desde antes, los matemáticos eran requeridos en estas funciones náuticas como se ve cuando en 1613 se ordenó que Alonso Flores fuera a las Filipinas “...embarcado como matemático en la carabela capitana del socorro que se envía a Filipinas por el Cabo de Buen Esperanza con el capitán Ruy González de Sequeira, pues es la primera vez que se va a esas islas por esta vía y se necesita alguien de cuenta en materia de navegaciones que haga derroteros observaciones de ida y vuelta.” Tomado de Ávalos, “Cosmografía...”, p. de p. 36. Sobre el tema, véase también Baudot, “La construcción...”, p. 172.

formación de pilotos, en 1657, además de que en Lima también se instauró una Casa de Contratación donde se evaluó a pilotos.<sup>32</sup> Podría, entonces, considerarse que, en lo que a la carrera de Filipinas concierne, el plan de replicar instituciones para la formación de pilotos y marinos se consideró y se tomaron algunas medidas para ello. El tema, además, siguió siendo discutido incluso en otros parajes, como más adelante se vio en San Blas y la California.<sup>33</sup> Es decir, que las ordenanzas de Arandía retomaron un tema ampliamente discutido y considerado necesario en las reformas navales borbónicas, aunque dicho gobernador destacó las necesidades particulares a considerar, así como sugerencias a aplicar, en las reestructuraciones que debían hacerse en la formación de oficialidad para las navegaciones en torno a las Filipinas.

## 2. *Oficios que no se confiaban a los trabajadores de Acapulco*

Hay que recordar que, cuando los galeones iban a la Nueva España, y luego de pasar cerca de seis meses de viaje, el casco solía requerir mantenimiento. Pero poco se confiaba en el personal de Acapulco pues el puerto no contaba con astillero, por lo que más bien la carena consistía en llevar a cabo aderezos sencillos al casco, labor que en ocasiones generó quejas sobre el personal poco especializado que los realizaba.<sup>34</sup> Esto explica que, en las ordenanzas, se indicara la necesidad de llevar a cuatro oficiales calafates y cuatro carpinteros, además de aprendices de calafate y de pandayes de carpintero<sup>35</sup>

<sup>32</sup> Jorge Ortiz Sotelo, “Los cosmógrafos mayores del Perú en el siglo XVII”, *Boletín del Instituto Riva Agüero*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, v. 24, 1997, p. 369-389. Margarita Suárez (edición y estudio preliminar), *Astros, rumores y cometas. Las obras de Juan Jerónimo Navarro, Joan de Figueroa y Francisco Ruiz Lozano (Lima, 1645-1665)*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2019, p. 61-69; Guadalupe Pinzón, “Faenas marítimas y construcción naval en Guatemala. Un acercamiento a partir del galeón *Nuestra Señora de la Victoria*”, *Trabajos y comunicaciones*, Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires, 2a. época, n. 55, 2022, DOI: <http://doi.org/10.24215/23468971e164> (consulta: 28 de junio de 2023).

<sup>33</sup> Guadalupe Pinzón, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2011, p. 90-96.

<sup>34</sup> Sobre carencias de pertrechos y tipo de mano de obra de Acapulco, véase Pinzón, *Acciones...*, p. 231-239.

<sup>35</sup> *Panday* significa ‘herrero’ en tagalo y en cebuano ‘carpintero’ o ‘herrero’, según Rosalino Serrano, *Diccionario de términos comunes tagalo-castellano*, Manila, Imprenta del Colegio de Santo Tomás, 1854, p. 99, <https://books.google.com.mx/books?id=LkhKAAAAYAA->

—además de dos o tres toneleros— que se encargaran de recorrer la nave y carenarla a su arribo a Acapulco.<sup>36</sup> Dichas remisiones no eran excepcionales, como tampoco lo eran las órdenes que en ocasiones se dieron para que en los galeones también se llevaran materiales para reparar los cascos, lo que habla de esa queja latente en torno a Acapulco y sobre todo de los conflictos que se generaban con sus autoridades en torno a las reparaciones.<sup>37</sup>

