

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
IZTAPALAPA**

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

MAESTRÍA EN HISTORIA

**EL MOVIMIENTO PORTUARIO DE ACAPULCO: LA
HEGEMONÍA ESPAÑOLA EN LA RUTA TRANSPACÍFICA.
(1587-1648).**

**ASESORES: DR. BRIAN CONNAUGHTON
DR. LOTHAR KNAUTH
MTO. DANIEL TOLEDO**

ALUMNO: OSTWALD SALES COLÍN

FECHA: MARZO DE 1998.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, debo destacar la importante ayuda económica que me brindó CONACYT al otorgarme una beca para realizar mis estudios de maestría en historia en la UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA, lo que posibilitó la dedicación de tiempo completo a la investigación. Al mismo tiempo, agradezco a la Embajada de Filipinas en México, y muy especialmente a la Dra. María Cristina Barrón Soto la invaluable ayuda desinteresada que siempre me ha brindado. Cristina, gracias por tus buenos consejos.

EL MOVIMIENTO PORTUARIO
DE ACAPULCO: LA HEGEMONÍA
ESPAÑOLA EN LA RUTA
TRANSPACÍFICA.
(1587-1648)

OSTWALD SALES COLÍN

ÍNDICE GENERAL

Introducción.....	3
Abreviaturas empleadas.....	16
Capítulo 1.	
La situación imperial. 1587-1648.....	17
España en los conflictos europeos.....	17
Nueva España. ¿Una crisis en el siglo XVII?.....	22
Filipinas: el tercer mundo.....	24
Capítulo 2.	
La hegemonía española en la ruta transpacífica.....	28
La idea del Pacífico como lago español.....	28
La colonización de Filipinas.....	36
La elección de Acapulco como sede americana del tráfico asiático.....	48
Capítulo 3.	
Las defensas en el Mar del Sur.....	61
Falta de defensas en los litorales americanos y asiáticos.....	61
El alambicado sistema de rutas de navegación.....	62
Los puertos y las fortificaciones.....	67
La Armada del Mar del Sur.....	79
Capítulo 4.	
¿Piratas, corsarios o enemigos de la Corona española?.....	85
Intentos de definición.....	85
El impacto de los ingleses en el Mar del Sur.....	91
Un peligro renovado: los holandeses.....	96

Los ataques piráticos a las Islas de Poniente.....102
Capítulo 5.

El barco de aviso en la ruta transpacífica. 1587-1648......109
Las embarcaciones.....109
El sistema de avisos.....116
La captura del galeón Santa Ana. 1587.....121
Posición privilegiada del Consulado de la ciudad de México: los mercaderes del Pacífico en el comercio monopólico del galeón.....127
¿Defensa del litoral mexicano o del galeón de Manila?. Una propuesta del Consulado de la ciudad de México.....133

Capítulo 6.

El movimiento portuario de Acapulco. 1630-1648......148
Entrada y salida de barcos del puerto de Acapulco.....148
El tráfico Acapulco.puertos americanos. 1631-1634.....151
Pedro de Quiroga en Acapulco: otra lucha más contra el Consulado de México. 1635-1640.....157
Los años angustiosos en las comunicaciones náuticas Mexicano-Filipinas. 1646-1648.....177

Capítulo 7.

Las cargas del galeón de Acapulco......196
Las cargazonas del galeón de la carrera filipina.....196
Tipificación de las cargas del galeón de Acapulco.....198
Origen y calidad de las mercancías enviadas a Filipinas.....210
Los proveedores del galeón de la carrera filipina.....216

Conclusión.....229

Apéndice I. Entrada y salida de barcos del puerto de Acapulco.....239
Apéndice II. Géneros remitidos de Nueva España a Filipinas.....242
Apéndice III. Precios de los pertrechos bastimentos y matalotajes.....249

Bibliografía.....258

INTRODUCCIÓN

“...Conviene y es muy necesario por el bien de todo el comercio que se de aviso a los navíos que este año se esperan de las islas Filipinas de los dichos corsarios antes que lleguen al puerto de Acapulco”

Testimonio de la junta celebrada en el Consulado de la ciudad de México para dar auxilio a las naos de Filipinas para protegerlas de los enemigos ingleses.

México, 6 de mayo de 1639.

AGN, AHH, Leg. 218-15.

I.

En 1594, un año después de que el comercio Acapulco-Manila se constituyera como monopolio estatal, en donde participaba el grupo de comerciantes novohispanos organizado en torno del Consulado de la ciudad de México, y el rey, se destacó del puerto de Acapulco, por primera vez, el barco de “aviso” para advertir al galeón procedente de Filipinas sobre el peligro que representaba en la cercanía del litoral novohispano la presencia de los “piratas”. Este sistema de patrulla costera o guardacostas respondía a la protección del mar. A ello se ligó la entrada de los “enemigos” del Estado español en el Océano Pacífico. En ese sentido, la institucionalización de esta nave en la ruta transpacífica intentó continuar con la tradición que consideraba al ancho mar como un coto reservado exclusivamente para los barcos españoles; pero el “aviso” sólo se destacaba en momentos de extrema necesidad. Se trató, sin lugar a dudas, de transformar a la ruta transoceánica que conectaba a los puertos de Acapulco y Manila en una verdadera finca privada, intensificando la vigilancia en

la vía marítima que enlazaba a Europa, Nueva España y Asia, a fin de robustecer la presencia del Estado español en Insulindia.

Sin embargo, lo más publicitado es, obviamente, esa imagen novelesca del Galeón de Manila o la Nao de la China. Por lo tanto, este interesante fenómeno del barco de “aviso” en la ruta transpacífica y movimiento portuario de Acapulco está inscrito en lo poco difundido o ampliamente desconocido, pues el pasado naval Acapulco-Manila no ha seducido, creo yo, a otros investigadores. En las siguientes páginas se intenta trazar un acercamiento a un periodo bien determinado: la primera mitad del siglo XVII, en uno de los momentos más aciagos de la relación transpacífica e imperial, precisamente, porque se conjuga el desmoronamiento del imperio ibérico, la pérdida de la hegemonía española en Europa, y el robustecimiento de la presencia hispana en Filipinas. El éxito de las empresas que surcaron el Mar del Sur para establecer contactos regulares con el Este de Asia propiciaron la ligazón definitiva, en 1565, de Filipinas con la Nueva España, pero también surgieron nuevos problemas para mantener la seguridad y continuidad de los contactos náuticos. En ese sentido, la ruta transpacífica fue una de las líneas de navegación más duras, más largas y constantes de la historia, caracterizada por el riesgo, la periodicidad casi constante, y los descalabros en alta mar.

II.

No obstante, de entre todos los puertos de la Nueva España con cara al Pacífico fue elegido Acapulco como sede americana del tráfico asiático. Los documentos de la época emplean el sustantivo “Acapulco” para referirse al puerto de destino final de la navegación transpacífica con Filipinas. También así sucede en las líneas de este texto. Las fuentes citan a las Filipinas como “Islas de poniente” o “Islas de occidente”, expresión muy corriente durante el periodo colonial español, pues era la forma oficial de referir a la colonia más apartada del imperio. Otra cuestión de vocabulario es el empleo del término “mexicano” para identificar a los géneros remitidos desde el virreinato novohispano a la

administración española vecindada en Filipinas. En efecto, se aludía a las muestras de los productos seleccionados para traficar, ya que resultaba imprescindible el estudio de los géneros que compondrían las cargazonas del galeón. También refería con precisión a los actuales estados del centro de México (ciudad de México, Tlaxcala, Querétaro, Puebla, Hidalgo, San Luis Potosí) que anteriormente conformaban parte del reino de la Nueva España porque allí se fabricaban o producían mercancías mexicanas. Asimismo, al hablar de "territorios mexicanos" se insiste sobre la geografía que antiguamente conformaba el virreinato de la Nueva España, y que actualmente ocuparía **grosso modo** la República Mexicana, que ejerció el protagonismo en las relaciones regulares con Asia. Los "mercaderes mexicanos" del Pacífico era el grupo criollo, o las personas adscritas a esos intereses, involucrado en el comercio del galeón de Manila; vivía en el virreinato novohispano y en las Filipinas. Finalmente, el Océano Pacífico fue denominado "Mar del Sur" o "Mar Austral" por contraposición al de las Antillas.

En cuanto a las islas Filipinas, oficialmente estaban adscritas al virreinato de la Nueva España, pero de acuerdo con los contactos entre ambas colonias actuaban como entes separados más no desligados, lo cual se constata con la documentación consultada porque aluden a ellos en ese sentido.

III.

Este escrito está muy lejos de pretender inscribirse en una historia de la técnica naval, de la construcción de barcos o sobre el número de tripulantes y personas embarcadas a Filipinas. Más bien, se propuso estudiar un sistema de navegación transpacífico alternativo realizado por el barco de "aviso", y el movimiento portuario de Acapulco; ambos se originaron dentro de ese alambicado sistema de comunicaciones entre Nueva España con el exterior. La finalidad de esta investigación puede dividirse en tres partes: a) ofrecer una visión general acerca del origen del "barco de aviso" en la ruta transpacífica, identificando las características generales de este tipo de embarcación; además de observar en qué momento se destacaba del puerto de Acapulco a fin de detectar las

diferencias o similitudes del "aviso" en el Atlántico, y el Pacífico y las Filipinas españolas; b) estudiar en microperspectiva histórica tres coyunturas navales del movimiento portuario de Acapulco: 1631-1634, 1635-1640 y 1646-1648; y c) analizar el grupo de mercancías enviadas de México a la administración española vecindada en Filipinas. Asimismo, esta investigación se imbrica con la "piratería" en el Pacífico a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII, mostrándola como una acción de guerra no declarada por parte de los "enemigos" de la Corona española, por tal motivo se ha incluido un capítulo en donde se plantea la dicotomía entre "piratas", "corsarios" o "enemigos" de España. Otro aspecto fundamental se refiere a los denodados intentos por parte del Estado español en continuar con la hegemonía del mar, ya que con la injerencia de extranjeros en el Pacífico el "lago español" sufría un inexorable cercenamiento temporal. Un tópico muy particular está en sintonía con el formidable poder detentado por el Consulado de la ciudad de México frente a las amenazas causadas por los "piratas", "corsarios" o "enemigos" en el Mar del Sur. Al referir el poder del Consulado no sólo quiere hacerse hincapié en la gran capacidad económica y comercial, también es de destacar su posición como grupo de presión en la toma de decisiones cuando veían amenazados sus intereses a raíz de los expolios practicados por los bandoleros del mar. Así pues, se trata de una ramificación más de las actividades del Consulado en su dimensión política, destacando las relaciones con el virrey, ya que por iniciativa de los propios mercaderes surgió la idea de enviar desde el puerto de Acapulco un "aviso" para el galeón procedente de Asia. Este estudio intenta ofrecer un panorama macrohistórico de la entrada y salida de barcos del puerto de Acapulco, y del singular barco de "aviso", que se inscriben dentro de los conflictos entre las potencias de la época; por ello es también un ejercicio de historia mundial.

IV.

Se ha querido efectuar un análisis comparativo entre el barco de "aviso" en el Atlántico, en la ruta transpacífica y Filipinas, para ello se ha seguido un método

expositivo que permite identificar las peculiaridades entre cada uno. Las conclusiones de esta comparación establecen notables diferencias en cuanto a la periodicidad de salida y llegada de los barcos; así como en lo que se refiere al empleo de las embarcaciones entre las que pueden mencionarse galeras, urcas, pataches y fragatas. En lo que respecta al destacamiento del "aviso" en la ruta transpacífica puede aseverarse que fueron diferentes las causas que propiciaban un "aviso costero" y un "aviso transpacífico" de Acapulco a Manila y de Manila a Acapulco.

Los barcos de Pedro Porter empleados en 1644¹ como patrulla costera en el litoral novohispano de cara al Pacífico son referidos por J. Gil y M. Mathes, sin contar con más referencias que la simple descripción. Aún no puede asegurarse que el barco de "aviso" fuera una tradición tan corriente en la segunda mitad del siglo XVII, y durante todo el siglo XVIII. Y aunque existen algunos casos para esta última centuria tales como el de 1721 y el navío "Santiago" de 1759, que transportaba contrabando² de Manila a Acapulco, tampoco quiere asegurarse que fueron los únicos. Aún falta de indagar el fenómeno en ese siglo.

También se ha pretendido comparar tres coyunturas navales del movimiento portuario de Acapulco, cuyos resultados arrojan que de 1631 a 1634 se establece la diferencia entre las leyes y el apego a ellas, porque a pesar de las restricciones a los contactos Nueva España-Perú, ingresaron en Acapulco naves "peruleras"; de 1635 a 1640 fue patente el enfrentamiento entre las dos élites comerciales del Pacífico y Atlántico con la llegada de Pedro de Quiroga al puerto de Acapulco; y de 1646 a 1648 se vivió un terrible descalabro en las comunicaciones náuticas Mexicano-Filipinas a causa del conflicto hispano-holandés librado en el Archipiélago.

Por lo tanto pueden identificarse dos fases de la investigación En la primera se traza la situación imperial de la primera mitad del siglo XVII; la

¹ GIL, 1989,p.162 y 163. MATHES,1975,p.16.

² "Un barco de aviso procedente de las Islas de poniente en Acapulco", Acapulco, 16-3-1721, en AGN, RF, V. 42, E. 27, F.2. "Contrabandos. Comunicando estar enterado de haberse encontrado un contrabando a bordo del barco de aviso "Santiago" que llegó de las islas Filipinas" México, 9-4-1759, en AGN, RF, V.234, E. 350, F. 1.

conformación del Pacífico como lago español, estudiando la presencia hispana en Filipinas, y la elección de Acapulco como sede americana del tráfico asiático; el análisis de los “piratas” como un factor externo que motivo la presencia del “aviso” en el Pacífico; y las defensas en el Mar del Sur. En la segunda se ofrecen los rasgos fundamentales de la institucionalización del barco de “aviso” en la ruta transpacífica; las características del movimiento portuario de Acapulco; y el origen y destino último de las mercancías enviadas desde México a Filipinas.

V.

El fenómeno del “barco de aviso” propiciado por el Consulado de la ciudad de México y por el Estado marca, seguramente, un caso de coincidencia entre los intereses mancomunados de ambos grupos, pues el movimiento portuario de Acapulco debía protegerse de los expolios. Los escritos dispositivos permiten averiguar algo de lo que realmente ocasionó el destacamiento de esta embarcación. En efecto, la élite comercial de los mercaderes del Pacífico presionaba para emitir disposiciones que también abrigaran sus propios intereses. La hipótesis central de este trabajo está en consonancia con esto y con otros detalles que se apuntan a continuación:

La llamada “decadencia” española de la primera mitad del siglo XVII, coincidió con el robustecimiento de la soberanía hispana en Filipinas, en un momento en que la hegemonía mundial dependía fundamentalmente del dominio del mar. Efectivamente, en lo que atañe a la ruta transpacífica, la Corona vislumbró que sólo convirtiendo al tráfico Acapulco-Manila en monopolio estatal, podría materializarse definitivamente la presencia del Estado español en Asia, manteniendo a Filipinas bajo jurisdicción española, pues también se deseaba transformar en una finca privada a la vía que enlazaba a Nueva España y Asia, reservando el paso exclusivamente a naves hispanas. Sin embargo, los conflictos internacionales de España con Inglaterra y Holanda, demostraron que el flanco costero americano de cara al Mar del Sur, carecía de defensas, lo cual favoreció la entrada de los “enemigos” de la Corona en el Océano Pacífico; y en consecuencia

la captura del primer galeón de Manila en Cabo San Lucas en 1587. La reacción a este expolio provino del Consulado de la ciudad de México, que participaba en el comercio de la nao, ya que vieron seriamente amenazada su intervención en ese negocio, debido a los caudales que aportaban para la compra de mercadería asiática. Por ello, para proteger el movimiento portuario de Acapulco, el Consulado solicitó al virrey de la Nueva España el destacamiento de un "barco de aviso" desde la sede americana del tráfico asiático, para que informara al galeón procedente de Filipinas, el peligro en la cercanía del litoral novohispano. En efecto, el cuidado de la entrada y salida de barcos del puerto de Acapulco resultaba imprescindible, porque todos los años viajaba desde México a Poniente el "situado" enviado por la Real Hacienda Novohispana, la plata remitida por los mercaderes para la compra de mercadería asiática, y un grupo de géneros mexicanos y europeos que aliviaban las carencias de la administración española avecindada en la colonia asiática, robusteciéndose gradualmente la soberanía hispana en Filipinas.

Las hipótesis subordinadas que coordinan esta investigación se detallan en seguida:

Ciertamente, la primera de ellas atañe al periodo seleccionado. La primera mitad del siglo XVII, que se plantea aquí como una etapa llena de sinsabores, descalabros y dificultades para Filipinas y la ruta transpacífica. En consecuencia, puede apuntarse que así como los años 40' del siglo XVII marcaron terribles conflictos para el Estado español en Europa, sucedió lo mismo con la presencia hispana en Filipinas que se caracterizó por tratar de reforzar la avanzada castellana en Asia, consolidando su soberanía en las Islas de poniente, pues en el imperio ibérico se vivió un cambio en medio de dificultades. La guerra de los Treinta Años (1618-1648) y el interminable conflicto hispano-holandés en aguas del propio Archipiélago filipino ilustran esta situación. Solamente los sucesos de Cataluña y Portugal, y la paz de Westfalia sellaron definitivamente el debilitamiento político español en Europa. Pero también se dio, en esta primera mitad del siglo XVII, la consecución del poder imperial en Filipinas, ya que las

Islas continuaron bajo jurisdicción española después de que las relaciones transpacíficas experimentaron la virulencia de estos años, como el hostigamiento holandés a la colonia asiática; la estridente coyuntura en el comercio Acapulco-Manila con la presencia del visitador Pedro de Quiroga, quien casi llegó a cortar la relación intercolonial; además de la estentórea incomunicación naval mexicano-filipina de los años 1646 a 1648.

