

Guadalupe Pinzón Ríos

“Islas del Pacífico en las reestructuraciones marítimas españolas del siglo XVIII: el caso de las Babuyanes y las Batanes”

p. 303-324

Espacios marítimos y proyecciones culturales

Flor Trejo Rivera y Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia

2019

342 p.

Figuras

(Serie Historia General 37)

ISBN 978-607-30-2044-2

Formato: PDF

Publicado en línea: 14 de abril de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2020, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



ISLAS DEL PACÍFICO EN LAS REESTRUCTURACIONES MARÍTIMAS ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVIII

EL CASO DE LAS BABUYANES Y LAS BATANES

GUADALUPE PINZÓN RÍOS

Universidad Nacional Autónoma de México

Instituto de Investigaciones Históricas

Introducción

Desde que a fines del siglo XVI se estableció la ruta del Galeón de Manila, la corona española consideró que las navegaciones transpacíficas eran de su exclusividad. Aunque Portugal tenía un asentamiento en Macao y contactos marítimos en diversas costas asiáticas, a los cuales posteriormente también accedieron otras potencias europeas, sus embarcaciones no debían cruzar el Mar del Sur pues eso traspasaba los límites establecidos por Tordesillas (1494). Esta exclusividad fue posteriormente retomada cuando se firmó la Paz de Westfalia (1648) y se acordó con los holandeses que tampoco cruzarían el Pacífico a cambio de que España respetara su independencia y reconociera sus asentamientos en Asia y el Caribe.¹ Sin embargo, esta postura paulatinamente tuvo que cambiar cuando desde fines del siglo XVII las incursiones extranjeras se incrementaron y en especial luego de que las expediciones de James Cook (1768-1779) llevaran a los ingleses a ocupar las islas Sanwhich y Tahití, lo que hizo regular

¹ España reconoció que Curazao sería una plaza holandesa y que éstos tendrían exclusividad en el tráfico de especias de las Molucas. Se pusieron además diversas restricciones al comercio con las Indias Orientales y ambas coronas se comprometieron a abstenerse de traficar en puertos y ciudades que poseían en ellas. Véase Jesús María Usunáriz, *España y sus tratados internacionales: 1516-1700*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2006, p. 308-309.

su presencia en el Mar del Sur.² Ante la creciente pérdida de su “exclusividad” sobre dicho océano la corona española tuvo que implementar diversos cambios con los que intentó reestructurar sus rutas marítimo-comerciales y a la par reforzar la protección de las navegaciones transpacíficas, en especial en aquellas zonas en las que sus enemigos mostraban algún interés. En ese contexto, las islas aledañas a las Filipinas fueron consideradas en las revisiones y reestructuraciones planeadas por considerarse que su control ampliaría los espacios marítimos hispanos y con ello se brindaría mayor seguridad a sus propias navegaciones.

Lo anterior lleva a que el objetivo de este trabajo sea conocer algunas de las discusiones y planes que se generaron en torno a las islas Batanes y Babuyanes en el marco de los intentos hechos por modificar la ruta de los galeones de Manila durante el siglo XVIII. Dicho plan coincidió con las propuestas y revisiones sobre los territorios ultramarinos que hacia la década de 1730 la dinastía Borbón ordenó en aras de llevar a cabo transformaciones marítimo-comerciales en ellos. El tema de la derrota, y de los espacios marítimos por los que se desarrollaría, tuvo continuidad en las discusiones y planes de las autoridades insulares, y se modificó conforme la presencia enemiga y los intereses comerciales lo permitieron. Esta situación no fue aislada pues hay que recordar que durante la primera parte del Setecientos surgieron proyectos diversos con los que España intentó modificar las actividades marítimo-comerciales y defensivas, comúnmente practicadas en los territorios de ultramar, y aunque no a todos se les dio continuidad (o incluso en ciertos casos ni siquiera se llevaron a cabo) algunos de ellos fueron retomados durante la segunda parte de la centuria en las conocidas Reformas Borbónicas. La importancia de los temas marítimos los hicieron estar presentes de forma permanente en los intereses y proyecciones reales. Las

² Sobre las incursiones inglesas por el Pacífico desde el Atlántico, véanse: H. K. Spate, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan (vol. II)*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983; Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Nueva York, Dover Publications Inc., 2003; y, específicamente sobre las expediciones de James Cook, véase, *Los viajes del capitán Cook (1768-1779)*, Grenfell Price (ed. y selección), Percy G. Adams (introd.), Manuel Crespo (trad.), España, Reseña, 1985.



Filipinas no escaparon de ese proceso, por ello los planes sobre las Batanes y las Babuyanes se discutieron en distintos momentos y los proyectos que se refirieron a ellas incluso sufrieron adecuaciones.³

Hay que mencionar que las Batanes y las Babuyanes no son desconocidas por la historiografía. Lourdes Díaz-Trechuelo estudió los dos derroteros (alternos al tradicional practicado por el estrecho de San Bernardino) que se consideraron para conectar a las Filipinas con Nueva España durante el siglo XVIII; al hacerlo mencionó las islas al norte de Luzón e incluyó las diversas observaciones que se hicieron de ellas. Por su parte, José Ángel del Barrio hace mención de los planes que las autoridades españolas tuvieron sobre diversas islas del Pacífico en el marco de las reformas que se llevaron a cabo durante la administración de Fernando Valdés Tamón en Filipinas. Y María Baudot se ha acercado más al tema de las Batanes, desde la perspectiva de la historia naval y defensiva, al estudiar los intentos por conquistarlas que se llevaron a cabo durante la segunda parte del Setecientos.⁴ Complementando lo anterior, lo que aquí se propone es analizar las islas al norte de Luzón como parte de un espacio marítimo en constante transformación que desde la perspectiva hispana cobró relevancia en sus registros y proyectos marítimos, comerciales y defensivos.

³ A recientes fechas, diversos autores han llamado a este proceso “primer reformismo borbónico”, pues los cambios —discutidos, aplicados, exitosos o no— sentaron las bases de las Reformas Borbónicas llevadas a cabo hacia la segunda parte del siglo XVIII. Sobre el tema véase Ernest Sánchez Santiró, *Corte de caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755): Alcances y contradicciones*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013, p. 30-32. Sobre Filipinas, véase José Ángel del Barrio Muñoz, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2012, p. 32-33.

⁴ María de Lourdes Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1956; Barrio, *Vientos...*; María Baudot, “Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782”, en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Salvador Bernabeu y Carlos Martínez Shaw (eds.), Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 341-377.

Nuevas miradas y planes sobre la ruta transpacífica

Desde la llegada de la dinastía Borbón al trono español comenzaron a planearse una serie de reestructuraciones políticas y administrativas tanto al interior de la metrópoli como en el resto de sus dominios.⁵ Un primer paso se centró en el sistema naval y por ello tras el nombramiento de José Patiño como intendente general de Marina (1717) se llevaron a cabo acciones para fomentar la construcción de embarcaciones, mejorar los contactos con los territorios de ultramar e incrementar los aranceles ligados a ellos.⁶ Ejemplo de esos cambios fueron el Reglamento de Flotas de 1720, el incremento de navíos de registro o la creación de compañías comerciales que se dirigieran a zonas periféricas al sistema de flotas.⁷ Pero sujetar mejor a dichos territorios implicaba también conocerlos con mayor detalle. Por ello se dictaron una serie de ordenanzas donde se solicitaba que las autoridades coloniales realizaran descripciones de sus respectivas jurisdicciones.⁸ Una de las más importantes fue la dictada en 1734 por

⁵ Christopher Storrs explica que aunque se ha pensado que la dinastía Borbón volcó sus intereses en los territorios italianos durante la primera parte del siglo XVIII en realidad hay que considerar que su pérdida obligó a voltear la mirada al Atlántico y llevar a cabo reformas en las Indias. Véase “Felipe V: Caesura or Continuity?”, en *Early Bourbon Spanish America. Politics and Society in a Forgotten Era (1700-1759)*, Francisco Eissa-Barroso y Ainara Vázquez (ed.), Leiden y Boston, Brill, 2013, p. 11-13.