Otra de las quejas que había venido repitiéndose se relacionaba con el desembarco de un gentil-hombre en las costas de La Navidad, práctica que no era una escala, sino que en una lancha se enviaba a este oficial a tierra para que, desde ese puerto y a través de caminos, llevara noticia al virrey sobre el arribo de los galeones. Luego del desembarco de dicho oficial, la nave continuaba su viaje hasta Acapulco, y se esperaba que las autoridades y los comerciantes hicieran lo propio para que todos se encontraran en el puerto. No obstante, la queja recurrente era que, en algunas ocasiones, el galeón llegaba a Acapulco antes que el gentil-hombre lo hiciera a México; esto podía deberse a “la rareza de los caminos” o incluso a los intereses particulares con los que iba comisionado ese funcionario, por lo que, en las ordenanzas, el desembarco del gentil-hombre se consideró una práctica innecesaria, además de un gasto al real erario que podría evitarse. En las ordenanzas se proponía, entonces, que los galeones sí se acercaran a tierra y enviaran el aviso correspondiente, pero que esto se hiciera a partir de una misiva entregada a los vigías de la costa quienes, a su vez, la remitirían a su alcalde mayor, quien daría cuenta al virrey. Así no habría gasto por parte de la Real Hacienda.<sup>38</sup> Esto, en realidad, también parece un intento por evitar las posibles relaciones con poderes locales y más bien centralizar las comunicaciones hasta el arribo a Acapulco, que era donde se entregaban los pliegos oficiales al castellano del puerto.

Otro tema que llama la atención es el de las menciones que se hacen a los trabajadores negros y mulatos de Acapulco, usualmente de forma peyorativa, para así reducir su participación en las

J&pg=PA99&lpg=PA99&dq=panday+en+tagalo&source=bl&ots=LstzSoLmoD&sig=AC-fU3UuwtrRBD32MDibPJHParqWHslQ1g&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwj6kp6jhtT4A-hUqJUQIHbFyCCIQ6AF6BAGbEAM#v=onepage&q=panday%20en%20tagalo&f=false (consulta: 28 de junio de 2023). En cuanto al cebuano ver <http://www.binisaya.com/cebuano/panday> (consulta: 28 de junio de 2023).

<sup>36</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 5, art. XLVII.

<sup>37</sup> Pinzón, *Acciones...*, p. 75-82 y 226-233.

<sup>38</sup> *Ordenanzas...*, t. 2, art. XXIII y XXIV. El tema ya había sido discutido anteriormente porque sobre todo despertaba desconfianza de posibles contrabandos en la zona. Ver Pinzón, *Acciones...*, p. 228-229.

faenas de carga y descarga. En las ordenanzas se señalaba el descuido con el que ellos manejaban las cajas y los fardos, además de que el simple hecho de que subieran al galeón violaba las reglamentaciones de la nave. Por ello, se indicaba que no se recurriera a ese personal porque, además, las faenas de carga y descarga correspondían a la tripulación.<sup>39</sup> Posiblemente esta queja se debiera a prácticas cotidianas en las que subían trabajadores del puerto y en los desórdenes generados se perdía un poco la vigilancia de los cargamentos, pero no debemos perder de vista que las tripulaciones llegaban a Acapulco mermadas o, al menos, debilitadas, por lo que recurrir a trabajadores locales no era inusual, además de ser ellos los que llevaban refrescos a la embarcación.<sup>40</sup> Por otro lado, la participación de población negra no era inusual en otros espacios del Pacífico americano como se veía en las costas peruanas o centroamericanas.<sup>41</sup> No obstante, las quejas hacia ellos seguramente se manifestaban para reducir su participación en contrabandos.

Por otro lado, se indicaba que, para las faenas usuales en el puerto, debían usarse las lanchas oficiales que en teoría debían existir en todos los puertos del rey y que tenían que ser financiadas por su real cuenta. Así que lo que convenía era usar esas lanchas oficiales y evitar recurrir a las de particulares.<sup>42</sup> Esto posiblemente se debía a que el uso de esas otras naves se prestaba a descargas ilícitas y a menor control sobre sus actividades, en donde, por cierto, también participaban negros y mulatos. Sin embargo, el problema era que, en Acapulco, no siempre se contaba con esas embarcaciones oficiales, por lo que era usual recurrir a las locales.<sup>43</sup>

### *3. Cuestiones sanitarias y de cuidado del personal*

Indiscutiblemente, la ruta transpacífica era la más larga y de difícil navegación de la época moderna. Y si bien la mortandad de tripu-

<sup>39</sup> *Ordenanzas...*, t. 2, art. XXX.

