

# La modernización de las comunicaciones navales entre España y Filipinas en el siglo XIX

*José María Fernández Palacios*



Universidad Complutense de Madrid

Proyecto Innova-Docentia - Convocatoria 2016-2017

Nº de referencia: 219

**“FILIPINAS Y EL PACÍFICO: DE LOS VIAJES POR MAR A LOS VIAJES POR LA RED. HACIA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA HERRAMIENTA DE APRENDIZAJE EN LÍNEA”**

# I. Introducción.

- España, una potencia de segundo orden en el nuevo escenario de expansión imperialista del siglo XIX, llevó a cabo una política ultramarina basada en la doctrina de la conservación.
- Revisión historiográfica de esta política en la perspectiva de Daniel R. Headrick: Importancia de vincular en el análisis el auge imperialista del siglo XIX con los desarrollos científico-técnicos de la Revolución Industrial.



La creación del Ministerio de Ultramar en 1863 respondió a la necesidad de modernizar y adecuar las estructuras administrativas del Ultramar español. La institución pasó por diferentes sedes provisionales hasta que definitivamente fue establecida en el madrileño Palacio de Santa Cruz en septiembre de 1876.

## II. Rasgos fundamentales de las antiguas comunicaciones hispano-filipinas.

- Ruta marítimo-comercial del Galeón de Manila-Acapulco, siglos XVI-XIX. Sistema exclusivo hasta la segunda mitad del siglo XVIII.



Infografía del sistema español de flotas y galeones, siglos XVI-XVIII

© Isabel Díaz Fernández y José María Fernández Palacios

- No existía independencia entre la transmisión de información y el transporte físico de mercancías y personas.
- Se trataba de una ruta indirecta, a través de la intermediación de la Nueva España:
  - Ruta larga, lenta y difícil para el tránsito de información.
  - Comunicaciones irregulares y dependientes del tráfico del sistema de galeones en el Atlántico.
  - Dificultad y desincentivación del poblamiento español de las islas Filipinas



### **Vista de Manila hacia 1665.**

Johannes Vingboons, *Atlas of Mutual Heritage and the Nationaal Archief*, the Dutch National Archives.

© Imagen de Wikimedia Commons

**Durante siglos, por tanto, apenas mejoraron las condiciones en que se transmitió la primera carta entre Filipinas y la Península.**

*«La carta, escrita personalmente por López de Legazpi en Cebú el 27 de mayo de 1565, iba dirigida al Duque de Alba y en la misma, el primer Adelantado de Filipinas daba cuenta de su viaje y gestión, así como una información general de las islas.*

*Esta carta inauguró y recorrió el camino que durante muchos años después seguiría toda la correspondencia del Archipiélago con la metrópoli, de Filipinas a Nueva España, en barco, atravesó México por tierra hasta Veracruz, donde embarcó de nuevo en viaje por mar que la llevó a Sevilla, para desde allí continuar a Madrid, donde se recibió el 5 de abril de 1566; es decir tardó algo menos de once meses desde Filipinas a Madrid, duración de viaje que se tardará muchos años en rebajar.»*

(GARAY UNIBASO, Francisco, *Correos Marítimos Españoles*. Vol. III, *Correos Marítimos Españoles a Filipinas (Indias Orientales)*. De 1521 a 1884. Bilbao, Ediciones Mensajero, 1991, p. 32.)

### III. Primeros pasos hacia un nuevo modelo de comunicaciones y quiebra del sistema tradicional.



***La Junta de Filipinas.*** Francisco de Goya, Musée Goya, Castres (Francia).  
© Imagen de Wikimedia Commons

**En la segunda mitad del siglo XVIII, junto con el mantenimiento de la tradicional ruta del galeón de Manila-Acapulco, se conocieron mejoras en las comunicaciones de la mano de las actividades de la Real Compañía de Filipinas.**

- Primera ruta directa de comunicación con la España peninsular, a través del Cabo de Buena Esperanza y el Índico.
- Ruta americana que enlazaba puertos del Atlántico y el Pacífico americano, a través del Estrecho de Magallanes, y de éstos con Filipinas.

**En las primeras décadas del siglo XIX el sistema de comunicaciones navales, junto con toda la estructura de poder ultramarino español, entra en quiebra por una serie de factores:**

- A raíz de la revolución francesa, España se ve envuelta en un ciclo bélico que destruirá su potencia naval, dificultando las comunicaciones y el comercio entre la Península y los territorios españoles en América y Asia.
- Independencia de la Nueva España y fin del comercio del galeón de Manila (abolición por las Cortes Españolas en 1813, último viaje verificado en 1815).

