

Expediciones a los mares de Asia: la Armada como agente de información en los circuitos globales asiáticos (1785-1820)*

Pablo Ortega-del-Cerro¹

Universidad de Cádiz
pablo.ortega@uca.es

RESUMEN: *Durante la segunda mitad del siglo XVIII, Asia se consolidó como un escenario clave de la interdependencia global. Ante esta realidad, la monarquía española no descuidó sus intereses en esta región y desplegó una serie de medidas de amplio calado. Más allá de las reformas promovidas en las islas Filipinas, las relaciones entre España y Asia se transformaron cuantitativa y cualitativamente. En este marco, la Real Armada adquirió un papel de enorme importancia que trascendió su rol militar, pues se convirtió en un agente de información clave para estas nuevas relaciones hispano-asiáticas. El objetivo de este trabajo es analizar cómo la institución naval recogió, creó y transmitió multitud de datos de diversa naturaleza que fueron esenciales para la efectiva inserción de la monarquía española en los circuitos globales asiáticos.*

PALABRAS CLAVE: Armada; España y Asia; Filipinas; historia global; siglo XVIII.

* Este trabajo se enmarcó en el Programa de Ayudas Postdoctorales Juan de la Cierva-Formación, FJC2018-036852-I (Instituto de Historia, CCHS, CSIC), financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades y en el Programa de Formación Postdoctoral en el extranjero, 20703/PD/18, financiado por la Fundación Séneca-Agencia de Ciencia y Tecnología de la Región de Murcia.

Siglas de archivos: Archivo Museo Naval, Madrid (AMN); Archivo General de Indias, Sevilla (AGI); Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Viso del Marqués, Ciudad Real (AGMAB); y Archivo General de Simancas, Simancas, Valladolid (AGS).

¹ ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-4011-7225>.

Expeditions to the Seas of Asia: the Spanish Navy as an Information Agent in Oriental Global Circuits (1785-1820)

ABSTRACT: *During the second half of the eighteenth century, Asia became a key scenario for global interdependence. The Spanish monarchy could not neglect its interests in this region and, therefore, deployed a broad range of political and economic measures. Beyond the reforms promoted in the Philippine Islands, links between Spain and Asia were transformed quantitatively and qualitatively. The Spanish navy played a key role that went beyond its military function, becoming an information agent that was important in building these new Hispanic-Asian relationships. This study seeks to analyse how the institution collected, created and transmitted diverse data in reports which proved essential to the effective insertion of the Spanish monarchy in Asian global circuits.*

KEY WORDS: **Navy; Spain and Asia; Philippines; global history; 18th century.**

CÓMO CITARESTE ARTÍCULO / CITATION: Ortega-del-Cerro, Pablo, «Expediciones a los mares de Asia: la Armada como agente de información en los circuitos globales asiáticos (1785-1820)» *Hispania*, 82/270 (Madrid, 2022): 39-75. <https://doi.org/10.3989/hispania.2022.002>.

INTRODUCCIÓN

Cuando en 1787 el conde de Floridablanca redactó su famosa «Instrucción reservada para la dirección de la Junta de Estado», Asia no aparecía como un territorio lejano ni secundario para los intereses de la monarquía española. Que Filipinas, China o la India estuvieran en el otro extremo del globo no significaba que estos territorios dejaran de estar en el corazón de los intereses españoles. El Secretario de Estado, que reflexionó sobre este asunto en varios apartados, llegó a afirmar que:

... iguales precauciones se requieren para contener el daño que el aumento extraordinario de efectos y manufacturas de Asia pueda hacer a las de España, y al comercio de esta en Europa y en América. Es preciso en este punto navegar, como suele decirse, siempre con la sonda en la mano, examinando año por año lo que introduzca la compañía de efectos de la India Oriental, y lo que saque de los nuestros y nuestras fábricas².

Tal y como reconoce el propio conde de Floridablanca, el problema no era otro que la competencia y la consolidación de un mercado marcadamente global: «Las manufacturas de la India Oriental y de toda el Asia, por su primor, delicadeza y

² MURIEL, 1838: 383.

común uso, son apetecibles en todas partes». Con esa cita queda claro que durante el siglo XVIII Asia incrementó su ya de por sí relevante posición dentro de los circuitos globales. La monarquía española, que fue consciente de ello, emprendió a partir de la segunda mitad de la centuria intensas políticas de reforma en Filipinas. Por ejemplo, en 1765 se abrió una ruta marítima directa a través del cabo de Buena Esperanza y dos décadas más tarde, en 1785, se creó la Real Compañía de Filipinas con el propósito de regular las transacciones mercantiles con Asia —junto al Galeón de Manila, que siguió cubriendo la ruta con Nueva España—.

Un agente transversal en esta nueva orientación fue la Real Armada, pues la institución naval se convirtió en un eslabón esencial para la inserción de la monarquía española en los circuitos globales asiáticos. Este hecho queda patente entre 1765 y 1785, cuando la Marina estuvo encargada de emprender la nueva ruta marítima con Filipinas y del transporte de las mercancías que se comerciaban. Los trabajos de Martínez Shaw, Alfonso Mola, Baudot Monroy, Baena Zapatero, Jurado Cerón, Bernabeu o Cosano, entre otros, han abordado esta cuestión, pero todavía hay que profundizar en nuevas temáticas y en el periodo posterior a 1785³.

Si bien es cierto que los aspectos económicos, políticos y militares han sido los más estudiados, hay otro elemento que fue capital para la forja de redes y dependencias. La información era, en los siglos modernos, una pieza primordial en la construcción de este entramado global, ya que era la fibra necesaria para mantener y retroalimentar las interacciones entre diferentes partes del planeta⁴. Por tanto, el objetivo de este trabajo es estudiar la Marina como un agente de información en el contexto asiático de finales del XVIII y principios del XIX. Nuestra hipótesis es que la Armada se convirtió en un vértice creador, receptor y trasmisor de datos de diverso tipo —especialmente sobre la geografía e hidrografía de Asia, sobre la estructura de sus mercados y sobre los movimientos y estrategias de otras potencias europeas—, pues su propósito último era asegurar los nuevos vínculos con Asia y la plena inserción de la monarquía española en los circuitos globales.

ASIA EN CONTEXTO GLOBAL: PARÁMETROS GENERALES Y RETOS DE LA MONARQUÍA ESPAÑOLA

Cuando hablamos de contexto global no solo estamos haciendo referencia a los lazos que cubrían lejanas partes del planeta. Lo global, además de un

³ BAUDOT, 32 (Madrid, 2019): 161-190. BAENA, 74/2 (Madrid, 2017): 491-523. JURADO, 2016. ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2014. MARTÍNEZ SHAW, 69 (Madrid, 2014): 93-116. MILLARI, 37 (Manila, 1989): 412-439. BERNABEU, 180 (Sevilla, 1987): 447-467. COSANO 102 (Córdoba, 1981): 182-220.

⁴ WELLER, 2011. BÉLY, 2001. HEADRICK, 2000. DARTON, I (Nueva York, 2000): 1-35. BAYLY, 1996. BROWN, 1989.

sentido geográfico, adopta un significado más complejo porque se compone de procesos multivariantes. Durante el Setecientos, y especialmente durante la segunda mitad del siglo, las relaciones mundiales crecieron y se intensificaron: el comercio creció exponencialmente —cantidades y tonelaje, tipos de productos, niveles de exportación, importación y reexportación—, los intercambios se transformaron y el sistema financiero adquirió gran relevancia a través de nuevas formas de crédito, seguros, bancos regionales, papel moneda y deuda nacional⁵.

Esta competencia económica fue pareja a una fuerte rivalidad militar, que no hizo más que retroalimentar la interdependencia global. La dimensión americana y asiática de los conflictos fue muy notable en los siglos modernos y se acentuó a lo largo del XVIII⁶. Al tiempo que aumentaron las disputas por viejas regiones —el Caribe, Norteamérica o la costa africana—, la tensión se expandió a otros escenarios —la India, el océano Pacífico, la costa oeste de Norteamérica y el Atlántico sur—. El tamaño y proyección de las armadas era un buen indicador, pues se convirtieron en enormes maquinarias de guerra, transporte y logística en el mar. A finales de la centuria la *Royal navy* contaba 473 buques, la *Marine française* tenía 268, la Armada española, 253 y la *Marine* holandesa, 123.

Sin embargo, en paralelo a todo ello, la interdependencia global se acentuó con la mejora de las comunicaciones y, por ende, del intercambio y difusión de información. Durante la segunda mitad del siglo XVIII hubo una explosión de nuevas rutas marítimas que proporcionaron caminos alternativos. A la mayor seguridad de los mares se unió una mejora de las técnicas de navegación y construcción naval, de modo que las comunicaciones fueron más rápidas y fiables. Pero como base de todo ello estaba la información, es decir, la construcción y el perfeccionamiento de unas redes de información que fueron imprescindibles para la forja de esta primera globalización. Cada vez circulaba más información y más rápidamente; cada vez tenía una influencia mayor en las proyecciones económicas y militares. La información se consolidó como un capital esencial que permitía (re)generar, casi como un sistema nervioso mundial, estas interconexiones globales.

En el corazón de todos estos fenómenos estaba Asia. Desde el siglo XVI el continente asiático fue un eslabón fundamental de las dependencias globales, pero a partir de mediados del XVII y a lo largo del XVIII experimentó amplias y profundas transformaciones. Creció la competencia económica y se desarrolló una fuerte rivalidad militar en esta región⁷. Se multiplicaron las rutas comerciales y marítimas, aumentaron y se diversificaron las materias primas que

⁵ MCNEILL y MCNEILL, 2010: 240. CARMAGNAN, 2012. HAUSBERGER, 2018.

⁶ BAYLY, 2010. MARKS, 2007. PARRY, 2000.

⁷ REID, 1997.

eran objeto de compraventa, se fundaron nuevos enclaves europeos, se incrementaron las expediciones de reconocimiento y, de hecho, Asia se convirtió en un escenario bélico determinante para la mayoría de las guerras europeas⁸. Al mismo tiempo, las principales entidades políticas asiáticas vivieron profundos cambios durante el siglo XVIII. Tras la muerte de Aurangzeb, en 1707, la desintegración y fragmentación política de India se acentuó. Las luchas constantes entre mongoles y la confederación de Maratha debilitaron ambas formaciones, lo cual fue aprovechado por los británicos⁹. Para China, regida por la dinastía Qing desde 1644, el siglo XVIII fue un periodo de crecimiento y esplendor. En torno a 1760 finalizaba sus conquistas interiores y conseguía llegar a su máxima extensión territorial. Además, habría que sumar el indudable crecimiento demográfico, la pacificación interna, el aumento de la producción agrícola e industrial y los crecientes intercambios comerciales con asiáticos y europeos¹⁰.

La Guerra de los Siete Años (1756-1763) fue un punto de inflexión. La victoria británica no solo permitió su consolidación en la India, sino también la extensión de sus zonas de influencia a otros rincones de Asia. Los franceses solo mantuvieron las plazas de Pondichéry, Mahé, Yanam, Karaikal y Chandernagor en el subcontinente indio, aunque su actividad comercial siguió siendo bastante intensa. La tensión se hizo aún más alarmante tras la Guerra de Independencia de los Estados Unidos (1776-1783), pues la pérdida de las colonias norteamericanas provocó que los británicos se fijaran como prioridad el desarrollo del comercio asiático. Fue entonces cuando comenzó la conquista británica de la India, aunque la táctica de expansión en Asia también se basó en controlar pasos y puertos estratégicos para sus intereses mercantiles —en 1787 se fundó el asentamiento de Penang, o Polo Pinang, muy cerca del puerto holandés de Malaca—.

A finales de la centuria, en el escenario asiático concurrían británicos, holandeses, franceses, españoles, portugueses, suecos, daneses, armenios, además de los propios asiáticos—, pero en medio de esta enredada malla se encontraban las Islas Filipinas, unas posesiones del monarca español que, pese a su lejanía, eran sustanciales para la articulación del imperio. En 1760 el vínculo entre España y el archipiélago filipino seguía el modelo forjado en el siglo XVI¹¹. Dependiente del virreinato de Nueva España, la gobernación y capitánía general de Filipinas estuvo conectada al imperio a través de la ruta Acapulco-Manila —el denominado «galeón de Manila» o «nao de Acapulco»—. Esto significa que la relación entre la Península y Asia era esencialmente

⁸ RABEN, 2014: 25-29.

⁹ PRASAD, 1973.

¹⁰ BLUSSÉ, 58 (París, 1999): 107-129. CHEONG, 1997.

¹¹ GARCÍA-ABÁSULO, 71/3 (Cáceres, 2015): 1843-1867.

transpacífica¹². Las transformaciones que se produjeron durante el XVII y la primera mitad del XVIII llevaron a la monarquía a plantearse en diversas ocasiones un cambio de estrategia en el continente asiático¹³. Aunque hubo algunos intentos, el verdadero punto de inflexión se produjo tras la Guerra de los Siete Años, conflicto en el que las plazas de La Habana y Manila fueron sitiadas y tomadas por los ingleses. Tras la devolución, en 1763, se hizo más que evidente que el sistema defensivo y operativo filipino estaba totalmente obsoleto. El contexto global y el espacio asiático se habían transformado profundamente y, por tanto, era necesario replantear la estrategia española en estos lares.

La tarea prioritaria fue establecer una ruta marítima directa entre la Península Ibérica y Filipinas —y por ende, con Asia—. La Marina fue protagonista durante estos años, pues debido al carácter experimental del proyecto se decidió que fueran barcos armados los que desarrollasen esta ruta —se realizaron catorce viajes, entre 1765 y 1784, en el navío *Bueno Consejo* y en las fragatas *Venus*, *Astrea*, *Palas*, *Juno* y *Asunción*—¹⁴. Durante los primeros años la Corona emprendió directamente los intercambios comerciales¹⁵, pero desde 1776 fue autorizada la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid y, a partir de 1779, la compañía Ustáriz y San Ginés. Además, se puso en marcha una nueva política naval para hacer frente a la creciente rivalidad militar en el Pacífico e Índico¹⁶.

Durante veinte años (1765-1785) la actividad de la Armada fue frenética. Los continuos viajes a Asia permitieron crear una ingente cantidad de información de diversa naturaleza que fue básica para el periodo siguiente. Los buques de la Armada crearon y perfeccionaron los derroteros entre Cádiz y Filipinas por el cabo de Buena Esperanza y el cabo de Hornos, propusieron una nueva ruta entre Manila y Nueva España por el norte de Luzón e hicieron cálculos experimentales de la longitud. Los oficiales destinados a estas expediciones también acopiaron multitud de datos políticos y militares de unos mares que, hasta ese momento, eran bastante desconocidos. Y, por último, al estar la Armada encargada de las transacciones comerciales, fue necesario generar información económica, especialmente informes sobre precios, productos e índices de compra-venta¹⁷.

¹² ELIZALDE, 20 (Las Palmas, 2020): 163-187.

¹³ ÁLVAREZ MAESTRE, 1992. DÍAZ-TRECHUELO, 1965. PÉREZ-MALLAÍNA y TORRES, 52/194 (Sevilla, 1987): 36-60. BAUDOT, 32 (Madrid, 2019): 168-172.

¹⁴ MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 59 (Las Palmas, 2013): 434.

¹⁵ BAENA, 2019.

¹⁶ BAUDOT, 2016. ORTEGA-DEL-CERRO (Barcelona, 2021): 213-238.

¹⁷ Además de la bibliografía referenciada anteriormente sobre este periodo, cabe señalar la documentación del AGS, Secretaría de Marina, legajos 408, 411, 412, 416, 417, 419, 422 y 424 y AMN, manuscritos 272, 576, 316, 526, 584, 624.

Tras la guerra anglo-española de 1779-1783 se dio un nuevo y fuerte impulso a esta nueva relación con Asia. En 1785 se creó la Real Compañía de Filipinas, un instrumento que no solo pretendía regularizar los intercambios directos con las colonias asiáticas, sino también el desarrollo económico del archipiélago¹⁸. Esta iniciativa fue un eje esencial de las nuevas relaciones entre España y Asia —así como entre España-Filipinas y entre Filipinas-Asia—¹⁹, y, de hecho, años más tarde extendió su área de influencia a América del Sur, convirtiéndose en un eslabón global esencial para la monarquía²⁰. La empresa tenía el monopolio del comercio directo entre España y Filipinas-Asia y podía emprender sus viajes de ida a través del cabo de Buena Esperanza —con la posibilidad de hacer escalas en Cantón, Macao, Calcuta, Tranquebar y las islas de Francia y Borbón— o el cabo de Hornos. La vuelta, en principio, solo sería a través del cabo de Buena Esperanza para no hacer competencia a la ruta Manila-Acapulco, aunque pronto se suprimió esta restricción.

En 1785 también se declaró una apertura parcial del puerto de Manila —se permitió el comercio libre con todas las naciones asiáticas— que se hizo definitiva y completa en 1789. Eso significa que Manila pasó a ser un verdadero puerto internacional en el que podían comerciar las marinas mercantes de todos los países, siempre y cuando fueran productos no europeos²¹. En paralelo a todo ello, el Galeón de Manila siguió funcionando, y todo parece indicar que, lejos de entrar en una fase de decadencia, obtuvo beneficios significativos —entre 1785 y 1815 se realizaron viajes regulares con una carga media de quinientos mil pesos—²².

Durante este periodo, la Real Armada siguió teniendo un papel primordial, pues acometió tres funciones básicas. En primer lugar, proporcionó apoyo logístico, técnico y estratégico a la Real Compañía de Filipinas y al Galeón de Manila. A partir de la década de 1790 fue bastante habitual que alguna embarcación de guerra convoyara los buques mercantes, la

¹⁸ PÉREZ LECHA, 2017. ESCUDERO, 48 (Madrid, 2014): 62-73. LEGARDA, 2009. DÍAZ-TRECHUELO, 1965.

¹⁹ VAN DYKE, 2010; 2005.

²⁰ En 1790 se permitió a la Compañía el comercio sin la necesidad de hacer escala en Manila, de tal forma que los factores de la Compañía residentes en Cantón y Manila podían emprender negocios directos con España. Además, desde 1796 hubo una ruta comercial directa entre España e India; la Compañía nombró un comisario en Calcuta y se hicieron numerosas transacciones hasta la década de 1820. Desde 1793 también se podían emprender expediciones comerciales entre Manila y Guatemala, Perú y Chile. A partir de 1797 hubo una ruta directa entre Manila y Lima, y desde 1816 se desarrollaron transacciones directas entre Asia y América sin mediación de Manila.

²¹ ELIZALDE, 10-11 (Barcelona, 2008): 203-236.

²² MARTÍNEZ SHAW, 45 (Valencia, 2019): 9-34. GIRÁLDEZ, 2015. PÉREZ LECHA, 2014. CASTELLANOS, 52 (Madrid, 2006): 85-107.

Compañía incluso fletó en varias ocasiones las fragatas de la Real Armada para hacer sus transacciones y, además, tanto el Galeón como la Compañía se proveyeron sistemáticamente de oficiales y pilotos de la Marina. En segundo lugar, desde 1785 se hizo cada vez más frecuente que se enviaran buques de la Armada para transportar pliegos —de carácter «reservado», «muy reservado» e, incluso, «reservadísimo»—, tal y como hicieron la fragata *Paz* en 1787, la goleta *Valdés* en 1798, el bergantín *Activo* en 1795 y 1813 o la corbeta *Descubierta* en 1814. En tercer y último lugar, la Armada emprendió varias expediciones estrictamente militares con objetivos ofensivos y defensivos. Destacó la denominada Escuadra de Asia²³, una división formada por tres navíos de línea y cinco fragatas, comandada por Ignacio María Álava entre 1796 y 1803. Además de este episodio, otros buques fueron destinados a Filipinas con fines bélicos, aunque era habitual que estos barcos tuvieran otras funciones, como el reconocimiento y espionaje de las costas y puertos asiáticos, así como de investigación científica²⁴.

Como denominador común a estas tres funciones, la Armada se convirtió en un agente de información primordial para las nuevas relaciones entre España y Asia, es decir, la Marina no solo fue el brazo armado para el control y la defensa colonial, sino un eslabón privilegiado en las relaciones con los mares y mercados asiáticos. Fue, en realidad, un eje capital para la producción y circulación de información y conocimientos sobre Asia debido a su intersección en diferentes redes económicas, políticas, militares y culturales.

APREHENDER LOS CIRCUITOS GLOBALES ASIÁTICOS: DERROTOS, RUTAS Y MOVIMIENTOS

Para desarrollar una mayor y más fluida comunicación con Asia era indispensable ampliar y perfeccionar las rutas marítimas. El periodo 1765-1785 fue clave, pues la Armada sentó las bases de los nuevos derroteros directos²⁵,

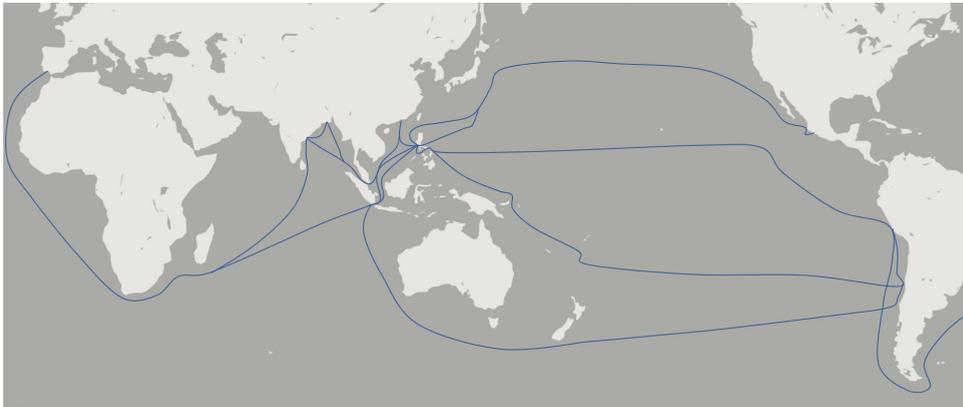
²³ HERRERO GIL, 2013. LABORDA, 2005. DÍAZ-TRECHUELO, XXI (Sevilla, 1964): 145-209. Algunos trabajos de Carlos Martínez Shaw mencionan la tesis de licenciatura inédita de Rafael Lastres Pardo, titulada «La Escuadra de Asia, 1795-1803» (Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2007), que ha sido imposible consultar.

²⁴ ORTEGA-DEL-CERRO (Barcelona, 2021): 213-238. BAUDOT, 2013.

²⁵ Este problema debe contextualizarse en un proceso más amplio: el monopolio casi total que adquirió la Armada en la creación, gestión y difusión de la ciencia hidrográfica, materia clave ante la expansión de los escenarios de conflicto, la ampliación de las zonas de influencia y la liberalización del comercio a escala global. Esto explica la creación del Depósito Hidrográfico en 1797, un órgano interno de la Marina fundado para la investigación y la gestión de la hidrografía «descripción de las aguas en que se comprende el arte de hacer cartas marítimas, navegar, conducir los bajeles y conocer en los viajes». GONZÁLEZ y MARTÍN-MERAS,

pero entre 1785 y 1820 hubo un adelanto mayúsculo en el conocimiento hidrográfico. Se produjo un avance cualitativo por la sistemática creación de información por parte de España a través del Depósito Hidrográfico y, al mismo tiempo, un progreso cuantitativo por el número de nuevas rutas, de tal modo que, a comienzos del siglo XIX, ya se habían establecido hasta diez itinerarios diferentes con Asia, a saber: (1) Cádiz-Manila por el cabo de Buena Esperanza, a través del canal de Mozambique o tomando directamente el Índico; (2) Cádiz-Manila por cabo de Hornos, haciendo escala en las costas de Chile y Perú; (3) Manila-San Blas-Acapulco, por el norte de Filipinas, pasando el cabo Bojeador, en lugar del estrecho de San Bernardino —era usual hacer recaladas en las misiones de California, especialmente Monterey—; (4) Manila-Lima —puede incluir las costas de Chile—, a través del estrecho de San Bernardino y tomando el ecuador, o bien, bordeando Australia y Nueva Zelanda; (5) Manila-Río de la Plata, similar a la ruta Manila-Cádiz a través del cabo de Hornos; (6) Manila-India —generalmente Calcuta y Madrás—, por el estrecho de Malaca; (7) Manila-Macao-Cantón; (8) Cádiz-Cantón directo, ya fuera por el cabo de Buena Esperanza o el cabo de Hornos; (9) Cádiz-India —generalmente Calcuta y Madrás— haciendo escala en Isla Francia y Borbón, aunque se planteó la opción de tomar el canal de Mozambique; y (10) Lima-India —fundamentalmente Calcuta, por estar allí el factor de la Real Compañía de Filipinas—.

MAPA 1. Rutas desarrolladas con Asia entre 1785 y 1820



Fuente: elaboración propia a partir de <https://snazzymaps.com/>

2003. CHAÍN NAVARRO y SÁNCHEZ BAENA, 2011. LAFUENTE y PESET, 28 (Londres, 1985): 243-250.

La elaboración de rutas marítimas requería de una gran acumulación de información —posibilidades existentes, condiciones naturales o competencia humana—²⁶, y por tanto era vital acceder a las cartas de navegación extranjeras, especialmente las inglesas, holandesas y francesas, con las cuales se podría establecer un primer borrador. La Armada y el Depósito Hidrográfico de la Marina llegaron a tener un destacado número de estos documentos — véase tabla 1—. Con ellos se pudieron desarrollar estudios exhaustivos que combinaron diversas variables, como los vientos, sondas, corrientes marinas, climatología, así como latitudes y longitudes. Uno de estos informes, que tenía como propósito analizar la «derrota de Cádiz a Manila por el cabo de Buena Esperanza y por los estrechos de Sonda y Banca», decía —en referencia a la navegación por el Atlántico hasta llegar al sur de África— que «un examen prolijo de los diarios de muchas navegaciones a la India dio a conocer a Mr. d'Après²⁷, que los vientos generales del NE al E que reinan en el hemisferio septentrional tienen su límite entre los 6° y 3° de latitud N, en cuya zona se encuentran vientos variables y calmosos, lo que proviene de muchas causas, pero la principal es el concurso de los vientos generales del SE y ESE del hemisferio meridional»²⁸.

Ilustrativo también es el diario de la fragata *Ifigenia*, un buque de la Real Armada despachado por la Real Compañía de Filipinas para hacer el trayecto entre Cádiz y Manila en 1803. En el extenso informe que hicieron el capitán de fragata Juan Vernacci y el teniente de navío Isidro Cortázar se mencionaba que, ante una duda ocurrida en la navegación entre el Ecuador y el cabo de Buena Esperanza, optaron por consultar la obra *El Neptuno Oriental*, de Mr. D'Aprés, y *The Oriental Navigator*, una obra inglesa impresa en 1801²⁹. Una vez que habían alcanzado el océano Índico surgieron nuevos interrogantes sobre la situación de algunos puntos, de modo que estos oficiales pusieron solución diciendo:

Habiendo hablado algún tiempo después con el capitán Clark, que mandaba el navío inglés *Werford* en que pasamos de Madrás a Cantón, acerca de la posición de la isla de Malike, nos dijo que él la había visto y que estaba situada en latitud de 8° 12' y en 73° 10' de Greenwich, o 79°, 21' 45" E de Cádiz, y que a lo menos de la latitud estaba seguro; pero cuando pasó esta conversación, ya no entablamos ni haberla visto del atravesar por el estrecho.

²⁶ BLACK, 2014: 126.

²⁷ PATEL, 2017, vol. II.

²⁸ *Derrota de Cádiz a Manila por el Cabo de Buena Esperanza y por los Estrechos de Sonda y Banca*, AMN, caja 123, manuscrito 138, doc. 2.

²⁹ *Noticia de la navegación hecha por el capitán de fragata de la Real Armada Juan Vernacci y por el teniente de navío Isidro Cortázar desde la bahía de Cádiz a la de Manila*, AMN, caja 187, manuscrito 307, doc. 1.

La información que acumuló la Armada no solo era útil para el diseño de rutas, sino también para la ejecución y la práctica de unos desplazamientos llenos de inconvenientes naturales y humanos. En el transcurso de una navegación, las noticias de tipo político o económico y, muy especialmente, los datos referentes al tráfico en estos océanos, se convertían en un capital de enorme valor porque permitía rediseñar la derrota con tiempo suficiente en caso de contingencia. Este hecho se acentuaba aún más en tiempos en guerra, momento en el que la Marina agudizó su importancia y centralidad. Buen ejemplo de ello fue la navegación de la fragata *Santa María de la Cabeza* en 1795, cuando España tenía declarada la guerra a la República de Francia. En aquel momento, el estrecho de Banca —un paso esencial entre Cádiz y Manila a través del Índico— estaba bloqueado por varios buques franceses, de modo que se indagó el estrecho de Gaspar, un camino alternativo y más seguro³⁰. Esta noticia permitió poner en sobre aviso a los buques de la Real Compañía de Filipinas que estaban en ese momento en alta mar³¹.

La Armada se convirtió, igualmente, en el brazo técnico de estas rutas hacia Asia. Era la institución que podía hacer las mediciones más avanzadas de latitud y longitud³², las cuales se completaban con cartografías de alta calidad. Además, los medios materiales y los instrumentos permitían revisar y hacer correcciones de los derroteros conocidos hasta ese momento. Al respecto fue muy representativo Juan Latre, quien comandó la fragata *Santo Domingo*, de la Real Compañía de Filipinas, en 1804. Este año hizo un derrotero entre Cádiz, Manila, Cantón y Río de la Plata, y, nada más empezar a escribir su diario, avisaba: había que tener cuidado «sabiendo por experiencia la falsedad de los planos ingleses»³³. Ángel Laborde, por su parte, en su navegación de Cádiz a Manila entre 1816 y 1817, señalaba que contaba con el apoyo de un «excelente cronómetro de Pennington N19/147». Este oficial tenía como objetivo examinar:

... las diferencias de mi estima, llevadas con la mayor escrupulosidad, con las observaciones de distancias lunares y marcha del cronómetro con el fin de poder

³⁰ Ventura Barcaíztegui envía el plano del estrecho de Gaspar, al mando de las fragatas Lucía y Cabeza, AGMAB, Expediciones, legajo 21, exp. 34. *De Cádiz a Manila en la fragata Santa María de la Cabeza por Ventura Berasategui*, 1796, AMN, caja 297, manuscrito 576, doc. 6.

³¹ Salvador Fidalgo, comandante del bergantín *Activo*, informa de varios acontecimientos en Macao, 1796, AGMAB, Expediciones, legajo 22 y 140.

³² Durante el siglo XVIII se produjo un gran avance en el conocimiento de la longitud. Los nuevos instrumentos de medición permitieron el cálculo preciso de los meridianos, de tal forma que el grado de precisión de las rutas aumentó sustancialmente. LAFUENTE y SELLES, 1985. CARRASCO, GULLÓN y MORGADO, 2016: 28-32.

³³ *Derrotero de Cádiz a Manila, Cantón y Río de la Plata, hecho por Juan Latre*, AMN, caja 395, manuscrito 1020.

indagar las corrientes en las inmediaciones del cabo de San Agustín, cuyos efectos exagerados por algunos antiguos navegantes hicieron temible entonces su proximidad, y aún en el día retrae de ella al vulgo de los modernos, con notable atraso en sus navegaciones, y grave perjuicio en la salud y conservación de sus tripulaciones.

De sus investigaciones concluyó que:

El resultado de estas indagaciones fue notar una corta tendencia de la corriente hacia el SO dada la línea hasta el paralelo del cabo de San Roque, que con alguna más velocidad propendió hacia la misma parte desde dicho paralelo hasta el cabo de San Agustín, y siguiendo hasta el paralelo de 13° S; todo el efecto de esta corriente se redujo a 60' que nos tiró al O, y como durante este tiempo las diferencias en latitud fueron constantemente hacia el S, sumando todas ellas 50' 43 concluyo en suma que la corriente obró en dirección de S 51° O la distancia de 79 millas que corresponde a 35 millas por hora.

Las correcciones fueron constantes y habituales entre los oficiales de la Armada que eran destinados a los mares de Asia, pero, a pesar del trabajo acumulado en estas décadas, aún en 1814 se estaban haciendo mediciones de puntos frecuentados de la navegación, tal como Pulo Zapata —con toda probabilidad isla vietnamita Phú Quý—, un enclave casi obligado en la llegada a Manila desde el Índico. «En la recalada a Pulo Zapata encontré 4' 12'' de diferencia al E de su longitud por la carta inglesa, y por la española de nuestro Depósito solo hay 2' 5'' también al E, según la longitud que me dio el cronómetro n.º 5 de Arnold en aquel día»³⁴.

La Armada era la única institución que tenía la capacidad técnica, operativa y material para llevar a cabo proyectos y estudios de rutas en los mares de Asia, de modo que muchos oficiales de la Marina, en el trascurso de sus expediciones militares y científicas, proponían nuevos trazados o planteaban borradores diferentes. La expedición de Alejandro Malaspina y José Bustamante (1789-1794)³⁵, por ejemplo, fue determinante para acopiar información y desarrollar un conocimiento básico con el que más tarde se proyectarían nuevos itinerarios a Asia, especialmente por el Pacífico, Islas Marianas, Filipinas, China y Australia³⁶. En paralelo, la propia gobernación de Filipinas instó a los oficiales de la Armada a hacer estudios hidrográficos para mejorar la navegación. En 1796, el capitán general de Filipinas, Rafael María Aguilar, dejaba constancia de «lo

³⁴ *Noticias de las diferencias observadas de latitudes y longitudes de varios puntos en la navegación de Manila a Calcuta por el estrecho de Malaca*, AMN, caja 123, manuscrito 137 bis, doc. 5.

³⁵ PIMENTEL, 2008; 1998. SOLER, 1999.

³⁶ *Navegaciones desde la costa de Nueva España a las Islas Marianas y Filipinas y la costa de China*, AMN, caja 250, manuscrito 467, doc. 1, libro 4.

interesante que es que se ejecute un prolijo reconocimiento de las costas, especialmente de los puntos más importantes de ese archipiélago para descubrir los pasos navegables», misión que finalmente se encargó al capitán de fragata José Espinosa³⁷.

La Marina de guerra fue un apoyo esencial para el desarrollo de la Real Compañía de Filipinas. Proporcionaba informes completos, exhaustivos y fiables de los derroteros que la empresa debería seguir y, por eso, era frecuente que los oficiales navales comandaran los buques de la Compañía —tal y como ya hacían con el Galeón de Manila—. Un buen ejemplo fue el trabajo hidrográfico que hizo la Armada durante la apertura de las rutas directas entre Filipinas y la India, así como entre España y la India —efectivas desde 1796—. En un informe mandado a la Secretaría de Estado de Marina y a la Real Compañía de Filipinas se decía³⁸:

Sentado el principio de que en cualquier tiempo del año se puede ir y venir a la India y China, no resta más que combinar ciertas ventajas cuales son las de una actividad en las navegaciones que disminuyendo las demás, haga menores los gastos, y la de una seguridad en ellas que ofrezca menos peligros en unos mares que en ciertos tiempos del año los presentan muy grandes. En dos distintas épocas se puede navegar en el golfo de Bengala sin riesgo de huracanes, una es desde enero hasta marzo, y la otra es de junio hasta agosto. Los restantes meses [...] se han mirado con respeto y temor por los grandes desastres que en ellos se han experimentado. En la primera época, esto es, desde enero hasta marzo, se halla establecida la monzón del NE y es precisamente el tiempo más propio para estar en las radas de la costa de Coromandel, no solo por la seguridad del buque, sino también por la facilidad de hacer las cargas y descargas, pues es en estos meses cuando hay una mar llana en toda aquella costa, [...]. Por tanto, debe ser mirada como la única época para los navíos que deban ir a la costa de Coromandel, por lo que se hace indispensable salgan de los puertos de España en los últimos de septiembre.

A lo que añadía:

Mediante lo dicho y suponiendo que la compañía de Filipinas necesita verificar dos expediciones al año, parece lo más oportuno que destine una, únicamente para la costa [de Coromandel], y la otra para Bengala. La primera debe salir de España en fines de septiembre o primeros de octubre, monta el cabo de Buena Esperanza en verano, llega a la costa de Coromandel en mediados de enero; hace su cargamento y habilitación en dos meses y sale en mediados de marzo para restituirse a España, consigue doblar el cabo antes de invierno y llega a su destino por junio. La segunda, o destinada a Bengala, debe salir de España en fines de abril [...].

³⁷ *El gobernador de Filipinas propone que se ejecute reconocimiento de las costas para reconocer los puntos más importantes del archipiélago*, AGMAB, Expediciones, legajo 21, exp. 29.

³⁸ *Instrucción para las navegaciones de la India y China*, AMN, caja 123, manuscrito 138.

llega a Bengala en agosto, hace su cargamento en septiembre, octubre y noviembre, sale para restituirse a Europa en diciembre, dobla el cabo en verano y llega a España en abril.

La Armada, además, se encargó de sistematizar todo el conocimiento hidrográfico generado y recopilado, de modo que se convirtió en una matriz de elaboración, gestión y difusión de información sensible para el comercio y la defensa del imperio. Ya en la década de 1810 encontramos derroteros que, por su volumen, complejidad, precisión, exhaustividad y rigurosidad, son dignos de mención y dan cuenta del avance dado por la Marina —véase tabla 1—. Destaca, entre otros, la «Derrota de Cádiz a Manila en las islas Filipinas», escrita por Alonso de la Riva, cuyo subtítulo era «Dividida en ocho secciones por los vientos que predominan en cada tramo y por ser los puntos intermedios, importantes para la navegación». La navegación se organizaba en ocho grandes tramos, en cada uno de los cuales se hacía una minuciosa descripción de los vientos y las corrientes marinas. Por ejemplo, de los vientos del tramo comprendido «desde los 10° S hasta la línea por ser fin de una monzón y principio de otra» —esto es, el tramo del océano Índico—, se explicaba que:

Desde los 10° S generalmente empiezan las monzones cuya palabra quiere decir estación, según las estaciones son los vientos y dirigidos en este punto para el gran práctico de estos mares Lorenzo Subilan diré que los vientos desde abril a octubre son constantes del SE y desde octubre a abril del NO, en el hemisferio del S. Desde abril a octubre, que reinan los sudestes en dicho hemisferio, el tiempo es comúnmente claro y sereno, y en los 3 o 4 meses primeros, esto es, en abril, mayo, junio y julio, suelen experimentar algunas revoluciones del NO en los dos últimos las brisas del SE comúnmente son más frescas, pero con tiempo claro. En las inmediaciones de la línea, los vientos son variables menos seguro y constantes³⁹.

³⁹ *Derrota de Cádiz a Manila, por Alonso de la Riva. Dividida en 8 secciones por los vientos que predominan en cada tramo y por ser los puntos intermedios*, AMN, caja 123, manuscrito 138, doc. 1.

TABLA 1. Derroteros y documentos sobre rutas marítimas a Asia (1785-1820)

Título	Autor	Fecha	Referencia
Reflexiones sobre la derrota más acertada. Correspondencia entre Malaspina, la Compañía de Filipinas, Valdés y Córdoba	Alejandro Malaspina	1786	AMN, 584
Instrucción para la navegación por el estrecho de Malaca y noticias sobre la derrota desde el estrecho de Lombok al de Sapy		1788	AMN, 310
Viaje a las islas Filipinas hecho por el navío <i>Águila</i>	Francisco Muñoz	1788	AMN, 307
Informe de la derrota del navío <i>San Miguel de Lapiain</i> desde Manila hasta California por el estrecho de San Bernardino.	Juan Manuel Chamorro	1789	AMN, 118
Informe de los vientos del océano Septentrional y Meridional, entre la equinoccial y el cabo de Buena Esperanza, monzones del Índico y advertencias		Post. 1789	AMN, 118
Relación de las navegaciones que ejecutó separadamente la corbeta <i>Atrevida</i> . Navegaciones desde Nueva España a las islas Marianas, Filipinas y la costa de China	José Bustamante	1791-1794	AMN, 429, 750
Derrotas de Manila hasta las costas de Perú, pasando por Puerto Jackson e Isla de los Amigos (Tonga)		1792	AMN, 138
Informes dirigidos al Depósito Hidrográfico con noticias sobre el Pacífico tomadas por navegantes españoles, ingleses y franceses*	Varios autores	1792-1822	AMN, 96

* Contiene informes de José Ramón Zavalla, comandante de la fragata *Paz* en 1804; Chramtochenco, teniente al servicio de la Compañía Rusa Americana en 1821; José Navarrete, comandante de la corbeta *Fidelidad* en 1812; Claudio Vila, primer piloto de la *Carrera de Indias* en 1819; Peyster, capitán del bergantín inglés *Rebeca* en 1819; Miguel Lazarreff, capitán de la fragata rusa *Swaroff* en 1814 y 1816; Francisco Riquelme, comandante de la fragata *Lucía* en 1800; Cornelius Sawle, comandante de la fragata *Palmyra*, en 1802; de la derrota del navío *Hércules* en 1781 y 1784; Juan de Ibargoitia, comandante de la fragata *San Francisco Javier* en 1800; Domingo Navarro, comandante de la *San Rafael* en 1801; Juan Latre, comandante de la fragata *Santo Domingo* en 1802; Juan Bautista Monteverde, capitán de la fragata *San Rafael* en 1806 y de la fragata *Bretaña*, ballenera inglesa, en 1799 y 1800; Juan Alías, comandante de la *Príncipe de Asturias* en 1805; José Antonio Blanco, capitán del bergantín mercante *San Antonio* en 1805; el capitán de la chata *Rosario* en 1808; el capitán del bergantín *Buen Aire* en 1809; Miguel Mora, patrón del bergantín *Vindicador* en 1806; Obed Chace, capitán de la fragata americana *Hope* en 1809, 1810 y 1813; Isidro Couceiro, capitán de la fragata *Javier María* en 1808; José Tirado, comandante de la fragata *Santa Rosa de Lima*, alias la *Ramoncita*, en 1813 y de la *Descubierta* en 1793; el capitán Colnet, con el *Príncipe de Gales* en 1787; Alonso de la Riva, comandante de la *Descubierta* en 1815; José Navarrete, a bordo de la nao *Magallanes* en 1815; Miguel Zapiain, al mando de la fragata *Pilar* en 1799; Fernando Quintano, al

Título	Autor	Fecha	Referencia
Extracto del diario de navegación de la fragata <i>Magallanes</i> , en conserva a la fragata <i>Concepción</i> , y de su vuelta a Manila	Luis de la Concha	1795	AGMAB, 24
Extracto del diario de Ignacio María de Álava en su navegación desde Callao hasta Manila	Ignacio María Álava	1796	AMN, 577, 744
Descripción y situación de la isla de San Bartolomé, mapa e informe del viaje realizado de Cádiz a Cavite en la fragata <i>Santa María</i>	Fernando Quintano	1796	AMN, 175
Derrotero de Cádiz a Manila en la fragata <i>Santa María de la Cabeza</i>	Ventura Berasategui	1796	AMN, 576
Instrucciones para la <i>Magallanes</i> en su viaje Filipinas-Acapulco		1797	AMN, 118
Derrota ejecutada desde el puerto de Acapulco al de Manila por la fragata <i>San Andrés</i>	Marcelo Ayensa	1797	AMN, 154, 201
Extracto de la derrota de la fragata <i>San Francisco Xavier</i> (a) <i>Filipino</i> desde el estrecho de San Bernardino a Concepción de Chile	Juan Ibargoitia	1799	AMN, 118
Derrota trazada por Ignacio María de Álava para navegar desde Manila al Callao en un navío de la Real Compañía de Filipinas	Ignacio María Álava	1799	AMN, 118
Derrotero directo de Manila a Callao en 1799, por el hemisferio septentrional en 1801 y por el hemisferio meridional en el regreso a Filipinas en 1802	Ignacio María Álava	1799-1802	AMN, 118
Situación y descripción del bajo Scarboro por la fragata <i>Santa Lucía</i>	Francisco Riquelme	1800	AMN, 149
Derrota que deberá seguir desde Manila hasta Lima el navío de la Real Compañía de Filipinas.		1800	AMN, 118
Extracto del diario de navegación desde Manila al puerto del Callao de Lima de la fragata <i>San Rafael</i> .	Domingo Navarro	1801	AMN, 403

mando de la fragata *María* en 1796; José Ingraham, capitán del bergantín *Hope* en 1791; Ildefonso de la Riva y Umoña, en la fragata *Pilar* en 1799; Thomas Stainer, comandante de la fragata *Briton* y la *Tagus*, mandada por Felipe Pipón en 1814; y Maurelle en 1791; noticias aparecidas en el *Diario del Comercio* el 18 de abril de 1803, sobre descubrimientos de los capitanes Simpson, Lynch, etc.; extractos de los viajes de Byron, Casteret, Bougainvill y Cook; *Noticias de varios puntos de la costa de California*, según Vancouver; derrota del navío *Montañés* en su viaje de Manila a Acapulco, en 1801; y hojas impresas pertenecientes a la *Gazette Nationale ou le Moniteur Universel*.

Título	Autor	Fecha	Referencia
Extracto del diario de navegación desde Cádiz a Manila.	Joaquín de Zarauz	1802	AMN, 118, 326
Diario de la fragata de la Real Compañía de Filipinas <i>Santo Domingo</i> en sus navegaciones de Lima a la isla de Luzón, Manila y a Europa	Juan de Latre	1802	AMN, 1020
Derrota de Cádiz a Manila por el cabo de Buena Esperanza y por los estrechos de Sonda y Banca. Incluye la derrota de Cádiz a Lima		1802	AMN, 138
Extracto del diario de la navegación de la urca <i>Aurora</i> desde el puerto de Cádiz al de Manila, en las islas Filipinas y regreso a Cádiz	Bernardo González	1802	AMN, 576
Instrucciones para el paquebote <i>Príncipe de Asturias</i> en su regreso a las costas de Nueva España. Cambios en la derrota debido al mal tiempo y al periodo de monzón		1802	AMN, 118
Adiciones a la derrota a los mares de Asia, sacadas de la carta nuevamente publicada en 1802 por Aaron Arrowsmith. Esta carta abraza desde la latitud 25° S, hasta la de 25° N, extendiéndose en longitud desde el canal de Mozambique hasta Nueva Holanda		1802	AMN, 138
Derrota del paquebote <i>Príncipe de Asturias</i> de su navegación desde Manila a las costas de Nueva España por la parte occidental y meridional de las islas Palaos	Joaquín Lafita	1802	AMN, 118
Viaje a Acapulco desde Cavite de navío nombrado <i>Rey Carlos</i> , cargado por el comercio de Manila, y el navío <i>Montañés</i>	Fernando Valcárcel	1802	AMN, 577
Derrota de la fragata <i>San Rafael</i> de la Real Compañía de Filipinas en su viaje de Manila al Callao saliendo al golfo oriental por los estrechos de Banca y Sonda, y doblando por el Sur la Nueva Holanda y Nueva Zelanda	Miguel Sierra	1803	AMN, 272 AGMAB, 34
Derrotero desde Inglaterra a la costa de Coromandel y observaciones acerca de esta navegación. Información facilitada por el comandante del navío inglés <i>Wexford</i> .	W. Stanley Clarke	1803	AMN, 138
Derrota del navío <i>Montañés</i> desde Manila a la bahía de Tablas en el cabo de Buena Esperanza, y de allí a Cádiz.	Ignacio María Álava	1803	AMN, 138

Título	Autor	Fecha	Referencia
Navegación hecha desde la bahía de Cádiz a la de Manila en la fragata <i>Ifigenia</i> , despachada por la Real Compañía de Filipinas	Vernacci y Cortázar	1803	AMN, 307
Diario de navegación de la <i>Ifigenia</i> , desde Calcuta a Cavite, por cuenta de la Real Compañía de Filipinas, con sospechas de guerra con ingleses y contra monzón.	Francisco Catalá	1803	AMN, 576
Derrotero en la fragata <i>Santo Domingo</i> de la Real Compañía de Filipinas desde Cádiz a Manila, Cantón, Río de la Plata y regreso a Montevideo	Juan Latre	1804-1805	AMN, 1020
Extracto del diario de navegación de la fragata <i>San Rafael</i> (a) <i>Pala</i> , de la Compañía Real de Filipinas, que salió de Manila al Callao de Lima	Juan B. Monteverde	1805	AMN, 118
Previsiones de la derrota Manila-Callao. Tabla de latitudes y longitudes de las islas situadas al E y SE de Nueva Guinea	Ventura Barcáiztegui	1805	AMN, 118
Derrotero de Cádiz a Manila de la fragata <i>Santo Domingo</i> .	Juan Latre	1805	AMN, 1020
Diario de navegación de la fragata <i>Santa Rosa de Lima</i> (a) <i>Ramoncita</i> . Costas de las islas Samar y Leyte. Descripción del estrecho de San Bernardino		1806-1809	AMN, 137bis
Extracto de la derrota y acacimientos más notables de la nao <i>Magallanes</i> desde Acapulco a Manila con caudales y frutos del comercio		1808	AMN, 577, 1405
Noticias hidrográficas sobre diversos puntos del Pacífico, con la derrota de Quirós (1605-1606), Bligh (1789-1792), Magallanes, por Francisco Albo (1520), Malaspina (1792-1793), Maurelle (1781) y notas de la de Sánchez Crespo (1801), Simpson (1803) y Uncibay (1810)	Rafael Maestre y José Bolate	1808-1813	AMN, 96
Varias derrotas para navegar en la bahía de Bengala en ambos monzones (Londres). Extractadas y traducidas del inglés al castellano por el teniente de navío, Domingo Navarro. Título original: <i>Direcciones para ir y venir a las Indias orientales, China, Nueva Holanda, cabo de Buena Esperanza y puertos adyacentes</i> . Recopiladas principalmente de los diarios de los buques de la Compañía Oriental y de los diarios y observaciones hechas durante 21 años en aquellos mares	James Horsburgh	1809	AMN, 138

Título	Autor	Fecha	Referencia
Varios puntos de la navegación de Cádiz-Filipinas, tomadas de las cartas del Depósito Hidrográfico, el último atlas Horsbrough y reducidas al meridiano de Cádiz	Juan de Dios Izquierdo	1809-1812	AMN, 137bis
Derrotero de las costas del estrecho de San Bernardino. Instrucción sobre las corrientes y mareas que se experimentan en el mismo	José Navarrete	1810	AMN, 2280
Derrota de Cádiz a Manila, dividida en 8 secciones por los vientos que predominan en cada tramo y por ser los puntos intermedios	Alonso de la Riva	1814	AMN, 138
Noticias de las diferencias observadas de latitudes y longitudes de varios puntos en la navegación de Manila a Calcuta por el estrecho de Malaca	Francisco Nuza	1814	AMN, 137bis
Carta del estado de salida del puerto de San Blas para Manila de la nao <i>Rey Fernando</i> remitido a José Espinosa Tello, director del Depósito Hidrográfico	Juan Bautista Uztáriz	1815	AMN, 577
Derrotas desde América septentrional y meridional a Filipinas con las de su regreso y útiles noticias que presentó en la Academia Real de Náutica de Lima el capitán de la fragata <i>Rita</i> del comercio de Filipinas	Claudio Vila	1819	AMN, 118
Diario de navegación del navío <i>San Julián</i> del puerto de Cádiz a los de Calcuta, Pondichery y vuelta al mismo Cádiz	Ángel Laborde	1819	AMN, 168
Informe dirigido al secretario del Almirantazgo sobre el viaje realizado de Cádiz a Calcuta y su regreso a bordo del navío <i>San Julián</i>	Alonso de la Riva	1819	AMN, 168
Navegación de China a Cádiz en tiempo de monzón, del suroeste por el cabo de Buena Esperanza, o por el cabo de Hornos. Contiene noticias y observaciones sobre los estrechos de Zapi, Atlas y Lombok. Incluye algunos puntos en ruta de la navegación directa desde Manila a la costa de América meridional extraídos de los viajes de Bizón, Carteret, Bouganville y Cook	Fernando Quintana	s.f.	AMN, 118
Informe sobre las derrotas de Lima a Manila, de Cádiz a Veracruz por el norte de las Antillas y sur de Cuba		s.f.	AMN, 118

Título	Autor	Fecha	Referencia
Informe sobre las épocas en las cuales es más favorable el viento en el viaje a realizar entre Lima y las Islas Filipinas		s.f.	AMN, 118
Idea general de una derrota entre las ciudades de Calcuta y Lima, con su respectivo regreso		s.f.	AMN, 118
Derrota de Cádiz a Manila por el cabo de Buena Esperanza e instrucciones y tratados para la formación de guardias marinas		s.f.	AMN, 917
Informe sobre el establecimiento de buques correo entre Cádiz y Manila		s.f.	AMN, 137bis
Informe sobre los errores de las dos colecciones de cartas españolas utilizadas por los navegantes para ir a Java		s.f.	AMN, 137 bis
Derrota de Cádiz a Manila desde fines de diciembre hasta principio de marzo y su retorno a Cádiz		s.f.	AMN, 788
Derrota desde Cádiz al cabo de Buena Esperanza y advertencias para entrar en la bahía Falsa al E de dicho cabo		s.f.	AMN, 138
Derrota de Cádiz a Manila. Comprende hasta la sonda del Cabo; desde la sonda de Simón hasta la salida del estrecho de Sonda, hasta el estrecho de Banca, y hasta Cavite		s.f.	AMN, 138
Instrucción para las navegaciones de la India y China. Derrota a Coromandel en la monzón del NE y SO; navegaciones a Manila y China; derrota de la embarcación destinada a Lima y Manila; derrota de Manila a Europa en la monzón de SO; noticias y observaciones sobre los estrechos de Sapy, Atlas y Lomboc; descripción del estrecho de Atlas; derrota del buque destinado a Manila y China, por los estrechos de Sonda; instrucción para navegar en el estrecho de Sonda y Banca; instrucción para pasar el estrecho de Gaspar		s.f.	AMN, 138
Cómputo de la navegación de Manila a Cádiz y días que probablemente deben tardarse en cada trozo de la derrota		s.f.	AMN, 137bis
Derrota por Romblon y punta de Bulacave a la de Taguay. Viaje para Manila por entre la isla de Bojol y la de Leyte		s.f.	AMN, 310

Título	Autor	Fecha	Referencia
Derrota del puerto de Cavite al embocadero de San Bernardino y de éste al de Cavite	Antonio Pérez Gil	s.f.	AMN, 310
Breve regimiento y práctica hidrográfica desde el puerto de Cavite hasta el meridiano del cabo del Espíritu Santo, y termina de la cabeza del N de la isla de Borneo	Antonio Pérez Gil	s.f.	AMN, 310
Fragmento de derrota en navegación costera desde las islas de Yllin, placer de Potol, punta de Naso y Dumaguete, en la isla de Negros		s.f.	AMN, 310

Fuente: elaboración propia a partir los fondos del AMN y AGMAB. Los documentos sin fecha (s. f.) han sido incluidos porque, debido a su contenido y técnica, pueden datarse en torno a 1785-1820.

UN BOCETO DE ASIA: DESCRIPCIONES DE UN MUNDO POR CONOCER Y UN LUCRATIVO MERCADO POR DESCUBRIR

La Armada, además de ser un instrumento esencial para desarrollar y mejorar el conocimiento hidrográfico de Asia, se convirtió en una enorme maquinaria de análisis, generación y circulación de información política y económica. En cada una de las expediciones que hacían los buques de guerra, los oficiales hacían exhaustivos informes de lo que veían en mar y en tierra, de los movimientos, los flujos comerciales, materias primas o los agentes que estaban circulando por los mares asiáticos. Si bien es cierto que Asia no era una región desconocida, sí que era un espacio por descubrir con mayor profundidad. Todavía en las décadas de 1760 y 1770 Asia se dibujaba como un inmenso territorio, lejano y fascinante, de grandes posibilidades y riquezas, y, al mismo tiempo, como una gran red de conexiones e intercambios que se prolongaba desde Madagascar hasta las islas Carolinas.

De este modo, la Marina canalizaba las demandas y necesidades de varios grupos de la monarquía y de las islas Filipinas que reclamaban no solo una nueva relación con Asia, sino saber más y mejor. La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Manila, en un discurso publicado en 1784, afirmaba que «la constitución de nuestras posesiones, junto con nuestra situación en el globo, nos hace depender con una inevitable precisión de nuestros vecinos», así que proponía crear factorías, mandar corresponsales y emprender expediciones, de modo que «a vuelta de ocho o diez años tendríamos adquiridos multitud de conocimientos prácticos que ahora se nos ocultan por falta de comunicación y trato familiar con aquellas naciones»⁴⁰.

El espacio por descubrir era vastísimo, pero la India merecía una mención especial, pues se convirtió en una de las regiones más preciadas —y disputa-

⁴⁰ *Discurso que se presenta a la muy ilustre Sociedad de Manila, en que se pregunta sobre la utilidad del comercio de Filipinas con los reinos inmediatos*, AMN, caja 123, manuscrito 137, doc. 1.

das— de la segunda mitad del XVIII⁴¹. En un documento interno de la Armada, titulado «Informe indicando los principales lugares de la India que deben visitarse para un estudio de las posibilidades comerciales», se llegó a plantear el problema con gran vehemencia:

... el interés con que ha mirado siempre la Europa las ricas producciones de la India, los esmeros de nuestro gobierno en fomentar su comercio y el ansia con que el público anhela por instruirse en cuanto pertenece a aquellos establecimientos, sin que logre otros auxilios que los de las relaciones inexactas desfiguradas por el fanatismo o la política formadas a mucha distancia del terreno y sobre unas noticias exageradas por el interés de sus autores, exigen ya una descripción juiciosa de sus diferentes gobiernos, políticas y producciones.

En ese mismo informe se apuntaba la importancia del tema cuando añadía: «Pero como el gusto ilustrado y filosófico del siglo no permite que semejantes empresas se limiten solo a objetos mercantiles se hace necesaria la junta de sujetos imparciales que con amplios conocimientos desempeñen tan complicada materia, añadiendo a las especulaciones políticas y filosóficas la exacta descripción local de cada establecimiento, sus producciones físicas, naturales, la religión, genio y costumbres de los habitantes y sus reciprocas relaciones»⁴². La instrucción recomendaba emprender la expedición con el mayor sigilo, establecía la salida en Filipinas y proponía como primera parada Cantón, «donde estaría unos meses para examinar el comercio de los chinos». En Macao también se investigarían las «embarcaciones inglesas y portuguesas que se dirigen a Calcuta, plaza principal de la compañía inglesa». La misión continuaría rumbo a la India, pasando previamente por Malaca y Penang, y llegaría a:

Calcuta, capital del Bengalesado, ofrece desde luego campo más dilatado para cuantas excursiones quieren practicarse, [...]. Desde Calcuta se puede ir a la costa de Coromandel, internando, si se quisiese, hasta Galconda y bajando después a Madrás, Pondichery, Tranquebar o Negapatan, si lo permiten dinamarqueses y holandeses, poseedores de estas últimas, visitando o no conforme convienen las plazas del intermedio en que se hace mucho comercio [...]. En Tranquebar podrá facilitarse el paso a Trinquemale en la isla de Ceilán, interesante por el ramo de la canela y sus raras producciones. Si desde esta isla no se encontrare proporción para montar el cabo de Comorín, y visitar las Maldivias, podrá volverse a la costa de Coromandel a proporcionar viaje a la de Malabar, preciosísima para el reino vegetal y llena de establecimientos holandeses, portugueses e ingleses, que hacen su comercio recíproco y facilitan tránsito interrumpido por tierra.

⁴¹ NIERSTRASZ, 2015.

⁴² *Informe indicando los principales lugares de la India que deben visitarse, para un estudio de las posibilidades comerciales*, AMN, caja 123, manuscrito 137 bis, doc. 12.

China era la otra gran referencia asiática; un imperio inmenso y poderoso, a la vez que opaco y misterioso. El conocimiento que se tenía era algo mayor, pues los contactos con Filipinas fueron constantes desde el siglo XVI, pero durante el Setecientos la situación cambió debido a la enorme competencia económica. En 1757 se estableció definitivamente el «sistema de Cantón», por el cual la ciudad china de Guangzhou —o Cantón— se convertía en el único puerto autorizado para comerciar con europeos. Esta plaza se consolidó como un nodo global de primer orden en donde se hacían cuantiosas transacciones comerciales y circulaba gran cantidad —y valiosa— información⁴³. A pocos kilómetros de Cantón estaba el puerto de Macao, enclave portugués que había sido tradicionalmente el principal enlace comercial entre chinos y europeos. José Bustamante, comandante de la corbeta *Atrevida*, ofreció un precioso boceto de Macao. «Antiguamente era una ciudad muy rica y muy poblada», pero «la prohibición del comercio con el Japón ha disminuido la actividad de los negocios y aunque habitada por portugueses [...] está sin embargo a discreción de los chinos»⁴⁴. Macao era un puerto sugerente porque «los derechos que pagan los géneros procedentes de puertos extranjeros están reducidos a solo el 6 por ciento de entrada en la aduana sobre un valor moderado; y a 4 por ciento sobre los que vienen de puertos nacionales; la plata y oro pagan el 2 por ciento, rebajándose por especial gracia a los buques españoles que vienen de Manila». El paso de Bustamante por esta zona también permitió hacer un retrato general de Cantón:

Bampú [o Wampuu], situado como a 18 millas de Cantón, es el único puerto del Imperio de China en donde es permitido el comercio a los europeos. Con este fin están establecidas aquí las muchas compañías europeas que comercian en esta parte oriental del globo, y estos edificios formados bajo el estilo de la nación a quien pertenecen se distinguen por la bandera respectiva que tremolan en el paraje más notable de ellos. Esto aumenta la hermosura y población de este lugar, cuyo número de habitantes, incluyendo los que residen en los arrabales de Cantón, se supone no bajará su número de medio millón de almas, que es la mitad de las que se encuentran en Cantón.

A pesar de la confluencia de franceses, portugueses, españoles, holandeses, suecos, americanos, daneses y prusianos, los ingleses tenían ya en la década de 1780 una posición de clara superioridad en los mercados asiáticos, lo cual no fue óbice para extender aún más su dominio y sus negocios⁴⁵. Bustamante,

⁴³ CHEONG, 1997; 1/2 (Singapur, 1970): 1-19. BLUSSÉ, 58 (París, 1999). CAO y FLYNN, 2019.

⁴⁴ *Relación de las navegaciones que ejecutó separadamente la corbeta Atrevida*, AMN, caja 305, manuscrito 608 (1).

⁴⁵ *Oficio a Pedro Ceballos de los directores de la Compañía de Filipinas relativo a las varias tentativas de los ingleses para dar mayor extensión a su comercio*, AGI, Estado, legajo 47, N.44.

incluso, daba cuenta de la famosa embajada extraordinaria británica a la Corte imperial china en Pekín pidiendo mayores beneficios comerciales:

La nación inglesa representa aquí, como en todos los demás puertos de la India, el primer lugar por su opulencia entre las demás europeas. Como sus miras se dirigen siempre a extender inmensamente su comercio, no perderán medio alguno de elevarle al superior grado de riqueza en que hoy se considera aspirar atendiendo las circunstancias y leyes de este imperio. Todavía no contenta su ambición y su codicia, está meditando nuevos recursos para satisfacerla. A este fin está esperando en estos dominios al Lord Macartney en calidad de embajador de Su Majestad Británica a la corte de Pekín, con todo el aparato y pompa correspondiente a inspirar la atención y el respeto de los chinos hacia la Gran Bretaña.

Además de China y la India, los circuitos globales asiáticos estaban estructurados por otros puntos que, aparentemente, podían parecer menores, pero eran igualmente básicos en la articulación de las redes económicas y políticas —como Batavia, Aceh, Isla de Francia y Borbón—⁴⁶. En el corazón de esta malla estaba el estrecho de Malaca, un paraje por donde transitaba gran parte del comercio asiático. La Real Armada no solo pudo ver la importancia de este paso y su denso tráfico, sino también las transformaciones que se fueron dando durante la segunda mitad del siglo XVIII. El estrecho había estado controlado por los holandeses desde el siglo XVII, y allí tenían una importante factoría en Malaca, pero el declive de la compañía holandesa, al tiempo que la presión británica era cada vez más fuerte, provocó el declinar de la plaza. En 1803, el capitán de fragata Juan Vernacci decía que era «uno de los establecimientos europeos más antiguos de Asia. Los portugueses lo ocuparon mucho tiempo hasta que pasó a manos de los holandeses, y estos últimos lo han mantenido según las apariencias con poco y ningún beneficio, hasta la última guerra⁴⁷, en que capituló sin la menor resistencia a las fuerzas navales ingleses en estos mares». A esto añadía:

... tal es el estado de abatimiento en que está el comercio desde que se ha organizado la nueva colonia de Polo Pinang en efectos los renglones de tráficos siendo en gran parte los mismos los ingleses con el fin de arruinar la estructura de Malaca y hacer florecer a Pinang a su costa han cargado de derechos de atraco con los demás artículos que suelen venir a cargar los navíos de la compañía destinados a la China⁴⁸.

⁴⁶ BAUDOT, 23 (Santiago de Compostela, 2014): 269-294.

⁴⁷ Se refiere a la Guerra de la Primera Coalición. Malaca fue tomada por los ingleses en 1795. La paz de Amiens de 1802 estableció la devolución de este puerto a los holandeses, pero esto no se hizo efectivo hasta 1818.

⁴⁸ Dentro de *Diario de navegación del teniente de fragata de la Real Armada D. Francisco Catalá, con la fragata de su mando Ifigenia, desde Calcuta a Cavite*, AMN, caja 297, manuscrito 576.

El retrato de Penang —establecimiento inglés fundado en 1787 a muy poca distancia de Malaca— era totalmente opuesto: una ciudad en crecimiento, bulliciosa, en constante expansión. Debido a la importancia de este enclave, la Real Armada fue bastante minuciosa a la hora de recoger información. Ya en 1788 se daba cuenta del «plan de esta nación», en referencia a los británicos, para «situarse ventajosamente»⁴⁹, y se había comprobado, por la *Gaceta de Calcuta* de 1 de febrero de 1787, que se tomó posesión de la isla de Penang, o «isla del Príncipe de Gales». En 1803 se decía que «en el día tiene Pinang una población que pasa de 20.000 almas ocupadas en la labor de la tierra y en un comercio activo como se puede inferir de los artículos que se compran y venden corrientemente en esta colonia». Y, además,

Sus montes abundan en maderas excelentes y se construyen barcos de corto porte en un pequeño astillero que ha formado la compañía [inglesa de Indias Orientales]. Todos los navíos destinados a China suelen entrar en Pinang a negociar privadamente por cuenta de sus comandantes y oficialidad en despacho de las órdenes de la compañía. La escuadra inglesa destinada a los mares de la India suele acogerse también a este puerto durante la monzón del NE y repararse de muchas de sus principales necesidades. Hay establecido un jardín botánico en el cual se cultivan con bástata prosperidad un plantel numeroso de todas las clases de especieros y de clavo⁵⁰.

Más allá de este retrato reticular de los circuitos asiáticos, atravesados de navíos, mercancías y movimientos, la realidad fue mucho más compleja. Asia se convirtió durante la segunda mitad del siglo XVIII en un escenario tremendamente inestable y volátil. Era una región especialmente delicada, cuyo equilibrio parecía depender de un hilo muy fino en el que convergían los intereses de varias monarquías europeas y de los propios asiáticos⁵¹. El acopio y remisión constante de información era una tarea obligada, y máxime en un periodo en el que las guerras se fueron sucediendo sin apenas interrupción —entre 1793 y 1815 no hubo periodos de paz superiores a un año—. La Armada jugaba un papel vital en este sentido porque recogía datos esenciales de primera mano y, al mismo tiempo, reunía noticias complementarias a las recibidas de las Cortes, embajadas y agentes europeos. La Marina fue remitiendo regularmente informes sobre las novedades que acaecían en China, la India o el océano Índico y sobre la guerra entre Francia y Gran Bretaña, de

⁴⁹ *Oficio de Pedro Sarrio al Marqués de la Sonora sobre la rebelión de los habitantes de la isla Hermosa*, 1788, AMN, caja 192, manuscrito 320, doc. 15.

⁵⁰ *Noticia de la isla de Príncipe de Gales y de Malaca*, 1803, AMN, caja 123, manuscrito 137 bis.

⁵¹ KATHIRITHMBY-WELLS, 1992, vol. 1: 572-612. RABEN, 2014. ROY, 2011. LORGE, 2008.

tal forma que permitieran emprender y adecuar las estrategias militares y las empresas comerciales⁵².

La denominada Escuadra de Asia (1795-1803) fue el ejemplo más sobresaliente. Esta división formada por tres navíos de línea y cinco fragatas fue comandada por Ignacio María Álava y tuvo por objetivo la defensa del archipiélago filipino durante la guerra anglo-española de 1796-1802. Fue un proyecto complejo y arriesgado, pues implementar la estrategia naval en territorios tan lejanos, dispersos y dispares difería mucho de los modelos seguidos en Europa o, incluso, en América. Las noticias que transitaban en estos circuitos asiáticos constituían un arma de doble filo: eran datos necesarios y esenciales para programar las acciones de ataque y defensa, pero, al mismo tiempo, siempre existía la posibilidad de que fueran inexactos, se hubieran quedado obsoletos o, peor aún, que fueran falsos y parte de una estrategia para confundir al enemigo. Los británicos, que fueron poco a poco controlando el escenario asiático, supieron jugar muy bien con esta última carta; tenían la capacidad de inocular datos y noticias —no siempre exactas ni verídicas— y fue muy frecuente la difusión de noticias falsas para confundir a los enemigos⁵³.

A los pocos meses de llegar Ignacio María Álava a Filipinas con la nueva escuadra, en mayo de 1797⁵⁴, comentaba: «Entró [en Manila] una embarcación de Calcuta por la cual tuvimos noticia de los grandes preparativos que allí se hacían para el despacho de una expedición militar destinada al ataque de Manila». Dos meses antes había llegado a Filipinas la noticia de la declaración de guerra entre España e Inglaterra⁵⁵. Álava añadía que «el gobernador tenía motivos para dar crédito a la relación por ser un individuo establecido en la isla que venía en el propio buque». Fuera verdad o no, estas noticias despertaron la alarma entre los españoles y se aceleró el plan de defensa⁵⁶. A pesar de los recelos y de la confirmación de los planes ingleses por otras embarcaciones que llegaron al puerto, la escuadra inglesa nunca arribó.

⁵² *El comandante de Filipinas avisa las varias precauciones tomadas con motivo de la guerra entre Francia y Gran Bretaña, noticias llegadas desde China*, 1804, AGMAB, Expediciones, legajo 35, doc. 86. *Noticias recibidas de la China sobre la guerra entre Francia y Gran Bretaña y en la dada sobre la situación de España se hace preparativos de defensa*, 1804, AGMAB, Expediciones, legajo 35, doc. 67.

⁵³ *Carta del gobernador de Filipinas al Príncipe de la Paz refiriendo las noticias adquiridas de Bengala y Madrás sobre operaciones de los ingleses en sus establecimientos*, AGI, Estado, legajo 46, N.49.

⁵⁴ *Carta de Ignacio María de Álava remitiendo un diario de las incidencias de la navegación y un plano que señala por días la derrota de la escuadra*, AGI, Estado, legajo 45, N.24.

⁵⁵ *Ignacio María de Álava dando cuenta del resultado de la campaña*, AGI, Estado, legajo 45, N.20 y 40.

⁵⁶ DÍAZ-TRECHUELO, XXI (Sevilla, 1964): 52-59.

Ya en octubre de 1797 las informaciones cambiaron de dirección: «Un paquebote dinamarqués, procedente de Calcuta, en que venía un portugués avecindado en Manila», afirmó que cuando la escuadra inglesa iba a salir a Penang «llegó un paquebote de Europa con pliegos que dio orden contra la expedición y no tuvo efecto»⁵⁷. Aunque el ataque había sido desarticulado⁵⁸ —y no quedó muy claro cuál era la verdadera estrategia inglesa—⁵⁹, las noticias se expandieron y llegaron a Nueva España. El oficial de la Armada Manuel Espinosa, que había salido de Manila en septiembre de 1797 con destino a San Blas de California, llevaba la información del posible ataque:

En el mes de mayo fondeó en la bahía de Manila una embarcación neutral de las que hacen comercio de Bengala, perteneciente a sujeto de satisfacción, el cual hizo saber preparaban los ingleses grande expedición en Madrás para atacar Filipinas, de que se hablaba públicamente en Calcuta cuando salió [...] después entró un americano procedente del mismo Madrás, quien con menos especificación, nada dijo en contrario de lo que se sabía, teniendo yo los pliegos ya a bordo el 12 de agosto. Luego llegó una dinamarquesa también de Madrás, que solo confirmó el armamento sin expresar por donde, y aún dudaba tuviese todavía justa tropas suficientes [...] pero un español que casualmente había en la tripulación del dinamarqués lo delató como enemigo, asegurando que cuando tocaron Pulo Pinang, sobre el estrecho de Malaca, estaba ya allí la escuadra inglesa aguardando se le reuniese el convoy destinado a Manila⁶⁰ [...], ya próximo a partir arribó de Cantón un bergantín del comercio de Manila con cartas de los factores españoles, en que noticiaban correr allí la misma voz de aprontarse una expedición en Madrás para Manila, confirmada por carta de un francés que acababa de recibir de la mencionada colonia⁶¹.

El poderío inglés fue uno de los asuntos centrales de los informes que la Armada remitía. El temor de España fue constante y ya quedaba atestiguado en las palabras de Malaspina cuando afirmaba «no podrán ocultarnos (...) sus deseos incesantes para ser los únicos comerciantes en la China»⁶². En este contexto, no

⁵⁷ *Diario de ocurrencias y operaciones de la Escuadra de Asia desde su llegada a Filipinas hasta que recibió la orden de regresar a Europa, 1796-1802*, AMN, caja 130, manuscrito 149.

⁵⁸ *Ignacio María de Álava al Príncipe de la Paz participando las noticias adquiridas acerca de la proyectada expedición de los enemigos contra estas posesiones*, AGI, Estado, legajo 45, N.47.

⁵⁹ WARD, 2013: 159-160.

⁶⁰ Esta noticia se demostró con posterioridad que era falsa. El mencionado marinero español fue encarcelado por falso testimonio y por acusar injustamente al capitán danés.

⁶¹ *Oficio de Manuel de Espinosa Tello, en San Blas de California, al Virrey de México*, AMN, caja 297, manuscrito 577. *Ignacio María Álava dando cuenta de haber enviado a Fernando Quintano, en la fragata María a solicitar caudales al Virrey de Nueva España*, AGI, Estado, legajo 45, N.38.

⁶² *Estudio histórico de la organización política de las colonias inglesas en el Mar Pacífico*, AMN, caja 191, Manuscrito 318, doc. 4.

solo era necesario saber los principales movimientos de las escuadras inglesas y sus buques mercantes, había que ir más allá y adelantarse, es decir, la Marina tenía la obligación de conocer anticipadamente los planes y proyectos británicos. En 1804, por ejemplo, Ventura Barcaiztegui daba cuenta de los rumores que circulaban desde hacía tiempo por los mares de Asia: los ingleses pretendían establecer una base en Balambanga, punto estratégico y realmente peligroso para Filipinas. En la misiva, este oficial señalaba que «son tan constantes y tan detalladas las noticias relativamente a un establecimiento que los ingleses quieren fijar en la isla de Balambanga, con nombramiento ya de un gobernador y varios empleados, que no queda duda se verifique si ya no lo está en todo o en parte»⁶³.

A ojos de los europeos, Asia era ante todo un mercado, un espacio económico de enormes posibilidades y beneficios, de modo que todas las monarquías europeas quisieron participar en tan lucrativo juego. Eso explica por qué la Real Armada también tenía la obligación de conocer los intercambios comerciales que se daban en estos circuitos asiáticos⁶⁴. Alejandro Malaspina lo decía con meridiana claridad cuando analizaba la economía filipina: «La averiguación de los efectos que llevan es importantísima para el mayor acierto de las combinaciones»⁶⁵. Pero lo que Malaspina quería enfatizar era que, en un marco global e interdependiente, el conocimiento fiable y actualizado del mercado constituía una prioridad, una clave para el éxito económico. De hecho, a lo largo de la década de 1790 los gobernadores de Filipinas remitieron con bastante regularidad informes sobre el comercio y los movimientos económicos en China, la India e Indonesia⁶⁶.

Había que hacer estudios de mercado, y la Armada acabó por convertirse en un centro de indagaciones económicas que más tarde se reportarían a la monarquía y a Filipinas⁶⁷. Aunque no es posible dar cuenta de todos los expedientes generados, es importante señalar que gran parte de las pesquisas se centraron en China, el principal polo comercial para los españoles en Asia. Por ejemplo, en 1804, Juan Vernacci, en su paso por Cantón, proporcionaba extensos datos sobre el número y porte de embarcaciones que habían entrado ese mismo año en aquel puerto chino:

⁶³ *El comandante de Marina de Filipinas, Ventura de Barcaiztegui, da cuenta en oficio de que los ingleses quieren fijar un establecimiento en Balambanga*, 1804, AGMAB, Expediciones, legajo 35, doc. 87.

⁶⁴ ROSERO, 3 (Madrid, 1997): 85-101.

⁶⁵ *Memoria de Alejandro Malaspina sobre las Islas Filipinas*, 1792, AMN, caja 188, manuscrito 311.

⁶⁶ Gran parte de la información que remiten es proporcionada por la Armada. Hay numerosos documentos del gobernador Rafael Aguilar sobre el comercio y las transacciones en los mares de Asia, véase AGI, Estado, legajo 46, N.15, 10, 77, 80 y 85.

⁶⁷ MARTÍNEZ SHAW, 2007. FRADERAS, 1999. CORPUS, 1997.

... es grande la concurrencia de embarcaciones que fondean anualmente en el río [...]; en este año se habían contado 16 portuguesas de 120 a 90 toneladas procedentes de Manila, Bengala, Lisboa, Bombay, Pulo Pinang, Batavia, Timor, etc; 21 inglesas particulares de 500 a 1000 toneladas procedentes de Bombay, Madras, Pulo Pinang, etc; 16 de la compañía inglesa de la India de 1200 a 1300 toneladas procedentes de Londres, Madras, Bombay; 16 americanas de 200 a 700 toneladas de Boston, Filadelfia, Vavre de Gracia, Manila, Providencia; 2 prusianas procedentes de Emden y Batavia; 2 españolas de 300 toneladas procedentes de Manila; 2 francesas procedentes de Burdeos y Mauricio; 1 dinamarquesa, de Copenhague [...] a nuestra llegada a Cantón supimos que estaba en el fondeadero de Wampuu la corbeta de 300 toneladas, llamada *San Vicente*, procedente de Manila, con bandera dinamarquesa, que fletada por la Compañía de Filipinas, había venido a cargar efectos de China para remitir a Europa, que ahora con motivo de las noticias de rompimiento de guerra entre Francia e Inglaterra, despachaban inmediatamente los factores en Cantón⁶⁸.

La Real Armada, que por aquel entonces se había convertido en una enorme maquinaria de generación de información, también necesitaba acopiar datos y noticias de diverso tipo. Eso explica por qué en los fondos del Depósito Hidrográfico había una copia de los diarios del factor de la Real Compañía de Filipinas en Cantón entre los años 1787-1792 —en estos diarios se daba una información muy exhaustiva de todo lo que pasaba en Cantón, como el número de barcos, tonelaje, mercancías, nacionalidad, precios, ofertas, demandas, noticias de Asia, noticias de Europa—⁶⁹. Este documento no era una excepción, pues se acumularon textos como el «Informe sobre el comercio de Francia con la India y la necesidad de la creación de una compañía de explotación» (1784), «Informe indicando los principales lugares de la India que deben visitarse para un estudio de las posibilidades comerciales», «Borrador de un cuestionario de la expedición, al parecer dirigido a la Real Compañía de Comercio de Filipinas, sobre el comercio de la seda, derechos de almojarifazgo, extracción de plata, anclaje y otros extremos del comercio y tráfico con la India y China» (1792-1794) o «Documentos relativos al cultivo de la canela en Filipinas y sus posibilidades» (1789-1792). Con todo ello, la Marina podía contrastar la información que recibía por otros canales y hacer dictámenes más fiables.

De la abundante documentación y la enorme cantidad de datos que tuvo la Armada se pueden subrayar los relacionados con el comercio del algodón, ya que fue objeto de numerosas reflexiones y especulaciones. El archipiélago filipino era un territorio de enormes posibilidades para su cultivo y producción, pero no había sido fomentado por la competencia inglesa:

⁶⁸ *Noticias de la navegación hecha por el capitán...*, AMN, caja 297, manuscrito 576.

⁶⁹ También hay copias de estos diarios en el archivo del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, los cuales se extienden de 1787 a 1796. Véase PERMANYER UGARTEMENDIA, 7 (Bilbao, 2012): 523-546.

... observar que siendo este artículo tan importante para el comercio de China [...], con todo eso no se ha tratado nunca de su exportación, abandonado a los ingleses que lo llevan allí de la costa de Malabar; un negocio de tanta consideración en que emplean gran número de navíos, habilitan una porción de marinería, facilitan fondos para sus abundantes compras de té, inclina de este modo enteramente en su favor la balanza del comercio de Asia, y mantienen una fuerte preponderancia en el de Europa⁷⁰.

En este informe se desarrollaba todo un proyecto comercial en torno al algodón filipino que tenía tres premisas: primero, «la propagación y abundancia del algodón en Filipinas es posible y fácil»; segundo, «el precio del algodón en Filipinas es el mismo que en la costa de Malabar, su calidad mejor y su valor en China mayor»; y tercero, «la importación del algodón de Filipinas a Cantón se hace con más facilidad y mejores proporciones que el de la costa de Malabar». Cada uno de estos puntos era argumentado con multitud de datos y, de hecho, se proporcionaba una detallada memoria del comercio inglés. Según este documento, en 1787 el comercio del algodón entre India y Cantón generó un beneficio neto de 493.708 pesos y había movilizado hasta 2.802.852 pesos —véase tabla 2—. A todo ello habría que sumar los «70 navíos de 600 toneladas» que fueron necesarios, «suponiendo la carga de a 2 fardos por tonelada, y 100 toneladas a cada navío para sus ranchos, aguadas y velamen, cuales tripulados sobre un equipaje de 65 hombres por navío, y 3 oficiales, son de los primeros 4.550 hombres y 210 oficiales que se han ocupado a impulso de este solo ramo, habiendo resultado en favor del arsenal de Bombay los trabajos de la carena de muchos de estos buques y la construcción de los más».

TABLA 2. Resumen del comercio inglés del algodón entre la India y China (1787)

Concepto	Cuenta (pesos)
La agricultura de algodón de la costa de Malabar	1.643.192
A la navegación de la costa para China por la nación inglesa para fletes	460.093
A gastos menores, comisión, esclusa	65.727
A la comisión de venta a 5 por ciento	140.132
A ganancias y pérdidas sobre la especulación en favor de los emprendedores por beneficio resultado	493.708
Total	2.802.852

Fuente: AMN, caja 188, manuscrito 313, doc. 5, f. 68v.

⁷⁰ *Informe sobre el cultivo del algodón en las Islas Filipinas, sus calidades y venta en China y otros mercados*, AMN, caja 188, manuscrito 313, doc. 5.

Con esta información se pretendía incentivar a la Real Compañía y a las autoridades, pues el algodón podía ser fácilmente cultivado en el archipiélago y su comercio se advertía muy lucrativo con las previsiones que se tenían en ese momento. Transcurridos varios años, las noticias que se recogieron eran bastante esperanzadoras. Ignacio María Álava, en su estancia en Filipinas entre 1796 y 1803, anotaba

... en el día se fomenta con empeño por los factores de Real Compañía de Filipinas. La cosecha de este año vale 40.000 pesos, este año producirán por veinte más valor según la proporción de tierra preparada y el gran número de individuos que está en expectativa. El principal problema son los huracanes. Con este algodón se hacen tejidos en todos los lugares de la provincia [de Illocos], que tiene 225.000 almas. Hacen buenas mantelerías, toallas, berlingas, colonias tan buenas como las que se celebran por tales en Europa y de extraordinario duración⁷¹.

CONCLUSIONES

El 30 de enero de 1801 llegaba al puerto de Manila la fragata norteamericana *Diana*, mandada por el capitán Gardener. Acto seguido, Juan Barry, que era capitán de fragata de la Armada española, mandó un parte al comandante de la Escuadra de Asia, Ignacio María Álava. Daba cuenta de que este navío había salido de New Bedford, en Nueva Inglaterra —muy cerca de Boston—, el 10 de julio de 1800, y «ha hecho la misma derrota con corta diferencia que el último americano que ha tocado puerto Jackson [Australia] donde llegó el 20 de noviembre». También apuntaba que esta fragata americana había avistado en este puerto austral una corbeta de guerra inglesa, un navío de la Compañía inglesa de Indias Orientales y «una fragata y bergantín mercante español apresados por las balleneras de la costa del Perú», así como otra fragata española presa que había salido para la India⁷². En esta breve y simple anotación se ilustra perfectamente el problema planteado en este artículo: la producción, gestión y circulación de información por parte de la Real Armada sobre los circuitos globales asiáticos.

Los cambios en el contexto mundial, y especialmente en el escenario asiático, obligaron a la monarquía española a reorientar su mirada a todo este

⁷¹ *Diario de ocurrencias y operaciones de la Escuadra de Asia al mando de Ignacio María de Álava, desde su llegada a Filipinas hasta que recibió la orden de regresar a Europa*, AMN, caja 130, manuscrito 149.

⁷² *Parte dirigido al comandante general de la escuadra sobre la entrada en el puerto de Manila de la fragata americana Diana procedente de Nueva Inglaterra, mandada por el capitán J. Gardener*, AMN, caja 123, manuscrito 137 bis, doc. 6.

vasto espacio. Aunque Asia no era desconocida, pues a través de Filipinas se habían entablado fuertes y continuos contactos con China, Japón, la India o Sumatra, a mitad del Setecientos era todavía una región desconcertante y confusa. Los lazos con Asia aumentaron cuantitativa y cualitativamente a partir de 1765 y, sobre todo, desde 1785. En este marco la Armada jugó un papel esencial y polivalente. El principal y más evidente fue el militar —la defensa de las costas filipinas, la lucha contra la piratería y el contrabando, la vigilancia y control de las zonas de influencia española, así como las operaciones ofensivas/defensivas en los periodos de guerra—, pero también fue un apoyo para la Real Compañía de Filipinas y para el Galeón de Manila, pues ofreció medios materiales, capital humano y soporte técnico. Además de estos roles, de sobra conocidos, la Armada se encargó de proporcionar ingentes cantidades de información para la buena marcha de las nuevas relaciones entre España y Asia.

Queda contrastado que la Real Armada se convirtió en una compleja maquinaria de recopilación, generación, gestión y distribución de información sobre Asia. Constituía, en realidad, un eslabón entre este amplio territorio y otros agentes, tal como la Real Compañía, la gobernación de Filipinas, el Galeón de Manila, el virreinato de Nueva España, el comercio de Cádiz y, por supuesto, la Corte y las Secretarías de Estado y del Despacho. Se ha pretendido ofrecer una panorámica general de las temáticas tratadas en los informes y trabajos de la Armada, pero, más allá de la descripción del contenido, resulta interesante observar los procesos, mecanismos y agentes que envolvían esta información. Su labor en la creación, corrección y sistematización de conocimientos hidrográficos —derroteros, cartas náuticas, cartografía, diarios de navegación— fue esencial para implementar esas nuevas relaciones con Asia. En definitiva, sin buenas y seguras rutas marítimas era imposible establecer conexiones. En torno a 1810 ya se había alcanzado un grado de madurez más que destacable, tal y como se evidencia en los trabajos del Depósito Hidrográfico de la Marina. Además, la Armada se convirtió en un conducto y generador neto de información de muy diverso tipo; a partir o por medio de ella, llegaban descripciones geográficas, anotaciones sobre los principales puertos y nodos asiáticos, inventarios detallados de movimientos y tráfico marítimo, verdaderos estudios de mercado y proyectos comerciales de muy diverso tipo. Sin todas estas aportaciones, el conocimiento de Asia hubiera quedado drásticamente reducido y la operatividad de las nuevas relaciones con Asia mermada.

BIBLIOGRAFÍA

- Alfonso Mola, Marina y Martínez Shaw, Carlos, «La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos», en María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra: expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo: 331-372.
- Álvarez Maestre, María del Valle, «Política comercial para las islas Filipinas en la primera mitad del siglo XVIII», *Revista de Indias*, 52/194 (Sevilla, 1992): 35-60.
- Baena Zapatero, Alberto, «Regalos de Filipinas a Cádiz en los barcos de la Armada (1765-1784)», *Anuario de Estudios Americanos*, 74/2 (Madrid, 2017): 491-523, disponible en: <https://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/view/717>
- Baena Zapatero, Alberto, «El comercio asiático en los barcos de la Armada: generalas y equipajes entre Manila y Cádiz (1765-1784)», en Carmen Yuste López (coord.), *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático, siglos XVI-XVIII*, México UNAM, 2019: 283-320.
- Baudot Monroy, María, «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782», en Salvador Bernabéu y Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, Madrid, CSIC, 2013: 341-379.
- Baudot Monroy, María, «Del infierno al edén. El viaje del marino Francisco Muñoz y San Clemente a la Isla de Francia en 1787», *Obradoiro de Historia Moderna*, 23 (Santiago de Compostela, 2014): 269-294, disponible en <https://revistas.usc.gal/index.php/ohm/article/view/1903>.
- Baudot Monroy, María, «La Ilustración y el pulso en la gobernación de Filipinas de José Basco y Vargas (1778-1788)», en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena-García y Emilio José Luque Azcona (coords.), *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2016: 441-467.
- Baudot Monroy, María, «La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marinos españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 32 (Madrid, 2019): 161-190, disponible en: <http://revistas.uned.es/index.php/ETFIV/article/view/22240>.
- Bayly, Christopher A., *Empire and Information: intelligence gathering and social information in India, 1780-1870*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.
- Bayly, Christopher A., *El nacimiento del mundo moderno, 1780-1914. Conexiones y comparaciones globales*, Madrid, Siglo XXI, 2010.
- Bély, Lucien (dir.), *L'information a l'époque moderne*, París, Presses d l'Université Paris-Sorbonne, 2001.
- Bernabéu Albert, Salvador, «Ciencia ilustrada y nuevas rutas. Las expediciones de Juan de Lángara al Pacífico, 1765-1773», *Revista de Indias*, 180 (Sevilla, 1987): 447-467.
- Black, Jeremy, *The Power of Knowledge: How Information and Technology Made the Modern World*, New Haven / Londres, Yale University Press, 2014.
- Blussé, Leonard, «Chinese Century. The Eighteenth Century in the China Sea Region», *Archipel*, 58 (París, 1999): 107-29, disponible en https://www.persee.fr/doc/arch_0044-8613_1999_num_58_3_3537.

- Bonialian, Mariano, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio en el Imperio Español (1680-1784)*, Ciudad de México, El Colegio de México, 2012.
- Brown, Richard, *Knowledge is power: the diffusion of information in Early America, 1700-1865*, Nueva York, Oxford University Press, 1989.
- Cao, Jin y Flynn, Dennis O., «Global Quantification and Inventory of Demand for Silver in China», *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History* (online), (Madrid, 2019): 1-27. doi: <https://doi.org/10.1017/S0212610919000181>.
- Carmagnani, Marcello, *Las islas del lujo. Productos exóticos, nuevos consumos y cultura económica europea, 1650-1800*, Madrid, Marcial Pons, 2012.
- Carrasco González, Guadalupe, Gullón Abao, Alberto J. y Morgado García, Arturo, *Las expediciones científicas en los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Síntesis, 2016.
- Castellanos, Alicia, «El comercio con Filipinas. Los últimos años del Galeón de Manila», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia Naval*, 52 (Madrid, 2006): 85-107, disponible en <http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/52cuaderno/cap04.pdf>.
- Chaín Navarro, Celia y Sánchez Baena, Juan José, «La configuración del primer sistema de información cartográfico naval en España: conocimiento, representación y difusión», *Tiempos Modernos: revista electrónica de Historia Moderna*, 22 (Madrid, 2011), disponible en <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/261/312>.
- Cheong, Weng Eang, «Changing the Rules of the Game (The India-Manila Trade: 1785-1809)», *Journal of Southeast Asian Studies*, 1/2 (Singapur, 1970): 1-19.
- Cheong, Weng Eang, *Hong Merchants of Canton. Chinese Merchants in Sino-West Trade, 1684-1798*, Richmond, Routledge, 1997.
- Corpuz, Onofre D., *An Economic History of the Philippines*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1997.
- Cosano Moya, José, «El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)», *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 102 (Córdoba, 1981): 183-220.
- Crespo Solana, Ana, «La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784)», *Vegueta*, 20 (Las Palmas, 2020): 113-143, disponible en: <http://revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/499/706>.
- Darton, Robert, «An Early Information Society: News and Media in Eighteenth-Century Paris», *The American Historical Review*, I (Nueva York, 2000): 1-35.
- Díaz-Trechuelo Spínola, María Lourdes, «La defensa de Filipinas en el último cuarto del siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, XXI (Madrid, 1964): 145-209.
- Díaz-Trechuelo Spínola, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1965.
- Elizalde Pérez-Grueso, María Dolores, «Filipinas, ¿una colonia internacional?», *Illes i Imperis*, 10/11, (Barcelona, 2008): 203-236, disponible en <https://raco.cat/index.php/IllesImperis/article/view/262130/349297>.

- Elizalde Pérez-Gruoso, María Dolores, «El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX», *Vegueta*, 20 (Las Palmas, 2020): 163-187, disponible en: <http://revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/501>
- Escudero, Lola, «La Real Compañía de Filipinas», *Sociedad Geográfica Española*, 48 (Madrid, 2014): 62-73.
- Fradera, Josep M., *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, CSIC, 1999.
- García-Abásolo, Antonio, «Problemas para gobernar un imperio. Aspectos del modelo colonial en Filipinas, siglos XVI-XVIII», *Revista de Estudios Extremeños*, 71/3 (Cáceres, 2015): 1843-1867.
- Giráldez, Arturo, *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Lanham (MD), Rowman & Littlefield, 2015.
- González González, Francisco J. y Martín-Meras, Luis (coords.), *La Dirección de Trabajos Hidrográficos (1797- 1908)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2003, 2 vols.
- Hausberger, Bernd, *Historia mínima de la globalización temprana*, México, Colegio de México, 2018.
- Headrick, Daniel R., *When Information Came of Age: Technologies of Knowledge in the Age of Reason and Revolution, 1700-1850*, Nueva York, Oxford University Press, 2000.
- Herrero Gil, María Dolores, «El comercio en tiempos de guerra: Cavite durante el gobierno de Rafael María Aguilar (1793-1806)», en Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Madrid, CSIC, 2013: 381-408.
- Jurado Cerón, Susana, «La Armada en la ruta de Filipinas (1765-1784)», en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena-García y Emilio José Luque Azcona (eds.), *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2016: 181-206.
- Kathirithamby-Wells, Jeyamalar, «The Age of Transition: The Mid-eighteenth to the Early Nineteenth Century», en *The Cambridge History of Southeast Asia. From Early Times to c. 1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, vol. 1: 572-612.
- Laborda, Antonio, *Viaje alrededor del globo realizado por la Escuadra al mando de Don Ignacio María de Álava, con anotaciones sobre las operaciones de dicha Escuadra en los mares de Filipinas*, Madrid, La Hoja del Monte, 2005.
- Lafuente, Antonio y Peset Reig, José Luis, «Militarización de las actividades científicas en la España ilustrada», en José Luis Peset Reig (ed.), *La ciencia moderna y el conocimiento del Nuevo Mundo*, Madrid, CSIC, 1985: 127-148.
- Lafuente, Antonio y Sellés, Manuel A., «The problem of longitude at sea in the 18th century in Spain», *Vistas in Astronomy*, 28 (Londres, 1985): 243-250, disponible en <https://digital.csic.es/handle/10261/16656>
- Legarda Fernández, Benito, «La Real Sociedad Económica y la Real Compañía de Filipinas: dos instituciones económicas de la Ilustración durante el mando del gobernador Basco en Filipinas», en Milena Koprivitzza Acuña (coord.), *Ilustración en el mundo hispánico: preámbulo de las independencias*, Tlaxcala, Instituto Tlaxcalteca de la Cultura, 2009: 359-372.
- Lorge, Peter A., *The Asian Military Revolution: From Gunpowder to the Bomb*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008.

- Marks, Robert B., *Los orígenes del mundo moderno: una nueva visión*, Barcelona, Crítica, 2007.
- Martínez Shaw, Carlos, *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007.
- Martínez Shaw, Carlos, «La Armada en Filipinas (1765-1784)», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultural Naval*, 69 (Madrid, 2014): 93-116.
- Martínez Shaw, Carlos, «El Galeón de Manila: 250 años de intercambios», *Estudis: revista de Historia Moderna*, 45 (Valencia, 2019): 9-34.
- Martínez Shaw, Carlos y Alfonso Molas, Marina, «La Armada en El Cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío Buen Consejo, 1765-1767», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59 (Las Palmas, 2013): 431-477, disponible en <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/1818/1718>.
- McNeill, Jhon R. y McNeill, William H., *Las redes humanas. Una historia global del mundo*, Barcelona, Crítica, 2010.
- Millari, Francisco, «The Spanish Navy in the Phillipines, 1589-1787», *Philippines Studies*, 37 (Manila, 1989): 412-439.
- Muriel, Andrés, *Gobierno del señor rey don Carlos III o Instrucción Reservada para la dirección de la Junta de Estado que creó este monarca*, París, Girard Hermanos, 1828.
- Nierstrasz, Chris, *Rivalry for Trade in Tea and Textiles: The English and Dutch East India Companies (1700-1800)*, Nueva York, Palgrave Mcmillan, 2015.
- Ortega-del-Cerro, Pablo, «La Armada en los confines del imperio: posición y estrategia naval en Filipinas entre 1785 y 1830», *Illes i Imperis*, 23 (Barcelona, 2021): 213-238.
- Parry, John Horace (ed.), *Trade and Domination. The European Overseas Empires in the Eighteenth Century*, Londres, Weidenfeld & Nicholson, 2000.
- Patel, Sandhya (ed. y td.), *Exploration of the South Seas in the Eighteenth Century: Rediscovered Accounts, Volume II: Voyage Round the World Performed under the Direction of Captain Etienne Marchand in the Solide of Marseilles 1790-1792*, Londres / Nueva York, Routledge, 2017.
- Pérez Lecha, Manuel, *Los últimos años del Galeón: El ocaso de un modelo colonial hispano en el Pacífico, 1785-1821*, tesis doctoral, Universidad Jaume I, Castellón de la Plana, 2014.
- Pérez Lecha, Manuel, «El comercio entre Nueva España, Filipinas y China: La Real Compañía de Filipinas», en Damián Alberto González Madrid, Manuel Ortiz Heras y Juan Sisinio Pérez Garzón (coords.), *La Historia: lost in translation?*, Cuenca, Universidad Castilla La Mancha, 2017: 3371-3382.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo y Torres Ramírez, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987.
- Permanyer Ugartemendia, Ander, «Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)», *Itsas memoria*, 7 (Bilbao, 2012): 523-546.
- Pimentel, Juan, *La física de la monarquía: ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*, Aranjuez, Doce Calles, 1998.
- Pimentel, Juan, *Viajeros científicos: Jorge Juan, Mutis y Malaspina*, Madrid, Nivola, 2008.

- Prasad, Ishwari, *India in the Eighteenth Century*, Allahabad, Chugh Publications, 1973.
- Raben, Remco, «The Colonial Intrusion: Boundaries and Structures», en Norman G. Owen (ed.), *Routledge Handbook of Southeast Asian History*, Londres, Routledge, 2014: 25-35.
- Reid, Anthony, «A new phase of commercial expansion in Southeast Asia, 1760-1850», en Anthony Reid (ed.), *The Last Stand of Asian Autonomies*, Londres, St. Martin's Press, 1997: 57-82.
- Rosero Jácome, Rocío, «La guerra de los mercados del siglo XVIII. Inglaterra vs. España en las colonias de América y Asia», *Anuario de la Universidad Internacional SEK*, 3 (Madrid, 1997): 85-101.
- Roy Kaushik, War, *Culture and Society in Early Modern South Asia, 1740-1849*, Londres, Routledge, 2011.
- Soler Pascual, Emilio, *La aventura de Malaspina: la gran expedición científica del siglo XVIII por las costas de América, las Filipinas y las islas del Pacífico*, Barcelona, Ediciones B, 1999.
- Van Dyke, Paul Arthur, *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700-1845*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2005.
- Van Dyke, Paul Arthur, «New Sea Routes to Canton in the 18th Century and the Decline of China's Control over Trade», en Li Qingxin (ed.), *Studies of Maritime History. Haiyang shi yanjiu*, Pekín, Shehui kexue wenxian chu ban she, 2010: 57-108.
- Ward, Peter A., *British Naval Power in the East, 1794-1805: The Command of Admiral Peter Rainier*, Woodbridge, Bodley Press, 2013.
- Weller, Toni (ed.), *Information History in the Modern World: Histories of the Information Age*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2011.

Recibido: 08/06/2020

Aceptado: 14/05/2021

