



- ◆ Trabajo realizado por el equipo de la Biblioteca Digital de la Fundación Universitaria San Pablo-CEU
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 del T.R.L.P.I. (Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual del 12 abril 1996)

Viajes y viajeros españoles por el Pacífico en el siglo XIX

Luis Eugenio Togores Sánchez

Belén Pozuelo Mascaraque

Departamento de Historia Contemporánea

Universidad Complutense. Madrid

EL FIN DE LAS GRANDES EXPEDICIONES CIENTÍFICAS MARÍTIMAS

El Siglo de las Luces había sentido la pasión del conocimiento. Se había entregado con éxito al descubrimiento y la investigación elaborando una grandiosa explicación mecanicista del universo; sondeando las constelaciones, explorando los océanos, organizando la botánica y la zoología.

Durante la Ilustración, muchas cosas habían cambiado en relación a los viajes transoceánicos. El tiempo de las flotas sumidas en la total incertidumbre ante lo que el horizonte deparaba -al estilo de los viajes de Colón o Magallanes- estaba ya finalizando. Con todo, en pleno siglo XVIII el hombre aún se encontraba desvalido ante los mares y océanos del planeta.

A partir de 1764 los viajes de circunnavegación dejaron de ser tentativas audaces y se transformaron en expediciones cuidadosamente organizadas, con instrucciones precisas y disponiendo de los equipos más refinados de la época. A lo largo de ocho décadas, las potencias europeas se lanzaron a la exploración del planeta, paso previo a la expansión colonial que siguió al fin de las guerras napoleónicas.

Los marinos europeos dotados de mejores buques de vela recorrerán, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, grandes distancias sobre las olas gracias a la sustitución del astrolabio por el sextante y a la incorporación del cronómetro, levantando cartas y mapas de nuevas derrotas alejadas de las rutas entonces clásicas de navegación.

Las grandes exploraciones del siglo XVIII permitirán que el siglo XIX tenga a su disposición cartografías fiables e itinerarios estacionales basados en la notación de los vientos, así como numerosos estudios sobre las nuevas tierras que permitirán una rápida expansión colonial; los océanos estaban a punto de dejar de ser grandes superficies de agua casi desconocidas [184] para convertirse en la más rápida y económica vía de comunicación y transporte de hombres y mercancías.

En 1750, el mar del Sur era un mundo todavía ignorado para los europeos, estando sus secretos celosamente guardados por los marinos de los países ibéricos, que ya fuese a bordo del galeón de Manila o desde los puertos de Macao y Timor habían recorrido el océano Pacífico y los mares de Joló, China y Japón. El deseo de romper el monopolio ibérico y holandés llevó a británicos y franceses a buscar con insistencia el paso del Noroeste. Por estos y otros motivos, la tecnología y parte de la energía y recursos de los países occidentales, se volcó en torno al Pacífico, y muy especialmente en relación al mejor conocimiento de las vías marítimas y de las tierras en él situadas.

El siglo XIX se inauguró con nuevas expediciones científicas que vendrían a culminar los descubrimientos y logros alcanzados durante el siglo que se cerraba. El capitán Baudin, entre 1800 y 1804, saliendo de Le Havre, recorrerá y explorará las costas de Nueva Holanda (Australia). Entre 1801 y 1808, el británico Flinders en el *Investigator*, navegará por las costas australianas y la Tierra de Van Diemen.

Entre 1803 y 1829, Rusia realizará tres viajes de exploración y de carácter científico, recorriendo el mar de Bering, el mar del Japón y el de China, para luego internarse en el Pacífico; entre 1803 y 1806 se produce el de Krusenstern; entre 1815 y 1818 el de Kotzebue, y entre 1826 y 1829 el de Lütke. Estos últimos tocarán en Filipinas, Guam y Palaos. El primero, en Manila y Guam, y el segundo en la casi totalidad del islario de las Carolinas.

Francia, durante la Restauración y la Monarquía de julio, envió tres grandes expediciones científicas a la zona de los Estrechos y Nueva Holanda: el viaje de Freycinet, entre 1817 y 1820; el de Duperrey, entre 1822 y 1825, y el de Dumont d'Urville, entre 1826 y 1829. Los dos últimos recorrerán las aguas de las Carolinas, Marianas y Palaos.