**A la altura de 1820, apenas existían posibilidades para comunicar las Filipinas con la España peninsular.**

# IV. Reconstrucción de las comunicaciones navales entre España y Filipinas en el siglo XIX.

## a) Navegación a vela por la ruta del Cabo.

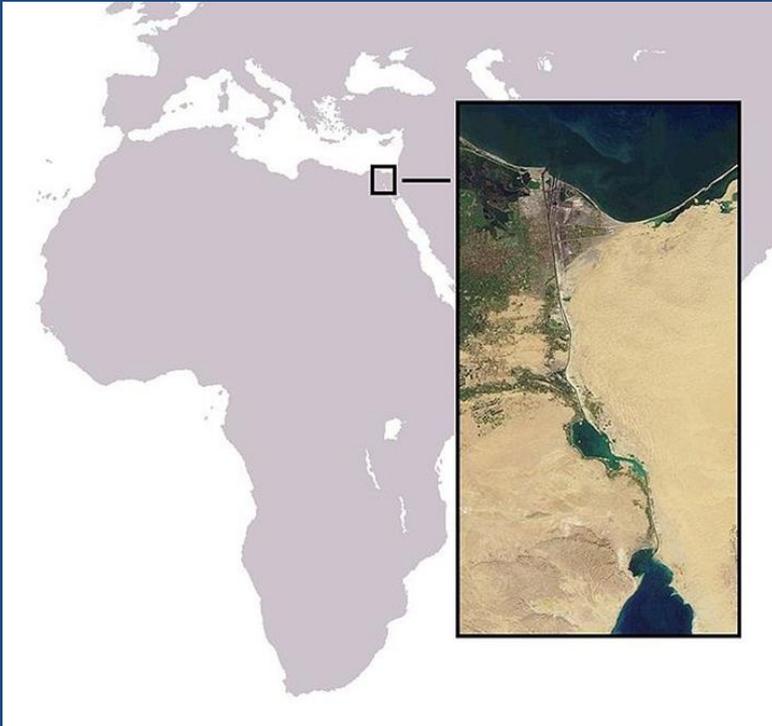
- Durante un tiempo las únicas comunicaciones posibles fueron las que se produjeron a través del envío de correspondencia utilizando buques británicos de la ruta de la India.
- A partir de 1821 se restableció la navegación española a través del flete de buques privados desde Filipinas, a partir de aquí se reinicia el comercio entre el archipiélago magallánico y la Península.
- A partir de la década de 1830 se estableció un sistema de envío de personal y correspondencia a las islas a través de fragatas mercantes que solían partir de Cádiz y ponían rumbo al extremo sur de África, alcanzando el Cabo de Buena Esperanza para, desde allí, poner proa a Insulindia y, finalmente, rendir viaje en la bahía de Manila.



*El cabo de Buena Esperanza* (República de Sudáfrica)  
© Zaian, otorgada licencia libre para Wikimedia Commons

## b) Navegación a vapor por la ruta de Suez.

- Pese a las ventajas del periplo del Cabo de Buena Esperanza respecto a sus antecesores, la apertura de nuevas rutas más rápidas y seguras por el istmo de Suez provocó su progresivo abandono en lo relativo al envío de personal y correspondencia oficial, aunque continuó funcionando a nivel comercial.
- A partir de 1845 la administración española comienza a utilizar la ruta de Suez.



**Infografía que muestra la localización del istmo de Suez (Egipto)**  
© Yolán Chériaux, Licensed under the Creative Commons Attribution 2.5 Generic

***“Todo lo malo, todo lo temible de la antigua navegación ha desaparecido completamente; los pueblos se han unido hasta el punto de formar una sola familia y un mismo país [...] ya no hay que temer las privaciones, las molestias y los disgustos que eran antes los menores males que había que sufrir [...] No es menos importante el haber destruido, aun prescindiendo de la mágica velocidad con que por medio del vapor se surcan hoy los mares, el mayor de los inconvenientes a que estaban antes sujetos los viajes de nuestros antepasados, que era la inseguridad del tiempo que en ellos se había de invertir: nadie podía entonces asegurar la duración del viaje más insignificante [...] y aun en la actualidad en nuestros buques de vela necesita un hombre estudiar los dos tercios de la vida para llegar a saber determinar la posición que ocupa en una hora dada o el espacio que ha recorrido en un tiempo determinado.”***

*SANTOS, Eusebio de, Diario del viaje desde Madrid a Manila, en las islas Filipinas, por la vía del istmo de Suez. Modificado y ampliado posteriormente a consecuencia del que en parte verificó en su regreso de las indicadas posesiones por la misma vía. Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1851, pp. 78-79.*

La ruta de Suez fue abierta por los británicos para sus comunicaciones con la India a lo largo de la década de 1830.