Al mismo tiempo en la propia colonia insular se mantenían rivalidades con los musulmanes del sur de Filipinas, levantamientos indígenas y chinos, así como las expediciones de los gobernadores para someter o pactar paces con los "moros". Si se añade la llegada irregular de situados, los naufragios, la pérdida de galeones, las arribadas, la falta de materiales de defensa y los desastres naturales, como los terremotos, pueden entenderse las medidas de renovación iniciadas por Sabiniano Manrique de Lara en 1654 para pagar sueldos atrasados, remozar la ciudad, construir naves y evitar la corrupción española administrativa en las Islas.

Una segunda hipótesis se refiere a los intentos por parte del Estado español en continuar con la hegemonía española del Mar del Sur. En definitiva, la elección del puerto de Acapulco como sede americana del tráfico asiático, en 1573, suscitó un desarrollo importante en la navegación, comercio, migración y trasvase de rasgos culturales en un uno y otro sentido del Pacífico, pero al mismo tiempo iniciaron nuevos problemas relativos con la hegemonía española en el Mar, destapándose una de las deficiencias más grandes en la ruta transpacífica: la falta de defensas tanto en los litorales asiáticos como en los americanos. Las noticias del segundo extranjero de procedencia inglesa, T. Cavendish, refuerzan la premisa apoyada en la ausencia de fuerzas para impedir ataques foráneos al imperio español. Efectivamente, Drake y Cavendish ingresaron en el Pacífico sin ninguna resistencia, esa falta de defensas permitieron a Cavendish capturar en 1587 al galeón Santa Ana en Cabo San Lucas. Sin lugar a dudas, el barco de "aviso" cumplió la función de informar sobre la presencia del "enemigo" en la cercanía del litoral novohispano, pues la posibilidad de transitar sin problemas

esa vía marítima radicaba en el mantenimiento de las Filipinas bajo jurisdicción española.

Otra hipótesis alude a la institucionalización del barco de "aviso" en la ruta transpacífica. De acuerdo con el análisis de las fuentes estudiadas, éste no tenía la periodicidad que mantuvo después de 1594, porque la mayor parte de los enviados como guardacostas del litoral novohispano de cara al Pacífico, los remitidos desde Acapulco a Manila, y los enviados de Manila a Acapulco, aparecen después de la fecha arriba citada. Por lo tanto, hay razones para plantear la posibilidad de que la captura del galeón Santa Ana causó especial preocupación entre los mercaderes del Pacífico o cargadores del galeón de Manila. Fue en 1594, por iniciativa del propio Consulado de mercaderes de la ciudad de México, cuando se solicitó al virrey de la Nueva España, a la sazón don Luis de Velasco, la posibilidad de destacar desde el puerto de Acapulco un navío con el objeto de "avisar" al galeón procedente de Manila sobre la presencia de los "enemigos" de la Corona. Esta respuesta de los mercaderes del Pacífico tenía como finalidad proteger la carga del galeón, porque el barco transportaba las codiciadas mercaderías asiáticas, en las cuales se invertían cuantiosas caudales de dinero. No debe descartarse que fue precisamente en 1593 cuando el comercio transpacífico se transformó en monopolio estatal, cuya intervención estaba regulada por el Estado, aunque eran dos grupos privilegiados los que intervenían en el intercambio: la Corona y una minoría no estatal representada por el Consulado de la ciudad de México. En efecto, desde finales del siglo XVI se muestra claramente la fuerza detentada por la Universidad de Mercaderes de la ciudad de México frente al propio Estado español, y contra los mercaderes del Atlántico, cuando así le convenía.

La hipótesis que insiste sobre las líneas de acción del "aviso" en la ruta transpacífica" refiere que no sólo puede hablarse de una patrulla costera, sino que también esta nave surcó el Pacífico en uno y otro sentido en casos de extrema necesidad a fin de obtener noticias de la colonia asiática, o hacer patentes las necesidades del Archipiélago en Nueva España. En ese sentido, el

barco de "aviso" no fue el mismo en el Pacífico, ni en el Atlántico, ni en Filipinas cuando se atienden las acciones concretas en tres lugares específicos.

Al mismo tiempo, el supuesto que involucra al movimiento portuario de Acapulco, asevera que estuvo sujeto a diferentes coyunturas, ya sea por las mismas disposiciones emanadas de las autoridades reales para limitar el tráfico de mercaderías o para anular los contactos entre los virreinos americanos; por las victorias parciales de los mercaderes del Atlántico, que presionaban al rey para que se investigaran en Acapulco las anomalías en el comercio practicado por el Pacífico; y por la guerra hispano-holandesa librada en Filipinas, que también incidía negativamente en la navegación Acapulco-Manila. Efectivamente, dentro de esta corriente naval es posible detectar algunas manifestaciones abiertas de la conflictividad imperial.

Finalmente, en lo que se refiere al suministro de mercancías enviadas de México a Filipinas se puede decir que eran géneros que solamente aliviaban la presencia española en Asia, atendiendo las necesidades de una población religiosa, civil y militar, pues los artículos se destinaban a los conventos, colegios, administración hispana, arquitectura naval, y la guerra contra "moros" y holandeses. Así pues, mediante este comercio de "gobierno a gobierno" también se observa una fuerte ligazón intercolonial, ya que Filipinas fue más colonia de Nueva España que de la metrópoli.

VI.

Esta investigación debe muchas ideas, noticias e información a obras recientes y a otras que datan del siglo XIX. Por lo tanto, ofrezco mi reconocimiento a sus autores. Aunque, en lo referente al tema central muy poco se encontró publicado, por ello las fuentes empleadas son primarias e inéditas. La información de los caminos de México a Acapulco, sobre la situación de las Filipinas, y algunos aspectos relacionados con los "piratas" provienen del Archivo Histórico del Instituto Nacional de Antropología e Historia. El grueso del material se ha localizado en el Archivo General de la Nación, México, cuyos estuendos

fondos, muchos de ellos aún no explorados en detalle, ofrecen formidables posibilidades de investigación. Las Reales Cédulas Originales, Reales Cédulas Duplicados, Bienes Nacionales, General de Parte, Consulado e Inquisición permiten conocer la procedencia de algunos barcos empleados como "avisos" en la ruta transpacífica; lo relacionado con la preocupación en Nueva España respecto a la presencia de los "enemigos" de la Corona española en el Pacífico; la visita de Pedro de Quiroga en el puerto de Acapulco, los años aciagos en las comunicaciones transpacíficas de 1646 a 1648; y el movimiento portuario de Acapulco. De la sección Archivo Histórico de Hacienda se desprende rica información referente a la entrada y salida de naves del puerto de Acapulco; lo relativo al aprovisionamiento del galeón de Manila y del barco de "aviso", así como el origen de los proveedores y de las mercancías.

La heterogeneidad y riqueza de los documentos es impresionante. Se han utilizado desde la relativa al estricto sentido comercial transpacífico hasta la correspondencia entre autoridades novohispanas, filipinas y sudamericanas. También los libros de las cuentas de almojarifazgo proporcionan datos fiables y sólidos para el movimiento portuario de Acapulco. Entre los documentos producidos por el Consulado destacan los memoriales escritos para defender el comercio transpacífico, y los que refieren los enfrentamientos entre comerciantes del Pacífico y el Estado español. Se han usado memorias de géneros, licencias para embarcar víveres, testimonios de remates de bastimentos, pertrechos y matalotajes enviados a Filipinas; índices de reales títulos correspondientes a la salida de naves del puerto de Acapulco con destino a Filipinas; listas de personas entre las que se encuentran forzados y soldados a servir a su majestad en los campos reales de Manila; además de los sueldos de marineros, y cartas de prelados de Filipinas a la Inquisición de Nueva España.

Pero a la abundancia documental se añade su propia fragmentación. Esa deficiencia imposibilitó la formación de series temporales del movimiento portuario de Acapulco así como lo referente a los "avisos" que llegaban o zarpaban del mismo puerto. Por lo tanto, las cifras en los cuadros sólo desean ofrecer una

aproximación, lo más certera posible, ya que la depuración de las fuentes ha obligado a no extrapolar apriorísticamente. En definitiva para una evaluación más precisa en un estudio referente al movimiento portuario, apoyándome en los escritos consultados, se tomaron los siguientes procedimientos:

a) Los documentos albergan una nomenclatura naval interesante cuando se refieren a las embarcaciones, por ello fue necesario establecer una comparación entre: pataches, galeones, fragatas, naos, navíos, urcas, carabelas, champanes, caracoas, bancas, vintas, galeras, ya que no se especifica la diferencia entre una y otra.

b) Las órdenes por parte del Estado para movilizar la compra, embargo y salida del navío de "aviso", porque se atendían las necesidades de la propia ruta transpacífica, cuando los "piratas" merodeaban el puerto de Acapulco, o cuando el peligro era evidente, pues debía protegerse la ruta transpacífica atendiendo la seguridad de los galeones. El rasgo definitivo está subrayado por el "aviso" costero que viajaba desde el puerto de Acapulco hasta la Baja California, por lo que suena atractivo pensar en el contrabando en las fragatas que funcionaban como guardacostas; sin embargo aún no está suficientemente comprobado, entonces para evitar interpretaciones perentorias este argumento debe quedar en el plano hipotético no comprobado. La llegada de "avisos" de Manila a Acapulco se explica por el estado de guerra permanente en Filipinas. Mientras que los "avisos" de Acapulco a Manila zarpan cuando no hay barcos en la sede americana del tráfico asiático que naveguen a Filipinas, lo cual marca la deficiencia más grande del puerto, porque las naves debían comprarse o embargarse.

c) La entrada y salida de barcos del puerto de Acapulco, atendiendo la procedencia de las naves de origen filipino, Centro y Sudamericano. Los documentos hablan del número, nombre y deficiencias de los barcos; de las regulaciones impuestas a los contactos entre Nueva España-Perú; de los enfrentamientos entre las élites comerciales del Pacífico y del Atlántico; de los casos de contrabando denunciados y consignados; así como las guerras en

Filipinas. Es decir, los variados recursos que posibilitaban o impedían un tráfico naval.

d) Las peticiones de mercancías que cada año hacía el gobernador de Filipinas, en las que especificaba la cantidad, la calidad, el número y el origen de los efectos requeridos. Tales documentos llegaban con el galeón de Manila y se debían satisfacer esas peticiones para el retorno del mismo barco. Las mismas fuentes refieren los tropiezos de la colonia asiática en un momento en el que la presencia española en Filipinas resultaba imprescindible, más cuando se trataba de consolidar el avance español en las zonas meridionales del Archipiélago.

Entre los aspectos que más interesaron desde el inicio de esta investigación fueron los relativos al trasvase de recursos materiales de Nueva España a Filipinas, observando las modalidades efectuadas en una colonia para mantener la administración de otra situada todavía más lejos que los territorios americanos. Desafortunadamente, una de las limitantes más evidentes consiste en lamentar la omisión de aspectos cotidianos como es la formación del grupo de individuos reclutados para embarcarse en las naves. Esta deficiencia todavía está lejos de paliarse por la misma fragmentación de los datos empleados. Por lo tanto, no se puede pretender llegar a establecer series de la entrada y salida de naves del puerto de Acapulco; de las mercancías enviadas de México a Filipinas, o sobre los precios de cada una de ellas. Lo que se ha podido reconstruir se ha hecho con documentos oficiales. Éstos, en efecto, proporcionan datos valiosos, que han sido incluidos en el apéndice documental.

ABREVIATURAS EMPLEADAS

AGN: Archivo General de la Nación, México

AHH: Archivo Histórico de Hacienda

RCD: Reales Cédulas Duplicados

RCO: Reales Cédulas Originales

BN: Bienes Nacionales

GP: General de Parte

RC: Ramo Consulado

RF: Ramo Filipinas

RI: Ramo Inquisición

BR: H. Blair y J.A. Robertson, **The Philippine Islands**. 55 vols. Cleveland, 1903

MJA: Manuel Josef de Ayala, **Diccionario de gobierno y legislación de Indias**. 12 vols. Madrid, 1988.

AHINAH: Archivo Histórico del Instituto Nacional de Antropología e Historia

FRBINAH: Fondo Reservado de la Biblioteca del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

CAPÍTULO 1

LA SITUACIÓN IMPERIAL. 1587-1648

ESPAÑA EN LOS CONFLICTOS EUROPEOS: LA LLAMADA DECADENCIA

En la primera mitad del siglo XVII la situación imperial no fue precisamente de bonanza ni en Europa, ni en Nueva España, ni en Filipinas. En ese sentido, este apretado panorama cuya finalidad consiste en contextualizar el periodo estudiado, no sólo remite a una descripción fáctica cronológica. Más bien, permite observar las tensiones experimentadas por el Estado español, en la guardia y la retaguardia del inmenso imperio ultramarino, en un momento en que la hegemonía mundial dependía fundamentalmente del dominio del mar. Es pues en el siglo XVII cuando España apela a sus colonias americanas para subsanar los cuantiosos gastos de guerra europea; asimismo es en esta primera mitad de la centuria cuando los intentos por continuar con la hegemonía española del Océano Pacífico en su articulación marítima Acapulco-Manila se consolidaron definitivamente con la elección de Acapulco como sede americana del tráfico asiático en 1573, y con la institucionalización del “barco de aviso” en la ruta transpacífica en 1594, a fin de proseguir con el monopolio del mar, y con la posesión de las Islas Filipinas bajo jurisdicción española, redundando en el robustecimiento de la presencia hispana en Asia, reforzándose cada vez más la fructífera e intensa relación Mexicano-Filipina en medio de la llamada “decadencia” española.

La historia mundial española de los siglos XVI y XVII estuvo bajo la titularidad de la dinastía de los Habsburgo o Casa de Austria; los reinados de

Carlos I, y de su hijo Felipe II ocupan todo el siglo XVI. A la muerte de Carlos I en 1558 antecedieron el auge del luteranismo en Alemania, la rivalidad con Francia, y la amenaza turca en Europa central y en el Mediterráneo. También es de destacar el fuerte signo marcado por el reinado de Felipe II, quien gobernó aproximadamente unos 40 años, entre 1556-1598. Así pues, la herencia de Felipe II, España, Italia española, los Países Bajos y las Indias, se ligó con el Sudeste de Asia. Dicho anhelo logró materializarse en 1565 cuando Andrés de Urdaneta finalmente localizó el tornaviaje de Filipinas al virreinato mexicano.

Por otro lado, el problema de la herejía continuaba causando preocupaciones entre la corte filipina, porque en 1566 estalló una revuelta en los Países Bajos, caracterizada por levantamientos populares, y rencillas entre católicos y calvinistas con un fuerte temple antiespañol. Al mismo tiempo el conflicto con los turcos culminó con el triunfo español en la batalla de Lepanto en 1571, anotándose otro éxito al sucesor de Carlos I. No obstante, la lucha librada en el norte flamenco traería serias consecuencias en el terreno internacional porque hay fuertes evidencias que confirman que dicha rivalidad se trasladó a los mares, en el Atlántico, en el Pacífico y en las Filipinas españolas, pues España, proclamando la fe católica, mantuvo una lucha sin cuartel contra holandeses, hugonotes, ingleses isabelinos y malayo-mahometanos. Luego en 1572 estallaron nuevos enfrentamientos originados por los calvinistas exiliados; la guerra resultaba costosa y en 1578 se dividía el norte y sur flamencos. Asimismo en 1588 las Provincias Unidas del norte organizadas bajo la figura de Mauricio de Nassau, reconquistaron el territorio holandés, facilitado en buena medida por la intervención española de Francia, entre 1595 y 1598. En 1598 Felipe II perdía el norte flamenco, cuya realidad jurídica como nuevo Estado fue reconocida con la Paz de Westfalia hacia mediados del siglo XVII. El fracaso de la gran Armada Invencible en 1588 también puntualizó la imposibilidad de Felipe II para invadir Inglaterra, lo cual frenó su política imperialista europea; desde 1570 Isabel I había sido excomulgada por Pío V, entonces se degeneraron paulatinamente las relaciones entre España e Inglaterra, sin embargo la pobreza del reino inglés no

paralizó su gran fuerza naval, que atestó fuertes golpes a la navegación española en el Pacífico, con los almirantes Drake y Cavendish¹.