<sup>40</sup> Como deja señalado en su diario el viajero italiano Francisco Gemelli al llegar a Acapulco, lo cual puede verse en la traducción que hace Catia Brilli, en el anexo documental "A bordo del Galeón de Manila: la travesía de Gemelli Carreri", *Anuario de Estudios Americanos*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, v. 60, n. 1, 2012, p. 277-317.

<sup>41</sup> Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, p. 59-79; Pinzón, "Faenas marítimas...".

<sup>42</sup> *Ordenanzas...*, t. 2, art. XXV.

<sup>43</sup> Se sabe de la ausencia de naves en Acapulco por quejas o solicitudes de su fábrica en establecimientos como los astilleros de Sonsonate. Sobre el tema, véase Pinzón, "Faenas...".

lantes era normal, por lo cual se buscaba llevar mucha gente para no quedarse sin trabajadores, las reformas marítimas que ya comenzaban a aplicarse desde inicios del XVIII sugirieron algunos cambios que buscaron reducir las mortandades. Algunas de ellas se centraron en políticas de higiene y mejor alimentación de las marinerías, tema que también se reflejó en las ordenanzas de Arandía. Es decir, que éstas se conectaron con las incipientes políticas sanitarias de la propia metrópoli, como se ve en el hecho de incluir a cirujanos de mar,<sup>44</sup> y considerar la relevancia de dar buen trato, raciones y descansos a los tripulantes, pues “se ha de atender en un tan dilatado viaje, para que sobrelleve el peso del trabajo del manejo, y temporales”. Para dicho descanso debían asignarse espacios específicos, los cuales estarían en el entrepuente debajo del castillo de popa donde se ubicarían sus cois o chazas.<sup>45</sup> Además, debía fomentarse la limpieza de nave y tripulantes, castigar a los que no se aseoaran y permitir salidas a cubierta para que los hombres pudieran ventilarse, pues con eso se reducirían los hacinamientos y con ello los males contagiosos como el mal de Luanda o escorbuto.<sup>46</sup>

Al llegar a Acapulco, el tema del hospital también fue referido, pues en el lugar debía asegurarse que hubiera 25 camas con colchones en buen estado, sábanas de lienzo blanco y almohadas limpias, además de guardar en la ropería más colchones y sábanas en buen estado. Y para asegurar el buen trato a los enfermos, el capitán debía bajar e inspeccionar diariamente el hospital, además de ver que sus dietas fueran especiales.<sup>47</sup>

Las raciones también fueron consideradas de acuerdo con los alimentos locales. Por ejemplo, sobre el bizcocho, que era el alimento más usual en las navegaciones, se aclaraba que sería más conveniente sustituirlo con arroz para la morisqueta (por cada diez y ocho onzas de bizcocho dos chupas y media de arroz limpio) desde Cavite y hasta alcanzar el estrecho de San Bernardino, y, posteriormente, desde la California (donde se refrescaban), hasta

<sup>44</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 22.

<sup>45</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 4, art. xv. *Chazas* eran los pequeños ganchos de hierro donde se amarran las trincas de los coys, camas o hamacas de las tripulaciones. Consultado en Carlos A. Martínez (comp.), *Diccionario Naval*, México, Secretaría de Marina Armada de México, 2005, [http://www.semar.gob.mx/unhicun/diccionario\\_naval.pdf](http://www.semar.gob.mx/unhicun/diccionario_naval.pdf) (consulta: 28 de junio de 2023).

<sup>46</sup> *Ordenanzas...*, t. 2, art. xx. Sobre las reformas sanitarias en navegaciones y puertos, véase Pinzón, *Acciones...*, 295-347.