Durante la década siguiente, las actividades de la compañía británica *Peninsular & Oriental Navigation Company* (P&O) se extendieron hasta Extremo Oriente, proporcionando a los británicos la primacía de las comunicaciones con Asia hasta la apertura del Canal de Suez en 1869.

- 1840. Establecimiento de una ruta entre Europa-Suez-Bombay.
- 1843. Extensión de la ruta de Bombay a Calcuta, con escalas en Ceilán y Madrás.
- 1844. Ampliación de las actividades de la *P&O* a China.



El vapor *Bentinck* de la *P&O* pasando por Adén en su primer viaje a la India (1844).

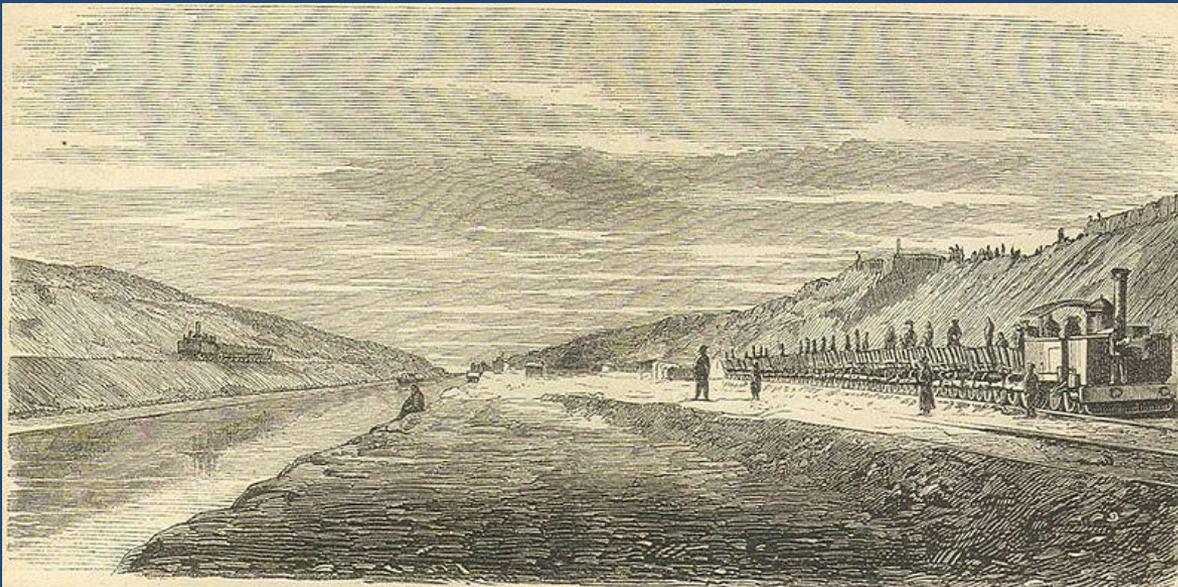
Edward Duncan

© Wikimedia Commons

Desde el punto de vista de las comunicaciones españolas con Filipinas, podemos identificar las siguientes fases en lo que al uso de la ruta de Suez se refiere:

**1. 1844-1869. Tránsito del istmo de Suez por tierra y empleo de compañías extranjeras.**

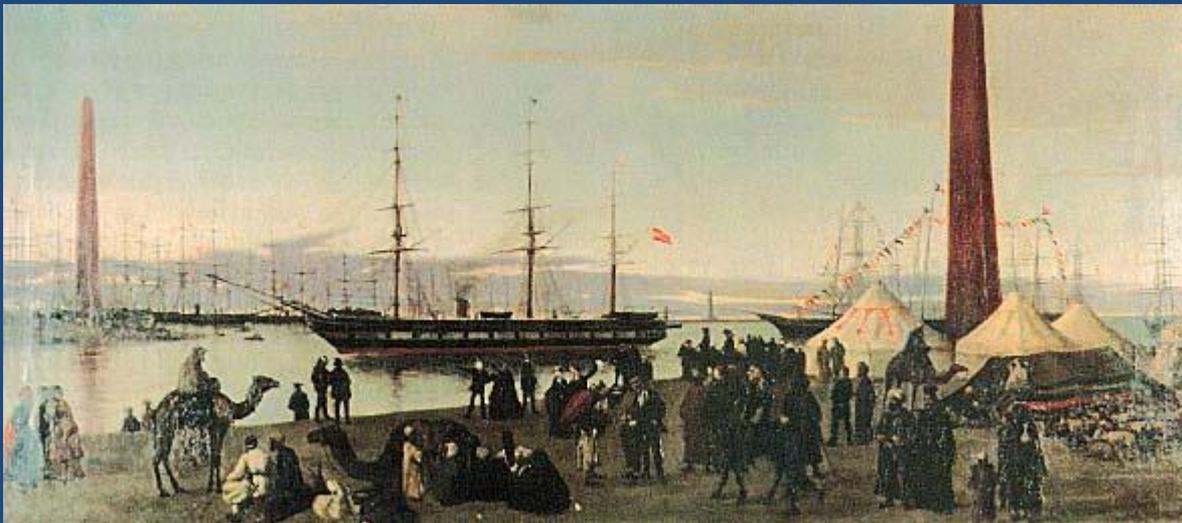
- a) El istmo se cruzaba en lanchas de vapor fluviales y mediante un sistema de postas servido por caballerías.
- b) A partir de 1851 comenzó a funcionar un ferrocarril construido por los británicos entre Alejandría y Suez.