En 1580 el rey de España, Castilla y Aragón, también lo era de Portugal; la inexorable muerte de Don Sebastián rubricó este episodio en la política de Felipe II. Solamente en apariencia incrementaba el potencial hispano, pues se deseaban atenuar viejas rivalidades entre España y Portugal. El sueño de la unión ibérica o "Imperio Universal" no había logrado amalgamarse en su totalidad, prueba de ello es que Alonso Gutiérrez apuntaba en 1602 que los portugueses "muestran su descontento y deseo de tener Rey propio, cualquier que sea, y desasirse de la Corona de Castilla"². Los españoles eran vistos como intrusos en los asuntos lusitanos porque a menudo los intereses comerciales de Filipinas chocaban con los de Macao; aunque los comerciantes lusitanos participaran con algunos productos de aquella procedencia en la carga del galeón, que partía de las Islas de Poniente a Nueva España. Los odios, más que los amores, se reflejaban en los mote, pues "portugués" significaba 'mercanchinfle' y "castellano" era igual a 'bobo'. El siglo XVI finaliza con la muerte de Felipe II en 1598. La tan anhelada unión peninsular iniciaría su desmoronamiento definitivo con los sucesos europeos de 1640.

En el siglo XVII español "se manifiesta de un modo rotundo -después de los esplendores de la centuria anterior- una gama variada de fenómenos que han permitido formar el concepto de decadencia"³, identificando principalmente derrotas militares y un agotamiento económico. Este siglo inicia con el reinado de Felipe III, 1598-1621. Su política, bajo el valido Francisco de Sandoval y Rojas, duque de Lerma, sentó otro precedente en la historia mundial española de la época porque continuó enviando refuerzos militares a Flandes; en 1601 se organizó una expedición a Irlanda y otra a Argel. El marco diplomático apenas causó resultados modestos, Lerma confirmó el tratado de paz de Vervins, en 1601 con Francia; el tratado con Persia en 1602; y celebró el de Londres, con Inglaterra, en 1605. La primera fase

¹ ELLIOT, 1990, pp. 3-44. SOLÁ CASTAÑO, 1990, pp. 35-57.

² GIL, 1989, p. 211 y 212.

³ PRIETO LUCENA, 1984, p. 1.

de la decadencia española estaba perfilándose en 1608 cuando Avendaño Villela, como representante de los mercaderes metropolitanos, escribió a Felipe III la propuesta de intercambiar a los portugueses el Brasil por las Filipinas a fin de circunscribir el comercio exclusivamente entre la metrópoli y los territorios americanos, fue esta una clara manifestación contraria a la relación Mexico-Asia⁴. En 1609 se añadió la expulsión de los moriscos que habitaban algunas provincias españolas, unos 100,000 de Castilla; y unos 200,000 de Aragón y Valencia, esto se originó después de la peste peninsular desarrollada entre 1597 y 1602. Las dificultades financieras, como la nueva bancarrota de 1607, contribuyeron a la Tregua de los Doce Años con Holanda (1609-1621). Pero en las postrimerías del reinado ya se había pensado en una Junta de Reformación, que trataría de aliviar las terribles presiones fiscales del costoso imperio, de tal manera que el 1 de febrero de 1619 el Consejo de Castilla propuso "reducir impuestos y reformar el fisco para que otros reinos de la Corona ayudaran algo a Castilla, reducir lujos y mercedes cortesanas, repoblar regiones desiertas y dar privilegios a los agricultores, así como reducir el número y la importancia de los conventos y fundaciones religiosas de diversa índole"⁵; sin embargo, la propuesta no logró materializarse a raíz de la muerte de Felipe III que sobrevino el 31 de marzo de 1621⁶.

El reinado de Felipe IV, 1621-1665, sucesor de Felipe III, estuvo bajo la sombra de Gaspar de Guzman, el Conde-Duque de Olivares, cuya desastrosa política intentó retomar la tradición imperial de los Austrias que era partidaria de la hegemonía castellana, cuando la Guerra de los Treinta Años estaba por convertirse en una conflagración paneuropea. Asimismo, el Conde-Duque no renovó la Tregua de los Doce Años, pensaba que distraería a los holandeses de sus miras expansionistas en América si los mantenía ocupados en Europa; no obstante el espinoso ambiente de la época ilustra otra situación, porque los "neerlandeses" participaron en los conflictos europeos, incursionaron en el Pacífico, y mantuvieron en

⁴ ELLIOT,1990,p.35, GARCÍA DE LOS ARCOS,1992b,pp.24-32. GIL,1989,pp.211-215. SOLÁ CASTAÑO,1990,pp.37-57.

⁵ SOLÁ CASTAÑO,1990,p.62.

⁶ SOLÁ CASTAÑO,1990,pp.60-62. KNAUTH,1971,p. 175 y 176.

jaque a la presencia española en Filipinas mediante la guerra hispano-holandesa. La publicación de los veintitrés artículos de la reforma en los que se contemplaba la reducción de cargos municipales; el intento de buscar ayuda económica de otros territorios de Castilla; y la introducción de la Unión de Armas⁷, mostraban el alto coste de los proyectos, esquilmando otras riquezas en pro de los castellanos. Hacia 1627 el enfrentamiento de España con Francia e Italia se agudizó por la bancarrota castellana de ese año. En 1635 el inicio de la guerra de España contra la Francia de Richelieu agravó aún más la situación ibérica. Asimismo en el otoño de 1639 se perdió la hegemonía española en el Atlántico y el acceso al Báltico, cuando Martín Tromp acabó con la Armada del Mar Océano de don Antonio Oquendo en las Dunas. Por otra parte, desde 1625 una flota española había logrado desalojar a los holandeses de Bahía, en Brasil; sin embargo en 1630 y 1638 los castellanos no consiguieron nada relevante, pues los fallidos intentos de las armadas hispanas para salvar a Pernambuco de los “neerlandeses” también tuvieron serias consecuencias en España. En seguida devino otro de los síntomas de la llamada decadencia española con la sublevación de Portugal en 1640, y la de Cataluña en 1641, que amenazaban con erosionar la Unidad Peninsular de Felipe II. Así pues, en 1640 culminaba la defectuosa política de Felipe IV y del Conde-Duque de Olivares, iniciándose la segunda fase de la llamada decadencia española. Pero cuando parecía derrumbarse la monarquía, la paz de Westfalia, en 1648, ponía fin a la Guerra de los Treinta Años y las rivalidades entre España y Holanda. Sin embargo, continuaron los enfrentamientos contra Francia hasta que en 1659, con la paz de los Pirineos, en Europa se reflejó la pérdida de la hegemonía española. Solamente tres años después de la muerte de Felipe IV, en 1668, fue reconocida la independencia de Portugal por el tratado de Lisboa. El ocaso de la España de los Austrias se perfiló definitivamente con la Guerra de Sucesión en 1713⁸.

⁷ Era un sistema para compartir los gastos de defensa.

⁸ ELLIOT, 1990, p.39. SOLÁ CASTAÑO, 1990, pp.63-69. SERRANO MANGAS, 1984, p.1.

NUEVA ESPAÑA. ¿UNA CRISIS EN EL SIGLO XVII?

En el siglo XVII, también transcurren en la Nueva España una serie de dificultades; la prohibición definitiva en 1631 del comercio entre Nueva España y Perú dio lugar a un contrabando en gran escala. Además la aparición de los holandeses en el Pacífico mostró contundentemente que de ahora en adelante ese flanco costero no repulsaría tan fácilmente los ataques foráneos, por ello hubo que construir una fortificación en Acapulco. Con la llegada al trono de Felipe IV expiró la tregua con los Países Bajos, España se encontraba sola frente a los enormes compromisos europeos. Por lo tanto, el régimen del Conde-Duque de Olivares (1621-1643) se dispuso a explotar y movilizar los recursos de los diferentes estados y provincias de la monarquía española, incluyendo los virreinos. En definitiva, las décadas de 1620-1629 y 1630-1639 pueden considerarse como un periodo de intensificada fiscalización en Indias, al igual que en España y sus posesiones europeas⁹. El hecho se prueba con la llegada de Pedro de Quiroga al puerto de Acapulco en 1635, cuya misión consistió en erradicar los "excesos" cometidos en el comercio practicado por el Pacífico en su ruta Acapulco-Manila y Acapulco-Callao, lo cual se imbrica con el robustecimiento de las oligarquías indianas que constantemente se manifestaban en contra de todo lo que resultara pernicioso a sus intereses. En efecto, en el siglo XVII en la Nueva España "había venido realizándose un proceso paulatino de autonomía económica, unido a una gran relajación de sus vínculos con la península que había llegado a su punto más alto a finales de la misma centuria"¹⁰. Inició una etapa de disminución de injerencia política metropolitana en los asuntos americanos, redundando en el incremento de "autonomía política colonial americana". En ese sentido, uno de los desafíos más dramáticos a la autoridad española fue el experimentado en la década de 1620, cuando el Conde-Duque envió a la ciudad de México al marqués de Gelves, que intentó incrementar la presión fiscal y erradicar la

⁹ELLIOT, pp.3-44.

¹⁰ PÉREZ HERRERO, 1988, P.137

corrupción a fin de que las oligarquías criollas perdieran su fuerte posición en el virreinato; no obstante todos sus esfuerzos resultaron inútiles, pues en respuesta fue expulsado por los criollos que dominaban la Audiencia, después de haberse promovido el 15 de enero de 1624 un motín contra el palacio virreinal, ya que también había intentado frenar el comercio de contrabando practicado por los mercaderes de la ciudad de México agrupados alrededor del Consulado de la capital. La prueba de que este hecho no fue extraordinario lo confirma la lucha de 1607 entre el obispo Palafox y Mendoza y los jesuitas, que buscaban autonomía respecto al clero secular; luego en 1692 se produjo otra revuelta contra las autoridades virreinales provocada por la escasez temporal de trigo y maíz. Asimismo, la década de 1620 fue especialmente desastrosa por las condiciones climáticas desfavorables reflejándose en malas cosechas, un índice muy alto de mortalidad en el ganado; y por la escandalosa inundación de la ciudad de México de 1629 a 1634¹¹, causada por el desbordamiento de las aguas del lago de Texcoco y las fuertes lluvias en el valle de México.

Por otro lado, no se quiere entrar en la discusión de la crisis general del siglo XVII, sino que la contracción de esta centuria debe entenderse "no como una crisis interna de las colonias sino más bien como la del sistema imperial que estaba perdiendo el control de las economías coloniales"¹². Fue en el siglo XVII cuando las relaciones comerciales se orillaron hacia el canal fraudulento ya que se traficaba con plata sin quintar, que era colocada de contrabando en los mercados europeos o asiáticos¹³. De acuerdo con Pedro Pérez Herrero, el siglo XVII, estudiado a la luz de la obsoleta imagen de crisis debe ser revalorizada, ya que es precisamente en esa centuria cuando cantidades considerables de metales preciosos viajaban en forma de contrabando hacia plazas mercantiles asiáticas y europeas¹⁴. Además, si algunos centros mineros mexicanos tales como Zacatecas redujeron su producción de plata por la escasez del mercurio, la falta de capitales o empobrecimiento de las betas

¹¹ ELLIOT, 1990, pp. 26-28 y 37-38. PÉREZ HERRERO, 1992, p. 153 y 154.

¹² PÉREZ HERRERO, 1988, p. 19

¹³ PÉREZ HERRERO, 1988, p. 19 y 123.

¹⁴ PÉREZ HERRERO, 1988, pp. 120-160.

debe añadirse que “otros centros mineros hicieron el relevo comenzando a lanzar volúmenes de plata crecientes al mercado, como fue el Parral. No se puede, por lo tanto, en función de un solo caso, generalizar para todo el virreinato”¹⁵. En síntesis, crisis evoca un cambio en medio de dificultades que dará el alumbramiento a un fenómeno diferente. En efecto, si se refiere la tan citada crisis del siglo XVII habrá que tomar en cuenta, para el caso español, “la impotencia política, la incapacidad productiva y la descomposición social. O sea que la crisis tenía raíces muy lejanas, aunque no se manifestó abiertamente hasta la muerte de Felipe II, en 1598”.

FILIPINAS: EL TERCER MUNDO

La Filipinas fueron referidas como el “Tercer Mundo” por Francisco Samaniego, fiscal de la Audiencia de Manila, quien tras una serie de vicisitudes en la navegación transpacífica tales como el naufragio del galeón Nuestra Señora de la Encarnación, donde viajaba el alto magistrado, llegó a la capital del Archipiélago el 21 de septiembre de 1649. Su descontento era patente pues entre los sinsabores de la travesía se añadía la pérdida de su equipaje. El término “Tercer Mundo” fue empleado para señalar la lejanía de Filipinas con respecto a la metrópoli; al mismo tiempo refuerza la idea de que las Islas no ejercían gran atracción entre la población de origen peninsular, ni entre los novohispanos porque no eran vistas como tierra promisoría. En efecto, Samaniego se referió a Poniente con desazón¹⁶.

Durante los años examinados en este trabajo, estuvo presente en la mente de la Corona española la idea de la pérdida de Filipinas como colonia, que era el resultado de los sucesivos ataques piráticos producidos a las posesiones españolas en Asia. En consecuencia, la defensa de las Islas fue secuela de esas preocupaciones que se tradujeron en el envío de las galeras desde Manila y Cavite para circundar, resguardar y advertir la presencia de los aventureros sureños

¹⁵ PÉREZ HERRERO, 1989b, p. 70.

¹⁶ BERTHE, 1992, pp. 141-151.

mahometanos y holandeses en el Archipiélago; en el despacho de soldados alistados en Nueva España con destino a las Islas de Poniente; así como la remesa de plata enviada anualmente con el nombre de situado¹⁷. Inclusive, durante 1619 se aprestaron socorros en Sevilla para el Archipiélago, lo cual barajó la posibilidad de continuar con la búsqueda de territorios míticos llenos de riquezas como el oro de Ofir¹⁸.

En Filipinas el siglo XVII fue próspero en incidentes de todo tipo: terremotos, levantamientos de chinos, ataques de mahometanos sureños, la guerra hispano-holandesa, llegada irregular del situado mexicano, naufragios de barcos, etcétera. En términos generales, durante los años que aquí interesan, en las Islas Filipinas se originó un estado de "continua alarma", por lo que no se quieren repetir los sucesivos ataques de los holandeses a Filipinas en la primera mitad del siglo XVII, solamente se desea puntualizar que la Tregua de los Doce Años no fue extensiva en el Sudeste de Asia en donde continuaban los enfrentamientos bélicos, pues no cesó el conflicto hispano-holandés. En 1622 se produjo la guerra entre las dos compañías de las Indias Orientales, desencadenada por la matanza de ingleses en Amboina en manos de criollos holandeses. Dicho acontecimiento interrumpió por un tiempo la presión de los "neerlandeses" sobre Filipinas. Luego, hacia 1633, se fundó un presidio español en el extremo occidental de la isla de Mindanao: Zamboanga, intensificándose la lucha religiosa con los mahometanos de Mindanao y Joló. En consecuencia el gobernador Sebastián Hurtado de Corcuera organizó una campaña contra los "moros", la cual terminó con la conquista de ambos reinos en 1637 y 1638. No obstante, los jefezuelos de esos reinos buscaron alianza con Holanda, dificultando la situación en las Islas. Corralat, sultán de Mindanao, buscó el apoyo de los holandeses, quienes firmaron alianza con el de Ternate en 1638; después en 1639 éstos dominaron la isla de Ternate (Molucas); en los años siguientes logró mantenerse el **statu quo** en las Molucas, pues habían fijado sus objetivos en Japón y Java. En 1641 los holandeses conquistaron Malaca (Malasia); además la conquista

¹⁷ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1996. BAUZON, 1981, p.42. PRIETO LUCENA, 1984, pp.39 y 40.

¹⁸ GIL, 1989, p.198.

de Formosa en 1642 también les dio otra base sólida al norte del Archipiélago, esta noticia causó pánico en Manila ya que suponía el ciernes de nuevos ataques a Filipinas. Mientras desde 1644 el gobernador de las Islas, Diego Faxardo, había iniciado negociaciones con los mindanaos y joloés para privar a los holandeses de su ayuda.

En cuanto a los movimientos indígenas en las Islas destacan el de 1621 con los naturales de la isla de Bohol; el de 1622 en Leyte; el de 1630 cuando los indios de Caraga se sublevaron apoyados por el sultán de Mindanao; el de marzo de 1639; y el de 1649 en el fuerte de Palapag (Samar) debido a la inconformidad por parte de los indígenas al enterarse de la posible creación de otro astillero en las Visayas. La guerra contra los "moros", la falta de situado, la sobrecarga de impuestos a los indígenas, la exigencia de mano de obra para el corte de madera con destino a la construcción naval, el trabajo insalubre, la tala de árboles en los montes, y el maltrato del jefe encargado de los indígenas explican el descontento de los naturales de las Islas. Lo que atañe a los levantamientos chinos es revelador porque durante esta primera mitad del siglo XVII se detectan dos: en 1603 se produjo uno, cuyo objetivo era matar a todos los españoles; en 1635 se repitió el hecho, ahora en el pueblo de Calamba extendiéndose hasta el Parián de Manila¹⁹. Además, uno de los desastres naturales más espantoso fue el terremoto de 1645 que dejó totalmente destruida a la ciudad de Manila y sus alrededores. La presencia hispana en Filipinas también se vio amenazada por el corte temporal en las comunicaciones náuticas Mexicano-Filipinas en los años seguidos de 1646 a 1648, cuando no se recibió el situado en la colonia asiática, debido a la falta de naves en el puerto de Acapulco que pudieran realizar la travesía a Poniente. Hasta 1648 se reanudaron los contactos navales entre ambas colonias, después de una terrible coyuntura originada por los propios sucesos vividos en el sudeste asiático, cuya virulencia coincidió con la Paz de Westfalia y el robustecimiento de la presencia hispana en Filipinas. Aunque las autoridades de la Nueva España pensaban que la plaza de Manila había capitulado frente a la presencia holandesa. Después de dos amargos años en la navegación transpacífica

¹⁹ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, pp.138-147.

las Filipinas continuaban bajo jurisdicción española, no obstante la incapacidad de Nueva España por entablar inmediatamente el vínculo marítimo en la ruta Acapulco-Manila.