<sup>47</sup> *Ordenanzas...*, t. 2 art. l. Sobre reformas a los hospitales portuarios, principalmente en Acapulco, véase Pinzón, *Acciones...*, p. 321-333.



Acapulco.<sup>48</sup> No se dieron explicaciones al respecto. Es posible que la referencia al refresco en California sugiera que el arroz y su preparación cerca de costa era mejor, mientras que el bizcocho ya elaborado se daba en pleno viaje, cuando, en ocasiones, por cuestiones climáticas, se reducían los alimentos preparados. Sobre las menestras, también se aclaró que, en su mayoría, se componían de frijoles o mongos (que eran una especie de lenteja, más pequeña pero con el mismo sabor) pues eran las únicas legumbres que se podían conseguir en esa navegación.<sup>49</sup> Sin embargo, es probable que el funcionario no considerara la verdadera situación de alivio que se daba en las tripulaciones al llegar a costas americanas y que relajaba las limitantes en las raciones.<sup>50</sup>

#### 4. *Espacio marítimo. Su defensa y nuevo conocimiento*

Un tema a considerar en las ordenanzas es la relevancia que se daba a la ruta misma y su mejor registro, así como a la defensa y cierto reclamo sobre la exclusividad que aún se consideraba tener sobre el Pacífico. En primer lugar, entre los esfuerzos por reducir los contrabandos se había presentado un intento por modificar la ruta para que, en lugar de que los galeones salieran por el estrecho de San Bernardino, lo hicieran por el norte de Luzón, lo cual implicó discusiones y exploraciones con nuevos registros cartográficos de aquella zona y de sus islas adyacentes. Por otro lado, los intentos jesuitas por extender su presencia misional en espacios insulares, como las Marianas y las Palaos (que son las Carolinas y las Marshall), también resultaron en descripciones y registros de aquellos viajes.<sup>51</sup> No es extraño, entonces, que las ordenanzas incluyeran la obligación de

<sup>48</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 5, art. VII y VIII. Las escalas inicialmente fueron esporádicas, aunque paulatinamente se hicieron regulares conforme se expandieron las misiones jesuitas y se redujeron los levantamientos indígenas del noroeste.

<sup>49</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 15, art. LX.

<sup>50</sup> Como ha explicado Salvador Bernabéu al señalar que, tras celebrarse la “audiencia de señas”, evento celebrado al avistarse las costas americanas y que ya significaba la parte final de la travesía transpacífica, los oficiales entregaban los sobrantes de alimentos al resto de la tripulación. Véase “La ‘Audiencia de las señas’: los significados de una ceremonia jocosa en la Nao de China”, Salvador Bernabéu (coord.). *La Nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013, p. 91-117.

<sup>51</sup> Salvador Bernabéu y José María García Redondo, “Mapas trastornados. Análisis histórico-visual de los derroteros del galeón de Manila en el siglo XVIII”, Carmen Yuste (coord.), *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 157-196; Thomas Calvo, *Espacios, climas y aventuras. El Galeón de Filipinas y la fragata de*

los pilotos para que se registraran nuevos espacios y por ello se indicó que “Lo sería de grande beneficio siempre que se descubriera alguna tierra, respecto la variedad de islas propuestas en esta carrera, el que en todo caso que se descubra tierra, note, observado su figura...”<sup>52</sup> además de registrar los vientos y las corrientes de los lugares recorridos. Y especialmente, en el caso de la California, donde se recalaba, en caso de no hacerlo, registrar los lugares donde sí se paró, así como demarcar sus latitudes y longitudes para hacer que esa información fuese de todos conocida y para que sirviera a las embarcaciones en “su gobierno y noticia de otros”.<sup>53</sup>