Nuevamente los británicos, entre 1825 y 1842, enviaron tres expediciones científicas a Extremo Oriente y al Pacífico: las expediciones de Beechey (1825-28), Fitz-Roy (1831-36) y Belcher (1836-52), que recorrieron las aguas del mar de China y Japón, el mar de Joló, la zona de los estrechos, para luego adentrarse por diferentes rutas en el Pacífico y visitar las Sandwich, Nuevas Hébridas, Fidji, Marquesas, Tuamotu, etc., y para explorar las costas americanas.

Este último gran ciclo explorador se cierra con los viajes de Dumont d'Urville (1837-40), Charles Wilkes (1838-42) y J. Clarke Ross (1839-43) a la Antártida, en los que se recorrerán las aguas de Australia, así como las islas de Tonga, Fidji, Wallis, Samoa, Sociedad, Tuamotu, etcétera⁽³²⁴⁾.

El nacimiento de los *clippers* y de los *bricks* supuso el canto del cisne de [185] la navegación a vela. Estos grandes veleros comerciales inauguraban una época que vendría marcada por el ritmo de las calderas y el crepitar del carbón. El vapor y la hélice, derivada de la rosca de Arquímedes, permitirían la sustitución efectiva del buque de vela por la fuerza del vapor, lo que supuso la liberación del hombre del designio de los vientos, hecho que trajo aparejado la completa explotación de los mares como vías de transporte, convirtiendo en áreas de interés estratégico, político y económico a espacios terrestres y marítimos hasta entonces ignorados o inalcanzables.

El fin del dominio del viento sobre las grandes rutas navales coincidió con tres acontecimientos directamente relacionados con la historia del océano Pacífico y sus países ribereños: el contrabando del opio en China y los sucesos que por el mismo se desataron; el libre comercio del té indio y el descubrimiento de oro en Australia y California.

Los buques con misiones científicas serán sustituidos por veleros y vapores cargados de mercancías o de soldados. En 1826 el *Red Rover* inaugura el tráfico del opio entre Calcuta y Hong-Kong; en 1845 el *Rainbow* hace el viaje de Nueva York a Cantón en 92 días, y en 1849 el *Oriental* va de Hong-Kong a Londres en el mismo tiempo⁽³²⁵⁾.

Los grandes viajes de exploración como los de Magallanes, López de Villalobos, Legazpi, Urdaneta, Cook, Bouganville, etc., han terminado; a mediados del siglo XIX, el océano Pacífico ya era lo suficientemente conocido y transitado para que los gobiernos y las sociedades geográficas dirigiesen su afán de conocimiento hacia otros lugares más recónditos y desconocidos. Los cartógrafos, botánicos, zoólogos, etc., serán sustituidos por los oficiales de la Armada, los diplomáticos, y luego por los comerciantes, balleneros, misioneros y colonos⁽³²⁶⁾.

EL OCÉANO PACÍFICO, VÍA DE ACCESO AL MUNDO CHINO

Las Guerras del Opio significaron para Occidente una fiebre de curiosidad e interés por el inmenso mercado que suponía el Celeste Imperio y, en general, toda Asia oriental⁽³²⁷⁾. China comienza a verse como un mercado [186] inagotable para los productos manufacturados nacidos de la revolución industrial, al tiempo que suministradora de productos tan codiciados como el té o la seda. Los mares de China y el Pacífico se convirtieron, en muy poco tiempo, en un espacio transitado febrilmente por buques de todas las nacionalidades hambrientos de hacer negocio.

Camino al nuevo El Dorado se trazaron tres nuevas rutas que unían Europa y Asia oriental. Una cruzaba Egipto, descendiendo hasta el mar Rojo, y surcando el mar de Arabia; la segunda llegaba hasta Mesopotamia a través de Siria, para luego descender por el Éufrates y el golfo Pérsico hasta el mar de Arabia; la tercera, circunnavegaba África por el cabo de Buena Esperanza. Existía una cuarta, propia del viejo imperio español, la ya citada del galeón de Manila, luego reavivada por el joven imperialismo estadounidense con base en California, que atravesará el Pacífico desde las costas americanas a las asiáticas.

En 1835, la *East India Company* abrió la ruta del mar Rojo. La compañía naviera *Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.*, que tras añadir una escala en Vigo pasó a ser la *Peninsular Steam Navigation Co.* y luego la *Peninsular and Oriental*, hizo accesible un viaje rumbo a Asia mediante una línea estable de pasajeros y carga, logrando a mediados de los cincuenta que el viaje entre Londres y Bombay fuese de sólo un mes. La apertura del canal de Suez terminó por romper la imagen de lejanía inalcanzable que Asia oriental y el Pacífico parecían tener, acortando drásticamente la distancia entre Europa y el Lejano Oriente.