CAPÍTULO 2

LA HEGEMONÍA ESPAÑOLA EN LA RUTA TRANSPACÍFICA

LA IDEA DEL PACÍFICO COMO EL LAGO ESPAÑOL

En el momento que Vasco Nuñez de Balboa avistó por primera vez el inmenso Mar del Sur surgieron posibilidades concretas para la Corona española relacionadas con los viajes a Cipango y a la Especiería, es decir, llegar a Oriente por Occidente. La búsqueda del estrecho por donde debían cruzar las embarcaciones españolas en su camino al Asia “era de tierra y no de agua”. En ese sentido, para entablar contactos con aquellos territorios acudieron las armadas españolas a través del Pacífico, al igual que los barcos portugueses por el Índico, entonces se renovó el viejo problema en torno de la división del mundo, pocos decenios después de que el Tratado de Tordesillas intentara ofrecer una disposición resolutoria a la enconada controversia de la demarcación de los límites¹. Por ello, en las siguientes líneas se trazará un panorama de conjunto intentando resaltar la promulgación de las bulas alejandrinas y el descubrimiento del Océano Pacífico, observando los primeros intentos por convertir al Mar del Sur en monopolio español; además de las causas que orillaron a la firma del tratado de Zaragoza, relacionándolo con la pugna de 1566 cuando nuevamente los “límites geográficos” entre España y Portugal encaminaron hacia otra discusión diplomática.

El enfrentamiento entre España y Portugal por descubrir una ruta oceánica que posibilitara la relación comercial directa con el Este de Asia ocasionó la llegada de los

¹ GIL, 1989, p.11.

españoles a tierras continentales antes desconocidas por ellos. En octubre de 1492 Cristóbal Colón estaba plenamente convencido de su llegada a un archipiélago contiguo a Japón, pero los portugueses consideraban que el italiano había encontrado nuevas islas en el Océano Atlántico. Los lusitanos de ninguna manera permitirían la llegada de los españoles al Este, surcando aguas atlánticas; en consecuencia esgrimieron el reclamo de las islas descubiertas por Colón señalando el contenido del tratado de Alcazovas de 1475, que convenía la renuncia a las islas Canarias por parte de Portugal en favor de España, conservando la exclusividad de todos los archipiélagos del Mar del Norte². Para zanjar las rivalidades se acudió al Papa Alejandro VI, único dictaminador aceptado por aquella época en el terreno internacional, que reconoció la propiedad española de los territorios recién hallados mediante cuatro documentos pontificios³:

1.- Bula de donación. El 3 de mayo de 1493 emitió la bula **Inter Caetera** en donde el Papa concede a los reyes católicos de Castilla y Aragón todas las islas y tierra firme, descubierta o por descubrir, con la condición que no existiera presencia cristiana además de mandar a ellas evangelizadores.

2.- Bula de partición o demarcación. En suma, la **Inter Coetera** del 4 de mayo de 1493 concede a los reyes católicos "todas las islas y tierras firmes descubiertas y por descubrir, halladas y por hallar, hacia el occidente y mediodía, fabricando y construyendo una línea del Polo Ártico, que es el septentrional, hasta el Polo antártico, que es el mediodía, ... la cual línea diste de las islas que vulgarmente llaman Azores y Cabo Verde cien leguas hacia occidente y mediodía, siempre que no perteneciesen ya a algún príncipe cristiano"⁴, es decir, una línea de norte a sur 100 leguas al oeste de las islas Azores.

3.- **Eximiae Devotionis**, del 3 de julio de 1493 estipuló que Portugal tendría derechos de exploración y posesión, de la misma manera España gozaría de iguales concesiones al Oeste de la misma.

² ORTEGA SOTO, 1992, p.41 y 42.

³ GARCÍA Y GARCÍA, 1992, pp. 33-45.

⁴ GARCÍA Y GARCÍA, 1992, p.33. VALDÉS LAKOWSZKY, 1987, p.87. KNAUTH, 1972, p. 33 y 33.

4.- Bula de ampliación. **Dudum Siquidem** del 25 de septiembre de 1493, en dicho documento la donación se amplía “a todas y cada una de las islas y tierras firmes halladas o por hallar, descubiertas o por descubrir, que estén, o fuesen, o apareciesen a los que navegan o marchan hacia el occidente y aun al mediodía, bien se hallaren tanto en las regiones occidentales como en las orientales y existen en la India”⁵. Los cuatro documentos citados anteriormente, tienen su precedente en las bulas medievales expedidas a favor de Portugal en 1455, 1456 y 1481⁶.

No obstante, la corte portuguesa encabezada por Juan II rechazó la solución de la **bula de demarcación**, originándose nuevos acuerdos. Aceptar definitivamente el arreglo del Papa ocasionó el movimiento de la línea de demarcación 270 leguas más al oeste de las islas de Cabo Verde, dicha negociación culminó con la firma del tratado de Tordesillas el 7 de junio de 1494.

La carrera por los nuevos territorios suscitarían importantes enfrentamientos entre las dos potencias de la época: España y Portugal. En 1493 ni Colón, ni Alejandro VI, ni los Reyes Católicos, ni nadie sabía que la donación alejandrina incluía lo que hoy se conoce como América; asimismo se desconocía todo lo que mediaba entre las costas orientales de Asia y las islas Azores, porque se suponía más pequeño; también se ignoraba la existencia de otro ancho mar e inclusive la vastedad de un “nuevo continente”, pues se tenía la sospecha de que en el área recién descubierta sólo aparecían algunas islas o archipiélagos⁷. El imperio español nació en medio de una encrucijada por el mar.

Estos primeros intentos de convertir al Pacífico en “lago español” se tradujeron en dos acciones muy concretas. La primera fue cuando el 25 de septiembre de 1513, después de un recorrido lleno de dificultades a través del istmo del Darién, Vasco Nuñez de Balboa descubría el nuevo océano⁸, llamado Mar del Sur. La segunda se observa con el viaje de circunnavegación Magallanes-Elcano (1519-1522), cuyo objetivo radicaba en llegar a las Molucas, todavía fuera de las manos portuguesas, que

⁵ GARCÍA Y GARCÍA, 1992, p.33 y 34.

⁶ GARCÍA Y GARCÍA, 1992, p.34. MEMIJE MOLINA, 1984, p. 33 y 34. ORTEGA SOTO, 1992, p. 41 y 42.

⁷ VALDÉS LAKOWSKY, 1987, p.84.

⁸ GARCÍA Y GARCÍA, 1992, p.34.

⁸ O'DONNELL, 1992, pp. 21-24 .

hasta el momento adquirirían especies solamente de India, Malaca, Sumatra y Java⁹. Las Molucas suponían una fuente de riqueza muy importante, pero debería accederse a ellas "por los dominios que nos pertenecen e son nuestros en el mar Océano"¹⁰, que era la vía del Pacífico, reforzándose la concepción monopolística del Mar del Sur por parte de los españoles, pues así como la ruta del Cabo de Buena Esperanza era navegada solamente por embarcaciones portuguesas, la exclusividad del Océano Pacífico estaba reservada a los españoles.¹¹ Juan Sebastián Elcano esclarecía definitivamente las posibilidades de surcar un mar sólo por los españoles. En definitiva, algunas décadas después del descubrimiento del otro gran mar, la Corona dictó prohibiciones que impedían la entrada de los extranjeros en posesiones ultramarinas españolas; la disposición de 1540 fue reiterada en 1558, 1560 y 1563; el contenido fundamental señalaba que "las naves extranjeras no deben pasar a las Indias, y si lo hacen deberán de ser capturadas"¹², no obstante la inocua posición de las autoridades españolas originó, en 1587, la captura del galeón Santa Ana.

Mientras tanto, la llegada de hispanos a las Molucas destapó las rivalidades entre España y Portugal, relacionadas con los límites territoriales. En consecuencia Carlos I inició una serie de negociaciones que se conocen como el tratado de Zaragoza firmado el 22 de abril de 1529¹³, en donde el emperador enajenaba:

"todo el derecho, acción, dominio, propiedad é posesión ó casi posesión, y todo el derecho de navegar y contratar y comerciar por cualquier modo que sea, que el dicho emperador y Rey de Castilla dice que tiene y podrá tener por cualquier vía y manera que sea en el dicho Moluco, islas, lugares, tierras y mares..."¹⁴

a cambio de 350,000 ducados de oro. Se demarcó una nueva divisoria a 297 leguas y media de las islas del Moluco, o 17 grados al Este de dichas islas. A partir de ella todo el Oeste pertenecía a Portugal, y al Este era jurisdicción española. De acuerdo con el tratado a España le pertenecía el continente americano, excepto Brasil, y el océano

⁹ O'DONNELL, 1992, p.32

¹⁰ O'DONNELL, 1992, p.32.

¹¹ KNAUTH, 1992, p.25. O'DONNELL, 1992, p.25. VALDÉS LAKOWSKY, 1987, p.90.

¹² SCHURZ, 1939, p.297.

¹³ KNAUTH, 1972, p.35. ORTEGA SOTO, 1992, p.42

¹⁴ O'DONNELL, 1992, p.41

Pacífico, además de las futuras tierras descubiertas en él; los portugueses tomaban posesión del resto del mundo.

Asimismo, Andrés de Urdaneta, naufrago de la flota Laoyasa-Elcano, redactó un interesante informe que abarca desde el 24 de julio de 1525, cuando zarpó de la Coruña, hasta su retorno a Lisboa el 25 de julio de 1536, el que Lothar Knauth divide en dos partes¹⁵: primera, un esbozo histórico del mundo malayo; y segunda, “el informe de inteligencia estratégico de Urdaneta” donde resumió datos estadísticos relativos a la riqueza de la región, destacando la necesidad de entablar la “contratación en Moluco” debido a la riqueza en especies¹⁶, además señalaba el intenso comercio interasiático que a la postre redundaría en jugosas ganancias para un grupo reducido de mercaderes que monopolizarían el tráfico monopólico del galeón de Manila. Se vislumbran los primeros intentos por incorporar al imperio esos espacios desconocidos del Pacífico, tratando de convertirlo en “lago español”¹⁷.

No obstante, las rivalidades entre España y Portugal no concluyeron aquí, sino continuaron durante el siglo XVI y XVII. La interpretación de las bulas papales aún causaba acalorados debates, pues estaba latente el fundamento jurídico en el que Alejandro VI se había apoyado para donar a los Reyes Católicos tan extensos territorios, implícitamente entraba en la discusión la idea del Pacífico como “lago español”.

Cinco son las teorías que explican el fundamento jurídico papal¹⁸:

1.- La **Monística Hierocrática**, apunta que Dios concedió el dominio del mundo a Cristo, Cristo al Papa y él donó a los Reyes Católicos una parte del orbe. Autores como fray Alonso de Loaysa, Juan López de Palacios Rubios, Bernardino de Mesa, Martín Fernández de Enciso entendieron (1493) así la donación alejandrina.

2.- La teoría **arbitral**, esta interpretación sugiere la teoría del arbitraje, es decir, el Papa actuó como arbitro entre los reyes de España y Portugal, pero nada tiene que ver con ello porque la bula anota: **concedimus et donamus** por la autoridad papal. La donación alejandrina no fue un arbitraje, sino un dominio exclusivo para los monarcas.

¹⁵ KNAUTH, 1992, pp.11-26.

¹⁶ KNAUTH, 1992, p.23 y 24.

¹⁷ KNAUTH, 1992, p.25.

¹⁸ GARCÍA Y GARCÍA, 1992, p.42 y 43.

Estos argumentos fueron esgrimidos por el italiano Pietro Martire di Anghiera y Hugo Grozio en el siglo XVII.

3.- La **feudal** cuyo contenido sostiene que el Papa concedió en feudo las tierras descubiertas a los reyes castellanos. Juan de Solorzano y Pereyra (1629) trató de demostrar lo contrario a Jean Bodin, Marta y otros.

4.- La teoría de la **inventio o res nullis**, según la cual no se trataba de una donación, más bien del reconocimiento de la Santa Sede que los monarcas castellanos poseían legítimamente las Indias en virtud de descubrirlas y no tener dueño, puesto que no estaban constituidos en reinos. Después dicha idea se transformó cuando conocieron los aztecas de México y los incas de Perú.

5.- De acuerdo con Antonio García y García, la teoría del **dualismo** explica más cabalmente la donación alejandrina. En términos generales, "niega el poder directo del Papa en los asuntos temporales; pero sostiene que puede tomar decisiones sobre ellos con el poder indirecto que le confiere el derecho y el deber de mirar por el bien espiritual de las almas"¹⁹. Es decir, el Papa donó las Indias en virtud del derecho que tenía de guardar el bienestar espiritual de los infieles avecindados en el Nuevo Mundo. El paladín más entusiasta de esta teoría fue Francisco de Vitoria (1539).

La donación alejandrina apoyada en las bulas papales son la expresión más abierta por tratar de mantener la exclusividad de dominio de los territorios recién descubiertos en manos de los Reyes Católicos, deshilvanando las pretensiones de otras potencias europeas como Portugal. El refrendo pontificio, solicitado por los propios monarcas, legitimaba y defendía las posesiones descubiertas. Sin embargo, a lo largo del siglo XVII se fue prescindiendo de las bulas alejandrinas²⁰.

Otra de las consecuencias inmediatas en torno de las estridentes querellas relativas a la demarcación entre las posesiones de España y Portugal fue la junta de cosmógrafos celebrada en Madrid en 1566, después del tratado de Zaragoza, a fin de ofrecer respuestas a dos preguntas: ¿Las islas Filipinas entraban o no en el tratado de

¹⁹ GARCÍA Y GARCÍA, 1992, p.41.

²⁰ GARCÍA Y GARCÍA, 1992, p.39.

1529? y ¿Estaba contemplado el Archipiélago filipino dentro de los límites españoles en la donación pontificia de las Indias hecha por Alejandro VI?²¹

No obstante, uno de los problemas radicaba, fundamentalmente, en saber con precisión la longitud medida en grados terrestres. La bula dividió al mundo en dos partes, teóricamente correspondían 180 grados para España, y 180 grados para Portugal, así que Pedro de Medina, y Jerónimo de Chaves propusieron una solución²². Medina calculó que había 168 grados desde la línea de demarcación hasta Cebú; mientras Chaves estipuló la misma distancia en 165 grados. Jerónimo de Chaves, a luz de la disparidad, apuntó que solamente la isla de Cebú caería dentro de los límites portugueses pero no el Moluco ni Filipinas, porque las cartas portuguesas las situaban a 4 grados al Este de Cebú. Después Urdaneta y Alonso de Santa Cruz ofrecieron nuevas conclusiones en dos sentidos²³:

a) Urdaneta fijaba la demarcación de Portugal, después de un detallado examen de unas cartas portuguesas que compró en Lisboa, de modo que la línea divisoria alcanzaba sólo un extremo de Borneo

b) Alonso de Santa Cruz apuntaba que “la línea se había trazado para evitar debates no para realizar un reparto del mundo”, y que no estaba contemplado el hemisferio austral. Más bien, el monarca portugués optó por que “se echase raya más por conservar lo que tenía ganado que por adquirir otras cosas de nuevo...que lo demás del mundo fuera de lo que en aquellos tiempos poseían los Reyes de Castilla”; por consiguiente el Moluco, las Filipinas y Borneo pertenecían a Castilla por haber sido descubiertas por Magallanes.

Especialmente curiosos parecían los resultados finales obtenidos después de un enconado enfrentamiento entre “la ciencia cosmográfica y la razón de Estado”²⁴. En opinión unánime las Filipinas estaban comprendidas dentro del empeño del Moluco de 1529, cuyo contenido eliminaba el derecho de conquista sobre el Archipiélago filipino; por lo tanto las acciones de Legazpi eran ilegítimas. Pero la devolución de los 350,000 ducados, por parte de Portugal a España de acuerdo con Gil, “acarrearía de inmediato

²¹ GIL, 1989, p.65.

²² GIL, 1989, p.65

²³ GIL, 1989, p.66.

²⁴ GIL, 1989, p.67.

la cesión del Moluco a la soberanía de Felipe II, con el subsiguiente desmantelamiento de las ricas factorías portuguesas; y tampoco D. Sebastián deseaba en modo alguno la retroventa de unas islas que le proporcionaban pingues beneficios²⁵.

