

Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila¹

Lampón Bay, alternative Port to Cavite for the Manila Galleon

María Baudot Monroy
Universidad Nacional de Educación a Distancia
Departamento de Historia Moderna
<http://orcid.org/0000-0002-3370-6697>
mbaumon@gmail.com

Recibido: 27/01/2019; Revisado: 08/07/2019; Aceptado: 31/07/2019

Resumen

La Carrera del Galeón de Manila se estableció en el siglo XVI en torno a un eje transpacífico formado por dos cabeceras: los puertos de Cavite y Acapulco. Sin embargo, hubo otros puertos en las Filipinas, que por distintos motivos (refugios ante el acoso de navíos enemigos o ante inclemencias meteorológicas, abundancia de maderas para la construcción naval), también se utilizaron ocasionalmente como puertos alternativos y que son escasamente conocidos. El objetivo de este artículo es explicar cómo y por qué Lampón pasó de ser un puerto alternativo más a puerto cabecera en Filipinas de la Carrera transpacífica en sustitución de Cavite durante los años centrales del siglo XVII. La documentación y la cartografía encontradas nos permitirán analizar los contextos, las circunstancias y las causas por las que Lampón sustituyó a Cavite y el tiempo en el que estuvo activo. Igualmente estudiaremos por qué a mediados del siglo XVIII se propuso, sin éxito, volver a utilizar Lampón en sustitución de Cavite.

Palabras clave: Galeón de Manila, puerto de Lampón, siglos XVII y XVIII.

Abstract

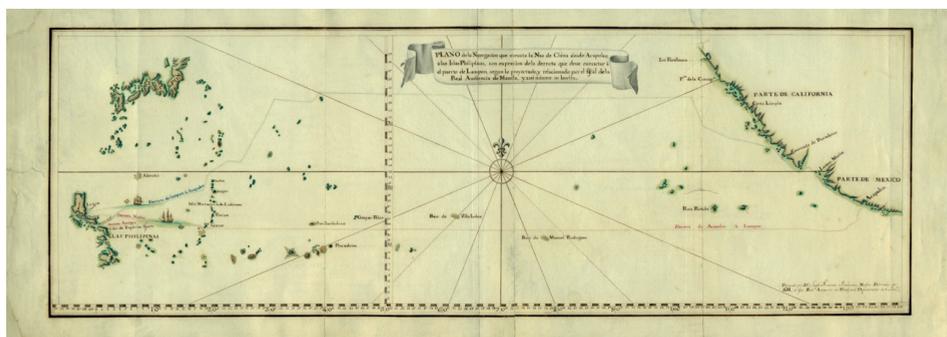
The Manila Galleon trade route was established in the 16th century across a transpacific axis formed by two main ports: Cavite and Acapulco. However, for various reasons (such as to escape enemy ships, bad weather or abundance of wood for shipbuilding), other less well-known ports in the Philippines were also occasionally used as alternatives. The goal of this article is to explain how and why Lampón went from being an alternative to be the chief Philippine port in the transpacific trade route, replacing Cavite during the middle of the 17th century. The documentation and cartography available allow us to analyse the contexts, circumstances and causes behind Cavite's substitution by Lampón and the period during which the latter was active. In addition, we examine why, in the mid-18th century, Lampón was once again (albeit unsuccessfully) proposed as a replacement for Cavite.

Key words: Manila Galleons, Lampón Bay, 17th and 18th Centuries.

1 Este trabajo se ha realizado dentro del proyecto de investigación «Los nervios de la guerra. Movilización de recursos militares y construcción de la Monarquía imperial hispánica en los siglos XVII y XVIII», financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España, HAR 2015-64165-C2-1-P. Abreviaturas utilizadas: AGI (Archivo General de Indias), AMNM (Archivo Museo Naval de Madrid) Biblioteca Nacional de España (BNE), Manuscrito (Ms.)

1. INTRODUCCIÓN

El Museo Naval de Madrid y la Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia organizaron entre septiembre de 2016 y febrero de 2017 una exposición titulada *El Galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes*² para conmemorar el segundo centenario del último viaje de la Carrera del Galeón de Manila realizado en 1815. Entre las numerosas piezas expuestas, nos llamaron poderosamente la atención dos mapas que reflejaban el eje transpacífico de la navegación del Galeón, con la peculiaridad de que incluían la bahía de Lampón como cabecera en las islas Filipinas, además de Cavite. El primero de ellos se titula *Plano de la navegación que ejecuta la «Nao de China» desde Acapulco a las islas Philipinas, con expresión de la derrota que debe ejecutar al puerto de Lampón, según lo proyectado y relacionado por el fiscal de la Audiencia de Manila, y así mismo su vuelta.*³



Mapa 1. Navegación que ejecuta la Nao de China desde Acapulco a las Islas Filipinas. Fuente: Dominio público, Blog de la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval, Documento del mes, marzo de 2015.

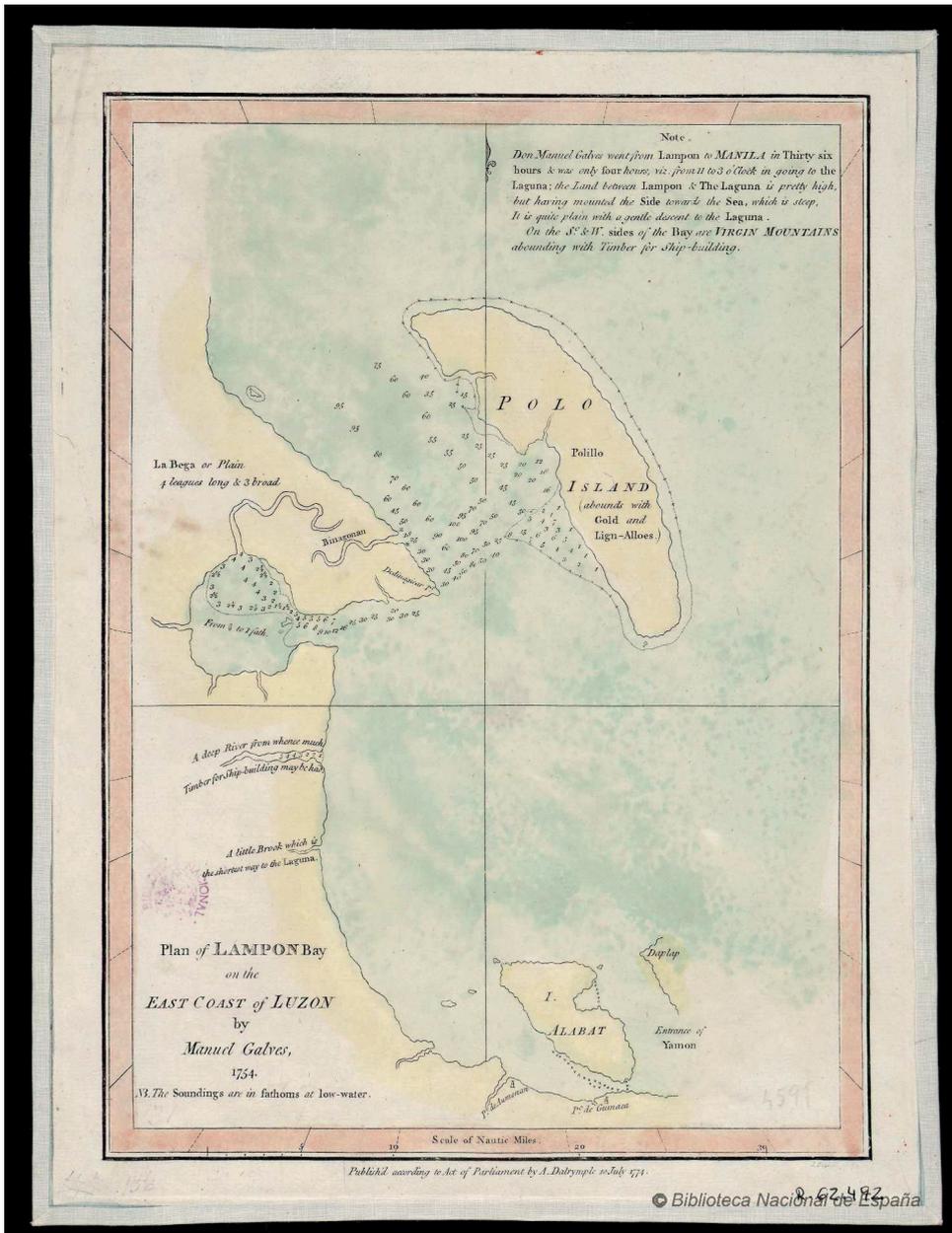
El segundo mapa es una ampliación de una parte del primero, focalizada en las islas Filipinas, donde se aprecian con detalle, a modo de comparación, los dos derroteros con ambas cabeceras en Filipinas: Cavite-Acapulco y Lampón-Acapulco, se titula: *Plano de las Yslas Philipinas en punto cresido para la mejor inteligencia de las dos derrotas antigua y nueva como assi mismo su vuelta a Acapulco.*⁴ Ambos mapas fueron realizados en 1750 por el piloto de la Real Academia de Pilotos de Cádiz José Francisco Badaraco, y actualmente se conservan en el Museo Naval de Madrid.⁵

2 <http://fundacionmuseonaval.com/el-galeon-de-manila-la-ruta-espanola-que-unio-tres-continentes.html> [consulta: 08/07/2019].

3 <https://catedranaval.com/2016/08/31/documento-del-mes-de-marzo-de-2015/> [consulta: 08/07/2019].

4 http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/cienciaorgano/prefLang-es/01cienciamuseo--01informacion-museo-naval--02prensa-museo-naval--01noticias-2016--09SEPTIEMBRE-GALEONMANILAesjsessionid=5RQth8LJYYLbK2vpLrTJqmKdcLnNXyzJr-vQHpTZrXnCpLDddP2Gc1717873538?_selectedNodeID=2735093&_pageAction=selectItem [consulta: 08/07/2019].

5 AMNM, Ms. 58-15



Mapa 2. Bahía de Lampón. Dominio público, Órgano de Historia y Cultura Naval. Ministerio de Defensa.

La bahía de Lampón (actualmente bahía de Lamón o Lamon Bay) es una enorme ensenada que se encuentra en la vertiente oriental de la isla de Luzón, en la actual provincia de Quezón. Está protegida por una isla grande frente a ella, en el norte de la bahía, que actúa a modo de parapeto, la isla de Polo (actual Polillo). El estrecho de Polillo, separa ambas islas. Más al sur se sitúa una isla alargada, Alabat, que protege el sur de la bahía, en la que aún se puede localizar la población de Maubán, otro de los puertos citados en la documentación que fueron utilizados por los navegantes de la Carrera del Galeón. El puerto de Lampón, objeto de nuestro estudio, está situado en una pequeña bahía cerrada frente a la isla de Polo, se corresponde actualmente con la población de Real, y dista unos 70 Km. de Manila.