Por otro lado, el tema de la politización del Pacífico también estuvo presente y se evidenció en las recomendaciones a seguir ante la presencia de enemigos. Las referencias a los moros fueron más duras, pues cualquier nave con su bandera debía ser detenida y los capturados inmediatamente tendrían que ser enviados a galeras o al arsenal, donde sus raciones sólo consistirían en legumbres, pan y agua. En el caso de más débiles, que no pudieran trabajar en el arsenal por su poca fortaleza —posiblemente se tratara de niños—, simplemente debían ser vendidos.<sup>54</sup> En cambio, los navíos de otras banderas europeas sólo debían ser detenidos si se estaba en guerra con esos reinos o bien si no llevaban la patente correspondiente, además de que sus tripulaciones, en caso de ser capturadas, debían ser tratadas con humanidad y entregadas a las autoridades para que ellos decidieran su destino. Eso en cuanto a las navegaciones en mares asiáticos, pero en los americanos sí se señaló que toda nave europea (no hispana) debía ser apresada, lo que evidenciaba la idea de exclusividad que aún se mantenía sobre esas aguas. Así se indicó en las ordenanzas:

[...] pues en los mares de la América, y en el viaje a Nueva España se apresará toda embarcación de cualquiera nación extranjera, sea neutral o aliada, que se encontrare en los puertos o costas de los reales

*las Marianas en el Pacífico occidental (1680-1700)*, México, El Colegio de San Luis, 2016, p. 99-134.

<sup>52</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 7, art. IX.

<sup>53</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 7, art. XI y XII.

<sup>54</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 7, art. XV, XXXIV y LI. Es posible que estas ventas se debieran a los ataques musulmanes que usualmente se hacían para capturar y posteriormente vender esclavos, por lo que se replicaba dicha práctica. Con detalle los conflictos e intercambios entre Filipinas con distintos sultanatos asiáticos puede verse en Eberhard Crailsheim, “Trading with the Enemy. Commerce between Spaniards and ‘Moros’ In the Early Modern Philippines”, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, n. 20, 2020, p. 81-111.

dominios de su majestad, en tierra firme de aquel reino, haciendo comercio, sin especial facultad de la misma.<sup>55</sup>

Como la presencia enemiga o incluso las navegaciones fuera de tiempo podían afectar la entrada por San Bernardino, se retomaba la posibilidad de cambiar la ruta de regreso y acceder directamente a Luzón por otros puertos. En este caso, en la provincia de Camarines, se sugirió usar el puerto de Sisirán, zona de la que se incluyeron dos mapas, uno que señalaba la zona a usar y otro donde se indicaba una isla en la que no debía hacerse escala por la peligrosidad que sus corrientes (véanse figuras 2 y 3).<sup>56</sup> Nuevamente, esta sugerencia de escala alterna se inserta en las discusiones sobre eludir el estrecho de San Bernardino por los contrabandos ahí practicados, lo cual no era una propuesta nueva, como ya se vio con las anteriores sugerencias de usar Lampón, así como de que los galeones de Manila usaran una derrota alterna que fuera por el norte de Luzón, como antes se señaló.

### *Comentarios finales*

Es indudable que las ordenanzas del gobernador de Filipinas, Pedro Manuel de Arandía, formaron parte de las reformas navales hispánicas del siglo XVIII. No obstante, destacan por el hecho de que no son una extensión de las ordenanzas del marqués de la Ensenada de 1748, sino que, por el contrario, con ellas se intentó señalar las particularidades de las navegaciones y del personal marítimo del archipiélago. Seguramente esto se hizo con la finalidad de justificar por qué las reformas a aplicar debían hacerse de acuerdo con las realidades económicas, geográficas y sociales de las islas y de las navegaciones transpacíficas. Así que más que señalamientos curiosos, en las ordenanzas se dan indicaciones específicas de situaciones a resolver e incluso pueden interpretarse como denuncias de prácticas que se debían combatir.

Sin embargo, como buena parte de los proyectos expuestos por funcionarios locales durante la primera parte del siglo XVIII, las ordenanzas de Arandía no se aplicaron en su momento, aunque fueron retomadas durante la segunda parte de la centuria. Pero en gran medida, su relevancia radica en que sacaron a la luz temáticas

<sup>55</sup> *Ordenanzas...*, t. 1, libro 7, art. XXV.

<sup>56</sup> *Ordenanzas...*, t. 2, art. LVII y LVIII.