Los enfrentamientos continuaron en 1576 cuando el 23 de enero Gregorio XII, a petición de D. Sebastián, creó la diócesis de Macán sufragánea de la metrópoli de Goa con jurisdicción sobre China, Japón e islas aledañas, que comprendían a las Filipinas; el derecho de patronato quedaría en manos de la Corona portuguesa. El contrapeso a esta decisión fue la creación del obispado de Manila, expedida en la bula del 13 de febrero de 1578 que "dotaba de iglesia catedral a las Filipinas por razón de estar separadas de la Nueva España mas de dos mil leguas"²⁶, entonces la Corona española reaccionaba frente a la posible pérdida de una posesión estratégica, cuyo mantenimiento resultaba oneroso; no obstante, posibilitaba la estabilización de los contactos regulares entre Asia y América. Estos sucesos muestran la difícil situación experimentada por parte del Estado español en aras de continuar con su hegemonía en el Pacífico. El italiano Juan Bautista Guessio señaló el 1 de junio de 1579 el daño desprendido de la bula de 1576 contra España, ya que la decisión pontificia se proclamaba "perpetua e irrevocable" anulando la del Papa Alejandro VI. España perdía todo el derecho en Asia, ya que las Filipinas caían más de 25 grados dentro de los límites lusitanos; por ende también le correspondían a Don Sebastián Japón y Nueva Guinea²⁷. Según parece, las querellas finalizaron con la coronación de Felipe II como rey de Portugal; Macán juraba obediencia al monarca el 18 de diciembre de 1582.

Mediante el control del Archipiélago filipino bajo jurisdicción española podría lograrse la estabilidad de una nueva ruta marítima que comunicaría sin cortapisas al este de Asia con América, logrando mantener el envidiable monopolio del mar en la retaguardia del imperio²⁸. Pero en las aguas asiáticas el coto se rompió definitivamente

²⁵ GIL, 1989, p.67

²⁶ GIL, 1989, p.68.

²⁷ GIL, 1989, p. 67 y 68.

²⁸ Sin lugar a dudas, durante el siglo XVI el Pacífico fue un coto cerrado de los hispanos. El hecho que entre 1521 y 1565 las expediciones de Magallanes-Elcano (1519-1521), Loaysa-Elcano, Saavedra Cerón (1527), López de Villalobos (1542-1543) cruzaran el Pacífico de este a oeste, y solamente la de Legazpi-Urdaneta (1565) lo navegara en dirección contraria, prueba el fundamento español; aunque, después de Mendaña-Quirós (1576) inició la presencia de intrusos protestantes (1577) que no pasaron inadvertidos SCHURZ, 1939, p.289. JARMY CHAPA, 1988, p.178-182.

en 1600²⁹ a raíz de las incursiones inglesas y holandesas que mantuvieron relaciones comerciales con Japón y China; y de las correrías mahometanas, de Borneo, Mindanao y Joló, que amenazaban la presencia española en Filipinas. En suma, el Océano Pacífico puede concebirse como un "lago español" incursionado, amenazado, hostigado y amedrentado por los "enemigos" de la Corona, pero controlado en su articulación marítima Acapulco-Manila por el imperio español.

LA COLONIZACIÓN DE FILIPINAS

Acerca del descubrimiento, conquista, colonización y evangelización del Archipiélago filipino existe un grupo de obras muy importantes. Estas líneas pretenden ofrecer los rasgos, más o menos importantes, relacionados con el título del presente apartado para insistir en lo que interesa en este capítulo: la hegemonía española en el la ruta transpacífica, que está en consonancia con la presencia del Estado español en el Sudeste de Asia.

Huelga señalar que la conquista de México en 1521 por Hernan Cortés ofreció definitivamente a España "el primer territorio básico para la expansión en el Océano Pacífico"³⁰, cabeza de puente del avance occidental. En ese sentido, el contenido de las bulas alejandrinas brindó las posibilidades teóricas para el monopolio español del mar; pero en la práctica los mismos españoles debían enfrentarse a los portugueses en una etapa en que la hegemonía del mundo dependía del dominio del mar³¹.

La Corona no debía despreocuparse de la defensa de Filipinas. Existían motivos religiosos, aunque también prevalecían razones de prestigio o de "reputación", como se decía en la época³². "Si se quería mantener ese envidiable monopolio de la Mar del Sur era preciso sostener a toda costa el dominio de las islas"³³; de lo contrario estaba latente la posibilidad de que los intrusos se asentaran "en California amenazando así a

²⁹ KNAUTH, 1972, p. 273.

³⁰ KNAUTH, 1972, p. 33.

³¹ GIL, 1989, p. 170.

³² GIL, 1989, p. 175. "Pérdida de la isla Hermosa es muy lamentable, importa mucho la conservación de aquellas islas Filipinas". Madrid, 18-1-1648, en AGN, RCO, V. 3, E. 3, F. 23 y 24.

³³ GIL, 1989, p. 176.

las indias occidentales”³⁴. El dominio español en las Filipinas intentó reservar el paso de naves hispanas por la ruta transpacífica.

La presencia del Estado español en Filipinas y el dominio del mar por parte de éste puede resumirse en cuatro procesos fundamentales:

- 1.- El descubrimiento de la ruta del tornaviaje de Filipinas a Nueva España.
- 2.- El nuevo enfrentamiento español contra los musulmanes.
- 3.- El establecimiento de la presencia hispana en Filipinas: 1570-1580
- 4.- La introducción del modelo institucional de colonización en las Islas.

El descubrimiento del tornaviaje. Antonio de Mendoza, virrey de la Nueva España (1535-1550), fue uno de los promotores de expandir el dominio español hacia el Pacífico a fin de consolidar la presencia española³⁵. No obstante, las exploraciones encabezadas por Jofre de Laoyza y Ruy López de Villalobos habían fracasado en el intento por encontrar la ruta de vientos favorables que posibilitara el retorno de Filipinas hacia el virreinato mexicano. El entusiasmo americano parecía declinar definitivamente en el apresto de armadas, soldados, pertrechos, alimentos y todo lo necesario para las empresas navales. Pero el interés por continuar el avance español hacia el Oeste nació de Antonio de Mendoza, y de Felipe II³⁶. De tal manera que para septiembre de 1564 la Audiencia de México ordenó la partida de una nueva expedición a Poniente, no obstante aún se desconocía el punto de destino y de la derrota; además debía especificarse si el nuevo núcleo del imperio español debía instalarse en Nueva Guinea o Filipinas³⁷. Japón ocupaba el primer lugar en importancia dentro de los objetivos españoles, pues se argumentaba que dichas islas no entraban en la demarcación lusitana³⁸; mientras que el Archipiélago filipino ocupaba el segundo lugar. De acuerdo con la Audiencia los propósitos de la expedición fueron los siguientes:

³⁴ GIL, 1989, p.176.

³⁵ O'DONNELL, 1992, p.53

³⁶ O'DONNELL, 1992, p.69. KNAUTH, 1972, p.40

³⁷ KNAUTH, 1972, p.40. MEMIJE MOLINA, 1992, p.27

³⁸ KNAUTH, 1972, p. 40. No obstante, el mismo autor apunta que el interés se concentró más en China que en Japón.

"...traer a los naturales de aquellas partes al conocimiento de nuestra Santa Fe Católica y descubrir la Navegación de la vuelta a esta Nueva España para el acrescentamiento de su Patrimonio, y corona Real de Castilla..."³⁹

El 21 de noviembre de 1564 zarpaba la expedición Legazpi-Urdaneta con dirección a Poniente. Miguel López de Legazpi, adelantado de la empresa, recibió el 1 de septiembre de 1564 las instrucciones concretas para el viaje, entonces el pliego sellado fue abierto en alta mar; las órdenes indicaban además de la propagación del cristianismo y descubrimiento del tornaviaje a Nueva España "que se descubran las islas al oeste de las Molucas; que se llegue a Filipinas y se recale en las islas contiguas que se descubran, que se gane la amistad de los naturales, que se entreguen cartas del rey de España a los régulos de las islas; que regresen los buques con información de la expedición cargados con tesoros"⁴⁰. Legazpi encabezó la conquista del Archipiélago, después le ordenó a Andrés de Urdaneta, el 1 de junio de 1565, realizar el tornaviaje a Nueva España. En definitiva, logró encontrar los vientos favorables a la altura del paralelo del Japón, para después bajar hacia California continuando con la navegación de cabotaje hasta el puerto de Acapulco, en donde ingresó el 8 de octubre de 1565⁴¹. Por fin, la ruta de vuelta a la Nueva España había sido descubierta, estabilizándose los contactos definitivos con Asia. Estaba trazado el camino, solamente faltaba elegir la sede del tráfico asiático en América y por consiguiente iniciar una serie de ensayos, posteriores a la fundación de Manila, para poblar, dominar y explotar los nuevos territorios insulares. Todavía en 1567 Legazpi suplicaba "a vuestra majestad que las dichas islas (Filipinas) se conquisten y pueblen y pongan debajo del dominio de vuestra real corona porque haciéndose así se puede plantar y predicar la ley evangélica"⁴².

El nuevo enfrentamiento con los musulmanes. El asentamiento definitivo de los españoles en Filipinas suscitó un nuevo enfrentamiento con los musulmanes, porque la expansión del cristianismo también encontró que del otro lado del mundo

³⁹ KNAUTH, 1972, p. 42.

⁴⁰ MEMIJE MOLINA, 1992, p. 27

⁴¹ O'DONNELL, 1992, p. 70.

⁴² KNAUTH, 1972, p. 44.

continuaba, asimismo, el avance musulmán. Por ello, desde un principio se perfilaron los intereses fundamentales de las empresas españolas ultramarinas "que no aspiraban sólo a instalar centros de comercio, sino también a implantar control territorial de carácter militar, político y cultural"⁴³. Entonces, el Archipiélago de poniente resultaba una posesión estratégica misionera, ya que el matiz religioso fue uno de los factores principales inherentes al imperio español puesto que la difusión del cristianismo no sólo se limitaría a Filipinas, porque existía la posibilidad de alcanzar otros territorios asiáticos como China y Japón; comercial, porque después de percibir que no estaban en las islas de La Especiería, aprovecharon otras oportunidades del lugar que se vislumbraron después de la fundación de la ciudad de Manila, en junio de 1571, pues como capital y núcleo administrativo de la nueva colonia logró atraer a los juncos de los comerciantes de China continental que antes acudían eventualmente a las Islas, asimismo se buscaba la posibilidad de ampliar el tráfico con China, India y el Sudeste Asiático; y diplomática y militar, ya que Filipinas constituyó el último eslabón de los dominios del imperio español y al mismo tiempo los límites de la expansión del cristianismo, por ello se buscaba la expansión al sur del Archipiélago, en Mindanao, Joló y Borneo, donde se vivió un estado de guerra constante porque estos lugares eran habitados por malayo-mahometanos; además se buscaba reforzar los lazos comerciales con Japón, y de amistad con China mediante el envío de embajadas.

Legazpi enfrentó a los musulmanes, cuyos asentamientos estaban concentrados en el sur del Archipiélago. Los combates españoles contra los mahometanos iniciaron primero con las ascaramuzas que motivaron el asentamiento español en Cebú (1565) y Manila (1571); y después con las correrías de saqueo de los "moros" del sur hacia los asentamientos españoles de Mindanao.

El nuevo enfrentamiento con los musulmanes puede concebirse en tres sentidos principales:

- 1.- El centro de poder español fundado en Manila constituyó un complejo sistema de relaciones e intercambios, materializándose de manera estable y regular los contactos con el Este de Asia desde los territorios americanos de la Nueva España

⁴³ KNAUTH, 1972, p.34.

mediante la ruta transpacífica, logrando el dominio de una nueva vía marítima que, en teoría, solamente debía transitarse por naves españolas.

2.- Desde el siglo XII la religión mahometana había logrado expandirse de Malaca a buena parte del Sudeste de Asia. En 1565 el Islam avanzó hasta el extremo oriental de los archipiélagos de Filipinas, Joló, y sobre la costa sur de Mindanao. Sin lugar a dudas, el Islam hubiese logrado arraigarse en las Islas de poniente; no obstante, los acontecimientos de 1565 marcaron totalmente la detención del avance musulmán y en consecuencia los límites entre cristianos y mahometanos. Las Filipinas constituyeron lo que Chaunu llama el verdadero fin del mundo, pues el Archipiélago se convertía "en el verdadero fin del mundo de la expansión musulmana mediterránea hacia el este y en el auténtico fin del mundo de la expansión occidental cristiana por el Atlántico"⁴⁴.

3.- Las falsas ideas de un Océano Pacífico unido, homogéneo y autónomo deben descartarse por lo espinoso del argumento ya que hasta 1581 se fusionó el imperio ibérico, que más tarde iniciará su desmoronamiento con las rebeliones de Portugal y Cataluña en 1640; difícilmente homogéneo porque el Pacífico estaba integrado en sus posesiones americanas continentales y posesiones insulares asiáticas, cuya característica fundamental radica precisamente en la heterogeneidad, ya que a pesar de la existencia de puertos hispanos en un extremo y otro del mar, aparecerán con nuevos bríos los enemigos protestantes, musulmanes, japoneses y chinos; e invariablemente autónomo porque la existencia de los contactos Manila-Acapulco se debían a las relaciones a través del Atlántico. A mi juicio dicha autonomía está ligada al dominio del océano por parte de las mercaderes del Pacífico y del Estado español, quienes monopolizaron el intercambio comercial transpacífico, que solamente podría realizarse mediante el control del mar.

El establecimiento de la presencia española en Filipinas: 1570-1580. El descubrimiento de la ruta del tornaviaje de Filipinas a la Nueva España así como la conquista del Archipiélago de Poniente marcaron el precedente del asentamiento español en territorios insulares. Después, en el siglo XVII vendrá lo que Díaz-Trechuelo

⁴⁴ CHAUNU, 1976, p.35. ZAMORA, 1992, p.108. PRIETO LUCENA, 1984, p.98 y 99.

llama la afirmación de la soberanía hispana o la consolidación de la presencia hispana, por considerarse tardía la conquista del Archipiélago⁴⁵. En efecto, la consolidación es el resultado de una serie de esfuerzos conjugados por parte de la Corona española para continuar su presencia en el Este de Asia. El establecimiento de la presencia española en Poniente es denominada por García-Abásolo como la primera colonización de Filipinas⁴⁶, pues se enfrentaron serios problemas relacionados con el poblamiento de las Islas; el comercio y las comunicaciones; y la presencia de los frailes en el Archipiélago.

De 1570 a 1580 Martín Enríquez fue virrey de la Nueva España. Precisamente durante estos años se entabló un contacto más intenso con la realidad insular, porque Enríquez enfrentó los primeros problemas del nuevo dominio de la Corona: el poblamiento de las Islas y el establecimiento de la ruta comercial Acapulco-Manila. Lo que respecta al poblamiento de las Islas resultó sumamente complejo porque existió la posibilidad de enviar "indios mexicanos casados o solteros, diestros en algún oficio e instruidos en la doctrina que quisieran ir voluntariamente"⁴⁷, a ello se añadía la rigurosa selección prohibiendo el paso a los mulatos. Así era señalado en 1641, en apariencia solamente eran reclutados:

"mestiços hijos dellos de dies yocho años para arriva utiles para ser neçesarios para los exerciçios militares y no viejos frayles clerigos indios, mulatos ni que tengan mal contagioso"⁴⁸

Pero, en la práctica si no fueron muchos los mulatos que lograron viajar a las Islas, se reporta la salida de algunos de ellos⁴⁹. Pero, sin lugar a dudas, el grupo mayoritario de los embarcados a poniente fueron los soldados⁵⁰. La primera remesa

⁴⁵ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 129.

⁴⁶ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, pp. 55-88. HIDALGO NUCHERO, 1995, pp. 54-59.

⁴⁷ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p. 58.

⁴⁸ "El capitán Diego de Leura cumpla con la instrucción de levantar una compañía de infantería en Zacatecas", México, 10-2-1642, en AGN, RCD, V. 49, E. 215, Fs. 199-200.

⁴⁹ "Listas de gente de mar y de guerra que fueron a las islas Filipinas", 1618, 1621, 1625, 1633, 1667, en AGN, AHH, Leg. 1238, Exp. 1-3 y Leg 1245, Exp. 1 y 2. Desafortunadamente esta información aporta datos simbólicos. Por ejemplo, en la remesa del año 1625 viajó como condenado a Filipinas el mulato libre Diego de la Cruz.

⁵⁰ García-Abásolo, 1982, p. 59. García de los Arcos, 1989, pp. 231-241, esta autora tipificó a 5 grupos de personas migrantes de Nueva España a Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII: 1) Forzados (vagos, desertores del ejército y hombres jóvenes enviados obligatoriamente), 2) reclutas voluntarios, 3)

zarpó de Acapulco en marzo de 1570 a pesar el clima adverso originado en Nueva España por los informes de Lavezares de donde se infería el mínimo grado de atracción económica que ejercía el Archipiélago a los habitantes del virreinato mexicano. Después, en 1573 y 1574 zarparon navíos con grupos de soldados, inclusive el propio Francisco de Sande permaneció en Acapulco examinando cuidadosamente todo lo relacionado con su flota que partió el 6 de abril de 1575 con dirección a la colonia asiática. Así pues, antes de 1578 se intentó enviar colonizadores metropolitanos a las Islas, pero no rindió los resultados apetecidos porque lograban asentarse en la Nueva España en donde la vida resultaría más prometedora que en Filipinas⁵¹; era reducido el grupo de personas que viajaban por convicción propia al Archipiélago, por ello el virrey Enríquez consideró necesario remitir "vagamundos y hombres que no tienen oficios, y, con todo, esto no basta"⁵².