Comparando con la ruta de El Cabo, el viaje desde Londres a Bombay se acortó en un 51 %, a Calcuta en un 32 % y a Singapur en un 29 %, a lo que se unía el establecimiento de líneas regulares de vapores entre Estados Unidos y China.

En los años treinta del pasado siglo, cuando un inglés escribía a alguien en Asia Oriental, su carta, que era llevada alrededor de África por un barco de la *East India*, necesitaba entre cinco y ocho meses, no recibiendo contestación de la misma hasta cerca de dos años después por causa de los monzones del Índico. En los años cincuenta, una carta enviada desde Londres iba por tren a través de Francia, en barco hasta Alejandría, cruzando el istmo de Suez en camello, para allí embarcar en un vapor y llegar a Calcuta o Bombay en un tiempo comprendido entre treinta y cuarenta y cinco días de su salida

de Inglaterra, necesitando el mismo tiempo aproximadamente para regresar la respuesta. Veinte años después, si bien una carta seguía tardando un mes a la India, un telegrama llegaba ya en sólo cinco horas, y la respuesta regresaba el mismo día⁽³²⁸⁾. Todo había cambiado a gran velocidad. [187]

LA CRISIS DESCUBRIDORA Y COLONIZADORA DE ESPAÑA EN ASIA ORIENTAL DURANTE EL SIGLO XIX

Desde la derrota de Trafalgar, España había perdido toda importancia como potencia marítima. A pesar de tener unas extensas y ricas posesiones ultramarinas diseminadas por América, Asia y África, la España del siglo XIX ni supo ni pudo rehacer su antiguo poderío naval, tanto en lo militar como en lo comercial. La base principal de la Armada de España en Asia, el apostadero de Manila, fue suprimido en 1815, volviendo a crearse en 1827⁽³²⁹⁾. A partir de esta fecha, la situación del apostadero fue siempre lamentable. Los escasos efectivos, su excesiva utilización, la naturaleza de las misiones encomendadas, el clima en que operaban, en unión a la carencia de astilleros en las Filipinas y la endémica falta de recursos de la administración española en el archipiélago filipino, hacían que la presencia y eficacia de la flota española en Asia fuese casi nula. Esta carestía de medios no impidió que durante el siglo XIX algunos buques españoles realizasen viajes de exploración -generalmente de orden cartográfico, militar o diplomático- por algunos puntos aún no suficientemente conocidos de aquella parte del mundo.

Las posesiones de Filipinas, Marianas, Carolinas y Palaos, fueron prácticamente relegadas al olvido tanto por los comerciantes como por los navieros españoles, como proyección de lo que la sociedad peninsular sentía hacia estas ricas e importantes colonias durante el pasado siglo.

Mientras que Gran Bretaña, Francia, Alemania y Estados Unidos, a lo largo de todo el pasado siglo, centraban su atención y sus recursos en Asia oriental, Australia y los archipiélagos del Pacífico, los gobiernos de Madrid no sólo explotaban deficientemente sus colonias en esta parte del mundo, sino que paulatinamente mostraban su debilidad e incompetencia en materia colonial ante otras naciones ávidas de nuevos territorios, abriendo la puerta para su redistribución entre 1898-99.

Británicos, estadounidenses y franceses, luego seguidos por Alemania, comprendieron que el éxito de Occidente en materia de expansión colonial se cimentaba, en buena medida, en la apertura de China y, tras ella, en todo el Extremo Oriente y el Pacífico; por el contrario, la sociedad y la élite política y económica española volvía la espalda a los fundamentales sucesos que estaban ocurriendo en aquella parte del mundo, cerrándose así la oportunidad de participar, desde su privilegiada colonia de Filipinas, en el principal foco de interés ultramarino de las potencias occidentales entre el Congreso de Viena y el estallido de la Primera Guerra Mundial.

Esta incompreensión, falta de interés y carestía de medios en un siglo en que se produjo la práctica y casi total exploración del mundo, comenzándose [188] a crear las

bases de la sociedad internacional actualmente existente, supuso para España la pérdida no sólo del espíritu descubridor que antes tenía, sino también del expansionista y colonizador característico de aquella época.