⁶ John Lynch, *El siglo XVIII. Historia de España*, Juan Faci (trad.), Barcelona, Crítica, 1991, p. 112-117; Iván Valdéz Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas/Iberoamericana, 2011, p. 15-16.

⁷ Sobre esos temas, véase Lynch, *El siglo...*, p. 110-139; Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, España, Ariel, 1979, p. 145-148; Iván Escamilla, *Los intereses malentendidos. El consulado de comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 125-126.

⁸ Francisco de Solano explica que esto se hizo a partir de cuestionarios confeccionados en el Consejo de Indias y que se enviaron a los virreinos americanos en varias ocasiones desde 1530 y hasta 1812. Estos cuestionarios o relaciones geográficas involucraron a funcionarios coloniales de distintos niveles. Mientras que las relaciones del siglo XVI sirvieron más para funciones administrativas, las del XVIII ayudaron a la conformación de obras históricas, eclesiásticas, geográficas, estadísticas y socioeconómicas. Con estas detalladas informaciones se intentaba administrar

el mismo Patiño en la que se ordenaba enviar relaciones actualizadas de las condiciones físicas, poblacionales y económicas de los territorios de ultramar y de los contactos marítimos en ellos practicados.⁹

El caso de la ruta transpacífica fue uno de los temas a considerar por parte de las autoridades metropolitanas, lo cual se evidencia con el hecho de que desde inicios de la centuria intentaron llevarse a cabo modificaciones administrativas. Cabe recordar que los comerciantes andaluces desde el siglo XVI se quejaron del comercio transpacífico y alegaron que las grandes cantidades de géneros asiáticos enviados a Nueva España a través de los galeones de Manila inundaban los mercados americanos y provocaban que el comercio de las flotas atlánticas tuviera cada vez menos éxito. Lo anterior llevó a que las autoridades metropolitanas dictaran cinco reglamentos (1702, 1720, 1726, 1734 y 1769) con los que se intentó limitar el comercio transpacífico. Sin embargo, el resultado no fue el esperado pues al ser esos reglamentos diferentes entre sí, y en ocasiones dictar ordenanzas distintas, se alegó que en lugar de servir para establecer mejores controles generaban desórdenes, por lo que no fueron respetados; esto provocó que durante la primera parte de la centuria pocos cambios se llevaran a cabo.¹⁰

Por otro lado, el problema de los contrabandos también se relacionó con la ruta misma de los galeones. Hay que recordar que éstos usualmente partían de Manila y transitaban por el estrecho de San Bernardino hasta salir a mar abierto; este tránsito era aprovechado para llevar a cabo diversas actividades ilícitas de carga y descarga fuera de los registros oficiales. Posteriormente, ya en mar abierto,

de manera más eficaz los reinos de ultramar. Como era difícil enviar funcionarios a recorrer los territorios por ello se recurrió a las autoridades menores y para que hubiera cierta uniformidad en sus informes fue que se elaboraron los cuestionarios. Véase “Significación y tipología de los cuestionarios de Indias”, en *Cuestionarios para la formación de las Relaciones Geográficas de Indias. Siglos XVI-XIX*, Francisco de Solano (ed.), Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988, p. XVII-XX.

⁹ Stanley Stain y Bárbara Stain, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, Natalia Mora (trad.), Barcelona, Crítica, 2000, p. 296-297; Escamilla, *Los intereses...*, p. 243-254.

¹⁰ Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 58-59.

las naves se dirigían al norte y a la altura de Japón la corriente Kuro Sivo las ayudaba a dirigirse al noroeste novohispano, desde donde costeaban hasta Acapulco. El tornaviaje se hacía viajando al sur para aprovechar corrientes ecuatoriales y así alcanzar las costas asiáticas; las naves paraban primero en las Marianas y posteriormente se adentraban en el estrecho de San Bernardino para volver a Manila. Es importante considerar que la navegación transpacífica se hizo regular por haberse aprendido la relevancia de respetar las corrientes, los vientos y sobre todo las temporadas de los monzones. Los galeones usualmente salían en junio y alcanzaban el norte aprovechando los monzones de verano que soplaban de sur a norte desde el mar, y posteriormente su viaje a las costas de la Nueva España se lograba hacia los meses de noviembre o diciembre cuando ya había pasado el cordón de San Francisco por esa zona. Finalmente los galeones arribaban a Acapulco hacia diciembre o enero. Las labores de carga y descarga podían realizarse hasta marzo o a más tardar abril pues era imperativo que las naves iniciaran su tornaviaje para aprovechar nuevamente los monzones de verano que los impulsarían hacia el norte y ayudarían a las naves a llegar a Manila en julio.¹¹

La regularidad con la que llegaron a practicarse las navegaciones transpacíficas por un lado permitió establecer puntos específicos para hacer contrabandos diversos, como ya se mencionó sucedía a lo largo del estrecho de San Bernardino; pero por otro lado también permitió que los enemigos de España conocieran el derrotero, lo cual se volvió un problema cada vez mayor. Sobre este punto hay que recordar que desde fines del siglo XVII los ingleses incrementaron sus incursiones al Pacífico americano y uno de los principales alicientes fue hacer del galeón de Manila su principal botín. Sus intentos por fin tuvieron resultados cuando en 1709, en el marco de la Guerra de Sucesión Española (1701-1713), una escuadra comandada por Woodes Rogers interceptó a la nave *Nuestra Señora de la Encarnación*. Posteriormente, en 1742, esa hazaña fue repetida cuando el comandante George Anson en el marco de la Guerra del Asiento u Oreja de Jenkins (1739-1748) atacó y sometió al galeón *Nuestra Señora de Covadonga* a las

¹¹ Yuste explica tanto derrota y manera en que la navegación se hizo regular, en *Emporios...*, a lo largo del capítulo 1.



afueras de Filipinas.¹² Ambas capturas se llevaron a cabo en lugares específicos por donde se sabía pasaban los galeones.

Podría decirse que desde la primera parte del siglo XVIII se hizo cada vez más evidente el poco control que las autoridades metropolitanas tenían sobre las navegaciones transpacíficas, además de la vulnerabilidad de su ruta tradicional. Por ello en el marco de las descripciones ordenadas sobre los territorios de ultramar las Filipinas y sus contactos marítimos fueron incluidas. La orden de Patino de 1734 fue recibida por el gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739) y tocó a él enviar informaciones detalladas de la situación del archipiélago; de hecho un primer informe se remitió en 1738.¹³ Sin embargo, cabe decir que estas ordenanzas metropolitanas coincidieron con una propuesta que previamente expuso el experimentado piloto Henrique Herman en 1730 para que las naves filipinas se dirigieran a Nueva España por un nuevo derrotero. Este hecho no fue inusual pues fueron varias las propuestas que surgieron en los territorios americanos y filipinos por parte de funcionarios coloniales que contaban con conocimiento de sus respectivas jurisdicciones gracias a su experiencia en ellas. Estas propuestas no únicamente reflejaron las problemáticas existentes en dichos lugares, sino que sugirieron acciones a tomar a partir de sus realidades y posibilidades.¹⁴ Ese parece que fue el caso de Herman. Es posible que en el marco de las revisiones comerciales y de la remisión de los reglamentos antes mencionados surgiera esta propuesta que, además de exponer sus beneficios navales a la seguridad de los galeones, en

¹² Guadalupe Pinzón Ríos, “En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)”, *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, v. 44, junio de 2011, p. 45–76. Con detalle, la expedición de Anson en el Pacífico puede verse en Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*, José Manuel Álvarez Flores (trad.), Madrid, Turner Océano, 2002, p. 168-181.