El sistema comercial del Galeón compartía algunos elementos con la Carrera de Indias, como el régimen de monopolio, el puerto único y un régimen periódico de navegación. Una primera Real Orden, promulgada en enero de 1593, a la que posteriormente se fueron sumando más leyes, reguló el tráfico marítimo de los galeones entre Filipinas y Nueva España, quedando establecidos como puertos cabecera Cavite, en la bahía de Manila y Acapulco en la costa del Pacífico del virreinato de Nueva España.⁶

Rastreando la historiografía reciente sobre el comercio del Galeón de Manila y la navegación entre Filipinas y Nueva España (SCHURZ, 1992; YUSTE LÓPEZ, 1994, 2000, 2007; SALES-COLIN, 2000; MARTÍNEZ SHAW, 2003; BONIALIAN ARDASH, 2012) sólo hemos encontrado dos referencias a la utilización de la bahía de Lampón en lugar de Cavite como una de las cabeceras del derrotero entre las Filipinas y Nueva España. Miquel Luque Talaván nos aporta una pequeña pista cuando menciona la solicitud del fiscal de la Audiencia de Manila, Juan de Bolívar Cruz, para que las naos que se despachasen desde Cavite, fueran al puerto de Lampón y no al de Cavite (LUQUE TALAVÁN, 2003: 343). José Miguel Herrera Reviriego es más explícito al mencionar que en 1662, ante la ausencia de naos en Acapulco, el virrey ordenó traer una embarcación de Guatemala, el *San Damián*, cuya fragilidad despertó serias dudas sobre su capacidad para cruzar el Pacífico. Por este motivo, se ordenó a su capitán dirigirse directamente a Lampón y no a Cavite. Las razones expuestas para justificar el cambio de puerto fueron que la travesía desde Acapulco hasta Lampón requería menos tiempo de navegación y era más segura, porque evitaba cruzar el estrecho de San Bernardino (HERRERA REVIRIEGO, 2012: 151-164).

Por el contrario, sí hemos encontrado menciones a Lampón y a la ensenada de Maubán, situada en la misma línea costera al sur de Lampón, en la historiografía de los siglos XVII y XVIII, concretamente en algunas de las relaciones históricas escritas por religiosos, sobre lo acaecido en Filipinas en relación con sus respectivas órdenes religiosas durante el siglo XVII. En este sentido, el dominico Baltasar de Santa Cruz en su *Historia de la Provincia del Santo Rosario de Filipinas, Japón y China*, menciona la llegada a Lampón de dos pataches. El primero entró en la bahía de Lampón en julio de 1648, aprovechando la niebla para huir de un buque holandés que estaba al acecho. Santa Cruz destaca como providencial para las Filipinas la llegada del patache, porque desde 1645 no habían viajado los galeones desde

⁶ Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias, 1691, t. III, libro IX, título 45, Ley xv.

Acapulco por temor a ser interceptados por los holandeses, que habían bloqueado con sus escuadras todas las posibles rutas y la colonia, en consecuencia, no había recibido el ansiado «socorro» novohispano. El segundo barco entró en Lampón en 1653, también era un patache. En ambas embarcaciones llegaron religiosos dominicos a Filipinas (SANTA CRUZ, 1693: 159, 257, 428). Fernando Blumentritt recogió en su obra sobre los ataques holandeses a Filipinas casi literalmente el relato de este suceso, narrado por el padre Santa Cruz (BLUMENTRITT, 1882: 57).

El jesuita Pedro Murillo relata que en julio de 1643 entró un galeón en Lampón. Su capitán seguía las instrucciones impartidas por el gobernador, Sebastián Hurtado de Corcuera, a los generales al mando de los galeones, para que, en adelante, todos los bajeles que hacían la Carrera entraran y se despacharan desde Lampón. El objetivo era evitar que fueran atacados o capturados por la escuadra holandesa apostada en la boca del estrecho de San Bernardino. Murillo menciona que en el barco llegaron cuarenta y siete misioneros a Filipinas (MURILLO, 1749:134). Felipe M. de Govantes también recoge en su obra la llegada de algunos navíos a Lampón en las décadas de los cuarenta y cincuenta del siglo XVII (GOVANTES, 1877: 187, 236, 435). En cualquier caso, estas menciones sobre la llegada de embarcaciones de la Carrera del Galeón a la bahía de Lampón, o sobre el despacho de embarcaciones hacia Acapulco desde esa misma bahía, en la mayoría de los casos se debieron a decisiones políticas y estratégicas para evitar que las escuadras holandesas, al acecho de los galeones, los apresaran. En otros casos estos autores también hacen referencia a que algunas embarcaciones no pudieron tomar la embocadura del estrecho de San Bernardino sin correr graves riesgos, debido las inclemencias climatológicas como vendavales, corrientes marítimas, etc., tuvieron que desviarse de su derrota para buscar refugio en alguna de las ensenadas que actuaban como puertos naturales, atracando en Lampón o en la vecina Maubán. Lo cierto es que la bahía de Lampón, en la que venían a desembocar varios ríos, al quedar protegida por la isla de Polo, disfrutaba de unas características ventajosas de seguridad, tanto para el despacho de las naos, como para que éstas atracaran y descargarán después de la penosa travesía del Pacífico. Polo actuaba como una pantalla defensiva, frenando la entrada de los temibles vientos del este e impidiendo la visión desde el océano de lo que ocurría en el puerto y en parte de la costa. Y precisamente por estas características se convirtió desde principios del siglo XVII en un punto de referencia a la hora de buscar refugio para los navegantes de la Carrera, cuando sus bajeles eran perseguidos por embarcaciones holandesas, o sorprendidos por alguno de los frecuentes huracanes que asolaban la zona.

Tomando como punto de partida las menciones a la bahía de Lampón relatadas en la historiografía, que hemos referido, el primer objetivo de este trabajo es analizar si Lampón en el siglo XVII realmente llegó a sustituir a Cavite como cabecera filipina de la Carrera tanspacífica, en qué contextos y durante cuánto tiempo. Completaremos nuestro estudio analizando las menciones a la utilización de Lampón realizadas en el siglo XVIII, que hemos encontrado, para aclarar si hubo continuidad o no.

2. LAMPÓN EN EL SIGLO XVII: LA ESTRATEGIA DE LOS GOBERNADORES FRENTE AL ENEMIGO HOLANDÉS

El abandono español de la guarnición de Kelungen en Formosa (Taiwan) en 1642, se decidió en una Junta de Guerra celebrada en la Audiencia de Manila por la imposibilidad de defenderla ante la escasez de hombres y medios. Supuso el fin de la presencia española en la isla de Formosa. La principal consecuencia fue que consolidó la presencia de los holandeses de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC) en la región y les alentó llevar a cabo una ofensiva sobre el archipiélago filipino (SCHURTZ, 1992: 305). Esta ofensiva se inscribe en los intentos de la Compañía de las Indias Orientales, la Verenigde Oost Indische Compagnie (VOC) de reforzar su expansión mercantil y colonizadora en la amplia región del Mar de China y del sur del Pacífico (OLLÉ, 2005: 275-290; CRESPO SOLANA, 2013: 479-507; ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2014: 331-371). Durante la primera mitad del siglo XVII Filipinas vivió un estado de guerra permanente debido a los reiterados ataques de los corsarios holandeses (SALES-COLIN, 2009: 149-176). De hecho, la correspondencia de los gobernadores de esta época al rey ha dejado patente sus reiteradas y desesperadas reclamaciones para que les enviaran hombres, armas, pertrechos y dinero para construir embarcaciones para la defensa de los múltiples frentes conflictivos del archipiélago (SALES COLIN, 2005: 795-794). En algunos momentos puntuales estos ataques se intensificaron, como ocurrió durante la década de los años cuarenta, cuando las islas controladas por los españoles fueron sometidas a un implacable acoso de sus costas, puertos, barcos y de las derrotas interiores entre las numerosas islas por las que se realizaba el comercio interior. Esta situación se prolongó más allá de la Paz de Westafalia de 1648, que puso fin a la guerra entre ambas naciones (SCHURTZ, 1992: 302 y ss.).⁷ Como han indicado varios autores, esta situación de guerra obligó a los holandeses a aglutinar muchos recursos en hombres, barcos y dinero en su colonia asiática para consolidar su presencia en la región. Esta concentración de medios y hombres para intentar apoderarse de las Filipinas y capturar los galeones que llegaban cargados de plata desde Acapulco evitó que desviarán su atención hacia la vertiente del Pacífico de los virreinos americanos. Especialmente, al espacio marítimo por el que navegaban los galeones del comercio peruano cargados de plata entre El Callao y Panamá, convirtiendo a las Filipinas en un auténtico bastión defensivo de estos territorios americanos del Imperio (SCHURTZ, 1992: 268; ALONSO ÁLVAREZ, 2009; CRAILSHEIM, 2014: 133-152; GAUDIN, 2017: 113-133).

Fue una época de gran precariedad defensiva para las islas, por la falta de embarcaciones de guerra y de hombres para hacer frente a las escuadras holandesas desplegadas por múltiples rincones del archipiélago. Para completar la visión del estado de guerra permanente que padeció el archipiélago, agravado por la escasez de recursos defensivos, es obligado mencionar otros factores que jugaron un papel destacado. En primer lugar, los distintos frentes abiertos, prolongados en el tiempo, por la incesante guerra de corso que los musulmanes, asentados en el sur del archipiélago, practicaban sobre las islas que controlaban los españoles.

⁷ BNE, Ms. 2349-II, vol. VII. «Filipinas contra holandeses, Manila, 18/06/1648».

Una lucha astutamente alentada por los holandeses para obligar a los españoles a dividir su atención y sus recursos defensivos entre varios objetivos. Por otro lado, la obstinación de la corona y de los gobernadores filipinos por mantener la presencia española en las Molucas, a pesar del enorme esfuerzo que supuso, hasta que se vieron obligados a abandonarlas en 1662 (BARRANTES, 1878; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, 1993: 279-294; LUQUE TALAVÁN, 1999: 57-86; SALES-COLIN, 2005: 775-794; CAMPO LÓPEZ, 2017: 51-80; 2018: 9-30). La guerra permanente con múltiples frentes fue la causa de que los gobernadores, además de reclamar insistentemente el envío de dinero y hombres para reforzar las tropas, se vieran obligados a buscar soluciones inmediatas y efectivas para mantener la presencia española en Asia, para continuar con la navegación transpacífica, único nexo entre la lejana colonia y el virreinato de Nueva España, para evitar que se capturara algún galeón, así como un ataque a Manila, que fue sitiada en múltiples ocasiones (BLUMENTRITT, 1882).

A principios de la década de los cuarenta, los reiterados intentos de sitiar Manila y la falta de navíos para enfrentar a los holandeses incrementó el temor a un ataque a la ciudad de Manila y al cercano puerto de Cavite. En consecuencia, el gobernador Hurtado de Corcuera dispuso una batería de medidas para su defensa. Ordenó construir fosos y contrafosos, una entrada cubierta a la ciudad y puentes levadizos en las zonas más vulnerables, no dudando en coger él mismo la azada para motivar a la gente y acelerar los trabajos, según afirmaron los oficiales reales en su correspondencia con la corte. El hecho de que el propio gobernador estuviera al frente de la defensa de la ciudad, inspiró respeto a los enemigos, conocedores de las hazañas militares del gobernador en las Guerras de Flandes (GONZÁLEZ ALONSO, 2012: 199-218). Igualmente, el gobernador había emprendido la construcción y reparación de los baluartes y las fortalezas situadas en los puntos más vulnerables de la costa.⁸ Sin embargo, a pesar de haber reforzado las defensas de Manila, las costeras y las del puerto de Cavite (HERRERA REVIRIEGO, 2015:573-587), los holandeses persistieron en sus intentos de sitiar Manila y, especialmente, de bloquear la llegada de los galeones a Cavite e intentar capturarlos. Por lo que la decisión política y estratégica más significativa tomada por el gobernador, que luego continuaron sus sucesores durante algunos años, fue el cambio del puerto cabecera en Filipinas, Cavite, por el de Lampón. Una decisión que contravenía lo establecido en las Leyes de Indias y que requería una explicación. Los oficiales reales de la Audiencia de Manila en una carta dirigida al rey en julio de 1643 justificaron la decisión del gobernador por su obligación de salvaguardar el comercio y mantener abierta la comunicación con el virreinato, del que dependían para su defensa gracias a los situados que enviaba el virrey: los hombres que integraban las tropas, el armamento, los pertrechos y el situado. En la misma carta le comunicaban el éxito del cambio de puerto. Los navíos de la Carrera, la almiranta, *Nuestra Señora de la Encarnación*, y la capitana, *Nuestra Señora del Rosario*, habían sido despachados por el gobernador Hurtado de Corcuera en 1642 desde Lampón hacia Acapulco. Ambas naos habían regresado felizmente en 1643 a Filipinas, atracando y descargando la plata en la misma bahía. Los oficiales reales también relataron al monarca algunos pormenores en torno al cambio de

8 AGI, Filipinas, 31, N. 4. Manila, 20 de julio de 1643. Los oficiales reales al rey.

puerto. Ante la falta de embarcaciones y de hombres para hacer frente y repeler a la escuadra holandesa apostada en la boca del estrecho de San Bernardino, el gobernador decidió cruzar la cordillera central de Luzón para recorrer personalmente la «contracosta» y asegurarse de que Lampón era un fondeadero seguro y apto para los galeones, que permitiera las tareas de carga y descarga.

En 1643 Hurtado de Corcuera despachó nuevamente las dos embarcaciones hacia Acapulco desde Lampón, sin embargo, unos recios temporales obligaron a la capitana a regresar a Lampón. En cambio, la almiranta consiguió llegar a Acapulco. En 1645 el navío emprendió el viaje de regreso a Filipinas, pero cuando se hallaba cerca de la costa oriental de Luzón, un temporal lo arrastró hacia el norte, viéndose el capitán obligado a buscar refugio para asegurar la plata en una ensenada del cabo del Engaño, en el extremo nororiental de la provincia de Cagayán. Cuando el estado de la mar permitió reanudar la navegación sin correr demasiados riesgos, la embarcación se dirigió a Cavite, donde fondeó. Precisamente en esa embarcación llegó a Filipinas el nuevo gobernador, Diego Fajardo Chacón, quien tomó posesión del cargo en agosto de 1644. El éxito del cambio de puerto hizo que el nuevo gobernador ordenara al año siguiente despachar nuevamente las dos embarcaciones de la Carrera hacia Acapulco desde Lampón, donde habían sido reparadas, aderezadas y cargadas.⁹ De lo que se deduce, que en Lampón se habían construido las estructuras necesarias para el despacho de embarcaciones.

A partir de 1645 el virrey, conde de Salvatierra, conocedor de la situación de acoso a que estaba sometida la colonia, y de que Lampón también estaba vigilada por una escuadra holandesa, decidió no enviar galeones con la plata. Sin embargo, para no dejar la colonia completamente sin recursos, en 1648 arriesgó a enviar un patache, el *Buen Jesús*, con un situado de 97.000 pesos y 100 hombres para reforzar las tropas filipinas (Sales Colin, 2000: 103 y ss).¹⁰ En cuanto el patache se aproximó a la costa, fue avistado por alguno de los muchos navíos que los holandeses habían desplegado a lo largo de toda la costa a la caza de algún galeón. El patache fue perseguido, pero su capitán, aprovechando una intensa niebla, consiguió entrar en la bahía de Lampón y refugiarse en el cauce de uno de los ríos que desembocaban en ella, donde descargó la plata y las mercancías para ponerlas a salvo. Para evitar que los holandeses apresaran el patache decidió incendiarlo, sin embargo, esta decisión le valió una dura reprobación del gobernador, y que la Audiencia de Manila le condenara a muerte.¹¹ No obstante, la proeza de haber conseguido evitar a la escuadra holandesa y salvar la plata, sirvió de atenuante para que se le perdonara la condena. En la decisión influyó el hecho de que ese año, se había despachado desde Cavite la capitana hacia Acapulco, y a final de 1649 todavía no había regresado, ni se tenían noticias de la embarcación. Lo que, sin duda, magnificó aún más la gesta del capitán del patache.¹² El gobernador Diego Fajardo, a pesar de los pocos medios navales con los que contaba, pudo armar

9 AGI, Filipinas, 31, N. 7. Manila, 11 de agosto de 1744. Los oficiales reales al rey.

10 Los pataches y las fragatas, eran embarcaciones de menor porte y calado, y mucho más ligeras que los galeones. Fueron utilizados como «avisos» para llevar noticias, situados, hombres o pertrechos militares en ambas direcciones de la Carrera transpacífica.

11 AGI, Filipinas, 9, R. 1.N. 6. Manila, 31 de julio de 1749. Diego Fajardo al rey.

12 AGI, Filipinas, 31, N, 17, Manila, 27 de julio de 1749. Los oficiales reales al rey.

varios navíos para enfrentar a las escuadras holandesas, que intensificaron sus ataques entre 1646 y 1648, derrotándolas en varios enfrentamientos en distintos puntos del archipiélago a pesar de la desproporcionada desigualdad de fuerzas con respecto a los holandeses (SCHURTZ, 1992: 305-306; SALES-COLIN, 2000: 136; ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2014: 331-371).

Después de la Paz de Westfalia con Holanda de 1648 remitió algo la intensidad de los ataques holandeses, pero la bahía de Lampón se siguió utilizando para fondear y despachar galeones de forma alternativa con Cavite, aunque ya no por motivos defensivos, como había sido el caso en los años precedentes. En 1658 fondeó y descargó su contenido el galeón *San José*, ejerciendo de capitana de la flota. Su general, el joven veinteañero Diego Ortiz de Largacha, que era vecino y regidor de Veracruz¹³ y había heredado una importante fortuna, fue nombrado capitán del puerto de Lampón por el gobernador Manrique de Lara,¹⁴ quien también le nombró general para el viaje de regreso a Acapulco del *San José* de 1660. El navío fue aderezado y cargado en Lampón, «con que los gastos que ha habido en el acarreo de todos los bastimentos y demás géneros han sido muy crecidos a V.M. y a los vecinos de esta ciudad, por ser los caminos muy malos y estar tan distante de esta ciudad». Cuando el tesorero de la Audiencia, José Manuel de Vega, encargado de fiscalizar la carga, constató que el navío estaba excesivamente sobrecargado y que apenas quedaba sitio ni para los bastimentos de la gente de mar, ni para la artillería para la defensa en caso de un ataque, decidió apostar un cuerpo de guardia junto al buque para evitar que se introdujera más carga mientras solucionaba el problema. En su ausencia del puerto, Ortiz de Largacha amenazó de muerte a los guardias, que huyeron asustados, y siguió embarcando mercaderías en vez de los necesarios bastimentos, sin que al fin el tesorero pudiera evitarlo.¹⁵ Las denuncias del tesorero y las de otros oficiales reales sobre este incidente llegaron a tratarse en el Consejo de Indias, sin embargo, el fiscal renunció a dar una sentencia por no contener el expediente pruebas ni testimonios.

En 1660 se despachó la nao *Nuestra Señora de la Limpia Concepción* desde Lampón. Un recio temporal la obligó a refugiarse en la boca del estrecho de San Bernardino, desde donde consiguió navegar hasta Cavite. Tras ser reparada y nuevamente aderezada, se hizo a la vela hacia Nueva España desde Cavite.¹⁶ Pocos días después, se tuvo noticia en Manila de la inminente llegada del galeón *San José*, que se había despachado desde Acapulco en 1659. Como llegaba medio desarbolado, su capitán dio fondo en la ensenada de Naga, en la provincia de Camarines, a unas 100 leguas de Manila, para repararlo y poder continuar la navegación. En 1661 fue despachado hacia Nueva España desde Naga.¹⁷ En 1666 entró en Palapa el galeón *Nuestra Señora de la Concepción* proveniente de Acapulco, que se había despachado en año anterior desde Cavite. Fue aderezado y enviado nuevamente

13 AGI, México, 187, N. 24.

14 Sobre este gobernador véanse PRIETO LUCENA (1984) y PICAZO MUNTANER (2013).

15 AGI, Filipinas, 31, N. 49. Manila, 30 de julio de 1659. Los oficiales reales al rey. Manila, 3 de agosto de 1759, José Manuel de la Vega al rey.

16 AGI, Filipinas, 32, N. 2. Manila, 20 de julio de 1661. Los oficiales reales al rey.

17 AGI, Filipinas, 32, N. 2. Manila, 20 de julio de 1661. Los oficiales reales al rey.

a Acapulco.¹⁸ A partir de la década de los setenta no hemos encontrado en la documentación referencias a que el puerto de Lampón volviera a ser utilizado para despachar galeones.

CUADRO 1
*Embarcaciones despachadas desde Lampón*¹⁹

Año	Embarcación	Incidencias
1642	Nuestra Señora de la Encarnación	Llegó a Acapulco
	Nuestra Señora del Rosario	Llegó a Acapulco
1643	Nuestra Señora de la Encarnación	Arribó a Lampón por temporal. Se despachó de nuevo
	Nuestra Señora del Rosario	Arribó a Cavite. Se despachó de nuevo
1644	Nuestra Señora de la Encarnación	Llegó a Acapulco
	Nuestra Señora del Rosario	Llegó a Acapulco
1645	Nuestra Señora de la Encarnación	Llegó a Acapulco
	Nuestra Señora del Rosario	Llegó a Acapulco
	San Luís (¿) Hay contradicción en las fuentes	
1646	San Diego	Arribó a Cavite tras ser atacado por holandeses
1650	San Diego	Arribó a Cavite por temporal
1655	San Francisco Javier (Capitana)	Llegó a Acapulco. En el viaje de regreso naufragó frente a Borongán
	Almiranta	
1659	San José	Llegó a Acapulco
	Nuestra Señora de la Limpia Concepción	Llegó a Acapulco
1660	Nuestra Señora de la Limpia Concepción	Arribó a Cavite por temporal. Se despachó en 1661 desde Cavite
	San José	

FUENTE: AGI, Filipinas, 9, 22, 31, 32. Cruikshank, B. Manila Galleon Listing, <https://sites.google.com/site/manilagalleonlisting/home> [consulta: 08/07/2019].

¹⁸ AGI, Filipinas, 9, R, 3, N, 50, Manila, 4 de agosto de 1667, el gobernador Diego Salcedo al rey.

¹⁹ Los años que faltan en el cuadro se despacharon los galeones desde Cavite o no se despacharon.

Dentro de la documentación citada sobre la reiterada utilización del puerto de Lampón como alternativa a Cavite durante los años centrales del siglo XVII, no hemos encontrado descripciones ni de la amplia bahía que albergaba estos puertos a lo largo de la costa oriental de Luzón, ni de los propios puertos o de las poblaciones en que éstos se hallaban. Tampoco sobre las construcciones que necesariamente se tuvieron que levantar en Lampón para su defensa, el aderezo de los navíos, o su carga y descarga. Necesariamente se tuvieron que construir almacenes para la custodia las mercancías y la plata, así como para los pertrechos de las maestranzas para habilitar los bajeles. Tampoco hay rastro documental de cómo se organizó el traslado de la plata y de las mercancías entre el puerto de Lampón a Manila o Cavite y viceversa. A pesar de no estar muy distantes Lampón de Manila (unos 70 Km.), el recorrido a pie, cruzando Luzón de este a oeste, exigía superar un altiplano traspasando una zona boscosa que, por las características orográficas del terreno llevaba varios días y podía verse complicada por la incidencia de lluvias y vendavales, según en qué época del año se hiciese la travesía.

Teniendo en cuenta las peligros ocasionados por los condicionantes geográficos y climatológicos, los problemas que entrañaba la distancia entre Lampón y Manila y la progresiva disminución de los ataques de los holandeses en la segunda mitad del siglo XVII, lo más probable es que tras un periodo de utilización alternativa de Lampón, Cavite y, ocasionalmente, otros puertos como el de Naga en Camarines, se volviera a utilizar prioritariamente Cavite como puerto cabecera. Tras el progresivo abandono, para evitar que Lampón fuera ocupado y utilizado por el enemigo, en 1659 el gobernador Manrique de Lara ordenó abandonar completamente el puerto, demoliendo el baluarte que resguardaba el puerto de Lampón, retirando toda la tropa estacionada en él para resguardarlo, y echando abajo e incendiando todos los edificios, incluso las casitas y los camarines.²⁰ En consecuencia, tras la destrucción de las infraestructuras necesarias para el despacho de los galeones, el puerto volvió a ser utilizado ocasionalmente como refugio, y con el paso de los años fue cayendo en el olvido que la bahía de Lampón había sustituido durante unos años a Cavite.

Hay otro factor que, sin duda, influyó decisivamente en la decisión de restituir Cavite como cabecera de los galeones y abandonar definitivamente Lampón. Se trata de las presiones que ejercía la oligarquía mercantil de Manila para mantener a toda costa Cavite como puerto cabecera de la Carrera en Filipinas, negándose a acceder a cualquier intento de cambiar el puerto o incluso el derrotero de los galeones. La principal razón de estas presiones estaba en que el derrotero, que seguían los bajeles desde que se hacían a la vela en Cavite hasta que tomaban el Pacífico por el estrecho de San Bernardino, facilitaba un contrabando de magníficas dimensiones (DÍAZ-TRECHUELO, 1956: 1-83; BARRIO MUÑOZ, 2012: 493-502; BAUDOT MONROY, 2013: 341-379; BAUDOT MONROY, 2016: 441-469). Y es que el derrotero entre Cavite y San Bernardino implicaba cruzar un vericuetto de islas e islotes con múltiples calas, ensenadas y cuevas, en las que embarcaciones de menor porte esperaban el paso de los galeones para introducir en ellos de forma

²⁰ AGI, Filipinas, 162, N. 19, ff. 30v-31r

fraudulenta mercancías fuera de registro en el viaje de ida a Nueva España, o descargar la plata no registrada embarcada en Acapulco. A pesar de que este derrotero implicaba más tiempo de navegación y graves riesgos para la seguridad de las embarcaciones, por los vientos reinantes entre las islas y las corrientes marítimas, que habían ocasionado numerosos naufragios desde el inicio de la navegación regular transpacífica en el siglo XVI (ISORENA, 2015: 52-83), todos los intentos de modificarlo (DÍAZ-TRECHUELO, 1956: 1-83) habían fracasado por la presión de la oligarquía de Manila.



Mapa 3. Isla de Luzón, 1887, Instituto Geográfico Nacional, S1-148-11. Dominio público. <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/002444.html> [consulta: 08/07/2019].

3. LAMPÓN EN EL SIGLO XVIII: EL INTENTO DE RESTABLECIMIENTO DEL PUERTO

Veamos ahora cómo Lampón se vio rescatado del olvido unos cien años después de haber sido abandonado. Como hemos mencionado, desde el siglo XVII había habido intentos de modificar el derrotero que recorrían las naves que hacían la Carrera del Galeón, desde que se aproximaban al archipiélago y enfilaban el estrecho de San Bernardino hasta que echaban el ancla en Cavite y viceversa por la peligrosidad que implicaba, pero no fue hasta principios del siglo XVIII cuando las autoridades filipinas presentaron una propuesta seria y factible a la Secretaría de Indias. El gobernador Fernando Valdés y Tamón (1729-1739) presentó al secretario de Indias un proyecto para sustituir el derrotero tradicional por otro, inspeccionado y descrito por el piloto de la Carrera del Galeón, Enrique Herman. Los navíos zarpaban de Cavite bordeando Luzón hacia el norte, para cruzar los cabos de Bojador y del Engaño y salir al Pacífico (DÍAZ-TRECHUELO, 1956: 1-83; BARRIO MUÑOZ, 2012: 243-281; Baudot Monroy, 2013: 341-379 y 2016: 441-467). Esta propuesta, en ningún caso consideraba un cambio del puerto cabecera, solo del derrotero por el que debían navegar los navíos de la Carrera, por lo que Cavite seguiría siendo el puerto cabecera en las Filipinas. El derrotero propuesto por Enrique Herman, después de ser analizado por los cosmógrafos de la Casa de la Contratación, fue aprobado por el Consejo de Indias y su ejecución fue ordenada al gobernador por la Secretaría de Indias. Sin embargo, ningún gobernador consiguió superar los obstáculos de la oligarquía para ponerlo en práctica. Hubo que esperar a que la Secretaría de Indias en 1778 nombrara gobernador a un marino, José Basco y Vargas, y a que éste encomendara la gestión de la Carrera y la navegación de los galeones a marinos de la Armada española (BAUDOT MONROY, 2016: 441-467; BAUDOT MONROY, 2019: 163-192).

Pero antes de que esto sucediera, sí hubo un intento de cambiar Cavite por Lampón. El 29 de febrero de 1756 el secretario del Consejo de Indias, José Ignacio de Goyeneche, emitió una Real Orden al gobernador de Filipinas, Pedro Manuel de Arandía, instándole a informar ampliamente sobre la propuesta que el fiscal de la Audiencia de Manila, José Joaquín Merino de Rivera, había trasladado al virrey mexicano en julio de 1753 para evitar la introducción fraudulenta de mercancías en los galeones.²¹ Según el fiscal Merino, el contrabando se llevaba a cabo durante la navegación de la embarcación desde Cavite, donde los fiscales consignaban y registraban la carga de los galeones, hasta el estrecho de San Bernardino, por donde la nave salía hacia el océano. Concretamente denunciaba la introducción fraudulenta de 400 bultos en el navío de línea *Santísima Trinidad*. Para evitar estos frecuentes fraudes, la propuesta de Merino consistía en trasladar la cabecera filipina de la Carrera de Cavite a Lampón, desde donde los navíos se hacían a la vela directamente al mar de Filipinas y de ahí enfilaban al océano Pacífico. Una navegación directa que hacía imposible la introducción de más mercancías que las registradas antes del momento en que los navíos se hicieran a la vela.

21 AGI, Filipinas, 335, L. 16, ff. 382r-383r. Buen Retiro, 29 de febrero de 1756.

El gobernador Arandía ordenó a los oficiales de la Audiencia abrir un expediente informativo, recopilando toda la información que encontrasen en los archivos de la Audiencia, tanto del fraude que había denunciado el fiscal Merino, como de su propuesta de cambiar el puerto hacia Lampón y de la utilización de este puerto como cabecera de la Carrera. A instancias de Merino, que aseguró sustentar su propuesta en un informe sobre una expedición del puerto de Lampón realizada por el piloto de la Carrera Manuel Galves y en el auto favorable al cambio de puerto del fiscal de la Audiencia Pedro Bolívar, Arandía también pidió el expediente sobre el reconocimiento geográfico de Lampón y la costa oriental de Luzón que había realizado en 1745 Galves, así como el mapa levantado durante dicha expedición por el piloto Manuel Galves, y el correspondiente informe favorable al cambio del Pedro Bolívar. Como no fue posible encontrar estos documentos en los archivos de la Audiencia, los oficiales reales pidieron a Manuel Galves que redactara una copia del informe original y que levantara un nuevo mapa. De la información que aportó el propio fiscal Merino, cuando fue preguntado formalmente en una primera audiencia, Arandía dedujo que se había tratado de una propuesta «hipotética», que Merino planteaba, bajo la condición de que se concediese al comercio filipino el retorno de toda la plata generada por la venta de las mercancías que transportaban los galeones en las ferias mexicanas, pagando por ella un precio de entre un 8 y un 10 por ciento. Según el fiscal Merino, con el cinco por ciento del primer pago se podría financiar la construcción del nuevo puerto en Lampón, así como la de un camino que permitiera el tránsito fluido de carros, animales y hombres desde Manila. Hecha esta primera inversión, el resto de los ingresos en plata supondrían un gran beneficio para la Real Hacienda, teniendo en cuenta que por aquellos años, según el fiscal, la Real Hacienda apenas ingresaba un cinco por ciento de la plata embarcada a causa del fraude. Merino había estudiado el informe de Galves, y basándose en él incluyó algunos de los argumentos de Galves a favor del nuevo puerto. El primero era que la duración de la navegación de los galeones entre Acapulco y Lampón y viceversa se reducía considerablemente, porque obviaban cruzar el estrecho de San Bernardino. Si cruzando San Bernardino, los navíos tardaban entre 6 o 7 meses en llegar a Acapulco, desde Lampón, enfilaban directamente el océano y apenas tardarían entre 3 meses y medio o 4 meses como mucho en llegar a Acapulco. Un segundo argumento estaba relacionado con la seguridad del derrotero. La navegación directa desde Lampón a Acapulco permitiría evitar el crecido número de pérdidas de bajeles que se producía de forma recurrente, cuando las embarcaciones cruzaban la rebuscada ruta entre islas e islotes hasta embocar el estrecho para enlazar el Pacífico, de los que había considerables ejemplos (ISORENA, 2015: 53-83).²² Sin duda, se trataba de dos argumentos de peso que obligaban a una reflexión sobre la propuesta de Merino.

El gobernador Arandía también pidió a los representantes de la ciudad y del comercio de Manila que informasen sobre la propuesta del fiscal Merino. Ambos estamentos se mostraron contrarios a cualquier cambio en el despacho de los galeones, argumentando profusamente sus posiciones en contra, para desmontar

²² AGI, Filipinas, 162, N. 19. Manila, 20 de julio de 1758. Pedro Manuel de Arandía al rey.

las ventajas del cambio de puerto que proponía el fiscal. Para completar el expediente informativo Arandía también pidió a los oficiales reales un listado de cuantos navíos se habían despachado desde Lampón y de su costo para la Hacienda. Sin embargo, como había ocurrido con el informe sobre la expedición de Lampón realizada en 1745 por Galves, tampoco fue posible encontrar en los archivos la documentación que había pedido el gobernador. Tan solo aparecieron datos sueltos sobre algunos efectos remitidos desde los almacenes de Cavite hacia Lampón, y solo de algunos de los años en los que desde este puerto se despacharon galeones durante el siglo XVII. Por ejemplo, en 1614 se habían enviado materiales y pertrechos sin especificar para la construcción del galeón *San Salvador*, que se había construido en Maubán; se encontraron también otra serie de datos de carga y data sobre algunos materiales remitidos para aderezar el navío *San Luis* en 1642; o sobre los efectos que se habían enviado entre 1668 y 1669 para el aderezo del galeón *Nuestra Señora del Buen Socorro*. Los oficiales de la Contaduría, encargados de realizar el cómputo del gasto de la actividad en torno al despacho de los galeones en Lampón, justificaron la imposibilidad de hacerlo por la escasez de datos que encontraron. Según argumentaron se debía, bien a que la documentación antigua era ilegible debido a la forma de las letras de los escribanos, o a que estaba completamente inservible por el deterioro causado por la humedad y las polillas. Concluían su informe determinando, que les resultaba completamente imposible establecer el costo de aderezar, pertrechar y bastimentar ni siquiera uno de los navíos de los que se habían despachado desde Lampón.²³ Ni siquiera pudieron especificar cuantos galeones se habían despachado.

Sin embargo, sí apareció la orden emitida por el gobernador Manrique de Lara el 24 de septiembre de 1659 para abandonar definitivamente Lampón, demoler el baluarte y todas las construcciones.²⁴ Al no poder encontrar más documentación original para incluir en el expediente que Arandía debía remitir al Consejo de Indias, el gobernador decidió incorporar al mismo la copia del informe de la expedición redactado por el piloto Galves con el mapa adjunto, y la argumentación de la Ciudad y del Comercio de Manila en contra de los cambios propuestos por el fiscal Merino.

La copia que presentó el piloto Manuel Galves del informe que había redactado y presentado en la Audiencia en 1745 sobre el reconocimiento que había hecho ese mismo año de la costa oriental de Luzón no podía ser más favorable para la opción que representaba Lampón frente a Cavite. En el contexto de la Guerra de la Oreja de Jenkins contra Inglaterra (1739-1748), el gobernador Gaspar de la Torre²⁵ había mandado en 1740 realizar la exploración de las costas de Luzón para buscar derroteros y puertos alternativos. Al piloto Enrique Herman le encomendó repetir la expedición que ya había realizado unos años antes del derrotero alternativo zarpando de Cavite para cruzar por el norte de Luzón y enfilarse al Pacífico desde el cabo del Engaño y analizar su viabilidad para evitar cruzar el embocadero del San Bernardino (BARRIO MUÑOZ, 2012: 502). A Manuel Galves le

²³ AGI, Filipinas, 162, N. 19, ff. 28v-30r.

²⁴ *Ibidem*, ff. 30v-31r

²⁵ *Diccionario biográfico, RAH*, en línea, consulta el 22 de julio de 2018. <http://dbe.rah.es/biografias/15977/gaspar-antonio-de-la-torre-ayala> [consulta: 08/07/2019].

encomendó inspeccionar los puertos de la costa oriental de Luzón, Casigurán y Lampón. La intención de Gaspar de la Torre a la hora de encargar las expediciones a ambos pilotos, no sólo contemplaba sustituir el derrotero tradicional a través de San Bernardino por el del norte de Luzón, sino también utilizar alguno de los puertos de la costa oriental como puertos alternativas a Cavite si el curso de la guerra lo requería. Por eso también ordenó a Galves inspeccionar los posibles caminos que se podrían abrir a través de los bosques hasta la Laguna de Bay y la disponibilidad de bastimentos y maderas para el aderezo de los navíos. Paradójicamente, Filipinas en 1745 se hallaba en una situación muy parecida a la vivida un siglo antes: en guerra contra una potencia europea, en este caso Inglaterra, que había desplegado una escuadra al mando de George Anson al Pacífico, convirtiéndose en una seria amenaza para la seguridad de las Filipinas y de los navíos que cruzaban el Pacífico. En esta ocasión los ingleses en junio de 1743 habían conseguido apoderarse del patache *Nuestra Señora de Covadonga*, alentando al Almirantazgo a enviar en el futuro otra escuadra al Pacífico con la intención de atacar Manila y mantenerse al acecho para capturar otro galeón (Glyn, 2002; Pinzón, 2008: 63-83).²⁶ La Secretaría de Marina ordenó la suspensión de la navegación transpacífica,²⁷ por lo que en 1744 no se despacharon galeones desde Cavite a Acapulco. Es en este contexto, en el que el gobernador, Gaspar de la Torre, había encomendado al piloto de la Carrera del Galeón, Manuel Galves la expedición de los puertos de Casigurán y Lampón en costa oriental de Luzón, rescatando la iniciativa puesta en marcha por sus antecesores cien años antes.

En su informe Galves aseguraba que no había podido llegar a Casigurán, distante doce leguas de Baler, por los fuertes vientos que dificultaron la navegación por esa parte de la costa. Las noticias que adquirió sobre el puerto de Casigurán de unos religiosos y de los prácticos del propio puerto indicaban que se trataba de una costa muy abrupta, con fondos pedregosos, numerosos acantilados y sin ninguna ensenada apropiada. El puerto, en cambio, al ser cerrado era seguro, aunque esta característica también dificultaba las tareas de carga y descarga de los navíos. Por estos motivos desaconsejaba totalmente Casigurán. El puerto de Lampón, del que adjuntó un plano, era seguro y estaba protegido tanto de los vientos como de las embestidas del mar. En la bahía había dos pueblos, Binangonan en el cauce un río y Polillo en la isla de Polo. Había abundantes aves, pescado, verduras, menestras y raíces, también era fácil conseguir alimentos de la cercana Tayabar. Al sur de la bahía se podía abrir un camino hacia la Laguna de Bay, desde el punto marcado en el mapa que levantó hasta el pueblo de Pangil, ya en la laguna. La distancia entre ambos era de unas diez leguas que, según Galves «en recorrerla tardará un indio bien cargado al más seis días (aunque los prácticos dicen que cuatro, y yo lo creo así)». Según sus cálculos en ocho días podría estar toda la carga de un galeón en Manila. El camino a recorrer, según él, era bastante cómodo, a pesar de las dos cuestas que tenía, una para subir desde el nivel del mar hacia el monte, que no llegaba a unos cien pasos, y la otra para bajar a la laguna. Al tratarse de

26 AGI, Filipinas, 256, N. 1. Expediente sobre la presa del patache *Covadonga* por los ingleses.

27 AGI, Filipinas, 121, N. 19. México, 22 de octubre de 1743. El marqués de la Ensenada al conde de la Fuenclara.

tierras blandas, fácilmente se podía facilitar la subida «caracoleando la cuesta con azadas y taquetaques». Para la construcción de navíos señaló en el mapa varios lugares idóneos para las botaduras, incluso de navíos de gran porte, así como para su fabricación y carena. En los bosques circundantes había maderas de todo tipo en abundancia, excepto molabe, que habría que traer de lugares al sur de la costa, como Maubán o Paracale entre los meses de abril y agosto, aprovechando la bonanza de los vientos en estos meses. Galves incluyó en su informe un detallado derrotero para entrar en el puerto, tanto de día como de noche.²⁸

El informe redactado por los representantes de la ciudad de Manila y de su comercio era bastante más voluminoso y rebatía todos los argumentos tan favorables para Lampón, que había utilizado Manuel Galves, incluyendo pruebas argumentales basadas, según ellos, en hechos ocurridos anteriormente de los que se tenía conocimiento en la memoria histórica de la ciudad, pero de difícil comprobación documental. Y, en cualquier caso, todos sus argumentos contradecían las bondades de Lampón frente a Cavite.²⁹ Los firmantes empezaban informando sobre las bondades del puerto de Lampón, que había demostrado ser un buen refugio durante los frecuentes vendavales que asolaban el Mar de Filipinas para los bajeles que lo surcaban, como ocurrió en 1641 cuando el capitán del galeón *Nuestra Señora de la Concepción Camboyana* se vio obligado a arribar viéndose arrastrado hacia el sur, hasta que pudo entrar en la ensenada de Maubán; o cuando en 1643 el capitán del galeón *Nuestra Señora de la Encarnación* arribó al puerto de Lampón al encontrar el embocadero de San Bernardino «infectado» de enemigos holandeses. Continuaban su informe exponiendo los inconvenientes que veían en la utilización de Lampón como puerto cabecera. Aunque el gobernador Sebastián Hurtado de Corcuera había dispuesto que los galeones se despacharan desde Lampón, esta medida no se pudo mantener mucho tiempo como norma fija por las incomodidades del puerto. El propio gobernador las había experimentado y padecido cuando asistió al despacho de *La Camboyana*, a pesar de haber desplazado a Lampón desde Cavite la maestranza, los pertrechos y todo lo necesario para el aderezo y despacho de los bajeles. Precisamente después de esa experiencia, al año siguiente el gobernador decidió despachar el galeón *San Luis* desde Maubán, ordenando a su capitán que en el viaje de regreso entrara en Cavite. Durante 1650 y 1651 *La Camboyana* y el *San Luis* se vieron obligadas a invernar en Maubán, donde quedaron expuestas a los embates de la mar y del viento por tratarse de una ensenada muy abierta. No obstante, gracias a la protección de algunos riscos que formaban una herradura no sufrieron daños irreparables. Con estos ejemplos rescatados de la memoria histórica, pero sin apoyo documental alguno, los representantes de la ciudad y del comercio pretendieron demostrar y convencer de que Lampón y Maubán «solo para semejantes necesidades pueden servir», es decir como refugio ante las inclemencias meteorológicas, o para evitar a los enemigos cuando estos esperaban a los galeones en la embocadura de San Bernardino. Para ahondar

28 AGI, Filipinas, 162, N. 19, ff. 1r-7r. Manila, 26 de febrero de 1745. Copia del informe de la expedición a Lampón de Manuel Galves.

29 *Ibidem*, ff. 12r-28r. Manila, 24 de mayo de 1758. Informe de la Ciudad de Manila y su Comercio.

en su argumento enumeraron los más de diez accidentes graves ocurridos a las naves «en el corto tiempo que se frecuentaron los viajes de Lampón».³⁰

Sobre el primer fundamento del memorial de Galves con el que avalaba su propuesta, alabando la abundancia de maderas «a la mano», incluso más que en las provincias de la Pampanga y Laguna de Bay, en las que tradicionalmente se realizaban los cortes de madera para la construcción de los galeones, los representantes de la ciudad y del comercio reconocían ser cierto el agotamiento de los bosques de esas dos provincias más cercanas a Cavite. No obstante, haciendo gala de un gran optimismo, se aventuraron a asegurar que por lo menos para aderezos y carenas todavía quedaba madera para unos veinte años. Pasados estos proponían empezar a cortar madera en los montes de Marigondon y Limbones durante los diez años siguientes, para dar tiempo a que los bosques que estaban más agotados se recuperasen. Si no se diera el caso, otra alternativa podría ser efectuar las talas en los bosques de la isla de Mindoro y en otros parajes fuera de Mariveles, como se había hecho en años pasados. Cuestionaban también la abundancia de maderas en Lampón. Según ellos, habría que talar toda la franja de bosque de la larga línea costera hasta Baler, siendo la conducción hasta Lampón ni tan «a la mano», ni tan fácil, como exponía Galves, por lo abrupto del terreno. En definitiva, con argumentos que sonaban lógicos en los oídos de quienes no conocían el terreno y que no dejaban de ser algo imprecisos y difíciles de demostrar intentaron decantar la opinión del lector del informe en contra de la supuesta abundancia de maderas de todos tipos en los bosques en torno a Lampón. Lo cierto es que las maderas abundaban en Luzón, pero era igual de cierto que las talas y la posterior conducción de los troncos era muy complicada por las distancias a recorrer y la orografía del territorio.

Sobre el segundo fundamento del informe de Galves, referido a intentar aliviar el trabajo a los naturales, los representantes de la ciudad y del comercio argumentaban que era muy loable, pero que en la antigüedad ya se había conseguido tenerlos contentos «con el cebo de la buena paga». Según ellos solo los adscritos a los cortes en la provincia de la Laguna habían «padecido» más que los que talaban en otras zonas, por tener que adentrarse en las profundidades de los bosques y acarrear los troncos por penosos barrizales durante largas distancias. Según ellos, la mayor cantidad de gente disponible en Cavite, facilitaba el reparto del trabajo, mientras que en Lampón, muy poco poblada, la carga laboral por indio necesariamente iba a ser mayor. En 1643, cuando se ordenó la creación del pueblo de Lampón con habitantes del pueblo más cercano, Binangonán, apenas se consiguieron unos setecientos tributos. Consideraban que si antiguamente, para transportar la carga de los galeones que fondearon en Lampón, había sido necesario movilizar un importante número de naturales de las provincias limítrofes, ahora, que se pretendía establecer una fábrica de navíos, iba a ser necesario aumentar el número de desplazados. El desplazamiento forzoso de la mano de obra autóctona empleada en la construcción naval y en los cortes de madera venía siendo habitual y generó un gran rechazo y no pocas revueltas por las pésimas consecuencias personales para los forzados y sus familias (CRAILSHEIM,

³⁰ *Ibidem*, ff. 26-27.

2014:133-152; ALONSO ÁLVAREZ, 2003: 13-42; VALDEZ-BUBNOV, 2019: 125-161). En el informe daban claramente a entender que les preocupaba menos la pésima situación de explotación a la que estaban sometidos los naturales, obligados a realizar cortes de madera, que el poco rendimiento que aportaban estos hombres, así como su resistencia a los traslados forzosos. Opiniones que se reflejaban en algunos de sus comentarios, como que «se sabía que los indios de la provincia de Camarines son como peces, que sacándoles de sus centros saltan si les dan lugar, o se mueren», en clara referencia a las revueltas motivadas por los traslados forzosos y a varios fallecimientos ocurridos,³¹ o cuando afirmaban que para conducir cien indios habían sido necesarios diez españoles. Con estos argumentos trataban de desmontar la afirmación de Galves acerca del alivio del trabajo de los naturales. Para comprender estas opiniones tan despectivas sobre a los operarios filipinos, hay que tener presente que tanto la movilización de mano de obra nativa, como la de recursos naturales y manufacturas locales fueron posibles en Filipinas por la existencia de la «encomienda» y del «repartimiento», dos figuras jurídicas que consolidaron la utilización forzosa de mano de obra nativa y su traslado fuera de sus respectivas comunidades (HIDALGO NUCHERA, 1995: 55-81).

Con explicaciones de lo más desalentador intentaron, igualmente, desmantelar la supuesta facilidad, descrita por Galves, para la conducción de la plata, mercancías y todo tipo de pertrechos hasta Cavite. Dentro de todo el argumentario que enumeraban para favorecer la opinión del lector en contra de Lampón, el punto más convincente no tenía discusión: los almacenes con todos los pertrechos, armamento, bastimentos, etc. necesarios para el apronto de las naos, estaban bien custodiados en Cavite y, realmente, era una locura tener que trasegar todos estos bienes durante días a lomos de naturales y de mulas hasta Lampón, donde ni había almacenes ni estaba garantizada la seguridad de los mismos. Además, la dureza del recorrido ocasionaba pérdidas en el acarreo y trasiego de los fardos.

El tercer fundamento se refería a evitar la exposición de las naves a los peligros que conllevaba cruzar el estrecho de San Bernardino, y era, según ellos, una enorme exageración, porque todas las naves que se dice se habían perdido cruzando el estrecho, habían naufragado o cuando navegaban desde Cavite hacia la embocadura del estrecho, sorteando el vericuerdo de islas e islotes, o antes de tomar la embocadura, viniendo de Nueva España. Dentro del estrecho, a ellos solo les constaban cuatro naufragios. Sustentaban su argumento con una larga lista de ejemplos de éxitos al cruzar el estrecho y con toda una serie de hipótesis bastante confusas sobre la dificultad de las maniobras de aproximación a la costa y entrada al puerto de Lampón. Especialmente si los dos navíos, la almiranta y la capitana, conseguían llegar a Lampón al mismo tiempo e intentaban entrar y fondear en el puerto. Inevitablemente se iban a molestar la una a la otra dificultando las maniobras y corriendo el riesgo de colisionar. Pero en realidad estas hipótesis, eran simples suposiciones que no aclaraban nada. Había tantos factores que influían

31 AGI, Filipinas, 32. N. 2. Manila, 20 de julio de 1661. Los oficiales reales al rey informando sobre la rebelión de los naturales de la Pampanga aliados con los de Bulacán y su represión a fuego y sangre, con varios fallecidos, entre ellos varios españoles.

en la navegación de un navío y en su aproximación y entrada en un puerto, que la retahíla de posibles supuestas desgracias para poner de manifiesto la mayor peligrosidad de entrar en Lampón frente a la entrada al estrecho San Bernardino, realmente no esclarecía nada, porque las circunstancias que describían podían darse en cualquier puerto, y no eran solo características de Lampón. Finalmente, concluían:

... De todo lo referido se manifiesta, que ni la falta de maderas de estas provincias y la abundancia de aquellas de Lampón, ni el cansancio y trabajo de los naturales, ni la conveniencia de ellos, ni los riesgos del embocadero ni los felices sucesos de Lampón, tienen bastante fundamento para dejar el puerto de Cavite, haciendo elección del dicho de Lampón, como se pretende para la carga y descarga del Galeón que anualmente se despacha a Nueva España, que es cuanto tenemos que informar siguiendo el superior decreto.³²

Cumplimentado el expediente con los testimonios de todas las partes y con las diligencias practicadas por los oficiales de la Audiencia, incluyendo los documentos antiguos que habían podido localizar en los archivos, Arandía lo envió a Madrid, para que el Consejo de Indias estudiara el expediente y emitiera su dictamen. El gobernador Arandía, en la carta que redactó para acompañar el expediente expuso las que, según él, fueron las razones para que el fiscal Merino solicitara formalmente al virrey de México el cambio de puerto.

Según había podido averiguar Arandía conversando con varios oficiales de la Audiencia, el contrabando que había denunciado Merino no se había producido en el tránsito desde Cavite hacia el embocadero, como constaba en la denuncia, sino en el puerto de Cavite. Merino, temiendo represalias, no se atrevió a hacer la correspondiente denuncia en la Audiencia Manila, por suponer que el gobernador, el marqués de Ovando, se hallaba involucrado en dicho contrabando. Esto le llevó a intentar que se verificase el decomiso de la mercancía introducida ilegalmente en el *Santísima Trinidad* en 1753 en el puerto de Acapulco. Por lo que envió su denuncia al virrey mexicano con la intención de que, tras la verificación de la carga por los oficiales de la Aduana de Acapulco, el expediente llegase al Consejo de Indias por la vía de la Audiencia de México. Según confesó Merino a Arandía, como eran muchas las denuncias de contrabando en los galeones, para asegurarse de que su denuncia era tenida en cuenta, la «vistió con capa de celo» aportando la solución de cambiar el puerto. Sin entrar a considerar la denuncia de contrabando, lo que no resulta de ser sorprendente por la gravedad del asunto, Arandía arremetió en su informe contra el fiscal, afirmando que lo peor de la estratagema de Merino fue valerse «del despreciable asunto del puerto de Lampón».³³

Cuando Arandía pidió a otro fiscal de la Audiencia de Manila la revisión del expediente abierto por Merino sobre el decomiso de la mercancía de contrabando, según Arandía, se constató la escasa solvencia de la denuncia del fiscal, al no estar sustentada en documentos y tratarse de datos de muy difícil comprobación.

32 AGI, Filipinas, 162, N. 19, ff, 12v-28v. Sala Capitular de Manila, 16 de junio de 1758.

33 *Ibidem*, fols. 1v-4r. Manila, 20 de julio de 1758. Pedro Manuel de Arandía al rey.

Merino había declarado que una persona difunta le había informado bajo secreto de los detalles sobre el «modus operandi» del contrabando en el puerto de Cavite, incluyendo los nombres de algunos responsables. Arandía terminaba su carta calificando como «despreciable» todo lo practicado por Merino en relación con la denuncia, dando así por concluidas las averiguaciones practicadas, que envió al Consejo.

A pesar de que alguno de los argumentos que aportaron los representantes de la ciudad y del comercio en defensa de su tesis no eran muy precisos, porque en parte se basaban en hipótesis, las conclusiones del fiscal del Consejo de Indias coincidieron con la postura que defendía la oligarquía de Manila, contraria al cambio de Cavite por Lampón. Los argumentos que sustentaban su sentencia fueron claros y suficientemente sólidos como para dar por finiquitada la cuestión del cambio de puerto. De los informes y diligencias practicadas por los oficiales de la Audiencia para informar el expediente, así como de la opinión del gobernador, el fiscal dedujo claramente que cambiar Cavite por Lampón no reportaba ninguna ventaja, ni para la Real Hacienda, ni para el comercio, dada la distancia existente entre Lampón y Manila, la dificultad para recorrer los caminos y para transportar mercancías y pertrechos, y así lo expuso en su sentencia:

... solo era bueno para la necesidad de una nao que de arribada llegue destrozada de los temporales, de que hay algunos ejemplares, pero nunca se puede establecer puerto, ni conservarse por las incomodidades y costos que tendría, y los riesgos y pérdidas a que estaban expuestos los navíos, y cuyos embarazos en lo antiguo hicieron que don Sabiniano Manrique de Lara diese providencia para que se destruyese un fuerte que había en Lampón y se retirase toda la gente que había en él. Y finalmente, Lampón se halla desierto y no puede haber gente que acuda a la fábrica que se hiciere, la distancia para el acarreamiento de pertrechos, víveres, y carga de las naos es grande y los caminos ásperos y en el rigor de las aguas, intransitables por lo que no se podrán acarrear ni en caballos ni en vacas. En vista de estas dificultades y la que ofrece, desde luego, la mutación de un comercio establecido en el puerto de Cavite con una intermediación a Manila donde se halla el gobernador y la Audiencia, a la vista para celar el contrabando, ¿qué costos no se ofrecerían para mudar la Armada, la artillería, el astillero y toda la maestranza? No encontrándose probabilidad alguna de beneficio y utilidad ni en el menor riesgo de la navegación, ni en los adelantos del comercio, por lo que le parece al fiscal no merece aprecio este proyecto, debiéndose quedar el puerto de Cavite en los términos en que está, y el de Lampón en el que lo puso por inútil don Sabiniano Manrique de Lara.³⁴

Es significativo que ni el gobernador Arandía, ni el fiscal del Consejo dieran en sus respectivos informes la importancia que tenía a la reducción del tiempo de navegación en casi la mitad del tiempo, desde que el navío se hacía a la vela desde Lampón hasta que llegaba a Acapulco. Porque, precisamente, tanto la reducción del tiempo en la navegación, como evitar el contrabando habían sido los argumentos utilizados por la Secretaría de Indias para ordenar a los gobernadores el cambio de

³⁴ *Ibidem*, Madrid, 26 de agosto de 1760, informe del fiscal del Consejo de Indias. Al final del folio se puede leer la conclusión de la sentencia del Consejo del 20 de noviembre de 1760: «Visto, y no hay que hacer»

derrotero. Tanto la postura del gobernador Arandía, como el dictamen del fiscal del Consejo sintonizaban con el intento de la Secretaría de Indias de combatir el contrabando cambiando el derrotero habitual de los galeones entre Cavite y el estrecho de San Bernardino, por otro alternativo por el norte de la isla de Luzón, pero siempre manteniendo la cabecera en Cavite (BAUDOT MONROY, 2013: 341-379; 2016: 441-467).

Aunque por falta de pruebas Arandía consiguió acallar momentáneamente la denuncia de contrabando, que Merino había enviado al virrey mexicano, ésta no cayó en el olvido. Dos años después, el virrey, marqués de la Amarillas, a instancias del Consejo de Indias ordenó a los oficiales reales de Acapulco abrir un expediente sobre la descarga del *Santísima Trinidad* para comprobar la veracidad de la denuncia.³⁵ Y en efecto, los oficiales confirmaron haber decomisado 400 piezas «sin dueño», que contenían canela, coral labrado y paños y loza fina de China entre otros bienes. Las piezas viajaban fuera de registro y sin identificar. Al no haberse presentado nadie para hacerse cargo de las 400 piezas, las tasaron en 28.558 pesos y cuatro reales. Como nadie reclamó las piezas cuando se anunció la subasta, se adjudicaron al mejor postor y el dinero resultante se ingresó en las Cajas mexicanas, después de que los oficiales reales recibieran el porcentaje que les correspondía. El virrey también ordenó al gobernador Arandía abrir diligencias contra los oficiales de mar que habían conducido el *Santísima Trinidad* en 1753 para descubrir a los culpables del fraude. Concretamente contra el capitán, el maestre, el contra maestre, el contador, el escribano el maestre de raciones, el guardián y el segundo guardián.³⁶ Seguir la pista a este caso de contrabando se aleja del objetivo de este trabajo, por lo que lo desarrollaremos en otro artículo.

Por estas mismas fechas el fiscal Merino solicitó al secretario de Indias, Julián de Arriaga, ser trasladado a España aparentemente por motivos de salud. Pero lo cierto es que no quiso seguir sometido a la presiones de Arandía, a quien denunció por amenazas unos años después.³⁷ A instancias de Arriaga la Cámara del Consejo de Indias estudió la solicitud de Merino, que fue aprobada en 1755. Merino podría incorporarse a la primera plaza de oidor que quedara vacante en una de las dos Chancillerías: Valladolid o Granada.³⁸

4. A MODO DE CONCLUSIÓN

Son varias las reflexiones que sugieren los intentos de cambiar el puerto de Cavite por el de Lampón. En primer lugar, desde el principio de la Carrera del Galeón Cavite había quedado establecido como puerto cabecera de la Carrera transpacífica, pero tanto Lampón como otros puertos de la costa oriental de Luzón habían constituido refugios para los navegantes que surcaban el mar de Filipinas y por circunstancias meteorológicas no conseguían tomar la embocadura del estrecho de San Bernardino para llegar a Cavite. El mar de Filipinas era un

35 AGI, Filipinas, 98, N. 11. Madrid, 16 de enero de 1756.

36 AGI, Filipinas, 121, N. 18 y N. 22. México, 30 de abril de 1757. El marqués de las Amarillas.

37 AGI, Filipinas, 185, N. 21, Manila 17 de julio de 1758.

38 AGI, Filipinas, 183, N.46. Buen Retiro, 16 de julio de 1755.

mar de difícil navegación por las corrientes y los recurrentes fuertes temporales y aguaceros. Posteriormente, durante toda la primera mitad del siglo XVII, las Filipinas se convirtieron en uno de los escenarios de la guerra contra las Provincias Unidas, y fue vital para la defensa y supervivencia del archipiélago poder asegurar la llegada a buen puerto del situado y de los refuerzos para la guerra que enviaban los virreyes novohispanos. Al estar Cavite y también Manila, vigilados y, en muchas ocasiones, bloqueados, los gobernadores de Filipinas se vieron obligados a buscar derroteros y puertos alternativos para los galeones. Con el agravante de la falta de embarcaciones para escoltar los bajeles desde que se aproximaban a la embocadura del estrecho de San Bernardino hasta que echaban el ancla en Cavite, como se hacía con las flotas de Indias cuando se hacían a la vela hacia América o se aproximaban a la península ibérica. Durante los años centrales del siglo, cuando se incrementó el acoso de las escuadras holandesas a los navíos de la carrera, y Manila y la entrada al estrecho de San Bernardino permanecieron asediadas, el cambio de Cavite por Lampón fue el resultado de una decisión política estratégica de los gobernadores de esa época, para evitar la captura de los galeones y mantener abierta la comunicación marítima con el virreinato de Nueva España. Esta decisión política sentó el precedente de la posibilidad de utilizar otros puertos alternativos a Cavite como cabecera de la Carrera transpacífica. El cambio a Lampón dio resultado durante unos años, hasta que los holandeses se percataron de que los españoles conseguían esquivar los bloqueos de sus escuadras utilizando puertos alternativos. El hecho de que Lampón y Maubán siguieron utilizándose ocasional y alternativamente con Cavite una vez terminada la guerra contra Holanda, en algunas ocasiones se explica por la necesidad de buscar un refugio cuando los vendavales arrastraban los navíos impidiéndoles aproximarse a la embocadura de San Bernardino, pero también porque la lejanía de la Aduana y de la Audiencia, ambas en Manila, facilitaban aún más el contrabando, como hemos visto.

Cuando desapareció la enorme presión a la que habían sido sometidas las Filipinas, sus puertos, especialmente Cavite, y las embarcaciones que navegaban por aguas del archipiélago y por la ruta transpacífica, la opción del cambio del puerto cabecera se desestimó por las dificultades que conllevaba y su alto costo, y terminó cayendo en el olvido. Durante la primera mitad del siglo XVIII para atajar el contrabando ya no se contempló la opción del cambio de puerto para despachar los galeones, sino que se ordenó el cambio del derrotero que hacían las embarcaciones. El hecho de que Lampón había sustituido a Cavite durante los años centrales del siglo XVII había quedado muy relegado en la memoria histórica de Manila, hasta que el fiscal Merino rescató esta opción del olvido para utilizarla en su estrategia. Su propuesta de cambiar Cavite por Lampón no fue una simple ocurrencia. Fue un intento de vestir su denuncia con el velo del disimulo, enmascarándola como una propuesta reformista para combatir el contrabando. Una iniciativa que se insertaba perfectamente en las políticas que con ese mismo objetivo trataba de imponer la Secretaría de Indias desde principios del siglo, y tenía su antecedente en los reiterados intentos de varios gobernadores (BARRIO MUÑOZ, 2012: 493-502; DÍAZ-TRECHUELO, 1956) de cambiar el derrotero de los galeones para evitar el

contrabando que se realizaba mientras cruzaban entre Cavite y el estrecho de San Bernardino. Sin embargo, a pesar de las reiteradas órdenes que la Secretaría de Marina había enviado a los gobernadores para imponer ese nuevo derrotero a los generales de los galeones, hasta finales del siglo XVIII no fue posible por la férrea resistencia manifestada por la ciudad de Manila y su comercio, amparados por la mayoría de los miembros de la Audiencia, para no perder su control sobre el sistema comercial del Galeón (BAUDOT MONROY, 2019: 163-192). Merino conoció esta polémica y la oposición de la oligarquía de Manila a navegar por los cabos de Bojador y del Engaño, por eso propuso Lampón, una opción más antigua en la memoria histórica de la ciudad que había sido realidad cien años antes y que utilizó para dar a su denuncia el carácter de propuesta regeneradora. Cuando la oligarquía manileña fue preguntada sobre la propuesta de Merino, también se opuso, porque cualquier cambio en el sistema establecido suponía el riesgo de perder su control sobre la gestión del Galeón, como ocurría con el cambio del derrotero por el norte de Luzón. El fiscal del Consejo cerró el expediente informativo sobre la sustitución de Cavite por Lampón, con una sentencia que trataba de zanjar la polémica sobre las ventajas de sustituir Cavite por Lampón u otros puertos alternativos. Negaba la premisa de que el cambio de puerto evitaba el contrabando y disminuía los riesgos para la navegación, y sentenciaba que Cavite debía mantenerse como puerto cabecera de la Carrera transpacífica por la cercanía de las instituciones gubernativas. Sin embargo, aunque la sentencia supuso el fin de las menciones a Lampón, no lo fue para los intentos de trasladar Cavite.

En efecto, a finales del siglo hubo una nueva propuesta para abandonar Cavite, potenciando en su lugar la costa frente a la ciudad de Manila. Se produjo durante la gobernanza de Rafael María de Aguilar (1793-1896) y la estancia en Filipinas de la Escuadra de Asia, mandada por el jefe de escuadra de la Armada, Ignacio María de Álava, que había sido enviada para defender el archipiélago de los más que probables ataques ingleses, con motivo de la guerra contra Inglaterra (1797-1802).³⁹ El gobernador Aguilar defendió encarecidamente ante Godoy el abandono de Cavite y su sustitución por Manila, mientras que el comandante de la escuadra, Álava, contradujo en varias representaciones enviadas a Godoy las tesis y los argumentos de Aguilar, después de haberse negado a fondear en Manila los tres navíos y las tres fragatas que formaban su escuadra, haciéndolo en Cavite. Álava sustentó su decisión en que en Cavite los buques estaban mejor resguardados de los temidos monzones del oeste. Se trataba de la confrontación de dos fuertes personalidades, enzarzadas en una lucha por sus respectivas competencias. La decisión de trasladar el Departamento marítimo de San Blas a Cavite en 1796 reforzó la posición de Álava, a quien el rey encargó en 1800 convertir Cavite en Comandancia de Marina (HERRERO GIL, 2013: 381-404).

Finalmente, merece la pena mencionar que el mapa de la bahía de Lampón, cuya copia incluimos en este trabajo (Mapa 2), fue publicado por Alexander Dalrymple en 1774 atribuyendo el propio Dalrymple su autoría a Manuel

³⁹ Sobre esta escuadra véanse LABORDA (2005) y DE LASTRES PARDO (2007).

Galves.⁴⁰ Durante las navegaciones realizadas por el archipiélago filipino por este comerciante-navegante escocés de la *East India Company* entre los años de 1759 y 1762 a bordo del *Cuddalore*, cuando la embarcación se aproximó al presidio de Zamboanga, sus tripulantes fueron muy bien recibidos por el gobernador de la plaza, que no era otro que Manuel Galves, el piloto que había explorado la costa oriental de Luzón por indicación del gobernador de la Torre. Recordemos que Galves había recomendado el cambio de Cavite por Lampón en el informe que redactó sobre la expedición. Durante su encuentro con Darymple, ignorando que España e Inglaterra se encaminaban a una guerra, Galves le dio todo tipo de información sobre la navegación por el archipiélago y, muy probablemente, también una copia del mapa de Lampón, incluso le escribió una carta de recomendación para facilitarle ser bien recibido en Manila (FRY, 2013).

5. REFERENCIAS

- ALFONSO MOLA, M.; MARTÍNEZ SHAW, C. (2014): «La Armada en Filipinas durante los tiempos Modernos», en M. BAUDOT MONROY (ed.) *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2003): «¿Qué nos queréis, castillas?», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 40: 13-42.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2009): *El costo del Imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, Universidad da Coruña e Instituto Mora, México D.F.
- ALVA RODRÍGUEZ, I. (1997): *La vida municipal en Manila (siglos xvii-xviii)*, Universidad de Córdoba, Córdoba.
- BARRIO MUÑOZ, J.A. DEL (2012): *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón, (1729-1739)*, CSIC, Madrid.
- BAUDOT MONROY, M. (2013): «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782», en S. BERNABÉU ALBERT y C. MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Madrid: 341-379.
- BAUDOT MONROY, M. (2016): «La ilustración y el pulso en la gobernación de Filipinas del José Basco y Vargas (1778-1788)» en S. BERNABÉU ALBERT, C. MENA GARCÍA y E.J. LUQUE AZCONA (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Universidad de Sevilla, Sevilla: 441-467.
- BAUDOT MONROY, M. (2019): «La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo xviii», Monográfico «El Imperio español y su política económica para la Real Armada en el largo siglo xviii. Industria, recursos estratégicos, empresarios y administración directa», *Espacio, Tiempo y Forma*, 32: 163-192.
- BARRANTES, V. (1878): *Guerras piráticas en Filipinas*, Imprenta de don Manuel G. Hernández, Madrid.

40 Véase mapa 4. BNE, Biblioteca Digital Hispánica, <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000147051&page=1>. Plan of Lampón Bay on the East Coast of Luzon.

- CAMPO LÓPEZ, A. (2017): «La presencia española en el norte de Sulawesi durante el siglo XVII. Estudio del asentamiento español en el norte de Sulawesi ante la oposición local y la amenaza holandesa, (1606-1662)», *Revista de Indias*, vol. LXXVII, nº 269: 51-80.
- CAMPO LÓPEZ, A. (2018): «El socorro del Maluco. La flota anual entre Manila y Ternate que permitió la presencia española en las islas Malucas, (1606-1663)», *Revista de Historia Naval*, 140: 9-30.
- CRAILSHEIM, E. (2014): «Las Filipinas, zona fronteriza. Algunas repercusiones de su función conectiva y separativa (1600-1762)», en A. GRAGEDA BUSTAMANTE (coord.), *Intercambios, actores, enfoques. Pasaje de Historia Latinoamericana en una perspectiva global*, Universidad de Sonora, Sonora: 133-152.
- CRESPO SOLANA, A. (2013): «Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman, 1595-1651», *Anuario e Estudios Americanos*, 70 (2): 479-507.
- DÍAZ-TRECHUELO GONZÁLEZ-SPÍNOLA, M.L. (1956): «Dos nuevos derroteros en el Galeón de Manila, 1737 y 1770», *Anuario de Estudios Americanos*, 12: 1-83.
- DÍAZ-TRECHUELO GONZÁLEZ-ESPÍNOLA, M.L. (1981-1987): «Las Filipinas en su aislamiento, bajo el continuo acoso», en *Historia General de España y América. América en el siglo XVII*, t. IX-2, Ediciones Rialp, Madrid: 129-153.
- FRY, H. (2013): *Alexander Dalrymple (1737-1808) and the expansion of British Trade*, Routledge, London.
- GAUDIN, G. (2017): «Cifras al servicio de la grandeza del rey católico. Las finanzas del imperio vistas desde el Consejo de Indias a mediados del siglo XVII», *Espacio, Tiempo y Forma, Serie Moderna*, 30: 113-133.
- GOVANTES, F. de M. (1877): *Compendio de la Historia de Filipinas*, imprenta del Colegio de Santo Tomás a cargo de D. G. Memije, Manila.
- GONZÁLEZ ALONSO, N. (2012): «Sebastián Hurtado de Corcuera: gobernador de Panamá y de Filipinas», *Anales del Museo de América*, 20: 199-218.
- GLYN, W. (2002): *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII*, Turner, Madrid.
- HERRERA REVIRIEGO, J.M. (2012): «El galeón *San Damián* (1661-1662): estructuración y organización de un galeón en el Pacífico mexicano», *Forum de Recerca*, 17: 151-164.
- HERRERA REVIRIEGO, J.M. (2015): «La puerta y la muralla de las islas: el sistema defensivo de la gobernación de Filipinas a mediados del siglo XVII», en F. Labrador Arroyo (ed.), *II Encuentro de jóvenes investigadores en Historia Moderna. Líneas de investigación en Historia Moderna*, Ediciones Cinca, Madrid: 573-587.
- HERRERO GIL, M.D. (2013): «El comercio en tiempos de guerras: Cavite durante el gobierno de Rafael María de Aguilar, (1793-1806)», en S. BERNABÉU ÁLBERT y C. MARTÍNEZ SHAW, *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Madrid: 381-408.
- ISORENA, E. (2015): «Maritime disasters in Spanish Philippines. The Manila-Acapulco Galleons, 1565-1815», *International Journal of Asian Pacific Studies*, 11 (1): 53-83.

- LABORDA, A. (2005): *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*, La Hoja del Monte, Madrid.
- LASTRES PARDO, R. (2007): *La escuadra de Asia, 1795-1803*, Tesis de licenciatura inédita, Madrid.
- LUQUE TALAVÁN, M. (1999): «La piratería malayo-mahometana en Mindanao, Joló y Norte de Borneo y su reflejo en la historiografía (siglos XVII-XX)», *Perspectivas históricas*, 4: 57-86.
- LUQUE TALAVÁN, M. (2003): *Un universo de opiniones. La literatura jurídico indiana*, CSIC, Madrid.
- MURILLO VELARDE, P. (1749): *Historia de la Provincia de Filipinas de la Compañía de Jesús*, Imprenta de la Compañía de Jesús por D. Nicolás Cruz Bagay, Manila.
- OLLÉ, M. (2005): «Comunidades mercantiles en conflicto en los estrechos de Taiwan, (1624-1684)», *Revista de Historia Económica*, 23, Extra, 1: 275-298.
- PICAZO MUNTANER, A. (2013): «Redes de poder y colisiones de poder en las Filipinas hispánicas: Sebastián Hurtado de Corcuera», *Revista Hispanoamericana, Publicación digital de la Real Academia Hispanoamericana de Ciencias, Artes y Letras*, 3: 1-13.
- PINZÓN RÍOS, G. (2008): «Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson», *Estudios de Historia Novohispana*, 38: 63-83.
- PRIETO LUCENA, A.M. (1984): *Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara, 1653-1663*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I. (1993): «Confrontaciones entre españoles y mahometanos en Filipinas (1565-1760)», en E. LORENZO SANZ (coord.), *Proyección histórica de España en sus tres culturas: Castilla y León, América y el Mediterráneo*, T. I, Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, Valladolid: 279-294
- SANTA CRUZ, B. (1693): *Historia de la Provincia del Santo Rosario de Filipinas, Japón y China del Sagrado Orden de Predicadores*, vol. II, Pascual Bueno, impresor del Reino, Zaragoza.
- SALES-COLIN KORTAJARENA, O. (1996): «El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación, 1626-1654», *Revista Complutense de Historia de América*, 22: 97-119.
- SALES-COLIN KORTAJARENA, O. (2000): *El movimiento portuario de Acapulco*, Plaza y Valdés, México.
- SALES-COLIN KORTAJARENA, O. (2005): «La escasez de soldados en Filipinas en la primera mitad del siglo XVII», en A. GUTIÉRREZ ESCUDERO y M.L. LAVIANA CUETOS (dirs.), *Estudios sobre América, siglos XVI-XX*, Asociación española de Americanistas - Universidad de Sevilla, Sevilla: 775-794.
- SALES-COLIN KORTAJARENA, O. (2009): «Apuntes para el estudio de la presencia "holandesa" en la Nueva España: una perspectiva mexicano-filipina, 1600-1650», en L. PÉREZ ROSALES, L. y A. VAN DER SLIUS, *Memorias compartidas. Intercambios culturales, relaciones comerciales y diplomáticas entre México y los Países Bajos*, Departamento de Historia de la Universidad Iberoamericana, Embajada de los Países Bajos, México: 166-167.

- VALDEZ-BUBNOV, I. (2019): «Navíos para un imperio global: la construcción naval y la Matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo siglo XVIII (1670-1834)», *Espacio, Tiempo y Forma*, 32: 123-160.
- YUSTE LÓPEZ, C. (1984): *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México.
- YUSTE LÓPEZ, C. (2007): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Universidad Nacional Autónoma de México, México.