Durante todo el siglo XIX, las posesiones españolas en Asia estuvieron prácticamente incomunicadas respecto a su metrópoli, no existiendo una línea comercial estable entre España y Filipinas hasta las últimas décadas del siglo, siendo muy escasos los buques de bandera española que hacían el recorrido entre España y esta colonia. Comparativamente, Manila estuvo mejor comunicada con España en tiempos del galeón de Manila, que durante todo el siglo XIX.

En 1813, las Cortes españolas decretaron la abolición del galeón, autorizando a los filipinos a emprender el comercio por medio embarcaciones particulares. Pero pronto la competencia extranjera, en unión con la anacrónica legislación española, llevaron al tráfico marítimo entre España y sus posesiones de Asia a la práctica desaparición.

En un informe de 1842 se decía:

«No hace muchos años que estaba prohibido el ir á puerto extranjero y aún en años muy recientes no se podía verificar sin ciertos requisitos. Pero lo más extraño es que en la misma ley de aranceles, redactada en 1839, se previene por el art. 184 que ningún buque procedente de Filipinas pueda tocar en los puntos intermedios so pena de quedar su cargo desnaturalizado. No concibo las razones en que fundamenta este artículo, y no es menester haberse ocupado de negocios mercantiles para conocer los perjuicios que de él á la navegación se siguen, uno muy obvio, la cantidad de agua que ha de cargar el buque puede pasar antes de llegar a Cádiz siete y más meses haciéndose perder un número considerable de toneladas.»⁽³³⁰⁾

Esto generaba que los buques que viajaban entre España y las Filipinas no pasaran de cuatro o cinco al año, dejándose el comercio de altura y el transporte de viajeros en manos de compañías extranjeras, quedando la flota con base en Filipinas relegada al cabotaje y al tráfico entre el archipiélago y el continente asiático.

ESPAÑOLES EN ASIA Y EL PACÍFICO

El continente asiático está de «moda» en el siglo XIX: Japón, tras siglos de aislamiento, se ha abierto al mundo occidental, incorporándose al proceso [189] de modernización europeo a partir de la Revolución Meiji⁽³³¹⁾; China ofrece un inmenso mercado, al igual que los reinos de la Península indochina, siendo áreas atractivas para la expansión colonial. Los dos grandes imperios son dados a conocer en Occidente, desde el punto de vista cultural, a partir de la exhibición de Londres de 1850⁽³³²⁾; la porcelana china invade los salones victorianos, mientras que el arte japonés comienza a inspirar a artistas europeos⁽³³³⁾. Algo similar ocurrirá en 1887, cuando la Exposición de Filipinas celebrada en Madrid promueve el interés hacia lo «oriental», lo lejano y lo exótico, que aporta nuevas formas de expresión a la cultura occidental⁽³³⁴⁾.

A lo largo del siglo XIX, tanto las colonias españolas de Asia como el propio Extremo Oriente en general, y en el marco amplio de la denominada por Fieldhouse

«segunda expansión colonial», fueron varios los españoles que se lanzaron a la aventura de llegar a tan lejanas tierras. Si bien ya no es el gran siglo de los viajes científicos al Pacífico, de exploración y descubrimientos, característicos del siglo XVIII -hay que tener presente que el siglo XIX es eminentemente africano en cuanto a viajes y exploraciones se refiere-, continuaron éstos teniendo lugar, aunque los principales, por un lado, con un matiz bien diferente: los viajes de diplomáticos españoles por el continente asiático encaminados a establecer relaciones con las monarquías autóctonas, así como de militares por nuestras posesiones insulares, con objetivos claramente políticos, contribuirán ambos al mejor conocimiento de unas sociedades diferentes con las que nuestro país se apresurará, en la medida de lo posible, a reanudar sus antiguos lazos; el trasfondo comercial es evidente, no obstante primar en nuestro caso las motivaciones de prestigio internacional encaminadas al pleno reconocimiento de la presencia española en la región en plano de igualdad con el resto de las nuevas potencias colonizadoras.

Por otro lado, escritores y periodistas, misioneros o comerciantes, movidos por sus propios intereses científicos, religiosos o de lucro, también [190] aportaron a la sociedad española, a través de sus crónicas, relatos, artículos en prensa, noticias e informes que pasaron desapercibidos en su época, siendo hoy de gran valor.

No hay que olvidar que a lo largo de la centuria pasada los viajes científicos de otros occidentales a la Micronesia española⁽³³⁵⁾ -principalmente rusos y franceses- se sucedieron con una relativa frecuencia, lo que en determinados casos motivaba la respuesta española que se traducía, con relativo retraso, en el envío de un barco con objeto de que se viera en aquellas tierras el pabellón español. En este sentido hemos de entender, por ejemplo, la visita que la corbeta *Narváez* realizó a las islas Marianas en 1865, sobre la que su capitán, Eugenio Sánchez Zayas, nos ha dejado un interesante testimonio en su artículo «Islas Marianas. Viaje de la corbeta de guerra *Narváez* desde Manila a dichas islas», publicado ese mismo año en el *Anuario de la Dirección de Hidrografía* de Madrid, cuya importancia fue tal que incluso fue traducido al inglés y publicado en la revista estadounidense *Nautical Magazine*, entre 1865 y 1866; el viaje de la goleta *Santa Filomena* a la bahía de Sandakán en el norte de Borneo en 1862; o el del capitán de fragata Claudio Montero y el teniente coronel Victoriano López Pinto a Japón en 1868, poco antes de la llegada de la primera embajada española ante el Mikado⁽³³⁶⁾, o la comisión científica de 1862-65, presidida por Patricio María Paz y Membiela y en la que tomó parte el naturalista y escritor Marcos Jiménez de la Espada, que se dirigió al Pacífico americano.

Aunque España quedó a la zaga en relación con el resto de los países occidentales, que se apresuran a conocer y repartirse un mundo prácticamente inédito para ellos, algunos españoles contribuyeron con sus viajes [191] a ampliar el conocimiento de aquellas tierras, bien españolas, bien vecinas de las mismas. Resulta evidente que el esfuerzo investigador español correspondió a la centuria anterior, si bien las más de las veces no contribuyó de forma determinante al conocimiento general de la zona; por ello, en el siglo XIX, y en parte impulsado por esa «avalancha» de occidentales, aún se llevarán a cabo algunas comisiones científicas, militares o simplemente políticas al Pacífico, tanto asiático como americano.

A) Españoles en el continente

No fueron muchos los españoles que a lo largo del siglo XIX visitaron países asiáticos del Extremo Oriente, destacando, por un lado, los diferentes diplomáticos que desempeñaron algún cargo en aquéllos, y por otro, los militares que con sus viajes de reconocimiento apoyaban la política exterior española en la región.

Entre los primeros, nombres de sobra conocidos como los militares Carlos Palanca, Melchor Ordóñez o Serafín Olabe, o los civiles Adolfo Patxot, Miguel Hernández o Luis Castillo, a través principalmente de sus informes remitidos al Ministerio de Estado, constituyen un punto de referencia obligada a la hora de analizar el conocimiento que había en España sobre aquellas tierras.

De entre ellos, y por su aportación especial, destaca el barcelonés Sinibaldo de Mas (1809-68), viajero incansable, aventurero, diplomático, convencido iberista, escritor, políglota, analista de política internacional y de la situación precolonial de China e India ⁽³³⁷⁾.

Nombrado agente diplomático, su primera misión (1834-38) le llevará al Próximo Oriente y a Egipto con objeto de recabar noticias y elaborar documentos estadísticos sobre el comercio, pero también informar sobre la situación militar y política de la zona y de las presencias y actitudes de los occidentales.

Este viaje se prolongará, desde 1838, por Suez y atravesando la península arábiga, a Persia, a la India (Calcuta y Benarés) y a Malaca, como agregado diplomático, en un viaje lleno de vicisitudes y penurias económicas a pesar de su cargo oficial, lo que le obligó a emplearse en distintos oficios, llegando incluso a vivir de la caridad. Ello le impulsó a viajar a Manila en 1840, con la intención de que las autoridades españolas saldaran su deuda: allí nadie le conocía y no había noticia de su persona como [192] agente diplomático. Se emplea como fotógrafo, vagabundea, enferma, son múltiples las dificultades que le acechan, hasta que un buen día, el general Oraa recibe noticias desde Madrid sobre la identidad de Mas. Inmediatamente le busca y acaban reconociéndole todos sus méritos.

Su estancia en Manila fue fructífera, viviendo allí el tiempo suficiente como para escribir sobre la posición de España en Filipinas y el modo de hacerla más rentable (sin embargo, curiosamente, Mas acabaría rechazando el colonialismo ibérico en Extremo Oriente, considerando que las colonias lo único que reportaban a estas dos metrópolis eran gastos y pérdida de hombres).

De regreso a España en 1842, es nombrado primer representante diplomático de España en China; son los años en que las Guerras del Opio han significado la apertura del gran mercado chino a diferentes países occidentales, y España busca la forma de ser uno de los beneficiados: ésta será ahora la misión de Mas, infructuosa por el momento, que realiza su primer viaje al Celeste Imperio, a Macao en concreto, entre 1843-45. Si bien no fue el primer agente diplomático -antes lo había sido el capitán de navío Halcón-, no cabe duda de que él fue el gran impulsor de la política española en China.

Tras una estancia en España, Mas es nombrado enviado extraordinario y ministro plenipotenciario, iniciando su segundo viaje entre 1848-51 con destino igualmente a

Macao: tampoco consigue la firma de un tratado hispanochino, pero su tarea en esos años fue de gran importancia, informando detalladamente de la evolución comercial del gigante asiático, tanto con Occidente como con Filipinas, y preparando el terreno para la consecución de la firma de aquél.

Ello se conseguirá en el tercer y último viaje de Sinibaldo de Mas como ministro plenipotenciario en China y Siam, entre 1864-68: será el Tratado de Tientsin [hoy escrito Tianjin] (1864), por el que el representante español, además de las consecuencias ventajas económicas, obtiene la sede de su residencia en Pekín. Obligado a dimitir de su cargo, regresa a Madrid, ciudad en la que moriría en 1868.

De entre sus obras, fruto de sus análisis e intenso conocimiento de aquellas tierras, podemos citar, en relación con Filipinas y la posición española en Extremo Oriente: *Informe sobre el estado de las islas Filipinas en 1842* (Madrid, 1843, 2 vols.) y *Memoria sobre las rentas de Filipinas y sobre los medios de aumentarlas* (Madrid, 1853).

No menos importantes son sus obras relativas a la política de las potencias occidentales en relación con dos de los grandes asiáticos, China e India, publicadas en París, donde el autor tenía un reconocido prestigio, y traducidas algunas al inglés y alemán: *L'Angleterre et le Celeste Empire* (París, 1857), *L'Angleterre, la Chine et l'Inde* (París, 1857 y 1858) y *La Chine et les puissances chrétiennes* (París, 1861, 2 vols.).

Entre los oficiales de la Armada que visitaron aguas asiáticas destaca, por ejemplo, Guillermo Camargo, teniente de navío y segundo comandante [193] del aviso *Marqués del Duero* en su viaje a Siam y Annam, con objeto de firmar un tratado comercial con este último reino, y estrechar los lazos con los demás, en el marco amplio de la fracasada política española en una Indochina prácticamente controlada por Francia.

El voluminoso informe del marino⁽³³⁸⁾ puede ser considerado como una crónica de un viaje diplomático, con una detalladísima descripción de la colonias, reinos y diferentes territorios por donde pasaron: Singapur, Saigón, Tourane, Thuam-An, Hué, Bangkok, Hong-Kong, Cantón y regreso a Manila, haciendo una relación de edificios públicos, comercio, situación geográfica, población, sistema de gobierno, fuertes militares, estado naval, política, intereses de las potencias occidentales -especialmente de Gran Bretaña y Francia-, etcétera.

B) Viajeros por los archipiélagos españoles

Como centro de las posesiones españolas en el Pacífico, las Islas Filipinas fueron el principal foco de atracción para escritores y aventureros, pero especialmente para los militares, cuyos objetivos políticos y comerciales, en este caso, también son manifiestos.

Entre los primeros, podemos citar a Máximo Cánovas del Castillo, cuya obra *Noticias históricas, geográficas, estadísticas, administrativas y militares de las islas Filipinas, y de un viaje a las mismas por el cabo de Buena Esperanza, y regreso a*

España, Madrid, 1859, ofrece un amplio panorama sobre su visita al archipiélago, siendo de particular interés la crónica del viaje en sí desde su salida del puerto de Cádiz, regresando por vía del istmo de Suez, o a Manuel Walls y Merino, escritor y especialista en cuestiones filipinas quien, entre otras obras, nos ha legado una interesante crónica de su estancia en el archipiélago, *Relato de un viaje de España a Filipinas*, publicado como libro en el año 1895 en Madrid, si bien parte del mismo ya había aparecido anteriormente en el *Diario de Manila* con el nombre genérico de «Cartas de un viajero», firmadas con su seudónimo, Enmanuele.

Fue una obra bien conocida en su tiempo, y hay que destacar que más tarde volvió a editarse, esta vez en forma de artículos publicados en la *Revista Contemporánea* de Madrid.

El movimiento de buques españoles que surcaron las aguas del mar de China y de las costas japonesas, ni siquiera con la constancia que hubiese sido necesaria para consolidar la posición española en la zona, sí al menos se dejan ver, aunque esporádicamente, desde los inicios de la centuria.

El estado de las fuerzas navales españolas destacadas en aguas del [194] Pacífico dejaba bastante que desear, como bien puso de manifiesto el almirante Santiago Durán en 1880⁽³³⁹⁾, año en que solamente dos corbetas, *Doña María de Molina* y *Vencedora*, el ya citado aviso *Marqués del Duero* y la goleta *Sirena*, se encontraban en buen estado. El resto de las fuerzas (tres goletas, dos transportes y dieciséis cañoneros) eran prácticamente inútiles.

Entre otros barcos españoles que en comisión política navegaron por estas aguas, pueden citarse algunos como la corbeta *María de Molina*, que en 1880 viaja a Japón con objeto de estrechar los lazos comerciales con el Imperio, o la famosa expedición del contraalmirante Pita da Veiga en 1891 también al Japón, con los cruceros *Reina Cristina* y *Antonio Ulloa*, respuesta española ante lo que se consideraba en Filipinas los inicios de un expansionismo japonés que se acercaba peligrosamente a las posesiones españolas en el Pacífico, visita de «urgente conveniencia política y con un fin eminentemente político»⁽³⁴⁰⁾, que habría de servir tanto para mostrar en aquellos puertos la casi desconocida bandera española como para hacer un informe sobre las pretensiones reales del gobierno japonés respecto a los territorios españoles en Asia.

En 1871 el escritor y periodista Juan Álvarez Guerra recibe orden del entonces gobernador general de Filipinas, don Rafael Izquierdo, para que al par que evacuaba una comisión meramente judicial en las islas Marianas, escribiera una *Memoria* sobre el estado moral, político y material en que se encontraban aquéllas. El nombramiento para desempeñar tal misión científica originó un viaje, y el viaje un libro, *Un viaje por Oriente: de Manila a Marianas*, que, publicado por primera vez en Madrid en 1873, posteriormente conoció sendas ediciones en 1883 y 1887; en relación con las islas Marianas, el análisis de Álvarez Guerra no se refiere únicamente a los datos del momento, sino que traza además un recorrido por la historia precolonial de este archipiélago.

Este libro está en la línea de los muchos que se escribieron a lo largo del siglo pasado, firmados la mayoría por miembros del Ejército que habían desempeñado algún cargo en el Extremo Oriente ibérico, aunque también hubo abogados, geógrafos,

economistas, etc., que demandaban una mayor presencia española en la región, máxime cuando la crisis china y la cuestión del canal de Panamá ciertamente habrían de revitalizar el interés internacional por los archipiélagos españoles.

De gran interés son las *Memorias* realizadas por estos militares sobre sus años de gobierno en los archipiélagos españoles: nombres como Manuel [195] Scheidnager⁽³⁴¹⁾, teniente coronel de Infantería, ex gobernador de provincia, condecorado múltiples veces por sus obras de índole científico, o J. Altamirano y Salcedo⁽³⁴²⁾, último gobernador de la provincia de Cagayán de Luzón, son de sobra conocidos en lo que se refiere al archipiélago filipino; para el caso de las Marianas y Carolinas, cuyos comisionados acababan -por regla general- desempeñando el cargo de gobernador, baste citar, respectivamente, a Felipe de la Corte y Ruano⁽³⁴³⁾, ahogado, teniente coronel, gobernador político-militar entre 1855-66, y a Luis Cadarso y Rey, teniente de navío y gobernador político-militar de las Carolinas Orientales, este último con una espléndida *Memoria* referida, sin embargo, a las islas Marianas⁽³⁴⁴⁾.

Un análisis exhaustivo sobre las publicaciones aparecidas en el siglo XIX puede verse en las actas del I Congreso sobre Extremo Oriente, destacándose los trabajos presentados por el grupo de investigación dirigido por la profesora Lourdes Díaz Trechuelo, o los de Antonio Molina, Leandro Tormo y Dolores Elizalde, entre otros. [197]