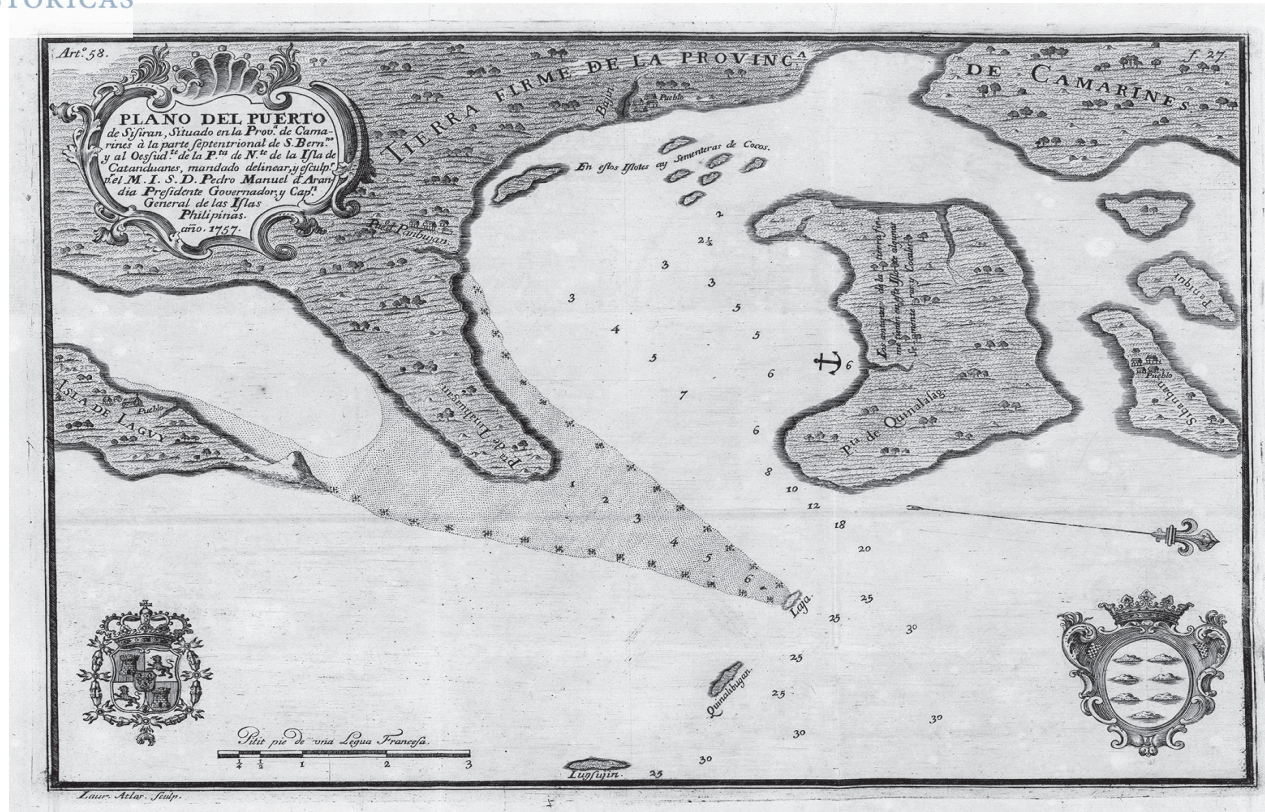


Figura 2. Plano del puerto de Sisirán, situado en la provincia de Camarines a la parte septentrional de San Bernardino y al Oeste Sudeste de la punta de norte de la isla de Catanduanes, mandado delinear y esculpir por el Muy Ilustre Señor Don Pedro Manuel de Arandía Presidente Gobernador y Capitán General de las islas Philipinas. Año 1757.

FUENTE: Biblioteca Banco de España signatura FEV-SV-M-00296, <https://repositorio.bde.es/handle/123456789/4513#&gid=1&pid=201>.