Huelga señalar que el primer interés de la Corona española sobre Filipinas se concentró en el comercio de las especias monopolizado por su contrincante lusitano, porque desde el inicio de la colonización se detectó que las Islas resultarían una posesión deficitaria. La única manera de paliar esa deficiencia, posibilitando el interés económico, era establecer una ruta comercial transpacífica que llevaba implícita la idea de poblar el Archipiélago, además de robustecer la unión entre Nueva España y Filipinas⁵³. Aunque las cuantiosas ganancias generadas por este tráfico fueron palpables dentro del orden económico hasta el siglo XVII, cuando surgió el enfrentamiento entre las dos élites mercantiles más poderosas de la época. Se trata de los mercaderes del Pacífico, concentrados en el comercio del galeón de Manila; y los mercaderes del Atlántico, comerciantes involucrados en el comercio entre Sevilla y América mediante las galeones de la Carrera de Indias. Esta rivalidad marcaba el

mercaderes y comerciantes, 4) prelados peninsulares o novohispanos, 5) funcionarios del mismo origen. Schurz también anota el traslado de personas novohispanas a Filipinas; aunque, sólo de los grupos 3, 4 y 5. SCHURZ, 1939, p. 275 y 276. Por otro lado, en la primera mitad del siglo XVII, al parecer los soldados no cumplían con las características necesarias para la defensa del Archipiélago filipino. En 1646 Diego Faxardo, gobernador de las Islas, comunicaba su molestia al rey porque las remesas de soldados enviadas de la Nueva España consistían "En muchachos quel mayor no passa de doçe años que no sirven sino de embaraço y gasto", en "Se remitan a Filipinas artilleros y gente de mar y reclutas para la infantería", Madrid, 12-2-1650, en AGN, RCO, V.3, E.93, F. 166.

⁵¹ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p. 59-61.

⁵² GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p. 62.

⁵³ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p. 62 y 63.

disgusto del grupo metropolitano en contra de los intercambios practicados por el Pacífico porque causaba considerables mermas en el negocio realizado por el Atlántico⁵⁴. Sin embargo, los comerciantes no hispanos iniciaron su intervención en el comercio transpacífico hasta 1573⁵⁵. En efecto, la intención de la Corona se concentró en la posibilidad de organizar el tráfico transpacífico a semejanza del practicado entre Sevilla y Veracruz. No obstante, se vislumbró una diferencia insoslayable, pues el mantenimiento de las Islas obedecía al monopolio de la ruta Acapulco-Manila; conservar un enlace directo con Filipinas se traducía en las cantidades de pesos enviados desde México. Enríquez anotaba que “si los navíos no van a costa de vuestra majestad, a costa de mercaderes no irá ninguno”⁵⁶; por ello, la participación de los comerciantes fue paulatina, aunque Enríquez terminó cuestionando el provecho del tráfico, anteriormente fomentado por él.

Es de destacar la importancia de los frailes dentro del proceso de hispanización en Filipinas, que los consolidó en una posición de prestigio frente al resto de los españoles avecindados en las Islas, porque constituyó una palanca de apoyo para la autoridad castellana en la colonia. Debido a que la colonización filipina fue urbana⁵⁷, los frailes fueron quienes se introdujeron en el campo, logrando mantener un contacto más estrecho con las comunidades indígenas; inclusive desde 1576 Enríquez solicitó el envío de religiosos de las órdenes franciscanas y jesuitas⁵⁸. Lo que atañe al rubro misional reviste especial atención porque de 1568 a 1580 se entablaron los primeros contactos con las realidades étnicas. Dificultades como el desconocimiento de la lengua o el mínimo número de frailes reclutados al Archipiélago no pueden negarse; sin embargo, de 100 bautizados en 1570, la cifra ascendió a 100,000 en 1583, lo cual demuestra una intensa actividad misionera⁵⁹. Sin lugar a dudas, el poder de los frailes fue creciendo paulatinamente, pues los religiosos participaban activamente en asuntos relacionados con la administración “tasando los tributos que los filipinos habían de dar

⁵⁴ Este enfrentamiento de élites mercantiles ha suscitado un interés muy especial en GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, pp. 39-67 y YUSTE LÓPEZ, 1988.

⁵⁵ GARCÍA-ABÁSOLO, 1982, p. 64 y 65.

⁵⁶ GARCÍA-ABÁSOLO, 1982, p. 69.

⁵⁷ GARCÍA-ABÁSOLO, 1982, p. 78.

⁵⁸ GARCÍA-ABÁSOLO, 1982, p. 79.

⁵⁹ GARCÍA-ABÁSOLO, 1982, p. 80. DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 147.

a sus encomenderos según las cantidades que a ellos les parecían justas”⁶⁰. El objetivo misionero se vio complementado notoriamente porque en algunas comunidades indígenas los frailes ocuparon la representación del gobierno. Durante estos años los preladados esgrimían como excusa a sus intervenciones la intolerancia del gobierno al convertir en tributarios de la Corona a los indígenas⁶¹. La actividad de las órdenes religiosas logró captar una riqueza material y un monopolio espiritual, consolidándose definitivamente como la “frailocracia” filipina⁶², que era un grupo de presión contra la autoridad española, o su más fuerte aliado cuando así le convenía. Se criticaba el exceso de poder y la resistencia a obedecer las órdenes reales que resultarían perniciosas a sus intereses, como el sometimiento a la visita diocesana, la exhibición de los títulos de propiedad de sus haciendas, o la enseñanza obligatoria de la lengua castellana⁶³.

El modelo institucional de colonización en Filipinas. El mantenimiento y establecimiento del poder en las Filipinas dependió directamente del sistema de dominación instaurado por la Corona en aquel Archipiélago. En ese sentido, algunos autores han insistido que América fue el extraordinario campo de experimentación en donde los españoles ensayaron los métodos de colonización, lo cual mostró una seria experiencia anterior a la conquista de Filipinas. En 1982 A. F. García-Abásolo señaló que “el dominio español en la isla se inauguró cuando en la América hispana los métodos de colonización y de misión habían adquirido una cierta estabilidad tras ser sometidos a serias y profundas revisiones”⁶⁴. Más adelante, en 1988 García de los Arcos afirmaba “el modelo de colonización americana fue trasplantado al otro lado del Pacífico”⁶⁵, argumento que confirmó nuevamente en 1991 al anotar que “el sistema de

⁶⁰ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p.83.

⁶¹ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p.83.

⁶² GARCÍA DE LOS ARCOS, 1988.

⁶³ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1988, p.159. Los párrocos se negaban a recibir la visita pastoral. En 1610 cuando Diego Vázquez Mercado tomó sede en Manila, el resto de los frailes amenazaron con renunciar a sus curatos, por lo tanto la visita se pospuso. Otra situación espinosa se detectó en 1697, esta ocasión el visitador don Diego Chamaco y Ávila acatando órdenes reales sobre la legalización de la tierra en las Islas exigió a los frailes que mostraran sus títulos, aspecto que no fue aceptado. Así que don Diego trató de iniciar el embargo de sus haciendas. Este enfrentamiento finalizó con el arbitraje del gobernador de Filipinas, Cruzat y Góngora que ordenó aceptar los títulos que en privado le mostraron las Órdenes religiosas,

⁶⁴ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p.81.

⁶⁵ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1988, p.28.

administración americana se llevó a las Islas con las mismas o muy parecidas instituciones de gobierno central, regional y local”⁶⁶, al cual sumaba que “el modelo de colonización que los españoles habían creado para América se transplantó **grosso modo** al otro lado del Pacífico”⁶⁷. Fue durante 1992, con motivo de la conmemoración del V Centenario de la llegada de los españoles a tierras americanas, cuando el prestigiado autor filipino Antonio M. Molina afirmó en su obra publicada para tal fin que “el sistema de administración local que se introdujo en Filipinas es, por tanto, en líneas generales de origen mexicano, si bien con notables modificaciones regionales”⁶⁸. El mismo año se añadieron los argumentos de Samuel K. Tan quien robusteció finalmente todas las hipótesis anteriores pues apuntó “el sistema de dominación establecido por la Corona Española en Filipinas estaba determinado por diversos propósitos coloniales...disfrutados de un modo conveniente y exclusivo por los españoles”⁶⁹, entre los que destacaron las instituciones económicas, la configuración política, las dicotomías socioculturales, la división eclesiástica y entre órdenes religiosas.

De acuerdo con Juan Gil, el control del Estado español sobre las Islas determinó el grandioso monopolio del mar, garantizando los contactos regulares entre América y Asia, que no estuvieron exentos del amedrentamiento del “enemigo”.

Las instituciones económicas del dominio español en Filipinas fueron: las encomiendas, las haciendas, los impuestos, los monopolios, el comercio marítimo, y el “polo y servicio”, conocido corrientemente como trabajo forzado. La “encomienda” proporcionaba al dueño un privilegio sobre un trozo de tierra incluyendo sus habitantes. Esta institución menoscabó el bienestar de los nativos en beneficio personal de los encomenderos quienes explotaban a los “naturales” de las Islas. La abolición de las encomiendas no dañó a las órdenes religiosas, posibilitando la multiplicación de sus posesiones mediante donaciones o compra de tierra, produciendo el nacimiento de las “haciendas”, que se constituyeron en el rasgo principal de desarrollo agrario en la colonia insular. La recaudación de “impuestos” reposaba sobre la discriminación racial

⁶⁶ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1991a,p.94.

⁶⁷ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1991b,p.94.

⁶⁸ MEMIJE MOLINA, 1992,p.33.

⁶⁹ ZAMORA, 1992,p.48.

ya que redundaban en favor de la comunidad española⁷⁰. Lo referente a los "monopolios" resulta de gran interés, destacaban principalmente: el vino y del tabaco, al norte de Luzón, dictado como tal en 1782 por el gobernador Basco y Vargas⁷¹. El "comercio marítimo" estaba representado por la "Carrera del Pacífico" y sus galeones, convertido desde 1593 en monopolio estatal, cuya finalidad consistía en legalizarlo, a fin de lograr una rápida y fácil exacción de ingresos, ya que la vida económica filipina estaba enclavada en el comercio del galeón. Y aunque entre los nativos se practicaron otras actividades como la agricultura de subsistencia, los intercambios con el virreinato mexicano siempre resultaron atractivos para la mayoría de la población española, originándose la concentración de ésta en la capital⁷². En cuanto al "polo y servicio", o trabajo forzado, abarcaba desde el servicio doméstico hasta el reclutamiento militar en las expediciones de defensa y exploración realizadas en el Archipiélago. El repartimiento en Filipinas tomó el nombre genérico de "polo", que obligaba a trabajar a los indios filipinos en la construcción de caminos; la arquitectura naval, cortando y arrastrando troncos hasta los astilleros de Cavite⁷³; y como remeros de las galeras que patrullaban el Archipiélago con el fin de advertir la presencia del enemigo holandés y "moro".

Las Islas fueron divididas en provincias, cuyos responsables eran los alcaldes mayores y corregidores; también se fundaron municipios y la Real Hacienda. Durante el siglo XVII el territorio filipino estaba dividido en 12 alcaldías mayores⁷⁴. Asimismo, existían tres vertientes administrativas dentro de la burocracia insular española: Central, Provincial y Municipal. El "poder central" estaba representado por el Gobernador y Capitán General del Archipiélago, el segundo título se adoptó por el notable interés militar de la zona insular. Desde 1574 las Islas se constituyeron como Gobernación y Capitanía General, cuyo titular debía nombrar el rey. El gobernador del Archipiélago gozaba prácticamente de las mismas atribuciones que un virrey, excepto

⁷⁰ ZAMORA, 1992, p.48 y 49.

⁷¹ DÍAZ-TRECCUELO, 1983, p.522 y 523. GARCÍA DE LOS ARCOS, 1991a, p.105. ZAMORA, 1992, p.50. El tabaco se convirtió en estanco hasta la segunda mitad del siglo XVIII. En ese sentido, ambos monopolios originaron serios levantamientos, por ejemplo en 1787 y 1807.

⁷² DÍAZ-TRECCUELO, 1984, p.129. ZAMORA, 1992, p.50.

⁷³ DÍAZ-TRECCUELO, 1984, p.145. GARCÍA DE LOS ARCOS, 1988, p.28. GARCÍA DE LOS ARCOS, 1991b, p.95. ZAMORA, 1992, p.52

⁷⁴ DÍAZ-TRECCUELO, 1984, p.130.

representar al rey; era presidente de la Audiencia, fundada en Manila en 1583 con las mismas funciones que las de México y Lima; comandante en jefe de las fuerzas armadas españolas; supremo director de la hacienda; y vicepatrono de la iglesia⁷⁵. Así que para evitar la corruptabilidad del capitán general, la gobernación española contaba con la figura jurídico-política del visitador general quien constataba **in situ** investigaciones relacionadas con las áreas gobernadas; para Filipinas los visitadores reales fueron designados por la Real Audiencia de México⁷⁶. Desde 1630 cada nuevo gobernador al presidir el cargo debía iniciar el juicio de residencia del anterior, sin necesidad de comisión especial. El "poder provincial" estaba representado por los **alcaldes**, para los territorios sometidos al control español, y para las unidades denominadas **alcaldías**. Se designaban **corregidores** para las zonas que oponían resistencia, sus unidades eran nombradas **corregimientos**. El "poder municipal" lo encarnaba el **cura párroco**, quien gozaba de todos los poderes del gobierno municipal; los **gobernadorcillos** o alcalde de pueblo, ligazón entre el jefe provincial y los cabezas de barangay, que solamente ceñían su actividad a la ejecución de las medidas coloniales⁷⁷. Sin embargo, a pesar de que el gobernadorcillo actuaba como cabeza municipal, el fraile gozaba de autoridad absoluta que según Marcelo H. del Pilar constituía la llamada "frailocracia" filipina.

Las dicotomías socioculturales⁷⁸ fueron otro rasgo inherente al modelo de colonización americano trasplantado a las Islas, porque la sociedad española en las Filipinas respondía a la nueva realidad colonial, pues la población del Archipiélago no estuvo al margen de la segregación racial; era una sociedad dividida entre blancos y no blancos. Se diferenciaba principalmente a los indios, moros e infieles; a su vez había cuatro categorías: sociedad cristiana, musulmana, indígena y china. Los nativos y chinos cristianizados no gozaban de las mismas prerrogativas que los españoles. Así los españoles se referían a los musulmanes con el nombre genérico de "moros", quienes fueron desplazados hacia las regiones más meridionales del Archipiélago. Los

⁷⁵ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.130. MEMIJE MOLINA, 1992, p.38. MORALES PADRÓN, 1984, p.73. ZAMORA, 1992, p.54.

⁷⁶ MEMIJE MOLINA, 1992, p.41 y 42.

⁷⁷ ZAMORA, 1992, p.55.

⁷⁸ ZAMORA, 1992, p.56.

indígenas infieles mostraron una enconada resistencia contra el enemigo español; por ejemplo, los igorrotos lograron refugiarse en las provincias montañosas inaccesibles para sus contrincantes⁷⁹.

La división eclesiástica, al igual que en México, se realizó en Filipinas, fundándose un arzobispado, obispados sufragáneos y parroquias. El Archipiélago formaba una provincia eclesiástica o arzobispado con sede en Manila, cuyos obispados sufragáneos eran Cebú, Nueva Segovia y Nueva Cáceres, fundados en 1591, los cuales se mantendrán a lo largo del siglo XVII. Así en 1594 España ordenó la distribución entre las órdenes religiosas (agustinos, franciscanos, dominicos y jesuitas), procediéndose a una división del territorio. Los agustinos administraron la Pampanga e Ilocos; los franciscanos el país bicol (Camarines y Tayabas); los agustinos y jesuitas destacaron en las islas Visayas, aunque predominaban los segundos en Panay con exclusividad en Samar, Leyte, Bohol y Negros; los dominicos recibieron las provincias de Pangasinán y Cagayán, responsabilizándose también de la evangelización de los chinos, concentrados en el parián de Manila⁸⁰. Asimismo, el comisariado de la Inquisición en Manila era sufragáneo del Tribunal del Santo Oficio de la ciudad de México fundado en 1570. Filipinas quedó constituida en el reino de Nueva Castilla, subordinado al virreinato de la Nueva España. Aunque, en la práctica los gobernadores ejercieron poderes de carácter virreinal⁸¹.

LA ELECCIÓN DE ACAPULCO COMO SEDE AMERICANA DEL TRÁFICO ASIÁTICO⁸².

Un rasgo sorprendente en la historia naval y portuaria de la Nueva España fue la elección del puerto de Acapulco para la serie de contactos múltiples entre un extremo y otro del Pacífico. Esta decisión determinó finalmente para la Corona española el dominio del Mar del Sur en su vertiente Acapulco-Manila. Para comprender lo discutido

⁷⁹ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1988, p.29. ZAMORA, 1992, p.57, 62 y 109.

⁸⁰ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.147.

⁸¹ Al respecto puede consultarse BAUZON, 1980, pp.77-85.

⁸² El nombre de este apartado lo retomé de un breve artículo que me publicó en 1994 el boletín CEMANÁHUAC de la UAMI. Dicho escrito sólo traza en líneas extremadamente generales lo que ahora desarrollo más ampliamente, ya que por razones de espacio me solicitaron un escrito sucinto. Ver SALES COLÍN, 1994c.

en este apartado es necesario apuntar tres factores: porqué México se mantuvo como centro americano de la relación con Asia; el enfrentamiento entre los puertos de La Navidad, Huatulco, Tehuantepec y Las Salinas para convertirse en el punto de destino final de la carrera del Pacífico en América; y el planteamiento de algunas hipótesis del porqué de entre todos los demás puertos novohispanos, Acapulco fue el único autorizado en el virreinato mexicano para concentrar la relación con Asia.

Desde el descubrimiento de Panamá fue necesario asegurar un establecimiento español sobre el nuevo territorio a fin de lograr un camino a través del Istmo, este hecho se robusteció cuando en 1513 Nuñez de Balboa vio por primera vez otro ancho mar al que denominó "del Sur". Después a mediados del mes de agosto de 1519 se fundó la villa de Panamá. C. Ortwin Sauer apunta que resultó curiosa la selección de Panamá para un nuevo asentamiento español; sin embargo la ruta entre Nombre de Dios y Panamá se convirtió en la entrada desde el Caribe al Pacífico. Las deficiencias del lugar eran patentes porque el pueblo indio de pescadores y sus alrededores carecían de recursos, de población y hasta de un buen puerto. La recién nacida villa necesitaba pertrechos, alimentos, etcétera, que no podían obtenerse en las inmediaciones, por lo tanto llegaban desde la región de Coiba, principal fuente suministradora de la ciudad de Panamá⁸³. El Istmo se caracterizaba por la escasa población de origen peninsular, era una zona de tránsito de mercancías que no generaba un comercio activo, o bien "el Istmo era depósito antes que fuente"⁸⁴, lo que demostraba las desventajas del lugar, porque las embarcaciones provenientes del Caribe debían desarbolarse para alcanzar el Mar del Sur. Aún así, en Panamá inició la construcción naval destinada al Pacífico con materiales importados de Europa y en combinación con Nicaragua reclutaba la mayoría de los pilotos, de la tripulación y de las naves de la época⁸⁵. Las ventajas de las tierras novohispanas sobre el Istmo radicaban en contar con una población más numerosa; en considerarse una zona que ejercía gran atractivo sobre los europeos; y en la extensión del litoral con más puertos,

⁸³ ORTWIN SAUER, 1980, p.418.

⁸⁴ O'DONNELL, 1992, p.119. ORTWIN SAUER, 1984, p.414.

⁸⁵ BORAH, 1975, p.15.

pues existía “todo lo necesario en recursos naturales, técnicos y humanos para construir las naves e impulsar la empresa tanto en lo naval como en lo militar”⁸⁶.

Si Nicaragua contaba con salida al Pacífico, ¿por qué no se designó sede para la relación con Asia? Nicaragua era excelente para la construcción naval, gozaba de bosques cercanos a las costas que podían suministrar buena madera y árboles para los mástiles de las embarcaciones; fibras como la pita y la cabuya de las cuales podía obtenerse jarriería y aparejos; brea para el carenado y el calafateado; algodón para las velas; granos en abundancia, ganado, alimentos indígenas; y un puerto para aprovisionar las naves en El Realejo⁸⁷. Era evidente la supremacía sobre Panamá en lo relacionado con los materiales para la construcción y reparación naval, porque en el Istmo se importaban desde España, lo cual se traducía en el incremento del costo de los pertrechos. Además, Nicaragua contaba con una fuente regular y constante de alimentos para los asentamientos españoles, sin embargo el lugar carecía de minas de plata, lo que impedía el financiamiento de expediciones a Poniente. Finalmente, las ventajas de la Nueva España sobre Perú radicaban no sólo en la cercanía de los territorios mexicanos con respecto a España y una sólida experiencia en el envío de expediciones rumbo a Poniente. El Perú no trascendió como centro destinado para la arquitectura naval debido a la inexistencia de maderas resistentes en sus costas, debe añadirse que no fue conocido por los españoles sino hasta la década de 1530; y aún en 1550 era un territorio que experimentaba la conquista, por lo cual requería de todos los productos necesarios para una colonia recién constituida⁸⁸ (caballos, municiones, alimentos, etcétera), que imposibilitaba la organización, el financiamiento y el envío de empresas navales costosas a Asia.

Los territorios mexicanos de la Nueva España contaban con gran cantidad de plata para financiar las empresas navales hacia el Poniente; la colonización de Filipinas y después de Marianas; además de remitir anualmente una remesa de plata a la colonia asiática en forma de “situado” para subvenir las carencias de la administración española insular⁸⁹. México aportó a la empresa transpacífica la plata que pagó la

⁸⁶ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1991b, p. 86.

⁸⁷ MACLEOD MURDO, 1980, p. 141.

⁸⁸ BORAH, 1975, p. 165. GARCÍA DE LOS ARCOS, 1991b, p. 86.

⁸⁹ VALDÉS LAKOWSKY, 1987. BAUZON, 1981.

construcción naval en Asia y mantuvo la relación intercolonial mexicano-filipina. La Nueva España desempeñó la función de puente para España a fin de lograr la presencia del Estado español en Insulindia, y promover después la consolidación de la soberanía hispana en Filipinas.

Por otro lado, antes del interés que Acapulco despertó entre individuos como el virrey Martín Enríquez y Fray Andrés de Urdaneta, para designarlo puerto de destino final de la relación con Asia, no se desdeñaron las posibilidades ofrecidas por otros puertos localizados en el Pacífico de la Nueva España tales como La Navidad, Huatulco, Tehuntepec y Las Salinas.

Es de sobra conocido que en La Navidad, en la Nueva Galicia, se construyó la flota de Ruy López de Villalobos que viajó al puerto de Juan Gallego, en el actual estado de Guerrero, de donde zarpó el 1 de noviembre de 1542 rumbo a Poniente. También en La Navidad los barcos al mando de Urdaneta y Legazpi partieron con dirección a Asia el 21 de noviembre de 1564⁹⁰. Solamente en los albores de las relaciones transpacíficas la bahía de La Navidad “precedió a la de Acapulco en las funciones de base del Pacífico del Imperio”⁹¹, prueba de ello fue que después de haber sostenido intercambio comercial directo entre el virreinato mexicano y Filipinas desde 1596, en 1602 se desvió a Acapulco⁹². En términos generales, desde 1561 Urdaneta apuntaba las deficiencias de la bahía novogallega en relación con los altos costos de construcción de las naves “para el descubrimiento y navegación de la mar de poniente”. Al excesivo precio de los alimentos de primera necesidad como el vino y el aceite, también se ligaba la escasez del personal especializado en la arquitectura naval. Además Urdaneta añadía que la insalubridad del lugar ocasionaba enfermedades en la marinería, que se traducían en múltiples muertes en alta mar⁹³; sin embargo, Acapulco también tenía la fama de ser insalubre. Asimismo, era una verdad de perogrullo que el puerto novogalaico estaba retirado de la capital novohispana. La Navidad sólo gozó de

⁹⁰ MEMIJE MOLINA, 1992, p.24. O'DONNELL, 1992, p.116. PINZANO Y SAUCEDO, 1964, p.232.

⁹¹ CHAUNU, 1976, p.79. WIDMER, 1990, p.97.

⁹² MEMIJE MOLINA, 1984, p.103.

⁹³ O'DONNELL, 1992, p.116.

un importante prestigio como surgidero y centro de abastecimiento para las naves españolas⁹⁴.

W. Borah ha demostrado que a mediados del siglo XVI la importancia de Huatulco radicó principalmente en el comercio mexicano-peruano, monopolizado casi en su totalidad por este puerto entre los años de 1537 a 1575. Las ventajas de Huatuco eran obvias porque en su bahía estaban avecindados artesanos especializados en la construcción y reparación naval, encargados del mantenimiento de las naves de la línea de navegación entre Centro y Sudamérica⁹⁵. Desde épocas tempranas, entre 1540 a 1550, allí se construyeron algunos barcos. Sus ventajas radicaban en la facilidad para comunicarse por diferentes caminos que de Oaxaca iban de México a Tehuantepec, continuando por el Soconusco a Guatemala; además estaba protegido de los vientos procedentes de Tehuantepec. El camino de México a Huatulco (120 leguas) era más largo, aunque más transitado que el de Acapulco, pues se invertía un mes en el trayecto desde la ciudad de México hasta Huatulco y Tehuantepec⁹⁶. Asimismo, una ruta de origen prehispánico comunicaba a Huatulco con Tonameca, Cozoaltepec, Colotepec, Tetiquipa-Río Hondo, Mihuatlán y Oaxaca, enlazando al puerto con el altiplano, consolidándose en 1540 como la principal cadena cacaotera en la Nueva España⁹⁷. En ese sentido, en "la cercanía con Tehuantepec, y en la producción de los valles y regiones aledañas a Oaxaca y a Tehuantepec, estuvo la ventaja que Huatulco tuvo sobre Acapulco en los primeros tiempos"⁹⁸; la proximidad con Antequera aseguraba un suministro de los artículos para la navegación; y también disponía de maderas, brea, lino y cáñamo para la jarciería. Sin embargo, desde 1574 la decadencia de Huatulco fue patente porque recalaban en Acapulco los galeones de la carrera del Pacífico. Esos inconvenientes mer.naron tremendamente el desarrollo del puerto porque hacia 1586 los ingresos reportados por el lugar ascendían a menos de 1,000 pesos al año⁹⁹. Huatulco tampoco logró convertirse en punto de destino final del célebre galeón de Manila.

⁹⁴ MATHES, 1976, p.13 WIDMER, 1990, p.97.

⁹⁵ BORAH, 1975, p. 59, 60 y 61.

⁹⁶ BORAH, 1975, p.63. JARMY CHAPA, 1988, p.213. O'DONNELL, 1992, p.216.

⁹⁷ WIDMER, 1990, p.99.

⁹⁸ BORAH, 1975, p.63.

⁹⁹ GERHARD, 1988, p.35.

Tehuantepec también reportaba grandes ventajas para convertirse en sede final de la Carrera del Pacífico. Inclusive desde principios de 1533 Hernán Cortés lo había escogido para establecer un astillero permanente por el fácil acceso por tierra, por encima de otros puertos en la costa occidental. Además, tenía la oportunidad de recibir todos los pertrechos y bastimentos de Veracruz, ya fuera por barco o canoa, a través del istmo de Tehuantepec mediante el río Coatzacoalcos, acortado las distancias entre el Golfo de México y el Pacífico:

“Desde el puerto de Veracruz vienen las municiones y mercaderías y otras cosas en barcos hasta la villa de Coatzacoalcos; y de allí en canoas (...) suben las dichas municiones y mercaderías por el río arriba en canoas cuarenta leguas hasta veinticuatro leguas de esta villa de Tehuantepec, a un lugar llamado Utlaltepec”¹⁰⁰

Por estas razones Tehuantepec era mucho mejor que Acapulco para establecer un astillero. El interés radicaba en fundar un centro de construcción naval como punto neurálgico de las comunicaciones marítimas con América central y el sur del continente. No obstante, la primacía de Huatulco salía a luz desde 1539 cuando se reclutaron calafates hasta Tehuantepec para reparar los barcos¹⁰¹; también existían caminos transitados por recuas para paliar las necesidades de transporte de mercancías. Borah ha identificado la decadencia de Tehuantepec desde 1560, cuando la Corona celebró un acuerdo con Martín Cortés, recobrando jurisdicción sobre el puerto, pues “se consideraba como algo demasiado importante para dejarlo en manos de un súbdito”¹⁰². Y aunque este puerto parecía contar con las necesidades para establecer el puerto de destino final de la relación con Asia, tampoco fue designado sede americana del tráfico asiático.

A. F. García-Abásolo apunta que también surgió la idea de fundar en Las Salinas las funciones de base comercial autorizada con Asia. Las Salinas, situado a 40 leguas de Antequera, al norte de Huatulco, desde donde podía emprenderse el camino hasta Veracruz en 20 días, empleando carros hasta el río Coatzacoalcos para después

¹⁰⁰ WIDMER, 1990, p.97.

¹⁰¹ BORAH, 1975, p.60 y 62.

¹⁰² BORAH, 1975, p.60.

continuar un camino fluvial hasta Veracruz y San Juan de Ulúa, gozaba de una excelente comunicación¹⁰³, y presentaba atractivas posibilidades, aunque el peor inconveniente fue la lejanía de la capital. Se buscaba un control administrativo verdaderamente estricto sobre la futura sede americana del tráfico asiático a fin de combatir el contrabando, y el fraude entre los mismos funcionarios reales; por lo tanto, la única forma de lograrlo era encontrar un puerto cercano a la capital. En ese sentido, Acapulco fue el único puerto con una relativa proximidad a la capital virreinal.

No obstante, ¿Por qué Acapulco fue designado definitivamente como puerto autorizado para el tráfico asiático? El siguiente planteamiento de la problemática no quiere ofrecer respuestas perentorias como clave para despejar todas las incógnitas, más bien, tratará de plantear algunas hipótesis al respecto. Por ello, se expondrán los elementos primordiales de la elección del puerto de Acapulco como el más importante en la vertiente del Pacífico novohispano, y sede americana del tráfico Manila-Acapulco; sus ventajas y limitaciones estudiando: emplazamiento natural, cercanía con la capital, recursos técnicos, materiales y humanos; construcción de naves y abastecimiento.

Mescaltepec y todas sus dependencias, entre las que figuraba el puerto de Acapulco fueron encomendadas a Juan Rodríguez Villafuerte, vecino de Zacatula en 1520; pero antes de 1643 la encomienda pasó nuevamente a la Corona. Lo que atrae al emplazamiento natural del puerto de Acapulco despertó un interés muy especial, sobre todo en los viajeros, uno de ellos fue el padre Cubero Sebastián, quien anotó en 1679 la seguridad que Acapulco presentaba para los galeones filipinos "porque se puede cerrar con una cadena y por gran tempestad que haya, el galeón está muy seguro, porque es una Abadía rodeada toda de montes"¹⁰⁴. El monje viajero Fernández de Navarrete lo llamó "el mejor y más seguro puerto del mundo, como fue correctamente afirmado por esos quien han visto muchos otros"¹⁰⁵. Quizá, quienes incidieron definitivamente en la elección de Acapulco fueron fray Andrés de Urdaneta y el virrey Martín Enríquez. Lo anterior se anota porque Urdaneta reconoció con aplomo las ventajas de Acapulco mucho antes de que la expedición zarpara con dirección a

¹⁰³ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p. 73 Y 74

¹⁰⁴ QUINTANA, 1971, p. 42.

¹⁰⁵ SCHURZ, 1939, p. 372.

Poniente, pues solicitó mantener allí un faro encendido, desde el primero de julio de 1565, hasta el retorno de la flota¹⁰⁶; además lo calificó de “grande, seguro, muy saludable y dotado de buena agua”¹⁰⁷, a lo cual se sumaba la posibilidad de proveerlo con un arsenal y un dique para construir navíos, ya que a pocas leguas de tierra abundaba madera. En 1561 Urdaneta dirigió una memoria al rey, en donde apuntaba:

“El puerto de Acapulco parece que tiene buenas partes para que en él se arme el astillero para hacer navíos e para que en él sea la carga y descarga dellos, por ser uno de los buenos puertos que hay en lo descubierta de las indias, grande y seguro y muy sano y de buenas aguas y mucha pesquería, de mucha madera para la ligazón de los navíos y tener a cinco, a seis leguas y pocas más mucha madera para tablazón y pinos para mástieles y entenas. Aunque la tablazón se truxese allí de otras partes por mar, importa mucho que el puerto, para hacer los navíos y para la carga y descarga, sea en acapulco, porque demás que es bueno y tener las partes que tiene, bien cerca del puerto es la tierra razonablemente poblada, y de esta ciudad (México) a él no hay de sesenta y tantas leguas arriba, y camino que andan por él arrias (arrierías o recuas). Y desde la Vera-cruz al dicho puerto hay hasta ciento e diez leguas poco más o menos, e asimismo camino por donde andan arrias cargadas, y por la mayor parte dél andarán carretas que por la ciudad de los angeles, el camino para alla por venir a esta ciudad, de manera que desde la Vera-cruz al puerto de Acapulco hay menos que al de la Navidad setenta leguas pocas más o menos, que es más del tercio del camino. E asimisr.o desde esta ciudad de México al puerto de Acapulco es más corto el camino que al de la Navidad poco menos de medio por medio, lo qual importa mucho para el acarreto de muchas cosas que se han de llevar por tierra al puerto de Acapulco, así desde Vera-cruz como de esta ciudad”¹⁰⁸

Así pues entre 1564 y 1573 se produjo un cambio espectacular en cuanto a la importancia portuaria occidental, porque Urdaneta escribió al rey con objeto de designar la bahía de Acapulco como puerto definitivo de la ruta comercial transpacífica. Finalmente en 1565, se localizaron los vientos favorables para retornar de Filipinas a la Nueva España. ¿Por qué razón Urdaneta atracó en Acapulco? Porque pertenecía a la orden de Nuestro Padre San Agustín, y con los conventos de Chilapa y Tlapa lograban ejercer cierto dominio sobre Acapulco. La expedición llegó a La Navidad el 1 de octubre de 1565, después continuó hasta Acapulco, cuando todavía no era designado enlace final¹⁰⁹ de la ruta con Asia. No obstante, la decisión definitiva se apoyó en que la ruta

¹⁰⁶ BORAH, 1975, p. 224.

¹⁰⁷ CALDERÓN QUIJANO, 1953, p. 223.

¹⁰⁸ “Derrotero muy especial, hecho por Fray Andrés de Urdaneta, de la navegación que había de hacer desde el puerto de Acapulco para las islas de Poniente”, en HIDALGO NUCHERO, 1995, p. 90 y 91. También puede consultarse BR, vol. II, p. 84.