¹³ Barrios, *Vientos...*, p. 577-578.

¹⁴ José María Serrera explica que desde la década de 1730 hubo una “generación preilustrada” compuesta de personajes de distintas esferas profesionales y niveles de formación que escribieron sobre diversas problemáticas existentes en los territorios de ultramar. Véase, el estudio preliminar hecho en José Antonio Villaseñor y Sánchez, *Suplemento al Theatro Americano (La ciudad de México en 1755)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980, p. 12.



gran medida buscaba evitar los contrabandos practicados a lo largo del estrecho de San Bernardino.¹⁵ Y para lograrlo había que voltear la mirada al norte de Luzón.

(Re)conociendo el norte de Luzón

Henrique Herman fue un piloto mayor con gran experiencia en las navegaciones transpacíficas. Participó por primera vez en ellas en 1704 y en total realizó seis viajes a Nueva España.¹⁶ Dicha experiencia le permitió conocer y tener la autoridad suficiente para afirmar cómo las navegaciones a través del estrecho de San Bernardino en realidad habían sufrido pocas modificaciones debido a los intereses comerciales ilícitos que ahí se practicaban y no por cuestiones náuticas. Explicó que las travesías por la zona eran poco seguras pues había momentos en los que la falta de vientos podían retrasar las navegaciones hasta un mes o bien el exceso de ellos podría dañar a las naves mismas, y ejemplificó estas situaciones con una serie de accidentes acontecidos a lo largo de ese estrecho. Explicó también que dichos accidentes en gran medida se debían a que a lo largo del estrecho de San Bernardino no había puertos seguros donde las embarcaciones pudieran resguardarse, por lo que éstas no tenían forma de protegerse como usualmente alegaban los defensores de esta ruta.¹⁷ Este argumento incluso fue retomado en Madrid por el cosmógrafo mayor quien al revisar la propuesta de Herman comparó este intento por evadir el estrecho de San Bernardino con lo que sucedía en otros espacios marítimos:

¹⁵ Díaz-Trechuelo explica que la propuesta no era nueva pues desde 1613 fue considerada por el procurador general de Manila, Hernando de los Ríos Coronel, pero nada se había hecho al respecto por la resistencia de los comerciantes que ya tenían bien organizadas estrategias y lugares para introducir cargas fuera de registro. Véase Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 2-3.

¹⁶ Este personaje y su experiencia naval es explicada en Barrios, *Vientos...*, p. 494.

¹⁷ El informe hecho por los pilotos, en especial el testimonio del almirante Ygnacio Yriberri se centró en hacer una relación sobre diversas naves accidentadas a lo largo del estrecho de San Bernardino; *Revisión y opiniones de diversos pilotos sobre la propuesta de Henrique Herman*, Manila, 23 de enero de 1730, Archivo General de Indias [en adelante AGI], *Filipinas* 95, n. 1, f. 18-30.



[¿] Cuántas se estimara el saltar medio rumbo o derrotero para evitar el canal de Bahamas tan fatal a nuestras flotas de Nueva España y cuántas veces han intentado nuevos rumbos los holandeses y otras naciones para libertarse si fuera posible del celebre estrecho de Magallanes y lo mismo de otros estrechos? Y la razón de esto es el saber enseñado la experiencia a los navegantes ser su mayor enemigo la tierra, cuando el mar y los vientos se enfurecen por lo que procura surja engolfándose y buscando el mar ancho cuanto les es posible.¹⁸

La nueva derrota propuesta por Herman, según él mismo explicaba, implicaría pasar por una zona abierta y con pocos escollos que afectarían a las travesías. Las naves deberían salir de Manila y en lugar de dirigirse al sur lo harían al norte hasta alcanzar el cabo Bojeador y posteriormente el del Engaño, para desde ahí dirigirse a mar abierto. Ese tránsito se haría entre las islas Babuyanes y Luzón. Pese a que se consideraba que esa zona tenía fuertes corrientes que podrían afectar a las embarcaciones, Herman explicó que más bien éstas serían benéficas pues reducirían los tiempos de navegación, lo cual a su vez disminuiría riesgos en la salud de las tripulaciones que usualmente enfermaban a causa de las prolongadas travesías; incluso se señaló que la ruta propuesta, al acortar el tiempo de viaje, permitiría que la feria de Acapulco se adelantara y por tanto que el tornaviaje no se retrasara.¹⁹ La propuesta fue revisada por otros pilotos y pese a que varios de ellos la apoyaron se creyó conveniente hacer un viaje de exploración. En 1740 se ordenó a los pilotos Manuel Correa y José Macías que reconocieran la parte norte de Luzón en la fragata *Nuestra Señora del Rosario*. Sus instrucciones eran registrar los bajos, isletas o escollos que hubiera a lo largo de las costas y que en la parte norte reconocieran el grupo de islas llamadas Babuyanes, midiendo la distancia que había entre ellas y de éstas con respecto a Luzón. Posteriormente, la nave debía regresar a Manila por el estrecho de San Bernardino.²⁰ El viaje se hizo hasta febrero de 1741 y tuvo algunos contratiempos que obligaron

¹⁸ *Revisión de la propuesta de Henrique Herman hecha por el cosmógrafo de las Indias Carlos de la Reguera*, Madrid, Colegio Imperial de la Compañía de Jesús, 30 de noviembre de 1733, AGI, *Filipinas* 95, n. 1, f. 75-76v.

¹⁹ Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 5-8.

²⁰ *Ibidem*, p. 16-17.

a la nave a hacer escala en Cagayán, que era un puerto al norte de Luzón (en la provincia de Nueva Segovia). Hacia mayo la expedición recorrió las Babuyanes y se describió que la isla de Fuga tenía en su costa occidental un puerto pequeño y bien abrigado capaz de recibir embarcaciones grandes. Esta isla estaba poblada y de ella tomaron a un práctico que los dirigió a la isla de Camiguin en cuya costa occidental encontraron un puerto al que llamaron San Pío V. Posteriormente, recorrieron los canales entre las islas y llegaron a la de Calayan, la cual reconocieron y consideraron que no contaba con alguna bahía que pudiera funcionar como puerto. Finalmente, quince días después de estar en la zona, regresaron a Cagayán.²¹ Volvieron a salir en junio para dirigirse al estrecho de San Bernardino como se les había ordenado, pero vientos contrarios los obligaron a refugiarse entre las Babuyanes y posteriormente volvieron a Cagayán (figura 1).

Debido a los contratiempos sufridos, Correa y Macías consideraron que la ruta propuesta por Herman era más peligrosa que la tradicional; no obstante, también explicaron que en realidad tampoco se tenían buenas descripciones del estrecho de San Bernardino, lo cual era necesario para mejorar la derrota por ahí practicada. Así lo expusieron:

No hay duda señor que se hace formidable al parecer el riesgo por el antiguo derrotero por San Bernardino por las muchas islas que se hallan vecinas en todo él, pero no hay duda también que fuera mucho menos si estas estuviesen registradas y mapeados los puertos y surgideros que en ellas hay con mas exactitud y puntualidad (por personas para ello inteligentes) que las que tienen las mapas ordinarias de este embocadero de que se bajen los pilotos que cursan esta carrera para en caso de necesidad poder con toda seguridad y sin recelo valerse de ellos.²²

Pese a que Correa y Macías no consideraron prudente cambiar la derrota de los galeones, su informe hace pensar que en realidad había poco conocimiento, y por supuesto pocos registros, de la parte

²¹ *Ibidem*, p. 18-19. La narración de este viaje puede verse en *Relación de viaje hecha por los pilotos Manuel Correa y Joseph Macías García*, Manila, 12 de enero de 1741, AGI, *Filipinas* 150, n. 12.

²² *Idem*.



norte de Luzón. Esto se piensa en primer lugar porque exploraron las Babuyanes en busca de puertos útiles e incluso bautizaron uno que lo probable es que desconocieran previamente. Por otro lado, explicaron que las navegaciones entre Luzón y las Babuyanes eran muy fáciles de llevar a cabo y si ellos pudieron transitar por la zona en tiempo de brisas, sería mucho más sencillo hacerlas en época de vendavales, lo que hace suponer que no había certeza de dichos contactos y por ello hicieron suposiciones al respecto.²³ No obstante si bien lo probable es que se contara con pocos registros geográficos de las islas al norte de Luzón, eso no significa que se les desconociera del todo, sino que más bien existían otro tipo de informaciones sobre ellas. Un ejemplo es la descripción hecha en 1726 en la cual se explicaba que las Babuyanes eran islas pobres y con reducida población de indios pese a que contaban con algunos beneficios como clima benigno, tierras aptas para la labranza, abundante agua, pescado, buenas costas y ensenadas para embarcaciones medianas y barcos de porte.²⁴ Es posible también que los habitantes de esas islas mantuvieran contactos marítimos regulares y por ello cuando Corral y Macías hicieron su travesía pudieron recurrir a un práctico que les ayudó a transitar por la zona.

Respecto a las Batanes, es más difícil saber si se les conocía. María Baudot explica que se les incluyó en una propuesta de 1686 lanzada por la orden de Santo Domingo para evangelizar a los naturales de los archipiélagos al norte de Luzón.²⁵ No obstante, no aparecen señaladas en fuentes cartográficas, lo cual hace poco probable que se les frecuentara. Al respecto hay que recordar que los españoles mantuvieron una reducida presencia en Formosa todavía a inicios del siglo XVII, pero posteriormente fueron expulsados de ahí por los holandeses quienes entre 1624 y 1662 la ocuparon. Posteriormente éstos fueron echados por el pirata chino Kuoxinghe —Coxinga— y finalmente la administración del lugar fue tomada por autoridades chinas. Durante estos cambios los contactos marítimos por la zona no

²³ Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 20-22.

²⁴ *Carta de la Audiencia de Manila sobre traslación de naturales*, Manila, 10 de junio de 1726, AGI, *Filipinas* 175, n. 13.

²⁵ Baudot, *Cubrir...*, p. 350.

desaparecieron, sino que más bien se reestructuraron.²⁶ Por tanto, por ahí transitaban naves de chinos, armenios, españoles, holandeses, portugueses y desde 1635 también ingleses, además de navegantes locales.²⁷ Aunque no parece que las Batanes fueran un punto de encuentro regular en esos contactos al menos se sabía de su existencia y eso puede apreciarse en la cartografía del momento. No obstante, en ocasiones fueron referidas con otro nombre o incluso sin él.

Es evidente que el espacio marítimo al norte de Luzón no era del todo desconocido y el mismo Herman lo explicó diciendo que existían registros hechos por extranjeros, lo cual se había reflejado en mapas como los de “Joan Blaeu, Nicolas Vicher, Federico Voit y Hendriet Donclier” (figura 2).²⁸

Por otro lado, también se tenían registros de navegantes como el del piloto Pedro Laborde Taussias, quien citaba el testimonio de su compatriota francés don Juan Boisloré, el cual dijo que en dos ocasiones (1703 y 1712) transitó por el norte de Luzón. Además, se tenía noticia de que entre 1714 y 1718 pasaron por esa zona 14 navíos franceses procedentes de Perú a cuyos capitanes Boisloré conoció en Cantón. Y según Herman, todos esos franceses dijeron que habían navegado por el norte de Luzón y que consideraban que la ruta seguida era muy segura, tanto que algunos la usaron para regresar a las costas peruanas.²⁹ Incluso Herman explicó la impor-

²⁶ Como se temió que el avance chino se dirigiera a las Filipinas fue necesario fortalecer los presidios del norte, incluso en detrimento de algunos del sur como los de Ternate o Palawan. Barrio, *Vientos...*, p. 56.

²⁷ En 1635 se firmó un tratado de paz entre Inglaterra y Portugal con el que se autorizó que las naves inglesas de la *East Indian Company* pudieran viajar hasta Macao, de esta forma los portugueses podrían usarlas para su comercio pues los holandeses no las atacarían. Véase George Bryan Souza, *The Survival of Empire. Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986, p. 214-219; Patricia Drumond, *As relações luso-britânicas na China meridional (século XVII)*, Madeira, Centro de Estudos de História do Atlântico, 2002, p. 76-85.

²⁸ *Réplica de Henrique Herman a las observaciones hechas a su proyecto*, Santa Cruz, 27 de mayo de 1730, AGI, *Filipinas* 95, n. 1, f. 75-76v. Es probable que cuando Herman menciona a Bleau se refiera al *Atlas Maior*, mientras que cuando menciona a Visscher se refiera al mapa *Orbis Terrarum Tabula*. Los otros autores no se pudieron ubicar.

²⁹ Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 28. Sobre las naves francesas hay que recordar que durante la Guerra de Sucesión Española algunas de estas también co-



tancia que habían tenido los monzones en el éxito de dichas travesías y por tanto lo tendrían en la derrota que él proponía:

[...] y que los muchos navíos franceses que han pasado a la gran China por la derrota propuesta es cierto que venían de Leste a el Oeste de que se infiere con certidumbre moral, que venían con el monzón que eran los meses de marzo abril y mayo cuando estos navíos franceses llegaban a Marianas y al Cabo de Engaño por el mes de junio y como entonces no se ha entablado el vendaval no tenían fuerza las corrientes y las aguas sin duda alguna corrían al Oeste y así embocaban y pasaban dichos navíos con felicidad y por el contrario por el mes de julio que en mar ancha es la fuerza del vendaval como entonces corre el agua con el viento es favorable a desembocar por la nueva derrota que se propone entre el Cabo de Bojeador y Cabo del Engaño y no habrá piloto ni marinero de inteligencia y práctica que diga lo contrario por ser lo referido conforme a reglas de mar y pilotaje.³⁰

Por otro lado, desde la perspectiva de las autoridades españolas, Herman mencionó que navegantes como él habían transitado por el norte de Luzón varias veces y esos viajes constaban en algunos manuscritos que estaban en manos del regidor de Manila don Juan Bautista de Uriarte.³¹ Esta idea se reforzaba con el testimonio de los pilotos que evaluaron la propuesta de Herman ya que explicaron cómo ellos conocían la zona por haberla navegado, además de mencionar que anteriormente había sido una región a través de la cual se mantuvieron contactos con Japón:

[...] y los que deponemos los mas por repetidos viajes que tenemos hecho con bajeles de todas partes podemos asegurar como visto y reconocido desde Mariveles hasta las Babuyanens que no se ofrece el mas mínimo embarazo que pueda impedir la nueva derrota que se pretende los continuos barcos, y champanes que van a Emuy y Cantón las mas

menzaron a transitar por la zona, pues recibieron licencia para comerciar en las costas de Chile y Perú, y desde ellas también navegaron hasta las costas asiáticas. Sobre el tema, véase Stanley y Stanley, *Plata...*, p. 137-140 y 152-176; Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Jordi Beltrán (trad.), Barcelona, Ariel, 1979, p. 40-47

³⁰ *Réplica de Henrique Hernán a las observaciones hechas a su proyecto*, Santa Cruz, 27 de mayo de 1730, AGI, *Filipinas* 95, n. 1, f. 74v-75.

³¹ *Ibidem*, f. 70v-71.



veces reconocen dichas Babuyanes y no se tiene noticia de otra cosa en contrario dejando otros muchos que traficaron en tiempos pasados de esta ciudad a el Japón en que precisamente avistaban dichas Babuyanes que con esto es muy suficiente para probar que dicha nueva derrota no es nueva en su realidad.³²

Además, los proyectos misionales llegaron a considerar a las islas del norte. Como antes se dijo, en 1686 miembros de la orden de Santo Domingo solicitaron licencia para establecerse en Calayán, la cual les serviría de plataforma para alcanzar otras islas y así evangelizar a sus naturales; esto les fue autorizado y los trabajos misionales iniciaron en 1708, cuando se fundó la Provincia del Santo Rosario.³³ Sin embargo, pronto los religiosos informaron que las condiciones de las Babuyanes y de las Batanes eran muy duras “por los contrastes de los vientos y lo arrebatado de las corrientes que lo más del año se experimenta”, lo cual las hacía estériles y carentes de agua, además de que era difícil y costoso enviarles bastimentos. Por ello en 1725 se solicitó trasladar a todos los indios cristianizados de las Batanes a Calayán, que era la isla de las Babuyanes más apta para dicha población; los frailes consideraron que ese plan sería viable ya que desde 1720 habían promovido dicha mudanza y logrado con éxito reubicar a 120 familias.³⁴ Para favorecer ese traslado, se solicitó que a los indios se les perdonaran los tributos por un periodo de cinco años además de enviar durante los primeros meses remesas de arroz con las que pudieran mantenerse en lo que ellos obtenían su propia producción. La solicitud fue aprobada incluso en la metrópoli,³⁵ desde donde se ordenó prestar la ayuda necesaria para el traslado; ésta sobre todo se centró en la fábrica de dos naves en Cagayán en las que se planeó enviar bastimentos y pertrechos de Ilocos y de Cavite para el personal que llevara a cabo el traslado así como las remesas regulares solicitadas. Todo ello tendría un costo

³² *Junta de pilotos donde se evaluó viaje de Manuel Correa y Joseph Macías*, Manila, 16 de enero de 1741, AGI, *Filipinas* 150, n. 12.

³³ Baudot, *Cubrir...*, p. 350.

³⁴ *Carta de la Audiencia de Manila sobre traslación de naturales*, Manila, 10 de junio de 1726, AGI, *Filipinas* 175, n. 13.

³⁵ Buen Retiro, 12 de julio de 1724, AGI, *Filipinas* 175, n. 13. Llega a Manila el 16 de mayo de 1726, AGI, *Filipinas* 175, n. 13.

de 59398 pesos.³⁶ Dicha cantidad se ordenó fuera remitida desde las Reales Cajas de México de forma separada al situado.³⁷ Hacia 1744 se informaba a la metrópoli que el dinero había sido remitido y los traslados de naturales realizados.³⁸

Por tanto, podría pensarse que aunque las islas al norte de Luzón fueran conocidas por algunos navegantes, e incluso débilmente sujetas a la administración filipina, desde la perspectiva oficial eran consideradas periféricas. Esto puede apreciarse en la cartografía oficial; el mejor ejemplo es la *Carta Hydrographica y Chorographica de las islas Filipinas* de 1734 del jesuita Pedro Murillo Velarde (figura 3), donde las islas Babuyanes y Batanes son apenas referidas en el margen sin tenerse certeza de su forma y ubicación (figura 3).³⁹

Así que para las autoridades Filipinas esas islas no eran de gran utilidad e incluso aunque se hizo un intento para extender a ellas las labores misionales, al proyecto no se le dio continuidad. Pese a que la propuesta de Herman obligó a voltear la mirada nuevamente a la parte norte de Luzón, el hecho de que el proyecto no se realizara en ese momento llevó a que las relaciones con las Batanes y las Babuyanes no se modificaran. Hubo que esperar a que las presiones externas obligaran a revalorar su importancia estratégica.

Retomando un proyecto

Luego de que en 1762 Manila fuera ocupada por los ingleses durante 18 meses, en el marco de la Guerra de los Siete Años (1757-1763) se hizo necesario reestructurar la defensa y la administración filipinas así como sus contactos marítimos. Parte de los nuevos objetivos planeados fue que se dependiera menos del situado novohispano y para ello había que generar actividades económicas redituables dentro

³⁶ *Testimonios de la Real Hacienda para la traslación de los naturales de las islas Batanes y Babuyanes a la de Calayan*, Manila, 16 de septiembre de 1733, AGI, *Filipinas* 145, n. 5.

³⁷ *Carta de Juan de Avechederra sobre traslación de naturales de Babuyanes*, Real Caja de México, 7 de abril de 1747, AGI, *Filipinas* 153, n. 2.

³⁸ *Ibidem*, San Ildefonso, 14 de agosto de 1744, AGI, *Filipinas* 153, n. 2.

³⁹ Barrios, *Vientos...*, p. 518-524.

del mismo archipiélago, además de modificar sus tratos comerciales. Sobre este último punto dos temas fueron retomados: las navegaciones directas con la metrópoli, las cuales fueron propuestas desde la década de 1730 pero se llevaron a cabo hasta 1765,⁴⁰ y la modificación de la ruta transpacífica. Esto último volvió a la mesa de discusiones en 1771 cuando se recibió una real cédula donde se ordenaba explorar nuevamente la ruta propuesta por Herman, la cual según algunos funcionarios, como el fiscal de la audiencia de Manila Francisco Leandro de Viana, era una opción segura para las navegaciones transpacíficas que además combatiría los contrabandos practicados a lo largo del estrecho de San Bernardino.⁴¹ Esto fue mal recibido por los comerciantes quienes explicaron que alterar la ruta implicaba adelantarla y eso afectaría las fechas en las que se hacían los tratos con otras regiones asiáticas, las cuales además dependían de la época de monzones para hacer sus travesías.⁴² Pese a las quejas, en julio de 1772 el paquebote *Nuestra Señora del Rosario* recibió el encargo de viajar por el nuevo derrotero. La nave tuvo dificultades y paró en Cagayán para hacer reparaciones; posteriormente continuó con la travesía y se dirigió a las Marianas.⁴³ Para 1777 se ordenó se siguiera el nuevo derrotero y se indicó que las naves debían salir de Manila en mayo en lugar de hacerlo en junio como había sido habitual. Además, los galeones tendrían que hacer escala en el nuevo establecimiento de Monterrey, en el noroeste novohispano, lo cual no pudo lograrse sino hasta 1782.⁴⁴

La nueva derrota nuevamente colocó en la mesa de discusiones el papel estratégico de las Batanes y de las Babuyanes. Esto porque los diarios de navegación de expediciones extranjeras las habían registrado aunque a las Batanes las referían como las Bashee (figura 4).

Esto era relevante pues recordemos que el bautismo cartográfico era una forma de tomar posesión simbólica de los territorios, por lo

⁴⁰ Sobre el tema, véase Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw, “La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas”, en *Un océano de seda y plata...*, p. 307-340.

⁴¹ Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 31.

⁴² Barrios, *Vientos...*, p. 493-502.

⁴³ Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 38-39.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 43-52.



que los registros desde la perspectiva española debían reposicionarse en dichas islas.⁴⁵ Lo anterior hacía evidente que la seguridad tanto del norte de Luzón como de la nueva derrota implicaba extender el espacio marítimo hispano sobre esa zona. Para hacerlo, había que asegurar la presencia española en ellas. De ahí que cuando se retomó el proyecto de la derrota por el norte se discutiera si ésta debía pasar cerca de Luzón o entre las islas Batanes y Babuyan; en principio esa decisión se había dejado al arbitrio de los pilotos, pero posteriormente se acordó que se siguiera la primera propuesta pues cerca de Luzón sería más fácil conseguir agua, leña o víveres en caso de ser necesario. No obstante, eso no significaba que se volviera a descuidar la zona pues había que hacer frente y frenar en lo posible a los extranjeros que ya la transitaban, lo cual podía verse en los registros resultantes de algunas expediciones como las del comandante John Byron (1764-1766) y del capitán Samuel Wallis.⁴⁶ Esta última incluso pasó por las Bashee (octubre de 1767) aunque sólo las describió de forma sencilla:

Al medio día, del día 28, alteramos nuestro curso, viramos S. por el O.; y media hora después, vimos las Islas Bashee orientadas desde S. por el E. al S.S.E distantes cerca de seis leguas. Esas islas son todas altas, pero la de más al norte es más alta que el resto.⁴⁷

Otros navegantes de la época también hicieron referencia a esas islas por su estratégica posición geográfica que serviría para practi-

⁴⁵ Sobre el tema véase John Elliot, *Imperios del mundo Atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, Marta Balcells (trad.), España, Taurus, 2006, p. 67-70.

⁴⁶ Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 48. No se menciona pero en la expedición (1766-1768) también participaba Phillip Carteret.

⁴⁷ "At noon, on the 28th, we altered our course, fleering S. by W.; and at half an hour after one, we saw the Bashee Islands bearing from S. by E. to S.S.E. distant about six leagues. These islands are all high, but the northermost is higher than the rest", en John Hawkesworth, William Strahan y Thomas Cadell, *An Account of the Voyages Undertaken by the Order of His Present Majesty for Making Discoveries in the Southern Hemisphere, and Successively Performed by Commodore Byron, Captain Wallis, Captain Carteret, Captain Cook...*, Londres, impreso por W. Strahan and T. Cadell, 1773, v. 3, p. 502 [Biblioteca Nacional de España, GMM/3035-GMM/3037. Tomado de la Biblioteca Nacional Hispánica, PID: bdh0000001714, consultado en octubre de 2016.] La traducción es propia, cualquier error es mi responsabilidad.

car navegaciones por la parte norte del Pacífico. Al respecto hay que recordar que los ingleses, durante la segunda parte del siglo XVIII, paulatinamente se posicionaron en la bahía de Nutka y participaron en el tráfico peletero el cual tenía gran demanda en las costas asiáticas. Dichos tratos llevaron a que algunos navegantes ingleses propusieran nuevas actividades a practicar en ese océano y para ello el uso de islas fuera de la jurisdicción española se convirtió en un objetivo.⁴⁸ En ese contexto, las Batanes o Bashee fueron mencionadas por alguno navegantes como se ve en el diario del inglés John Menzies quien exploró el canal al sur de Formosa (1788-1789):

Estas islas, las cuales están situadas entre Formosa y Luconia, son cinco en número, además de cuatro pequeñas y rocosas islas, las cuales sin embargo, están cubiertas con vegetación. Dampier dio los siguientes nombres a las cinco más grandes: Isla Granston, que es la más considerable, Isla Monmouth, que es la siguiente en tamaño, Isla Goat, Isla Orange, e Isla Bashee, la cual es la más pequeña de las dos anteriores. Están habitadas por una raza fuerte de hombres atléticos quienes hasta ahora están contentos con su tierra que produce todo lo que necesitan para su sustento y comodidad: pero nosotros no podemos suponer que la felicidad que esta gente posee será mayor bajo el yugo de España.⁴⁹

⁴⁸ Un ejemplo de este proceso en las islas septentrionales del Pacífico americano puede verse en Guadalupe Pinzón Ríos, “Proyección inglesa sobre las islas del Pacífico novohispano a través de sus mapas y diarios de viaje —siglo XVIII”, en *Cartógrafos para toda a Terra. Produção e circulação do saber cartográfico ibero-americano: agentes e contextos/Cartógrafos para toda la Tierra. Producción y circulación del saber cartográfico iberoamericano: agentes y contextos*, Francisco Roque de Oliveira (coord.), Lisboa, Biblioteca Pública de Lisboa/Universidad de Lisboa/Universidade Nova de Lisboa, 2015, v. 1, p. 371-390.

⁴⁹ “These islands, which are situated between Formosa and Luconia, are five in number, - besides four small rocky islets, which, however, are covered with verdure. Dampier gave the following names to the five larger of them: Granston Island, which is the most considerable, -Monmouth Island, which is the next in size,- Goat Island, Orange Island, and Bashee Island, which are much smaller than the two former. They are inhabited by a race of strong, athletic men, who have been hitherto happy in a soil that produced every thing necessary for their support and comfort: but we cannot suppose that the happiness these people possessed will find any addition from the yoke of Spain”, John Meares, *Voyages Made in the Years 1788 and 1789, from China to the N.W. Coast of America: with an Introductory Narrative of a Voyage Performed in 1786 from Bengala in the Ship Nootka, London, Printed in Logographic*



Así que estos avances y registros enemigos, aunado a la captura que los ingleses hicieron de Manila en 1762, obligaron a que las autoridades filipinas intentaran delimitar mejor los espacios por los que se realizarían las navegaciones transpacíficas y para ello se hizo necesario tomar posesión de las islas aledañas. No obstante para extender dicho espacio fue mejor alcanzar y ocupar la región más alejada; tal vez por ello el nuevo proyecto sobre todo hizo referencia a las Batanes y a la conquista que debía hacerse de ellas.

Como explica María Baudot, el primer paso se dio en 1775 cuando se pidió a la orden de Santo Domingo que dieran noticias sobre las islas debido a su experiencia anterior en ellas. También se solicitó el testimonio del alcalde mayor de Cagayán cuya nave en 1769 había sido arrastrada a una de las islas más al norte y gracias a sus tripulantes, que pudieron hablar con los naturales, se enteró de que había otras islas donde tiempo atrás llegaron misioneros. Hubo además otros testimonios como la del armador y comerciante Matías Suárez que estuvo en esas islas obligado por un temporal. Un testimonio más fue el de Joaquín Melgarejo quien pasó cinco meses en las Batanes comerciando con los naturales. Por tanto, era evidente que pese al traslado de los indios cristianizados a Calayan, hecha por los dominicos, las Batanes siguieron estando pobladas y realizando algunos tratos.⁵⁰ Con dichas informaciones se ordenó llevar a cabo más reconocimientos y sobre todo levantar plano de rutas y puertos con señalamientos de corrientes y bajos. Díaz-Trechuelo explica que esto incluyó reconocimientos en torno a Formosa que a su vez sirvieran para determinar mejor la ubicación de las Batanes.⁵¹ Pero fue hasta 1777 cuando José de Gálvez ordenó al gobernador José de Basco y Vargas su conquista espiritual y temporal, lo cual coincidió con otra orden para que se cambiara el derrotero de los galeones de Manila.⁵² Ese mismo año se hizo la ruta por el norte de

Press and sold by J. Walter, No. 169, Picadilly, opposite old Bond Street, 1791, Londres, Loographic Press, v. 1, p. 91-99 [John Carter Brown Library, D791, M484v, v. 1.]

⁵⁰ Baudot, *Cubrir...*, p. 343-354.

⁵¹ Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 41-42. Estos intentos y revisiones de las Batanes no fueron únicos pues en ese marco se hicieron exploraciones y propuestas sobre otras islas, como fue repoblar Marianas o explorar y ocupar las Carolinas y las Palaos. Véase Barrios, *Vientos...*, p. 506-518.

⁵² Baudot, *Cubrir...*, p. 343.

Luzón doblando el Cabo del Engaño. El segundo viaje se hizo en 1780 a pesar de que los comerciantes continuaban resistiéndose. La nueva derrota fue acompañada por los intentos de conquista sobre las Batanes (1781) No obstante, esos se vieron frenados cuando llegaron noticias de Pondicherry sobre el rompimiento entre Inglaterra y Francia (1779); como se temió un nuevo ataque inglés en Filipinas, se prefirió concentrar las fuerzas en Manila. Pese a ello, es posible que los esfuerzos previos tuvieran resultados pues al menos, ante la mirada extranjera, parecía que los españoles tenían jurisdicción en esas islas aunque fuese de manera débil. Así lo hace suponer este testimonio inscrito en el diario de Menzies:

Si una nave entrara en los mares de China pasando por las Islas Bashee, su paso hacia Cantón podría ser peligroso, por las fuertes corrientes del sur en esa temporada. Ese pasaje, por lo tanto, no es tan seguro como el anterior. Especialmente porque los españoles han tomado esas islas, y se han establecido a la fuerza en ellas, aunque al presente no han extendido mucho su fuerza.

Las islas Bashee, sin embargo, son llamativas y seguras; -estuvimos ahí en 1786, y conseguimos refresco. Tal vez no sea muy conocido que los españoles han tomado posesión de ellas. Pero así es. Y el gobernador reside en la isla Grafton, con cerca de cien soldados, varios oficiales, algunos religiosos, y cinco o seis piezas de cañón que fueron montadas frente a sus casas; pero sin fortificación o defensa de ningún tipo.⁵³

Ante esta creciente amenaza las autoridades españolas mantuvieron órdenes de continuar con la nueva derrota e incluso ampliar también sus puntos de escala en las costas americanas que también estaban en expansión hacia el norte como respuesta a los asentamientos rusos e ingleses de Nutka. Por ello en 1781 el galeón *San*

⁵³ “If a ship enters the China seas by making the Bashee Islands, her passage to Canton may be endangered, from the strong Southerly currents at that season. This passage, therefore, is not so secure as the former, particularly as the Spaniards have seized these islands, and established a force on them, though at present of no great strength or power. The Bashee Islands, however, are bold and safe; -we were here in 1786, and procured refreshments. It may not be generally known that the Spaniards have taken possession of them. But so it is; and a governor resides on Grafton Isle, with about an hundred soldiers, several officers, a few priests, and five or six pieces of cannon, which are mounted before his house; but without fortification or defences of any kind”, Meares, *Voyages...*, v. 1, p. 91- 99.



Felipe llegó primero al departamento de San Blas (fundado en 1768) pues iba dirigido por el comandante Bruno de Hezeta y el piloto Antonio Mourelle, oficiales de dicho establecimiento. Sin embargo, a pesar de que las navegaciones por el nuevo derrotero continuaron, los comerciantes siguieron remitiendo sus quejas a las autoridades metropolitanas, lo cual provocó que en 1791 el gobernador de Filipinas, Félix Berenguer de Marquina, ordenara que los galeones regresaran a la ruta tradicional.⁵⁴ Esto llevó a replantear la relevancia de ocupar las Batanes pues los intentos hasta ese momento hechos habían sido costosos, por lo que volvió a considerarse nuevamente su abandono.

Comentario final

Como ha podido apreciarse, a lo largo del siglo XVIII las autoridades españolas intentaron, desde la metrópoli, controlar y explotar mejor los territorios ultramarinos y para ello dictaron una serie de ordenanzas que buscaron reestructurar su administración. Se puso especial atención en el comercio marítimo, y la ruta transpacífica fue de las más consideradas ya que al modificarla se intentaba combatir los contrabandos comúnmente practicados. Si bien para ello se llegaron a dictar reglamentos con los que se pretendió modificar las prácticas mercantiles ligadas a los Galeones de Manila, a lo largo de la centuria fue más evidente que lo que se requería era modificar las navegaciones mismas. Por ello la propuesta de un nuevo derrotero fue tan considerada. Dicha ruta rompería con los tratos ilegales acostumbrados pues llevaría a que los galeones pasaran por donde los comerciantes tenían poca presencia o bien pocas influencias. Además, la nueva derrota transitaría por zonas donde se realizarían menos (o incluso ninguna) escalas y con ello los contrabandos serían difíciles de practicar, según las autoridades. No obstante, también era verdad que la nueva ruta propuesta transitaría por zonas menos conocidas y registradas, por lo que fue necesario debatir y solicitar a las autoridades metropolitanas que dieran sus opiniones.

⁵⁴ Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 50-52.



Durante la primera parte de la centuria pocos cambios se llevaron a cabo, en gran medida por las presiones de los comerciantes tanto mexicanos como filipinos. Sin embargo durante la segunda parte sí fue necesario hacerlos ya que había que considerar también la defensa de los propios territorios de ultramar. Aunque en especial los ingleses habían logrado capturar dos galeones el verdadero momento de alarma fue la ocupación que hicieron de Manila, lo cual evidenció lo poco protegidas que estaban las Filipinas. Esto llevó a replantear no sólo reestructuraciones administrativas en el archipiélago, sino también la relevancia de proteger los espacios marítimos por los que éste mantenía sus contactos, lo cual se lograría extendiendo los dominios hispanos a las islas aledañas.

Las Batanes y las Babuyanes son un ejemplo de dicho proceso. De ser consideradas parte de unas zonas periféricas, desde la perspectiva de las autoridades de Manila, pasaron a convertirse en zona estratégica en los proyectos navales españoles de la segunda parte del siglo XVIII y por ello la administración filipina intentó extenderse a ellas. La relevancia que cobraron las hizo formar parte de las representaciones y descripciones geográficas de la época. Aunque dicho avance se debilitó, no se perdió el interés del todo pues dichas islas continuaron dependiendo de la administración filipina.

Este trabajo se realizó en el marco de la estancia sabática realizada en 2016-2017, gracias a la beca otorgada por el PAsPA/DGAPA/UNAM y al Apoyo para Estancias Sabáticas-Conacyt 2016.

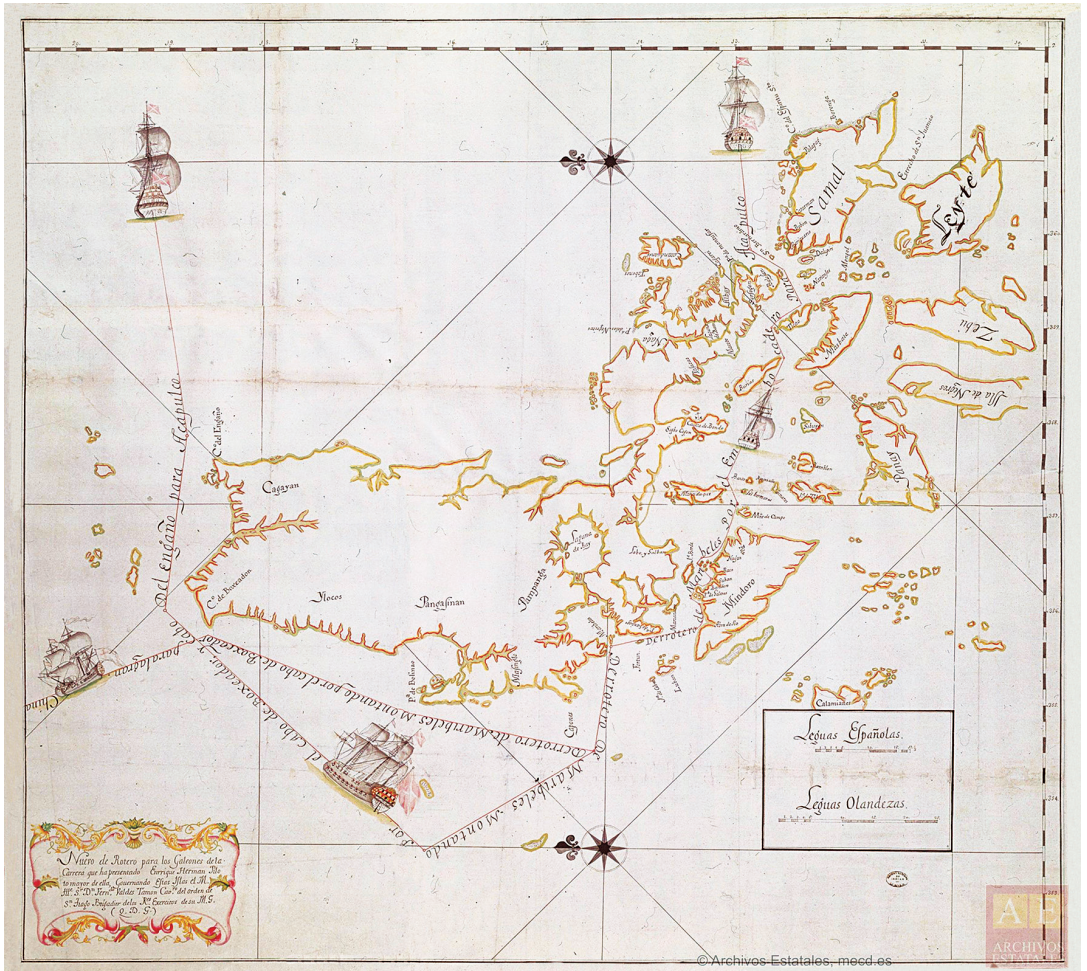


Figura 1. Nuevo derrotero para los galeones de la carrera que ha presentado Enrique Herman, piloto mayor de ella..., 1730, AGI, MP-FILIPINAS, 23



Figura 2. Nicolaes Visscher, *Atlas contractus Orbis Terrarum*, Amsterdam (ca.) 1681, BNE.
Biblioteca Nacional Hispánica, PID, bdh0000100757
(consultado en octubre 2016)

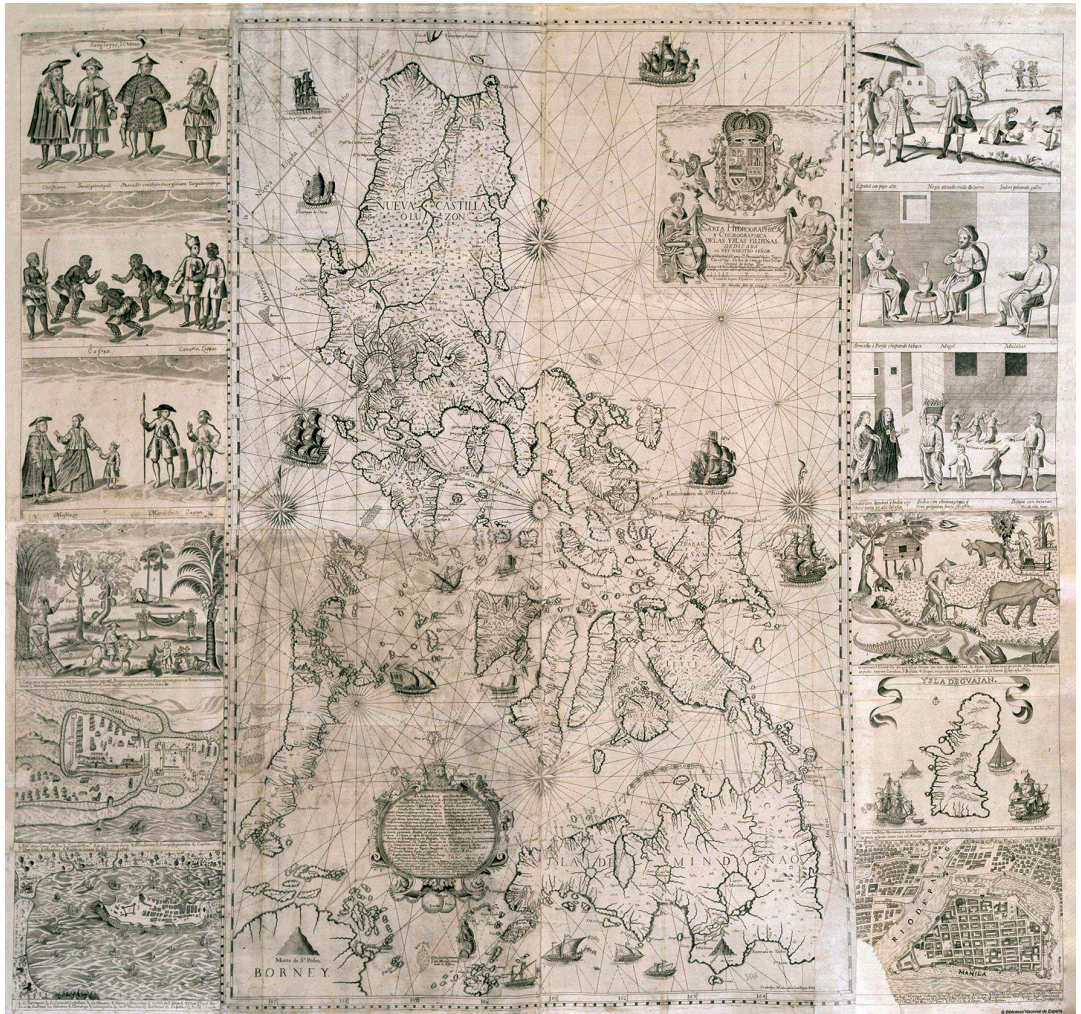


Figura 3. Carta Hydrographica y Chorographica de las Yslas Filipinas hecha pr. el Pe. Pedro Murillo Velarde... delineada por Nicolas de la Cruz Bagay Indio [Tagalo], Manila 1734. BNE, MR/45/31. Biblioteca Nacional Hispánica, PID bdh0000024007, (consultado en octubre 2016)



Figura 4. Chart of Discoveries Made in 1787 in the Seas of China & Tartary by the Boussole & Astrolabe, Jean-François de la Pérouse, Londres, publicado por G. G. & J. *Carta Hydrographica y Chorographica de las Yslas Filipinas hecha por el Pe. Pedro Murillo Velarde...* delineada por Nicolas de la Cruz Bagay Indio [Tagalo], Manila 1734. BNE, MR/45/31. Biblioteca Nacional Hispánica, PID bdh0000024007 (consultado en octubre de 2016)