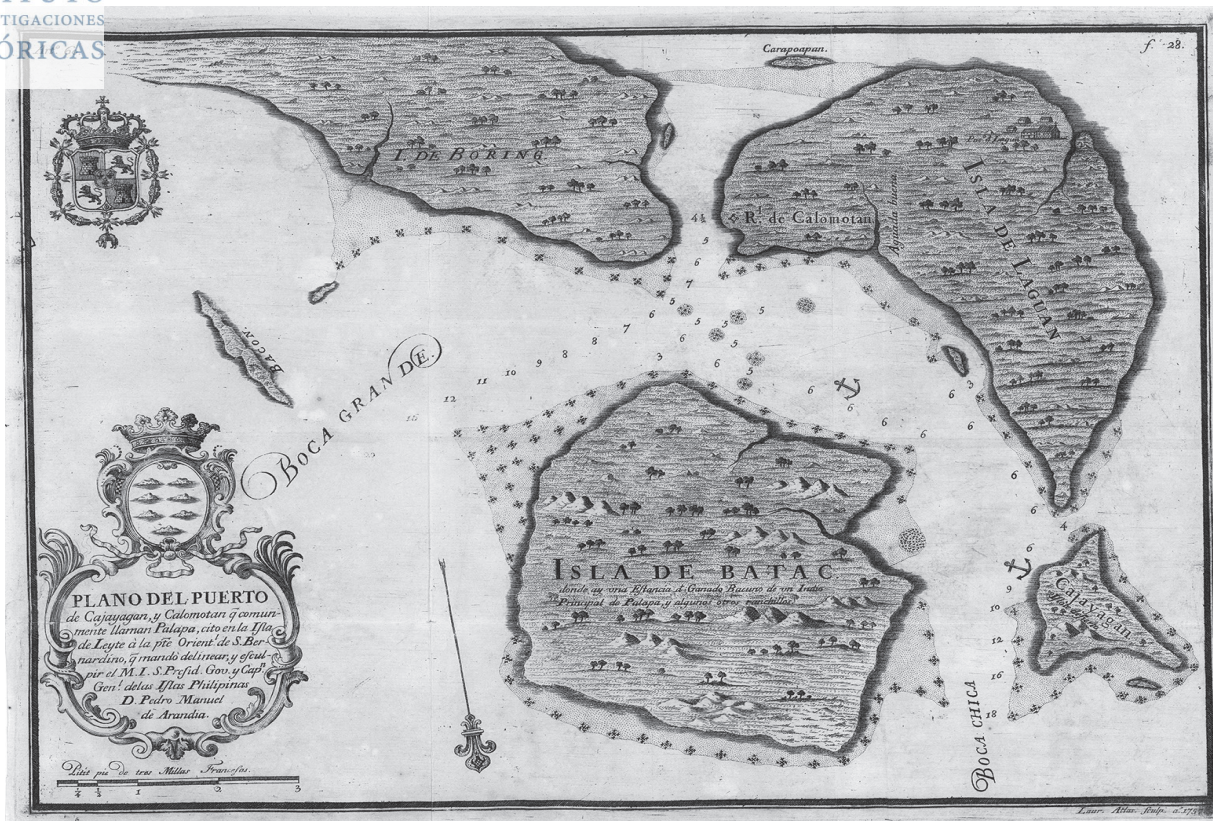


Figura 3. Plano del puerto de Cajayagan y Calomotan que comúnmente llaman Palapa, cito en la Isla de Leyte a la parte Oriental de San Bernardino, que mandó delinear y esculpir el Muy Ilustre Señor Presidente Gobernador y Capitán General de las Islas Philipinas Don Pedro Manuel de Arandía. FUENTE: Biblioteca Banco de España signatura FEV-SV-M-00296, <https://repositorio.bde.es/handle/123456789/4513#&gid=1&pid=206>



diversas a reconsiderar en torno a las navegaciones filipinas, así como problemas detectados y posibles soluciones a aplicar en ellas. En especial, estas ordenanzas dejan ver las discusiones y los intentos por sujetar a las distintas navegaciones hispánicas a las autoridades y las prácticas metropolitanas, aunque aceptando la necesidad de considerar las realidades locales o bien los conflictos que se enfrentaban con poderes, oligarquías y prácticas locales. Así que sería hasta la apertura de la ruta por Asia (1765) que los cambios marítimos en Filipinas fueron más evidentes y algunos recuperaron propuestas anteriores, como fue el caso de estas ordenanzas.



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS