

Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boislore (1710-1735)

*French Expeditions and Maritime Projects Around the Philippines:
The Case of the Captain Jean de Boisloré (1710-1735)*

Guadalupe Pinzón Ríos*
Universidad Nacional Autónoma de México¹
Instituto de Investigaciones Históricas/UNAM
<https://orcid.org/0000-0003-1075-9371>
gpinzon8@gmail.com

Pierrick Pourchasse
Université de Bretagne Occidentale²
Centre de Recherche Bretonne et Celtique
<http://orcid.org/0000-0002-2289-985X>
pierrick.pourchasse@univ-brest.fr

Recibido: 29/01/2019; Revisado: 03/07/2019; Aceptado: 31/07/2019

Resumen

El objetivo de este trabajo estudiar el caso de la navegación y captura que se hizo en 1710 del capitán francés Juan Boisloré en Filipinas, el cual ejemplifica cómo las navegaciones francesas extendieron sus redes el Atlántico al Pacífico y pronto este océano formó parte de sus proyectos marítimos. En ellos el uso de Filipinas, directa o indirectamente, fue considerado.

Palabras clave: Filipinas, Pacífico, Francia, Navegaciones, Comercio.

Abstract

The aim of this article is to study the navigation and capture of the Captain Jean de Boisloré in the Philippines (1710), which demonstrates how the French extended their navigations from the Atlantic to the Pacific. Also, this case helps us to understand how the French became interested in the Pacific and the importance that they assigned to the Philippines in this process.

Keywords: Philippines, Pacific, France, Navigations, Commerce.

* Autor de correspondencia / Corresponding author.

1 Proyecto PAPIIT IN402219 «El Pacífico septentrional: un espacio marítimo en construcción desde la mirada, registros y proyectos navales ingleses e hispánicos (1680-1790)».

2 Proyecto «Digitens» (european project). Sociabilities in Europe.

1. INTRODUCCIÓN³

Tras el nombramiento de Felipe de Anjou como heredero del trono español, Francia se convirtió en el nuevo y principal aliado de la corona hispana. Esto llevó a que durante la Guerra de Sucesión (1701-1713) el nuevo monarca se apoyara en embarcaciones galas para mantener los contactos marítimos con los territorios americanos y a cambio se les dieron ciertas concesiones como el monopolio para comerciar esclavos negros a través de la Compañía de Guinea, además de poder establecer ciertos tratos mercantiles en las costas de Chile y Perú de forma directa navegando por la ruta de Tierra de Fuego (PEREZ-MALLAÍNA, 1982: 64-87).⁴ Sin embargo, el interés de incursionar al Pacífico por parte de los franceses no se limitó únicamente a las costas americanas, sino que algunas de sus naves extendieron sus travesías hasta las costas de China pues desde siglo XVII establecieron contactos con Cantón. Esos tratos los venían realizando a través del Cabo de la Buena Esperanza, por lo que la nueva entrada al Mar del Sur por Tierra de Fuego permitió la formulación de nuevas propuestas de navegaciones transpacíficas. (NARDIN, 2004: 2-3).⁵ Al finalizar la guerra y firmarse el Tratado de Utrecht (1713) los franceses continuaron con sus travesías por el Pacífico con el pretexto de llegar a Cantón o bien continuar viaje al Índico, y aún cuando las autoridades españolas prohibieron los tratos de esos navegantes en las costas peruanas y chilenas, éstos continuaron realizándose. Y en ellos pronto las islas Filipinas se vieron involucradas como zona central, de tránsito o contacto, en las referencias galas. Ejemplo sobre esta situación nos la deja ver la detención y proceso seguido en Manila al capitán francés Jean (Juan) de Boisloré.

El objetivo de este trabajo es, a partir del estudio de este caso, conocer cómo se dio el proceso de avance de los navegantes franceses hacia el Mar del Sur, así como conocer cómo algunos de ellos llegaron a formular proyectos (y en ciertas ocasiones los llevaron a cabo) para afianzar ahí su presencia e incrementar sus travesías transoceánicas. Se intenta además apreciar cómo en este proceso las Filipinas adquirieron un papel estratégico en dichos planes. Si bien la navegación de Boisloré formó parte de las travesías francesas de inicios del Setecientos, en realidad es el proceso que siguió tras su detención un caso inusual a través del cual se pueden conocer los planes, nuevas travesías, negociaciones y presencia de distintas potencias europeas tanto en las navegaciones transpacíficas como en los litorales asiáticos. Además, muestra el papel que varias embarcaciones francesas jugaron en ese proceso, así como las reacciones o discusiones que se dieron en el ámbito de las autoridades hispánicas para frenar esas incursiones.

3 Abreviaturas de las fuentes consultadas: AGI (Archivo General de Indias, España), AN (Archives Nationales, Francia), AAE (Archives des Affaires Etrangères, Francia), ANDOM (Archives Nationales d'Outre-Mer, Francia).

4 Sobre la expansión francesa y proyectos en el Mar del Sur y costas asiáticas ver también MALAMUD, 1986 y LESPAGNOL, 1997.

5 Denis Nardin explica cómo las Compañías comerciales francesas comenzaron a incursionar en los mercados asiáticos desde el siglo XVII, pero su presencia se hizo más regular tras la creación de la *Compagnie Royale des Indes Orientales* (CRIO) en 1664, y ésta fue acompañada de diversas naves particulares que aprovecharon la nueva relación con la monarquía hispana para incrementar su participación en las travesías transpacíficas.

El caso de Boislóré no es desconocido en la historiografía, pues se ha hecho referencia a su expedición y a su detención en diversas investigaciones. Por ejemplo Denis Nardin menciona a este navegante al estudiar distintos proyectos que los franceses formularon en torno al archipiélago filipino, así como algunas de las travesías que hicieron escala en la zona. Por su parte, José Ángel del Barrio también desarrolló un detallado estudio sobre la situación de las Filipinas durante la Guerra de Sucesión española en la que la presencia francesa, y específicamente la detención de Boislóré, son mencionados. También Mariano Bonalian menciona a Boislóré, la captura que se hizo de su nave y la venta de los géneros que en ella se cargaban cuando analiza el avance francés en las redes comerciales transpacíficas (NARDIN, 2004: 1-25; BARRIO, 2015: 123-136; BONALIAN, 2012: 228-258). Lo que ahora se pretende es tomar una nueva perspectiva de análisis en la que lo que se discuta sea la forma en que la región en torno al archipiélago filipino se convirtió en un espacio de interacciones sociales y tensiones en el que se proyectaron distintos intereses, planes comerciales y hasta conflictos. El tema obliga a considerar la relevancia de los espacios marítimos, los cuales según propone Jerry H. Bentley ofrecen nuevas categorías para conceptualizar el mundo y entender sus dinámicas históricas a partir de analizar los proyectos políticos que sobre los océanos se formularon y que llevó a referirse a ellos como si fuesen naciones o estados que pudieron quedar bajo conflictos e intereses internacionales (BENTLEY, 1999: 216-217). Esto permite suponer que tanto el Pacífico como el archipiélago filipino se convirtieron en escenarios de conflicto entre las monarquías europeas que con diversas justificaciones incursionaron en aguas asiáticas y propusieron formas de hacer su presencia permanente y legal. Analizar el proceso seguido a Boislóré permitirá acercarnos a ese tipo de tensiones y negociaciones por un espacio marítimo y las rutas que en torno a éste se establecieron.

2. FRANCIA Y EL COMERCIO DE LAS INDIAS

El sistema imperial de la Carrera de Indias había sufrido diversas problemáticas hacia fines del siglo XVII. Por un lado, España tuvo dificultades para asegurar la protección de su imperio frente a las múltiples amenazas que le rodeaban. La piratería multiplicó las incursiones contra el comercio hispanoamericano y nuevos asentamientos europeos se afirmaron en las zonas caribeñas. Por otro lado, el comercio fraudulento conoció un incremento espectacular a partir de 1680 con la participación de funcionarios y comerciantes españoles cuya corrupción fue considerada como natural. A partir de Curazao y de San Eustaquio, los holandeses traficaron a gran escala con las colonias españolas. A la par, los ingleses se lanzaron a practicar los contrabandos a partir de su base de Jamaica, idealmente ubicada en el corazón del mar Caribe. Esta situación tuvo afectaciones sobre las relaciones comerciales entre España y sus colonias, lo cual a su vez se tradujo en el distanciamiento de sus circuitos y en el espaciamiento progresivo de las expediciones. La situación fue, sin embargo, diferente entre la flota de Nueva España y la de los Galeones de Tierra Firme. Esto porque los

mercados de Perú sufrieron más el mal funcionamiento de la Carrera, y el comercio fraudulento tendió a sustituir al monopolio de Cádiz. Esta sustitución se hizo en detrimento de los franceses que participaban en esos tráficos pues perdieron su posición dominante sobre los mercados americanos a partir de Cádiz, actividad que constituyó el primer comercio de exportación del reino. Los comerciantes privados franceses, que vieron este mercado esencial decaer, y las autoridades gubernamentales que no pudieron prescindir del aprovisionamiento monetario americano, se vieron obligados a reaccionar. Se trató de un «*affaire d'Etat et, dès la fin du XVIII^e siècle s'amorçait une vaste contre-offensive française, animée par l'Etat, en direction de l'Amérique Espagnole*» (LESPAGNOL, 1997: 502).

Desde los años de 1683 y 1685, las primeras iniciativas fraudulentas francesas fueron organizadas a partir de *Saint Domingue*, pero también directamente a partir de Francia con el apoyo del ministro Seignelay.⁶ La guerra de la liga de Augsburgo (1688-1697) se tradujo en varios ataques de la marina francesa contra la América española, principalmente tras la capitulación de Cartagena en 1697. Después del conflicto, los grandes financieros del reino, apoyados por el ministro de la marina Pontchartrain y sus allegados, se vincularon en la penetración directa en el imperio hispano-americano «*par un trafic interlope généralisé, utilisant toutes les voies d'accès possibles* (LESPAGNOL, 1997: 507)» La guerra de Sucesión española y la alianza con España modificaron la estrategia francesa atlántica pues la principal meta del conflicto era el control de las riquezas americanas.⁷ Las autoridades buscaron los viajes legales para penetrar en ese comercio (Tratado del Asiento de 1701) y así continuar con el contrabando que mantuvo los flujos de plata americana y permitió sostener la guerra, ya que entonces las posibilidades financieras reales eran muy bajas.

Los comerciantes de Saint-Malo aprovecharon esas circunstancias particulares de conflicto para reorientar sus actividades sobre el comercio directo con la América española y en especial sobre el Mar del Sur. Los contrabandos en el Caribe fueron comercialmente difíciles debido a la concurrencia inglesa y holandesa. Desde 1698, el armador maluino Danycan y el financiero parisino Jean Jourdan de Groucé propusieron traficar en las costas americanas del océano Pacífico.⁸ Tres años más tarde, en 1701, la aventura del comercio francés sobre las costas de Chile y Perú fue lanzado con el envío de tres fragatas ligeras. En total, André Lespagnol registra 133 expediciones que llevaron mas de 46 000 toneladas y 4 navíos de guerra franceses en el Pacífico entre 1698 y 1724. 155

6 Mémoire de Magon de la Chipaudière de janvier 1697: «*feu MM. Colbert et Seignelay ne recommandaient rien avec tant de chaleur aux négociants que la tentative d'un commerce direct aux Indes afin d'y établir des pratiques qui leur facilitassent dans la suite une entrée plus ouverte, j'en puis parler plus pertinemment qu'un autre, puisqu'à la sollicitation de ces deux j'ay fait aux Indes plusieurs despesches et entrepris plusieurs voyages qui ont réussy à la coste de la Terre-Ferme...*» (LESPAGNOL, 1997: 515).

7 Luis XIV escribió en 1709 a Michel Amelot, embajador francés en Madrid: «*Le principal objet de la guerre présente est celui du commerce des Indes et des richesses qu'elles produisent*». Carta a Amelot, 18 febrero 1709 (AIMÉ-MARTIN, 1839: 121).

8 «*Les sieurs Jourdan et Danycan, sur le fondement du commerce que les Français, Anglais et Hollandais font en fraude sur les côtes du Mexique et de la Terre-Ferme, ont résolu d'aller tenter un pareil commerce sur les côtes espagnoles de la Mer du Sud*» (LESPAGNOL, 1997: 522).

de estas expediciones tuvieron lugar entre 1701 y 1716, y más del 60% de ellas debieron ser del polo mercantil maluino.

3. LAS AUTORIDADES FRANCESAS Y EL COMERCIO DE LAS INDIAS

Tras la elección de Felipe V, Francia intervino fácilmente en las relaciones interiores de España alegando «la jeunesse de son petit-fils, la profonde décadence de l'administration espagnole, la dépravation et la corruption des fonctionnaires rendirent cette intervention nécessaire» (DAHLGREN, 1909: 239). Sin embargo, donde quiera que la injerencia francesa se hiciera sentir, los españoles respondían con gran hostilidad; ejemplo de ello fueron las relaciones americanas. Luego del advenimiento de Felipe V, una primera urgencia fue la de defender las colonias y asegurar las comunicaciones con la metrópoli debido a los riesgos inminentes de conflicto. Los españoles tenían poca capacidad de armar naves de guerra, y por ello en 1701 Luis XIV envió una escuadra al Caribe encargada de proveer de municiones y de apoyar para poner en estado de defensa las fortificaciones de los puertos de Cartagena, Portobelo, Veracruz y La Habana. Otras embarcaciones francesas tuvieron por objetivo organizar convoyes de escolta para los galeones que atravesaban el Atlántico.⁹ En 1706 salió una escuadra francesa compuesta de ocho bajeles, seis de los cuales debieron ir a Nueva España y dos a El Callao, en Perú; esta escuadra fue organizada y estuvo bajo el comando del capitán Michel Chabert. La presencia francesa en América obligó a las autoridades españolas a hacerles concesiones y, por la cédula del 11 de enero de 1701, los navíos galos obtuvieron el derecho de fondear en los puertos americanos para su aprovisionamiento. Todo comercio era naturalmente prohibido, pero eso postulaba un problema, como indicaba el capitán general de Chile en una carta al rey del 2 de mayo de 1702:

ayant à les approvisionner de vivres et d'appareux pour la réparation des bâtiments, on ne peut être payé qu'en marchandises, vu qu'il n'y a pas d'exportation de l'argent et de l'or en ces pays et que les monnaies françaises, si par hasard on en apportait, n'y auraient point cours (DAHLGREN, 1907: 247-248).

En respuesta, Madrid no aportó solución alguna y se limitó a confirmar las leyes prohibicionistas. Esta cuestión no fue secundaria si Francia sólo enviaba navíos de guerra, pero en el caso de los corsarios el problema era evidente. Armados por particulares, el interés de los armadores era el de enriquecerse con las presas enemigas, pero también con la práctica del comercio con sus aliados.

La actitud del gobierno de Versalles fue muy ambigua y sujeta a las relaciones comerciales con la América española. Por un lado, estaba la prohibición del comercio en el Mar del Sur y, por el otro, el acuerdo de las autorizaciones para enviar los navíos. Por ejemplo, la navegación de Danycan de 1701 realmente no

⁹ El 22 de octubre de 1702 la escolta del conde de Châteaurenault así como el transporte que le acompañaba fue totalmente destruido en el puerto de Vigo por las fuerzas reunidas en bajeles ingleses y holandeses.

buscar pasar a reprimir armadores que participaban en tráfico ilícitos. Si los armadores eran todavía poco abundantes durante los primeros años del conflicto fue debido a la intervención oficial, pero el contrabando se amplió a partir de 1705 cuando el rey de Francia acordó la entrega de pasaportes con la finalidad

de laisser partir des ports de son royaume quelques vaisseaux pour aller dans la mer du Sud et y négocier, si les vice-rois et gouverneurs du pays leur en veulent donner la permission... et comme le Roi ne veut leur donner aucun titre public, ni autoriser de son nom leur entreprise, il est nécessaire que les passeports contiennent quelque autre destination, comme pour aller aux îles d'Amérique, faire des découvertes, ou autres prétextes.¹⁰

Aunque las permisiones debían ser limitadas, esta decisión abrió las puertas al contrabando que se desarrolló considerablemente a partir de 1705. En América, el comercio por el Mar del Sur se hizo bajo la tolerancia oficial de las autoridades coloniales españolas. Esta tolerancia fue más o menos forzada, pues los navíos franceses, armados en guerra, no temieron mucho a la Armada del Mar del Sur, cuya base era El Callao y se encontraba en alto estado de deficiencia. Además, los capitanes franceses ofrecieron sus servicios a las autoridades españolas para luego poder comerciar más libremente. En varias ocasiones

acceptèrent avec empressement la demande des autorités espagnoles d'aller à la recherche de corsaires anglais entrés dans la Mer du Sud moyennant de larges facilités de négociations commerciales à Callao (LESPAGNOL, 1997: 606).

A partir de 1709, a causa de los eventos militares y de la situación financiera catastrófica de Francia, Luis XIV planeó obtener condiciones de paz aceptables y deshacer las relaciones con España. El gobierno de Madrid aprovechó esto para endurecer su posición contra los contrabandistas franceses. Pero el comercio galo por el Pacífico no se detuvo.

4. PROYECTOS FRANCESES A LO LARGO DEL MAR DEL SUR

Hay que recordar que la llegada de comerciantes franceses a las costas asiáticas formó parte de un proceso más amplio en el que otras potencias europeas previamente establecieron tratos comerciales en las costas asiáticas. Desde fines del siglo XVI, y en el ánimo de atacar posesiones hispanas y portuguesas, los holandeses extendieron sus navegaciones hasta el Índico y en el XVII tomaron Batavia. Este lugar se convirtió en la base de operaciones de la Compañía holandesa de las Indias Orientales (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie* o VOC) creada en 1602, y que permitió extender el comercio neerlandés hasta Japón y la isla de Formosa (PINAR, 2009: 36-42). En el caso de los ingleses, si bien en 1600 éstos habían creado su Compañía de las Indias Orientales (*East Indian Company* o EIC) no fue sino hasta la década de 1630 que sus miembros negociaron con 10 AN, B3 132, folio 132. Lettre de Chamillart à Pontchartrain du 25 août 1705.

autoridades portuguesas de Macao (*Convenção do Goa*) su arribo a las costas chinas para así evitar que las naves lusas fueran atacadas por los neerlandeses (Pires, 1994: 41-51). Pronto esas navegaciones se incrementaron tras la ocupación que la corona inglesa hizo sobre Bombay (territorio cedido en 1661 a la corona británica tras el matrimonio de Catarina de Braganza con Carlos II), lo cual permitió establecer intercambios regulares con Cantón (PIRES, 1994: 73-91).¹¹ Los franceses se insertaron a esos avances pues tras la creación de la Compañía Francesa de las Indias Orientales (*Compagnie Francaise des Indes Orientales*) en 1664, y del posterior permiso que recibieron en 1673 para establecer una factoría en Pondichéry (en las costas de Coromandel), paulatinamente los galos extendieron sus negociaciones a las costas chinas (HAUDRÈRE y LE BOUËDEC, 2011: 5 y 48-53).

Como antes se dijo, cuando los franceses recibieron licencias para transitar por Tierra de Fuego y comerciar con Chile y Perú, en el marco de la Guerra de Sucesión española (1701-1713) sus embarcaciones inundaron las cotas americanas. Como antes se indicó, LESPAGNOL (1997: 522) señala que entre 1701 y 1716 ingresaron al Pacífico 155 naves francesas en su mayoría provenientes de Saint Maló.¹² Por su parte, José Ángel Barrio (2015: 124) calcula que entre 1700 y 1715 se registraron 130 naves francesas comerciando a lo largo de las costas del virreinato peruano bajo el pretexto de que habían llegado al Mar del Sur persiguiendo a corsarios ingleses. Pronto algunas de esas embarcaciones también dirigieron sus derrotas hacia las costas asiáticas (PÉREZ-MALLAÍNA, 1982: 88-97).¹³ Hubo también ocasiones en que los franceses iban en sentido contrario, es decir que desde la India viajaban a Manila (BARRIO, 2015: 123; BONIALIAN, 2012: 241-244). Si bien al principio la presencia gala fue poco numerosa en los mares de China, la posibilidad de hacer escala en Filipinas permitió que llegaran a formular algunos proyectos que aseguraran su tránsito entre las costas americanas y las asiáticas. Para ello, tuvieron que retomar informaciones sobre los tratos transpacíficos.

Hay que recordar que oficialmente éstos sólo debían hacerse entre Nueva España y Filipinas. Dichos tratos se habían autorizado desde el siglo XVI y únicamente Nueva España podía recibir los géneros asiáticos y remitir plata para financiar la administración insular a través de los Galeones de Manila. No obstante, era usual que indirecta o incluso ilegalmente llegara a Acapulco plata peruana que también se remitía a Filipinas. Las travesías transpacíficas alcanzaron cierta regularidad y de ellas se hicieron diversas relaciones, además de cartografía que señalaba la ruta que usualmente seguían los galeones. Estas son las fuentes de las que los navegantes y comerciantes galos quisieron echar mano. Por ello, según explica Denis Nardin, los franceses comenzaron a revisar y traducir al francés algunos informes españoles referentes al comercio transpacífico. Ejemplo de ello fue la propuesta lanzada en 1701 por M. de Louvine, administrador naval de Brest, quien, basándose en un reporte sobre el comercio filipino, proponía una expedición comercial a Manila. Otro ejemplo se vio cuando en 1705 llegó una

11 Un trabajo detallado sobre la presencia inglesa en las costas chinas véase PUGA (2009).

12 Sobre estas incursiones también puede verse Mariano BONIALIAN (2012: 228).

13 El mismo Pérez-Mallaína explica que muchas autoridades peruanas se quejaban de esa presencia porque los franceses llegaban en naves sin artillería, por lo que evidentemente no eran de guerra y por tanto sus fines eran mercantiles.

propuesta al Ministerio de Marina francés en la que se señalaban las ventajas de contar con un asentamiento en aguas asiáticas y por ello se sugería la ocupación de Mindanao. Un caso más se vio cuando en 1708 el capitán Nicolas de Frondat hizo mapas de las islas Babuyananes, señalando el estrecho entre éstas y el norte de Luzón e indicando su utilidad en las navegaciones transpacíficas desde Tierra de Fuego hasta las costas de China y Japón e incluso conectando dichos territorios con las costas de la California (NARDIN, 2004: 3-4) (Figura 1).



Figura 1. Nicolas de Frondat, *Carte du voyage de Mr. de Frondat commandant le vaisseau le St. Antoine dans les Mers du sud de la Chine et du Japon pendant les années 1707, 708, 709, 1710 et 1711, 1711*. Fuente: Gallica <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb44322959k> [consulta: 28/05/2018].

Otro ejemplo de los proyectos franceses puede verse con el manuscrito hecho por el oficial de mar Jean de Monségur, quien en 1707 llegó a Nueva España convoyando la flota española que se dirigían a Veracruz. Este oficial, durante su estancia en México, hizo una relación detallada sobre el estado en el que se encontraba el comercio de ese virreinato, de su relación con el del Perú y con las islas Filipinas; en especial, en su informe hizo referencia a la forma en que Francia podría beneficiarse de dichos contactos (BERTHE, 1994: vii-xxiii). Este navegante consideraba al archipiélago filipino una carga para la corona hispana en la que además se cometían diversas irregularidades pues en el comercio de la zona, que servía para cargar los Galeones de Manila que viajaban a Acapulco, intervenían

ilegalmente múltiples embarcaciones de musulmanes de los sultanatos aledaños (llamados moros) así como de otras potencias europeas. Así lo explicó:

Todas las naciones de Europa que están establecidas en las Indias Orientales negocian ahora con estas islas; las más de las veces usan el pabellón y nombre de estos moros para hacer este comercio. Por esta causa, estos últimos años los navíos de Manila trajeron a Acapulco muchas clases de mercancías de Francia, Inglaterra y Holanda, mientras que antes era desde Acapulco que se llevaba a Manila lo poco que se necesitaba para el consumo de estas islas (MONSÉGUR, 1994: 204).

Por otro lado, Monségur sugería que los tratos que España realizara con Filipinas debían hacerse desde Cádiz, es decir que las embarcaciones se dirigieran a Tierra de Fuego para posteriormente pasar a Perú, desde donde viajarían a Manila y posteriormente podrían regresar a las costas americanas; es decir, sugería la ruta que ya estaban poniendo en práctica los franceses (NARDIN, 2004: 5-6). Más allá de proponer que los franceses se insertaran mejor e incrementaran su presencia en las redes comerciales asiáticas, además de conectar éstas con el comercio americano, el relato de Monségur sugiere diversas formas en las que los franceses podrían hacerse cargo del abasto de géneros tanto asiáticos como europeos de las costas americanas, y esto a su vez evidencia cómo Francia proyectaba diversos intereses sobre el Pacífico, y cómo para ello las Filipinas serían punto estratégico para lograrlo.

5. LAS EXPEDICIONES FRANCESAS POR EL PACIFICO ASIÁTICO

La mayoría de las expediciones francesas se preocuparon por los viajes entre Europa y América, aunque algunas embarcaciones hicieron circuitos más complicados para unir las costas americanas a las de Asia. En las expediciones hacia el comercio del Mar del Sur participó la Compañía de las Indias Orientales, cuyos financiamientos se habían reducido debido a la guerra, y fueron promovidos por Pontchartrain (Kaepelin, 1908: 430).¹⁴ En julio de 1706, una escuadra de tres naves (*Maurepas*, *Toison d'Or* y *Saint-Louis*) salió de la Bretaña para dirigirse al Perú. El jefe de la escuadra era M. de la Vérunne y la *Toison d'Or* fue dirigida por el capitán Boisloré. La expedición es bien conocida gracias al diario de viaje escrito por este último y que se conserva en el servicio hidrográfico de la Marina.¹⁵ El propósito de la expedición fue auxiliar a las factorías francesas en la costa de la India pero, como a la salida de la misma los directores de la Compañía no habían podido ponerse de acuerdo respecto a la ruta de regreso, ésta se dejó a voluntad de la escuadra y a las circunstancias. Después de una discusión de los capitanes, y a causa de la falta de provisiones, se decidió dividir la escuadra y que sólo el *Saint-Louis* fuera a las Indias Orientales por el estrecho de Magallanes y posteriormente viajara por el cabo de la Buena Esperanza. Esta tentativa fue

14 «Il n'était possible de conjurer la ruine qu'en puisant à l'interminable sources de richesses de la mer du sud» (DALGREN, 1909: 202).

15 AN Marine 4JJ47

un fracaso. Las ganancias de la operación no pudieron cubrir los salarios de los oficiales y de sus tripulaciones. Finalmente, los accionistas de la Compañía, cansados de todas las decepciones financieras, propusieron a los armadores de Saint Maló tomar en sus manos el comercio con la India. Estos últimos estaban muy interesados en los mercados asiáticos pues dominaban perfectamente los circuitos de la plata americana, metal absolutamente indispensable para realizar transacciones en India o en China. Como escribió el historiador Herbert Lüthy, «la prise en charge de la Compagnie des Indes éfaillante par les grands négociants de Saint-Malo maîtres du commerce d'Espagne montre combien ces deux volets de l'économie mondiale de l'époque sont inséparables» (Lüthy, 1959: t. I 96). Así, las expediciones que conectaron Europa, América y Asia se multiplicaron.

En cuanto a Filipinas, desde fines del siglo xvii Francia se interesó en este archipiélago. En 1665, los agentes de la Compañía de la Indias y Siam, escribieron: «on peut se procurer aux Philippines du sucre, des coquillages et surtout des pesos».¹⁶ Durante la Guerra de Sucesión de España, múltiples memorias elogiaron los recursos de esa posesión española, así como el interés que Francia puso en mantener ahí una relación comercial. Así, en 1705, el armador Danycan sugirió a Pontchartrain «d'envoyer trois navires à l'île de Mindanao et autres, non possédées par les puissances de l'Europe, fort riches en mines d'or et épiceries» (Nardin, 1976: 9). Estas propuestas se enfrentaron a la hostilidad de los españoles y eso explicaría que el permiso solicitado en 1709 por el navegante francés Jean Boisloré, quien pretendía una licencia para viajar de Lima a Manila, le fuera negado (Nardin, 2004: 4). Hubo que esperar hasta la década de 1710 para ver naves francesas entrar en los puertos filipinos. Al respecto, Denis Nardin narra cómo en 1712 el capitán Burnet hizo escala en Manila con su embarcación la *Reine d'Espagne*; en 1713 el capitán Bouynot, en su nave *Saint Louis*, regresó algunas veces a Manila e incluso en la zona hizo presa de cuatro embarcaciones (portuguesa, inglesa, china y holandesa);¹⁷ o bien el caso del capitán Pierre Buisson quien en su nave *Francois d'Argouges* entre 1713 y 1714 hizo escala en Manila (NARDIN, 2004: 4-6). Así también José Ángel del Barrio hace referencia a nueve barcos franceses que entre 1708 y 1713 hicieron escala en Guam en su tránsito de las costas sudamericanas a las chinas; incluso uno de esos viajes regresó a Perú pasando frente a las costas de la California (Barrio, 2015: 126).¹⁸ En realidad estas travesías dejan ver que las aventuras galas cada vez intentaban más ocupar regiones del

¹⁶ AN, Col., C1 22, folio 159.

¹⁷ La *Grande Reine d'Espagne*, de 280 toneladas, hizo escala en Manila del 23 de febrero al 17 de marzo de 1712; el *Saint Louis* estuvo en Manila del 26 de febrero al 12 de abril de 1713.

¹⁸ Hay que recordar que desde fines del siglo xvii las Marianas transitaron por un proceso de evangelización promovido por la Compañía de Jesús, en gran medida impulsado por Luis XIV de Francia, además de la reina Mariana, regente de España. Dichos religiosos habían incrementado su presencia en diversos puntos de Asia, aunque las relaciones del archipiélago se llevaban a cabo principalmente con Filipinas y Nueva España ya que eran posesión hispana y el gobernador del lugar recibía también situado novohispano. Si bien el nuevo impulso misional se justificaba por sus fines evangelizadores, es evidente que había interés de los franceses por extender su presencia en la zona y eso explica las relaciones que hicieron sobre sus avances por Siam y Camboya, así como las hagiografías que se redactaron sobre los jesuitas martirizados a manos de los chamorros. Sobre el tema puede verse el estudio introductorio que hace Alexandre Coello en Morales & Le Gobien, 2013: 25-96.

Pacífico, tanto americano como asiático. Es importante señalar que ante dichas incursiones las autoridades hispanas (metropolitanas, americanas y filipinas) reaccionaron y dictaron diversas cédulas en las que se prohibía cualquier arribo de embarcaciones francesas e incluso se llegaron a hacer algunas capturas (PÉREZ-MALLAÍNA, 1982: 97-105). Lo probable es que el caso de Boisloré fuera ejemplo de ese proceso pues con su detención se advertía e intentaba frenar las incursiones transpacíficas de los navegantes galos.

6. EL VIAJE DE BOISLORÉ Y SU PROCESO

En 1716 el embajador de Francia en Madrid, el duque de Santainan, a través de un memorial, solicitó la libertad de un navío francés y de su capitán, los cuales habían sido detenidos por el gobernador de Filipinas en 1714. Esto se pedía tras la solicitud de los comerciantes franceses Menan Duplessis y V. Coquelin, quienes eran dueños de dicha embarcación. El memorial explicaba que la nave detenida llevaba por nombre *L'Eclair* (Relámpago) y su porte era de 350 toneladas, montaba 32 piezas de artillería y contaba con 85 tripulantes bajo el mando de Juan Boisloré.

Hay que explicar que en 1709, mientras que Francia estaba en negociaciones por obtener la paz y Luis XIV afirmaba que no concedería más permisiones para ir al Mar del Sur, el capitán Boisloré (quien había participado en la expedición de 1706 de la Compañía de las Indias) sometió a las autoridades francesas un nuevo proyecto. Su objetivo era equipar dos navíos para ir a Lima y después atravesar el Pacífico para llegar a Manila y, desde ahí regresar a Francia pasando por la India. El 24 de abril de 1709, el ministro Pontchartrain hizo llegar esta proposición a Amelot, embajador en Madrid, para que la presentara al rey de España. La documentación indica que se expuso el proyecto: «de l'armement de deux vaisseaux pour aller le long de la côte du Chili à Lima, prendre les missionnaires que S.M.C. envoie aux Philippines pour les y porter et connaître l'état du pays».¹⁹ Actuando de esta manera, el rey se protegía de cara a España sin tomar «la responsabilité d'une décision qui ne pourrait qu'avoir une fâcheuse répercussion sur les négociations de paix engagées» (DALGREN, 1907: 584). La expedición de Jean de Boisloré se hizo a la mar un año y medio más tarde, el 12 de octubre de 1710, y partió de Brest con un permiso acordado únicamente para ir a China con la prohibición de penetrar en el Mar del Sur. Boisloré, desde Port-Louis, comandó el bajel *L'Eclair* de 300 toneladas, 30 cañones y 140 hombres de tripulación,²⁰ el cual fue armado por Jourdan, Menant-Duplessis, Guillois y Compañía.

En su tránsito hacia Tierra de Fuego, en 1710 la *Éclair* apresó a un navío portugués frente a las costas de Brasil y su carga, compuesta de vino y aguardiente, fue vendida en Buenos Aires por 13 mil pesos. Posteriormente los franceses cruzaron el Cabo de Hornos el 15 de noviembre y arribaron a Concepción el 21 de diciembre; después visitaron Valparaíso, Arica, Pisco y El Callao donde hicieron

¹⁹ AAE, Espagne, Correspondance politique 195, folio 354.

²⁰ El número de tripulantes varía del que se registró en la detención hecha en Manila. Es posible que durante la travesía el número de tripulantes descendiera y por eso las cifras registradas no coinciden.

algunas compras.²¹ Además, en esas costas, donde permanecieron cerca de seis meses, vendieron los géneros europeos que llevaban (fierro, acero, cera, castores, lienzos, papel, ropa de lana y otras mercancías que tuvieron un valor aproximado de 36 o 37 mil pesos) así como la nave capturada.²²

Posteriormente la *Eclair* cruzó el Pacífico y esta travesía se hizo sin problema, según fue escrito por el jesuita Florentine de Bourges quien se embarcó en El Callao:

Je me rendis aussitôt à son bord, et dès le lendemain on mit à la voile : c'était le premier jour de mars de l'année 1713. Nous eûmes trois mois d'une navigation très douce : les vents alizés qui règnent sur cette mer nous portèrent très commodément aux îles Mariannes. Comme le galion d'Espagne que je venais chercher n'avait pas encore paru, je résolus de l'attendre dans l'île de Guahan [Guam], où nous avions mouillé» (tomado de AIMÉ-MARTIN, 1839: 151).²³

Después de la escala en Guam, la *Eclair* partió hacia Cantón, donde se compraron diversos géneros asiáticos. Pero durante su estancia en ese puerto el capitán Boisloré se enteró de que se buscaba apresar embarcaciones francesas en respuesta a las acciones del corsario Bouynot quien había capturado a una nave china proveniente de Batavia, así como a otras embarcaciones que transitaban en los mares de Levante. Ante esta situación, el 11 de noviembre de 1713 la *Eclair* salió con sigilo de las costas chinas e intentó pasar por el estrecho de Malaca, pero no pudo hacerlo ya que estaba vigilado por navíos de guerra que intentaban apresar a Bouynot. Boisloré volvió a hacerse a la mar, pero un temporal lo obligó a regresar y el 25 de noviembre de 1713 llegó al puerto de Salamagre «qui est par les 17° 25' de latitude dans la province d'Ilocos» (DAHLGREN, 1907: 488).²⁴

Tras avisar al alcalde del lugar que haría reparaciones ahí, y de recibir algunos refrescos, se le sugirió se trasladase al puerto de Soloc Soloc pues ahí conseguiría mejores pertrechos. Luego de pasar dos meses y veinte días reparando su embarcación en ese lugar, recibió orden de trasladarse a Manila o continuar viaje. Supo además que en esos momentos el corsario Bouynot estaba en ese puerto vendiendo sus botines, por lo que temió que el llamado que se le hizo tuviera por objetivo apresarlo. Boisloré decidió zarpar el 21 de febrero de 1714 y tomar dirección al Perú. No obstante, en su tránsito vio dos navíos con pabellón español que le ordenaron amainar velas y posteriormente lo condujeron a Manila (DAHLGREN, 1907: 513).

21 El viaje a Chile fue detalladamente descrito por el padre Labbe, quien era pasajero del navío. Ver *Lettres édifiantes et curieuses*, tome VIII, 1781: Lettre du père Labbe, missionnaire de la Compagnie de Jésus, au père Labbe, de la même Compagnie, à la Conception de Chili ce 8 janvier 1712.

22 AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

23 El padre Florentin de Bourges se dirigía a Pondichéry, a donde llegó a fines del año de 1714.

24 Desde las fuentes españolas el proceso es mencionado en AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

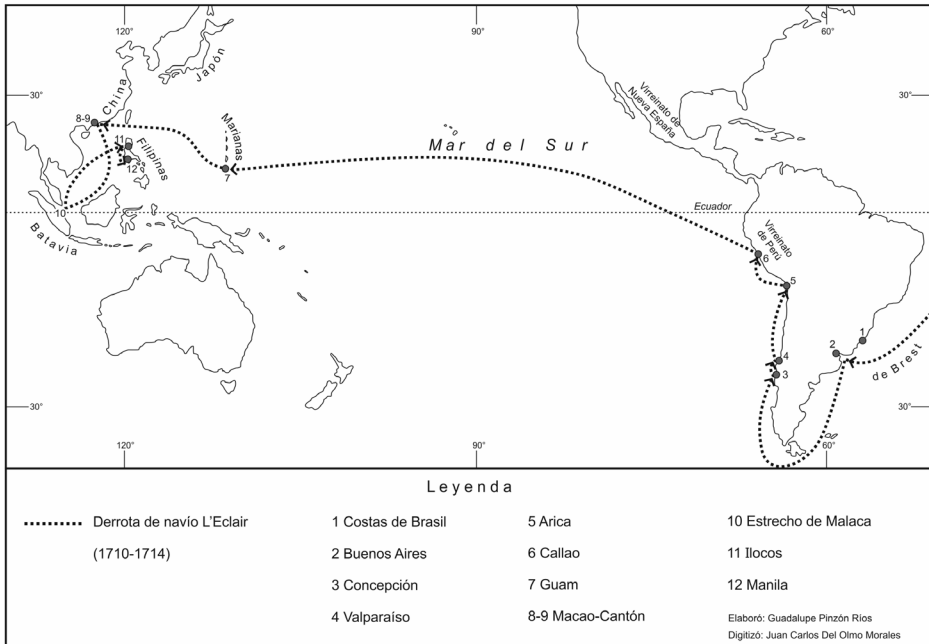


Figura 2. Derrota transpácífica del navío L'Eclair.

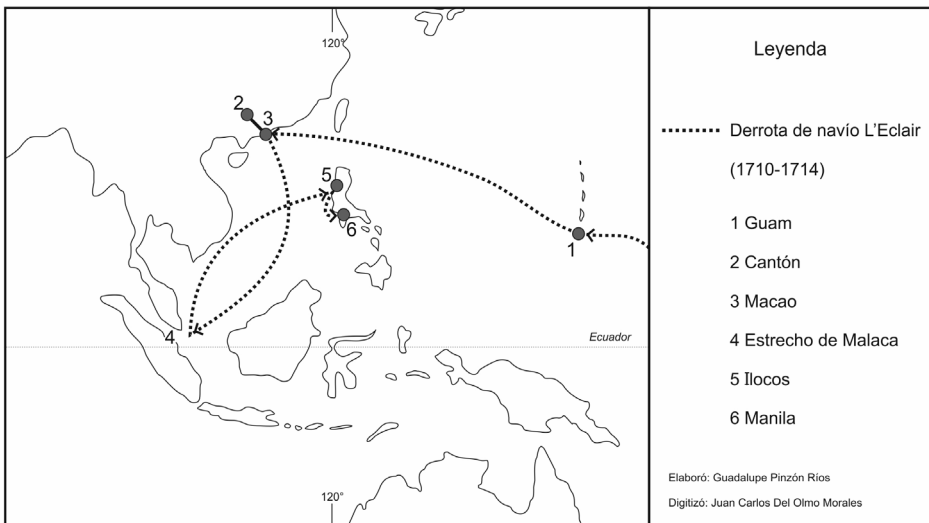


Figura 3. Derrota del navío L'Eclair en aguas asiáticas.

Luego de mostrar sus pasaportes, las autoridades filipinas le informaron a Boisloré que sus documentos eran falsos.²⁵ El 22 de octubre se ordenó la confiscación de la *Eclair*; posteriormente fue desarmada y su carga rematada en almoneda pública.²⁶ Boisloré fue enviado a prisión, de la cual no sería liberado sino hasta 1718.²⁷ Su tripulación fue enviada a Cavite y posteriormente repatriada en una nave de San Maló llamada *François d'Argouge*, la cual dirigía el capitán Pierre Buisson. Esta nave había hecho escala en Manila del 24 de marzo de 1713 al 18 de octubre de 1714, donde hizo fructíferas transacciones al vender mercaderías de Europa y Bengala, donde había parado antes (DAHLGREN, 1907: 513; NARDIN, 2004: 5).²⁸

En realidad, el problema de esta expedición fue que en los documentos de Boisloré se indicaba que se le autorizaba pasar a Cantón y Lampon, y aun cuando pudiera parar en costas peruanas no tenía permiso de comerciar en ellas, lo cual sí se hizo como el mismo Boisloré indicaba. Además, por la naturaleza de los géneros chinos llevados en la embarcación francesa se pensó que su intención era regresar a Perú para venderlos, por lo que se trataba también de un crimen “de voluntad sin ejecución.” De este caso el gobernador de Filipinas, conde de Lizárraga, dio aviso al Consejo de Indias en carta de 21 de julio de 1714.²⁹ Se reiteró en dicho informe que el pasaporte de Boisloré no incluía licencia para comerciar en los mares del Sur:

Después de haber exhibido una patente o licencia de Su Majestad Cristiana y otra del grande Almirante de Francia, en que se le concede pueda pasar con dicho navío a los puertos de Cantón o Limpo (sic) del reino de la China, prohibiéndoles el comercio en los mares del Sur con pena de confiscación del bajel y mercancías y multa de 50 mil libras francesas, y por no haber constado de despachos de Vuestra Majestad lo aprendieron y trajeron con su barco y gente al puerto de Cavite, que visto en el acuerdo con su inventario de los libros y papeles que se le cogieron por donde resultaba más comprobación de ser su vuelta al Perú se le dio por voto consultivo de una declaración por bien aprehendida la persona del referido capitán don Juan de Boislore su navío y gente y continuar su aseguración pasando a su inventario y reconocimiento de su carga con asistencia de un oficial real y citación del Fiscal.³⁰

Para revisar el caso se ordenó una nueva remisión del expediente al Consejo de Indias.³¹ Y entre esos documentos se incluyeron cartas del mismo Boisloré donde por un lado se quejaba de maltratos sufridos a lo largo de su estancia en prisión y por otro denunciaba las irregularidades en las que las autoridades filipinas estaban envueltas. En principio, explicó que su estancia en

25 Aunque así se indica en el documento, es probable que los documentos no fueran falsos, sino que más bien no incluían licencia para llevar a cabo actividades comerciales.

26 Mariano BONIALIAN (2012: 244) dice que la carga fue rematada por 90,856 pesos.

27 Hay que aclarar que aunque se le liberó de prisión no salió de Filipinas sino hasta algunos años después como se mencionará más adelante.

28 La orden de expatriar a los tripulantes franceses se ve en AGI, Filipinas 224, N.1, f. 98-98v. Madrid 6 oct 1725. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

29 AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

30 AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

31 AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

las costas chilenas se debió a la ayuda que prestó al gobernador del lugar don Juan Andrés Vitari, igual que había pasado en Valparaíso por solicitud de don Juan de Velasco de Cobarrubias; dicha ayuda consistió en permitir que se usara la nave apresada en las costas de Brasil para llevar materiales desde Concepción hasta Valparaíso a fin de fortificar esa ciudadela y reparar todas las cureñas que estaban podridas; incluso Boisloré informó que en esa labor habían participado sus carpinteros durante varios meses.³² Por tanto, el capitán francés reiteraba que su estancia en las costas chilenas no violaba las órdenes del virrey peruano quien además había remitido una cédula «para que todos los navíos franceses se limitaren para oponerse a la escuadra inglesa en que venía embarcado el marqués de Corpas».³³ Por lo anterior, según Boisloré, su estancia de varios meses quedaba justificada, además de que no había recibido pago alguno por sus servicios.³⁴ No obstante, aunque la cédula del virrey peruano indicaba que los franceses se limitasen a oponerse a los ingleses, lo probable es que eso implicara que no podrían comerciar, situación que Boisloré no acató.

La revisión del caso hecha en el Consejo de Indias resultó en la orden de dar aviso al embajador francés de que el comiso de la nave *Eclair* estaba terminado y que no había duda de su correcta captura ya que:

el despacho de Francia les prohíbe pasar a comerciar a la Mar del Sur, como expresamente se declara en la patente con que iba este navío, ...y aunque según lo que resulta de los autos en el estado que vienen es muy conforme a la declaración del comiso por la justificación que traen de haber comerciado este navío en el reino del Perú y que su tornaviaje de la China era con ánimo de volver a comerciar en el sur.³⁵

Pese a la noticia de que el caso estaba cerrado, por nuevas solicitudes enviadas por Boisloré volvieron a hacerse algunas revisiones. Y en las misivas del francés, además de denunciar los maltratos a los que dijo estar sometido, volvió a avisar de los contrabandos acontecidos regularmente en el archipiélago filipino.³⁶ Es en estas últimas denuncias donde pueden verse tanto el crecimiento de navegaciones galas como la presencia e interacciones comerciales con otras potencias europeas en torno a las Filipinas.

Por su parte, en Versalles el Consejo de Marina intentó obtener indemnización por la presa del navío detenido, como se indica en varias misivas. Ejemplo de ello fue la carta enviada el 14 de marzo de 1718 donde se ordenaba al embajador de Francia en Madrid, el duque de Saint-Aignan «continuer ses instances en faveur

32 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 42v-42v. Manila 8 dic 1715 Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

33 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 43. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

34 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 43v. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

35 AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

36 La carta memorial de Boislore fue remitida el 13 de marzo de 1720 y 11 noviembre 1721 porque se hizo una solicitud de la restitución de nave y mercaderías; ambas misivas fueron enviadas al Consejo de Indias. AGI, Filipinas 224, N.1, f. 61-64. Madrid 28 junio 1723. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

des armateurs». ³⁷ Por otro lado, se llevaban anteriores quejas contra Boislóré «qui, malgré ses engagements, aurait commercé dans les mers du sud». ³⁸

Al final, en España se decretó que el comiso fue bien hecho y que la incautación de la nave *Eclair* y la venta de sus géneros estuvieron justificadas pues se comprobaban las transacciones hechas en las costas peruanas. Por ello Boislóré quedó como prisionero, tanto en el fuerte de San Felipe de Cavite como posteriormente en el de Santiago de Manila. ³⁹ El navegante francés permaneció detenido en las Filipinas durante 14 años, aunque al parecer se le dejó en libertad en la ciudad. ⁴⁰ Esto se ve cuando en 1730 solicitó se le diera compensación monetaria por los años que pasó detenido sin que se le pagaran alimentos (lo cual era lo normal con los prisioneros de guerra) y con dicha compensación resarciría las deudas contraídas durante su captura. Además, pedía que se le concediera como merced el pueblo de Tambobong (extramuros de Manila con 150 tributarios) ya que este era el lugar del que era natural su esposa, con quien tenía un hijo varón. Finalmente, pedía le permitieran regresar a su nación, pues sabía que esto era posible gracias a dos memoriales en los que se había autorizado se le enviara a Cádiz. ⁴¹ Decía además que estaba agradecido con el gobernador Fernando Valdéz Tamón por lo que había hecho por él; aunque esto no se explica, es probable que dicho funcionario le permitiera transitar por Manila y convivir con la sociedad. Esto se sugiere ya que en 1730 Boislóré fue uno de los personajes consultados por el piloto Henrique Herman cuando elaboró su propuesta para que los Galeones de Manila utilizaran una nueva ruta, la cual transitaría por el Norte de Luzón tal y como habían hecho varios franceses. Dicho tránsito fue explicado con detalle por Boislóré quien incluso dijo que en Cantón conoció a varios navegantes franceses que desde las costas sudamericanas se dirigieron a las chinas transitando por las islas Babuyanes. ⁴²

Podría decirse que los testimonios de Boislóré, en aras de lograr su libertad, también mostraron tanto la presencia gala en torno a las Filipinas así como la forma en la que las travesías marítimo-comerciales de otras potencias europeas se incrementaban en torno a ese archipiélago.

37 AN B7 107, Le Conseil au duc de Saint-Aignan du 14 mars 1718.

38 ANOM, C19, folios 74-79.

39 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 98-98v. Madrid 6 oct 1725. Expediente sobre el comiso del navío *L'Eclair*.

40 Según explica Manuel-Reyes GARCÍA HURTADO (2011: 57), en el Antiguo Régimen los soldados capturados eran enemigos mientras empuñaban las armas, pero al terminar el conflicto los lazos de caballerosidad los unían a sus captores. Esto permitió que se les hicieran concesiones y que por ello tuvieran la oportunidad de escribir sobre sus capturas y experiencias en ellas desarrolladas. Esto puede extrapolarse a miembros de armadas y eso explicaría que Boislóré pudo escribir diversas misivas y describir sus experiencias y observaciones sobre Filipinas.

41 El primer documento fue fechado en Madrid, 9 enero 1718 y el segundo en San Lorenzo, 31 agosto 1722. En ambos se indica la orden de remitir a Boislóré a Cádiz AGI, Filipinas 224, N.1, 92-93v. Manila, 29 junio 1730. Expediente sobre el comiso del navío *L'Eclair*. No hay registro en estos expedientes que indiquen si este navegante volvió a Francia.

42 AGI, Filipinas 95 N. 1, f. 74v-75. Santa Cruz, 27 mayo 1730. Réplica de Henrique Herman. La propuesta de la nueva derrota sugerida ha sido estudiada con detalle en DÍAZ-TRECHUELO (1956), BAUDOT (2013: 341-377) y BARRIO (2012).

7. PRESENCIA DE OTRAS EMBARCACIONES EN LOS TESTIMONIOS DE BOISLORÉ

Es importante recordar que en los mares asiáticos se practicaban muchas navegaciones e intercambios, y que algunos de ellos, directa o indirectamente, alcanzaron las costas filipinas pese a que oficialmente en ellas estaba prohibido comerciar con extranjeros. No obstante, como ya se ha mostrado, diversas transacciones se llevaban a cabo en el archipiélago por contar éste con la plata que llegaba de Nueva España (YUSTE, 2011: 29). Estos intercambios fueron descritos por Boisloré. Por ejemplo en cuanto a los holandeses, el navegante francés mencionó que durante su estancia en Cantón los padres de la Compañía de Jesús y un capitán inglés que también comerciaba en ese lugar (y que antes había parado en Batavia y Malaca) le comentaron que varias naves holandesas salieron a esperar a sus navíos provenientes de Japón para evitar que sufrieran algún ataque del corsario francés Bouynot; no obstante, la presencia de ese tipo de naves no era inusual.⁴³ Ejemplo de ello era la noticia sobre la presencia de un navío holandés que iba de Batavia a Ternate pero que un viento contrario la obligó a recalar en las islas Carapa, donde fue detenido por el alcalde mayor. El capitán de esa nave, Thomas Brengon, fue llevado como prisionero al fuerte de Santiago en Manila, donde también estaba Boisloré. No obstante, a diferencia del francés, el navegante holandés sólo estuvo prisionero cerca de dos meses pues se temieron represalias de los neerlandeses, quienes además frecuentemente alcanzaban las costas filipinas para llevar nuez moscada, canela y pimienta que eran enviadas a Nueva España en los Galeones de Manila.⁴⁴ Boisloré también mencionó que muchas de esas remisiones se hacían en naves portuguesas, como se vio cuando el 4 de junio de 1715 entró el navío llamado *La María Theresa* procedente de Batavia, cuyo capitán era el portugués Manuel Perera, y se le permitió comerciar sus cargas de nueces moscadas, pimienta, canela así como otras mercaderías.⁴⁵ Esto evidenciaba que a través de terceras personas los holandeses regularmente traficaban en las costas filipinas. Pese a que el comercio con portugueses tampoco estaba permitido, lo cierto fue que los contactos con Macao fueron regulares y tolerados;⁴⁶ esto también fue comentado por Boisloré quien dijo que cuando a él lo llevaban preso se toparon con un navío portugués al que no quisieron apresar diciendo que tenía pasaporte de su majestad, documento que según el francés nunca fue exhibido.⁴⁷

43 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 46-47. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

44 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 40v-41. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair. Boisloré explicaba que esas especias se sacaban de Batavia y posteriormente eran llevadas a Ternate, de donde ya podían ir a Filipinas. La sugerencia fue que podrían producirlas en Mindanao y con ello eliminar los contactos con los holandeses. El tema no era nuevo sino que en otros momentos ya se había discutido, lo que hace probable que el navegante francés retomara la idea en sus manuscritos. Sobre esa propuesta ver Barrio, 2012: 227-291.

45 AGI, Filipinas 224, N.1, 54v-55. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

46 Los contactos entre Macao y Manila por diversas causas son descritos a lo largo del trabajo de Pires, 1994.

47 AGI, Filipinas 224, N.1, f 39. Manila 8 dic 1715 Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

La presencia de todas esas embarcaciones se debía a que había posibilidad de llevar a cabo transacciones comerciales. Boisloré, en su afán de denunciar a las autoridades filipinas, acusaba al castellano de que él era el único que hacía comercio y controlaba las transacciones de las otras islas filipinas, y que en especial ese comercio era realizado con holandeses de Batavia cuyas naves, bajo bandera de portugueses, constantemente alcanzaban las costas del archipiélago. Esos tratos usualmente se pagaban con los dineros provenientes de Nueva España. La plata americana terminaba en Bengala, Batavia, Malaca, Madrás y Surat, por no mencionar China, desde donde arribaban anualmente 18 o 20 embarcaciones. Boislore decía que tan regular era la presencia de embarcaciones extranjeras que anualmente se podía contar la llegada de tres naves portuguesas, tres o cuatro inglesas, tres o cuatro holandesas de Batavia, dos moras de Surat, y cuatro o cinco armenias. Todas ellas descargaban para que sus mercaderías fueran llevadas en los galeones que iban a Acapulco.⁴⁸ Esta situación no era desconocida pues desde tiempo atrás las mercaderías que se cargaban en los galeones procedían de factorías como Surat, Batam o Madrás (YUSTE, 2011: 101-108). No obstante, la relevancia del testimonio de Boisloré es que, por su detalle, enriquece el conocimiento que se tiene sobre la forma en la que en torno a las Filipinas se llevaban a cabo los tratos con extranjeros.

8. LOS GALOS Y SUS CONTACTOS CON BOISLORÉ

Es probable que Boisloré tuviera distintos encuentros con otros navegantes franceses pues con frecuencia hizo referencia a ellos. Por ejemplo, cuando estuvo en Soloc Soloc se le había aconsejado no moverse del lugar porque en Manila había muchas enfermedades que estaban afectando a las embarcaciones que arribaban, y entre ellas se mencionaron las galas pues «los demás navíos franceses perdían mucha gente».⁴⁹ Posteriormente cuando Boisloré ya estaba detenido, éste navegante pudo remitir cartas en francés al Consejo de Indias en las que explicaba su situación.⁵⁰ Mientras que la primera fue enviada en el Galeón de Manila *Santo Christo*, gracias a la ayuda de miembros de la Compañía de Jesús, la segunda fue enviada en una embarcación de Saint Maló llamada *François d'Argouges*⁵¹ (antes mencionada), la cual había hecho comercio de géneros de Europa en Manila (bretañas, cera, cintas, galones de oro y plata, sombreros, hierro y otras cosas), además de llevarse como pasajeros al ingeniero Juan Suscara y a dos religiosos dominicos que escapaban de la «tiranía del gobernador».⁵² Es decir que al menos con esta última embarcación llegó a tener comunicación, y por ello pudo mencionar de su arribo y transacciones realizadas. No parece que esto fuera inusual pues también llegó a mencionar que, antes de esta embarcación, habían

48 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 24-26. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

49 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 47. Manila 8 dic 1715 Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

50 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 3-4. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair. Esas cartas fueron revisadas en el Consejo en 10 de abril de 1723.

51 En el documento dice Francisco Dargonge

52 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 24-26. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

llegado otras naves galas que pudieron hacer negocios, aunque lo probable es que lo mencionara para mostrar que a los otros no los habían detenido mientras que él seguía prisionero. Así fue explicado:

Tomo la libertad de decir a Vuestra Majestad que vuestras órdenes y las de su Santidad solo se ejecutan según la voluntad de vuestro gobernador y de vuestros consejeros pues de cuatro navíos franceses que son vendido y comprado vuestro gobernador difunto sacó muy buena cantidad de dinero y lo que no quiere dar nada respecto de hallarme en un puerto desierto a ciento y cincuenta leguas de Manila donde no podía comerciar con dicho difunto gobernador.⁵³

Por otro lado, cuando Boisloré dio testimonio sobre el proyecto del piloto Henrique Herman, aseguró que entre 1714 y 1716 pasaron por el norte de Luzón catorce navíos franceses procedentes de Perú y a cuyos capitanes llegó a conocer en Cantón.⁵⁴ Dijo que algunas de esas naves pararon en las Filipinas, y Boisloré mencionó que en 1713 tres naves francesas (*San Luis*, *San Francisco* y *Reina de España*) pararon en Cavite. El comandante de esa escuadra, Enrique Boinot, explicó que por orden del monarca francés se dirigieron a las Indias de España de la parte del Sur para perseguir a algunos corsarios enemigos, pero como no pudieron capturarlos quisieron cumplir con su segunda orden que era pasar a las Indias Orientales para recoger efectos de la Compañía Real de Francia; no obstante, como desconocían la zona se dirigieron a Manila a solicitar bastimentos y materiales para carenar sus naves así como para pedir un piloto experimentado que los ayudara a pasar por el estrecho de Sonda o el de Malaca en la época en la que el monzón lo permitiera. Como esas naves no llevaban cargamentos peruanos, las autoridades filipinas las auxiliaron y las dejaron continuar viaje. Y aunque no se indica la derrota seguida, lo que es evidente es que también los navegantes galos incrementaban su tránsito por aguas asiáticas y por tanto es probable que sus registros por la zona también se multiplicaran.⁵⁵ La travesía no había sido distinta a la de Boisloré, pero la comprobación del comercio hecho en Perú sí lo fue.

9. COMENTARIO FINAL

Tras la captura y proceso de Boisloré las naves francesas redujeron sus incursiones en torno a Filipinas pues incluso la corte española presionó a la francesa para que castigara a los navegantes galos. Más adelante, en 1716, incluso se ordenó que todo francés avecindado en el archipiélago filipino fuera expulsado y obligado a regresar a Europa; no obstante, varios de ellos pudieron quedarse siempre que se registraran y pagaran su respectivo indulto. Sin embargo, la desconfianza a su presencia llevó a que continuaran algunas expulsiones y que

⁵³ AGI, Filipinas 224, N.1, f. 38-38v. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío *L'Eclair*.

⁵⁴ AGI, Filipinas 95 N. 1, f. 74v-75. Santa Cruz, 27 mayo 1730. Réplica de Henrique Herman.

⁵⁵ AGI, Escribanía, 405B, Leg. 3, f. 4-4v. Manila, 6 febrero 1713. Sobre entrada de francesas a Cavite; Barrio, *Filipinas*, pp. 125 y 167-176.

en 1720 y 1721 se dictaran cédulas en las que se prohibía la admisión de cualquier embarcación procedente de Francia bajo el pretexto de evitar los contagios que se padecían en los puertos galos.⁵⁶ Esto no significa que el comercio francés desapareciera, sino que muchas veces tuvieron que practicarlo a través de terceros como el caso de naves de armenios o de malabares que en ocasiones llevaban franceses registrados como pilotos. De esta forma lograron mantener su comercio en torno a Filipinas a lo largo del Setecientos.⁵⁷

10. REFERENCIAS

- AIMÉ-MARTIN, L., dir. (1839): *Lettres édifiantes et curieuses concernant l'Asie, l'Afrique et l'Amérique*, s/e, Paris.
- AMELOT DE GOURNAY, M.J., ed. (1864): *Correspondance de Louis XIV avec M. Amelot, Aubry*, 2 vols., Paris.
- ANÓNIMO (1781): *Lettres édifiantes et curieuses écrites par des missions étrangères. Memoires d'Amerique*, tome VIII, Chez Merigot, Paris.
- BAENA, A.; LAMIKIZ, X. (2014): «Presencia de una diáspora: comerciantes armenios y comercio intercultural en Manila, c. 1660-1800», *Revista de Indias*, 74 (262): 693-722.
- BARRIO MUÑOZ, J.A. DEL (2012): *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, CSIC, Sevilla.
- BARRIO MUÑOZ, J.A. DEL (2015): *Filipinas y la Guerra de Sucesión española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, Castilla Ediciones, Valladolid.
- BAUDOT, M (2013): «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782» en S. BERNABEU y C. MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Sevilla: 341-377.
- BENTLEY J.H. (1999): «Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis», *Geographical Review*, 89 (2): 216-217.
- BLUSSE, L. (1999): «Chinese Century. The Eighteenth Century in the China Sea Region», *Archipel*, 58: 107-129. <https://doi.org/10.3406/arch.1999.3537>
- BONIALIAN, M. (2012): *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, El Colegio de México, México.
- DAHLGREN M.E.W. (1907): *Voyages français à destination de la Mer du Sud avant Bougainville*, Imprimerie National, Paris.
- DÍAZ-TRECHUELO, M. DE L. (1957): *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, EEHA, Sevilla.
- GARCÍA HURTADO, M.R. (2011): *Soldados sin historia. Los prisioneros de guerra en España y Francia a finales del Antiguo Régimen*, Ediciones Trea, Gijón.
- HAUDRÈRE, P.; LE BOUËDEC, G. (2011): *Les compagnies des Indes XVIIe-XVIIIe siècles*, Editions Ouest-France, Rennes.

⁵⁶ Al parecer varios de los franceses que pagaron el indulto habían formado parte de la tripulación de Boislore (BARRIO, 2015: 131-136).

⁵⁷ NARDIN, (2004: 7-10) da ejemplos de travesías posteriores que mantuvieron los tratos franceses en las costas asiáticas, Por su parte, BAENA y LAMIKIZ (2014: 693-722) ejemplifican la forma en la que navegantes armenios se habían insertado en el comercio en torno a las Filipinas.

- KAEPPELIN, O. (1908): *La Compagnie des Indes orientales et François Martin*, Paris.
- LESPAGNOL, A. (1997): *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Presses Universitaires de Rennes, 1997, 2 vols.
- MALAMUD, C. (1986): *Cádiz y Saint Maló. El comercio colonial peruano (1698-1725)*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz.
- MONSÉGUR, J. (1994): *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, introducción y estudio introductorio de Jean-Pierre Berthe, UNAM, IIH, IFAL, CEMCA, México.
- MORALES, L. Y LE GOBIEN, C. (2013): *Historia de las islas Marianas*, estudio y edición de Alexandre Coello de la Rosa, Polifemo, Madrid.
- NARDIN, D. (1976): "La France et les Philippines sous l'Ancien Régime", *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 63 (230): 5-43. <https://doi.org/10.3406/outre.1976.1893>
- NARDIN, D. (2004): *France and the Philippines. From the Beginning to the End of the Spanish Regime*, translated from the French by María Theresa J. Cruz, National Historical Institute, Philippines.
- PEREZ-MALLAÍNA, P.E. (1982): *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*; EEHA, CSIC, Sevilla.
- PINAR, S. (2009): *El Explorador del Índico. Diario de viaje de Francisco Noroña (1748-1788) por las islas de Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, CSIC, Ediciones Doce Calles, Madrid.
- PIRES, B.V. (1994): *A viagem de comércio Macau-Manila nos séculos XVI-XIX*, Museu Marítimo de Macau, Macau.
- PUGA, R.M. (2009): *A presença inglesa e as relações anglo-portuguesas em Macau (1635-1793)*, Centro Científico e Cultural de Macau, Lisboa.
- YUSTE, C. (2011): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1700-1815*, UNAM, IIH, México.