Grabado del siglo XIX que muestra las obras de construcción del Canal de Suez.  
© Wikimedia Commons

## 2. 1869-1898. Navegación a través del Canal de Suez.

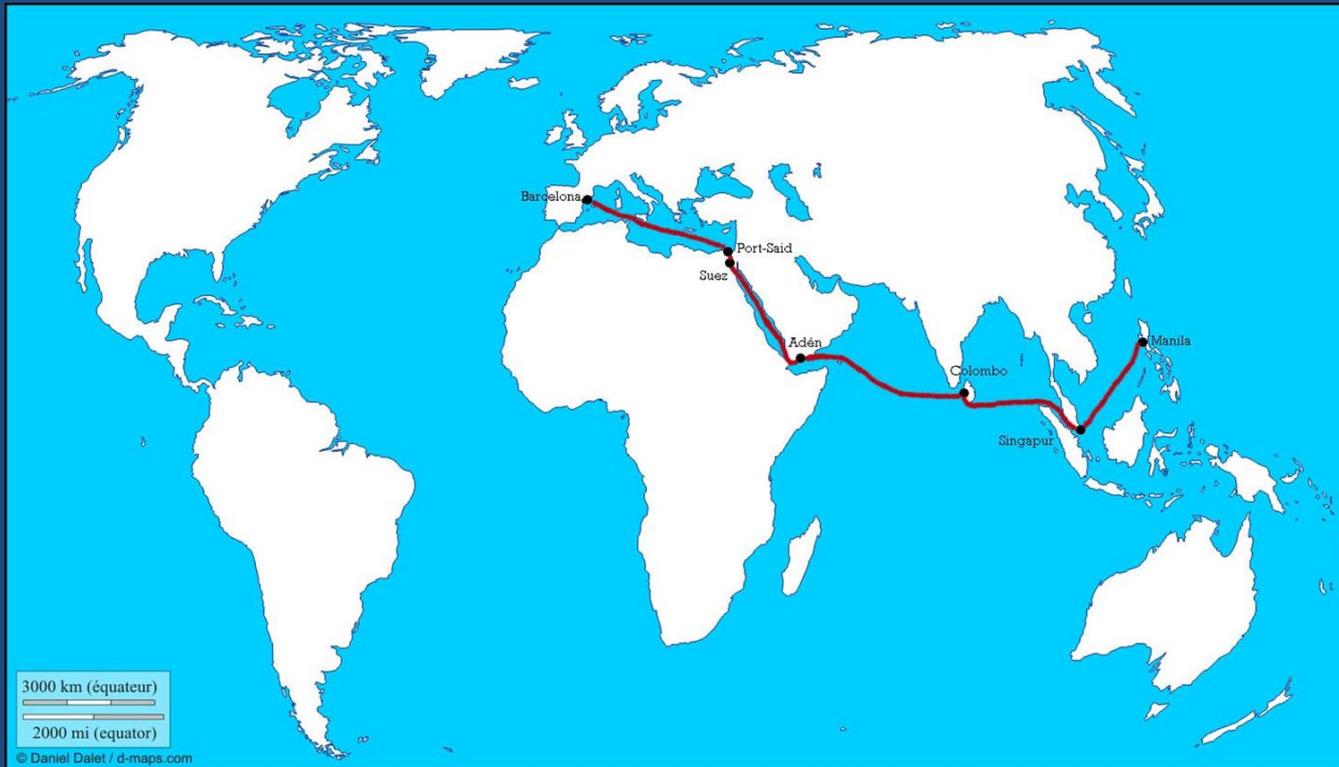
- a) Continuaron utilizándose los servicios de compañías extranjeras para el envío de personal y correspondencia oficial española. P&O británica y Mensajerías francesas.
- b) 1871-1880. Una primera empresa de capital español, la *Olano, Larrinaga and Company*, comenzó a servir la ruta entre Europa y Extremo Oriente, si bien su sede social estaba en el Reino Unido.
- c) A partir de 1880 el Estado español saca a concurso una ruta subvencionada para cubrir unas comunicaciones regulares y exclusivas entre la Península y Filipinas.
  - 1880-1884. Compañía Naviera del Marqués de Campo.
  - 1884-1898. Compañía Trasatlántica Española.



Paso de la fragata española *Berenguela* por el canal de Suez con motivo de su inauguración en 1869. Óleo de Ramón Padró Y Pedret, 1870. Museo Naval de Madrid.  
© Wikimedia Commons

**Pese a contarse con una línea oficial propia y, además, servida por buques pertenecientes a compañías españolas, España no dispuso a finales del siglo XIX de unas comunicaciones verdaderamente autónomas:**

- Dependencia tecnológica.
- Control británico del canal de Suez.
- Fracaso de los proyectos españoles de lograr bases navales propias en el Mar Rojo; dependencia en el aprovisionamiento de combustible.

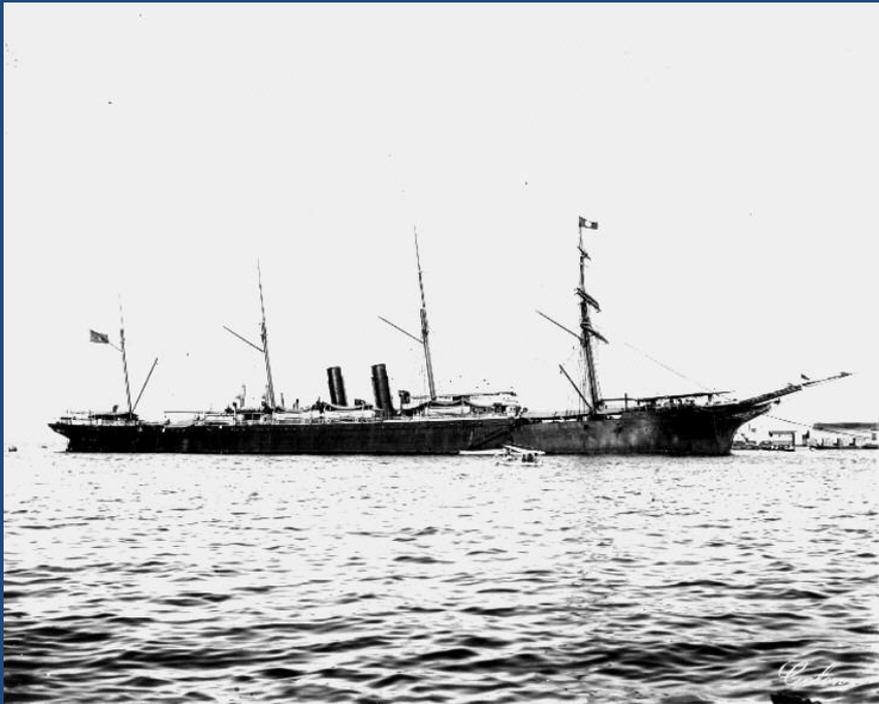


Infografía que muestra el periplo típico y las principales escalas de la ruta oficial española servida por la Compañía Trasatlántica Española a finales del siglo XIX.

© Isabel Díaz Fernández y José María Fernández Palacios

# V. Recapitulación y conclusiones.

- Para 1898 las comunicaciones españolas con Filipinas eran equivalentes en términos de rapidez, seguridad y comodidad a las de las principales potencias europeas con intereses en Asia.
- No obstante, eran también unas comunicaciones extremadamente dependientes del exterior, no sólo desde el punto de vista tecnológico, sino desde el de la ausencia de bases navales propias en las que repostar durante tan dilatado periplo.



Vapor español *Colón* a su paso por Port-Said, entrada mediterránea al canal de Suez, en la crítica coyuntura de 1898.

© Wikimedia Commons

- La mejora en la frecuencia, rapidez y seguridad de estas comunicaciones era notable con respecto a principios de siglo. Pero estas mejoras sólo fueron posibles por el clima de cierta colaboración internacional que se vivió durante gran parte del siglo en materia de expansión ultramarina y transferencia tecnológica.
- España no se encontraba preparada para el cambio de coyuntura internacional, de la cooperación al conflicto, que se vivió a finales de la centuria.