¹⁰⁹ WIDMER, 1990, p. 101.

Acapulco-Manila era la más practicada, conocida y segura desde el inicio de la conquista del Archipiélago de poniente, aunque no la más corta.

Otro indicador con gran influjo en la designación de Acapulco radicó en la cercanía con la capital o la menor lejanía con otros puertos¹¹⁰. Durante los primeros tiempos de la aclimatación española en la región, el camino con rumbo a Acapulco era uno más entre los muchos que existían. En 1547 el virrey ordenó la construcción de caminos a Acapulco, Taxco, Zultepec y Zumpango; Antonio de Mendoza deseaba imbricar la vereda de Cuernavaca a Iguala, Tixtla, Anenecuilco, Citlaltomagua, Coyuca, Citlala y llanos de Acapulco. Sin embargo, la primacía de otros puertos en fechas tan tempranas influyó en un olvido temporal frente a los demás con más fácil acceso¹¹¹. Pero, hacia 1572 el virrey Martín Enríquez escribió a Felipe II: "Acapulco viene a ser el primer puerto para el comercio con las Filipinas, porque está cercano a la ciudad de México"¹¹². Hacia finales de 1573 Acapulco fue designado definitivamente sede americana del tráfico asiático¹¹³; a pesar de sus deficiencias la ventaja radicaba en ser uno de los lugares con más capacidad para albergar barcos, además de la seguridad de la bahía. Este hecho coincide con lo que abusivamente se conoce como el primer cargamento de productos asiáticos, pues fue precisamente en los postreros de ese año cuando llegó al virreinato un cargamento con 70 quintales de canela¹¹⁴, pero hasta 1572 se autorizó a los comerciantes mexicanos el tráfico con Poniente. En 1573 las bodegas del galeón contenían "280 quintales de canela,... sedas de diferentes colores, damascos, rasos y telillas y algún oro y cantidad de cera y loza y otras brujerías"¹¹⁵; en el siguiente navío nuevamente se embarcaron para el rey "cien quintales de canela; ninguna para los comerciantes. Sin embargo, se seguía tratando con sedas, cera, loza"¹¹⁶, se marcaban los albores del comercio mexicano-filipino. El buen estado de los caminos que conectaban a la ciudad de México con Acapulco recobraron un interés renovado por la importancia que despertó ese negocio. El mismo año de 1573 se

¹¹⁰ "Descripción de pueblos de Nueva España, Guatemala y Filipinas. 1654", México, 20-11-1654, en AHINAH, Col. Antigua, V.253. pp.242-246.

¹¹¹ DEHAUVE, 1994, p.70. WIDMER, 1990, p.96.

¹¹² SCHURZ, 1939, p.371.

¹¹³ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p.74.

¹¹⁴ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p.65.

¹¹⁵ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p.65.

¹¹⁶ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p.66.

construyó un puente para cruzar el río Balsas, y algunos tramos fueron resarcidos, pero los mayores problemas se localizaron en el descenso desde la Sierra Madre hasta el mar; todavía a finales de esa década no se resolvía el problema. Las 65 leguas que mediaban entre la ciudad de México y el puerto de Acapulco lograban recorrerse invirtiendo de 6 a 10 días de camino¹¹⁷.

La cercanía del puerto de Acapulco se ligó al interés por parte de la Corona para ejercer un eficiente control fiscal, por lo que desde 1628 el castellano de Acapulco recibía su cargo del propio rey¹¹⁸.

CASTELLANOS DE ACAPULCO

AÑO	NOMBRE	ORDEN
1626	Pedro de Legorreta	Santiago
1628	Martín de Camargo	Santiago
1635	Pedro de Torres y Sosa	Santiago
1636	Pedro de Torres y Sosa	Santiago
1645	Martín de Sepulveda	Santiago

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-193, 6-207, 6-398 y Leg. 472-61

Otro personaje de singular importancia dentro de la maquinaria real administrativa del puerto de Acapulco es el Factor, quien recibía, describía y despachaba las mercancías en buen estado desde la capital al puerto de Acapulco; asimismo expedía el testimonio del remate. En suma, el Factor del puerto cumplió las mismas funciones que el de México; además aseguraba la carga del galeón, llegando a cumplir una triple función: factor, veedor y proveedor; también podía delegar el cargo de Castellano de Acapulco

¹¹⁷ GARCÍA-ABÁSULO, 1982,p.74. GERHARD,1988,p.38.

¹¹⁸ WIDMER,1990,p.73.

FACTORES EN ACAPULCO

AÑO	NOMBRE	ORDEN
1626	Pedro de Torres y Sosa	Santiago
1627	Pedro de Torres y Sosa	Santiago
1628	Pedro de Torres y Sosa	Santiago
1635	Pedro de Torres y Sosa	Santiago
1636	Pedro de Torres y Sosa	Santiago
1639	Pedro de Torres y Sosa	Santiago
1641	Francisco de Escoto	Santiago
1645	Francisco de Escoto	Santiago
1653	Francisco de Escoto	Santiago
1653	Francisco de Escoto	Santiago

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-193, 6-207, 6-398, 6-460, 6-526, 6-556, Leg. 472-61 y Leg. 600-223

Al comparar los nombres de los Castellanos con los de los Factores del puerto de Acapulco se revela una práctica corriente durante los años 1626 a 1654, pues la pauta está marcada por una constante: los nombres y apellidos, y las órdenes de Santiago; porque los puestos de Factor de la ciudad de México, y Factor y Castellano del puerto de Acapulco se concentraban en los miembros del hábito de Santiago. Sin embargo, aún ignoro en qué medida fue un privilegio de esta orden. La cercanía del puerto con la capital cumplía una finalidad más, pues cuando la nave no atracaba en el puerto, las autoridades reales viajaban a lugares de recreo como Tixtla, Chilapa, Puebla o México, porque durante el verano Acapulco se transformaba "en un rancho de aguas y enfermedades"¹¹⁹.

Acapulco fue puerto de destino final del comercio transpacífico practicado entre Nueva España y Filipinas, y aunque no tuvo un importante desarrollo como astillero, en 1573 se construyó un navío de mediano porte para mantenerlo estacionado como reserva de la carrera del Pacífico, cuando aún no se había designado sede del tráfico.

¹¹⁹ WIDMER, 1990, p. 115.

Asimismo, las reparaciones del galeón como como la carena y el calafateado lograban llevarse a cabo en Playa Manzanillo, cerca de Caleta; y en Sonsonate¹²⁰. Estabilizado el comercio con Asia la mayoría de las naves fueron construidas en los astilleros filipinos de Cavite¹²¹, por lo tanto, aquí se localiza una primera deficiencia del puerto novohispano. Inclusive, avanzada la decimoséptima centuria sobrevinieron los años aciagos de 1646 a 1648 en las comunicaciones Mexicano-Filipinas¹²². El virreinato mexicano no logró subsanar inmediatamente esa deficiencia, porque la Nueva España carecía de las embarcaciones necesarias para enviarlas a la colonia asiática; las disposiciones reales ordenaban comprarlas en Guatemala, Perú, Sonsonate o Realejo¹²³.

La carencia más grande del puerto de Acapulco fue que a pesar de encontrarse inserto en un sistema ecológico rico, necesitaba un avituallamiento constante desde fuera que era proporcionado por la ciudad de México, Puebla y Veracruz. Desde allí se enviaban todos los alimentos para la manutención de la gente de mar y de guerra recién llegada del Archipiélago, instalada en el puerto de Acapulco, hasta que la nave retornara a Poniente. Asimismo se abastecían las raciones para los "sirvientes" del real servicio, que era el personal especializado en carpintería y herrería encargado de las reparaciones del galeón; además de los almaceneros del real servicio, que acarreaban las mercancías de los almacenes reales del puerto a las achatas, para después acomodarlas en las bodegas del barco. Los indígenas que viajaban de zonas aledañas como Tixtla, Chilapa, Zacatula, Igualapa y Jicayán al puerto de Acapulco, igualmente,

¹²⁰ En 1632 se carenaba la nao peruana Nuestra Señora de la concepción (al parecer en Playa Manzanillo) en Acapulco; no obstante, se fue a pique en la bahía. Un año más tarde, en 1633, la fragata Santa Isabel zarpó rumbo a Sonsonate en donde se tenía previsto el aderezo porque en la bahía de Acapulco no se contaba con lo necesario. Mis observaciones se apoyan en "Para que el castellano del puerto de Acapulco compela a los dueños y maestros de los navíos en este puerto ayuden a sacar la nao de Jorge Rodríguez de Lisboa", México, 9-6-1633, en AGN, RCD, V.2, E.262, P.236. "Licencia a Jorge Rodríguez de L. para que vuelva a los reinos del Perú", Chapultepec, en AGN, RCD, V.2, E.271, P.242. "Licencia a Ignacio de Figueroa dueño de la fragata Santa Isabel para que haga viaje de vacío a Realejo y Sonsonate", México, 3-3-1633, en AGN, RCD, V.2, E. 261, P.233.

¹²¹ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1992a, pp.47-69.

¹²² No ingresaron en Acapulco, ni zarparon de él galeones con destino a Filipinas en las fechas habituales, diciembre de 1646 y enero-febrero de 1647, y diciembre de 1647 y enero-febrero de 1648. En definitiva, era una secuela del conflicto hispano-holandés librado en aguas de Archipiélago filipino. BLUMENTRIT, 1882, p.53 y 57. BERTHE, 1992, p.143. GIL, 1989, p.234.

¹²³ "Cartas. Respuestas al virrey de la Nueva España sobre varios puntos relativos a Filipinas, flotas, cruzadas, empleos de justicia", 1647, en AGN, RCO, V.2, E.172, F.363-364. "Se envíen los socorros a las islas Filipinas con puntualidad", Madrid, 8-5-1652, en AGN, RCO, V.4, E.72, F.158.

respondían a la categoría de "sirvientes"¹²⁴. También se enviaban al puerto los pertrechos para carenar y calafatear los barcos, pero el inconveniente principal se basó en la dificultad de conseguir el suministro necesario para el apresto de la nave en su retorno a Filipinas. El velamen, la jarciería, la clavazón, artillería y todo lo necesario para ello era costoso, por lo que se obtenían de las flotas de San Juan de Ulúa. En ese sentido, debe subrayarse que tanto los cabos como las velas, a más de las veces, eran usados en el Atlántico pues existía la posibilidad de venderlas para emplearse en la navegación del Mar del Sur. "Los contemporáneos estaban de acuerdo en que prestaban un servicio pésimo"¹²⁵; y todavía durante algunos años del siglo XVII los navíos estacionados en Acapulco llegaron a emplear pertrechos desgastados en la navegación Atlántica¹²⁶.

La elección de Acapulco como sede americana del tráfico asiático significó el enlace regular con el sudeste de Asia y el establecimiento definitivo de la ruta transpacífica, marcado por el derrotero casi perfecto de los galeones de la carrera del Pacífico que surcaban todos los años el ancho mar en uno y otro sentido. Sin embargo, la Corona demoró nueve años, desde la llegada de Urdaneta de Filipinas al puerto de Acapulco (1565), en decidir si éste podría designarse el lugar idóneo en la Nueva España para comerciar con Asia (1573). Mientras tanto, fueron sopesadas las ventajas de otros puertos del virreinato mexicano en la vertiente del Pacífico.

¹²⁴ "Pescado salado para la ración de los sirvientes y gente de mar y de guerra", Acapulco, 22-4-1627, en AGN,AHH, Leg. 6-552. "Mandamiento para la entrega de ocho mil pesos para la paga de bastimentos", México, 26-11-1638, en AGN, AHH, Leg. 6-356. "Licencia al capitán don Luis de Monje, corregidor de Tixtla, para que por veinte días pueda ir al puerto de Acapulco con los indios que van a trabajar a él", México, 2-1-1632, en AGN, GP, V.7, E.48, F. 28 vta.

¹²⁵ BORAH,1975,p.130 y 131. GARCÍA-ABÁSULO,1982,p.72.

¹²⁶ Concretamente en 1642. "A los oficiales reales de Veracruz remitan a los oficiales reales de Acapulco la jarcia, mosquetes y arcabuces y picas para el apresto de la nao de Filipinas llamada San Luis", México, 1642, en AGN,RCD, V.49, E.234, F. 215 y 216. Naturalmente, con esta modesta señal no se debe generalizar para todo el siglo XVII.

CAPÍTULO 3

LAS DEFENSAS EN EL MAR DEL SUR

FALTA DE DEFENSAS EN LOS LITORALES AMERICANOS Y ASIÁTICOS.

El último tercio del siglo XVI en el Océano Pacífico se caracterizó por la falta de defensas en los litorales americanos y asiáticos. Las costas del extenso imperio español ultramarino estaban descuidadas por un sistema defensivo basado en armadas y fortalezas. Después de que se estabilizó el tráfico entre los puertos de Acapulco y Manila, y se eligió a Acapulco como sede americana del tráfico asiático, se destaparon nuevos problemas relativos con las defensas en el Mar del Sur. Ahora los enemigos de la Corona española mantendrían en jaque al puerto novohispano porque los objetivos de las incursiones foráneas contemplaban introducirse en la bahía, saquearla y apoderarse, mediante la técnica del robo, de los codiciados géneros transportados en el galeón de Manila. La circunnavegación de Francis Drake se tradujo en una serie de dificultades y preocupaciones para el Estado español, pues el Mar del Sur, considerado el coto más grande de las posesiones hispanas, carecía de defensas para repulsar a los "piratas" del paso descubierto por Magallanes. Por lo que era fundamental fortificar el "único acceso" al Océano Pacífico.

Otro problema todavía más delicado fue el ocurrido en los últimos años del siglo XVI con la captura del galeón Santa Ana por Thomas Cavendish. Este descalabro en el tráfico transpacífico sirvió para detectar una deficiencia de los medios defensivos de los barcos encargados de realizar la travesía, que carecían

de la artillería, lo cual se tradujo en la pérdida de la nave, de la carga de origen asiático, de los caudales, y de una parte de la marinería.

Lo relacionado con las Islas de Poniente o las Filipinas españolas merecen especial atención porque representaban el segundo blanco de los enemigos de la Corona española, ya que inmediatamente después de alejarse de los territorios americanos enfilaban proas rumbo al puerto de Manila, centro receptor de la plata enviada en forma de "situado" desde la Nueva España, de los caudales remisionados por los mercaderes del Pacífico, y de todos los productos de China, Japón, India, Cochinchina, Borneo, Batavia, etcétera, lo cual, obviamente, convertía a la colonia asiática en un punto de ataque obligado. A lo anterior se suman las constantes incursiones de "piratas" chinos, japoneses, ingleses, holandeses, y malayo-mahometanos, principal preocupación de los gobernadores, obligándolos a prestar especial atención en las defensas de los territorios asiáticos dominados por los españoles como Cavite y Manila, y los presidios de Mindanao. Por ello, el Estado español creó una serie de acciones concretas tales como las Armadas y las fortificaciones para resguardar a los litorales americanos y asiáticos.

EL ALAMBICADO SISTEMA DE RUTAS DE NAVEGACIÓN

Aunque este trabajo sólo se centra en la ruta de navegación Acapulco-Manila, es imprescindible conocer el resto de las vías de comunicación para comprender más cabalmente las dificultades contra las que luchó el imperio español para defender sus litorales. Estas rutas respondieron a los "nuevos requerimientos productivos estableciendo vías de comunicación apropiadas para extraer los productos hacia los mercados internacionales y para surtir la demanda que en cada centro productivo especializado se fue creando"¹.

La primera de ellas se situó en el Océano Atlántico. Es la corrientemente conocida "Carrera de Indias", como se designó a la ruta seguida por las flotas y

¹ PÉREZ HERRERO, 1992, p.91

los galeones zarpados de Sevilla, en la Península Ibérica, con dirección al continente americano. Lurgo de que la carga era vigilada por parte de los oficiales de la Casa de Contratación², los barcos inauguraban el largo viaje, bajando por el río Guadalquivir, que terminaría en América. Desde la desembocadura de este río se empleaba el régimen de vientos dominantes en el Atlántico. Las naves se enfilaban a las Islas Canarias para, después de cargar en sus bodegas el agua y la leña necesarias, navegar hacia las actuales costas de las pequeñas Antillas, y dirigir las proas ligeramente al noroeste hasta encontrar el puerto de La Habana. Dicho viaje debía efectuarse en el otoño para favorecer a las embarcaciones con el régimen de vientos en el Atlántico. Desde 1542 se realizó “en conserva”, es decir, el grupo de barcos mercantes viajaban juntos y vigilados por una Armada, que los rodeaba con el fin de evitar los ataques. Tales asaltos se daban en las aguas americanas justo cuando los barcos realizaban la ruta de tornaviaje a España; y en las aguas europeas cuando los navíos procedentes de América atracaban cargados de plata. La travesía desde la desembocadura del Guadalquivir hasta el momento de avizorar las Antillas duraba aproximadamente un mes³.

En el puerto de La Habana, punto de reunión de las flotas de Nueva España y los galeones de Tierra Firme, iniciaba el viaje de retorno a la Península, en el mismo puerto debía esperar la Armada para proteger el regreso. Los barcos zarpaban en la primavera para aprovechar los vientos; al salir de La Habana las proas apuntaban al norte, con dirección a las costas de la actual Florida, inmediatamente dirigían la derrota hacia el noreste para alcanzar las costas gallegas, después de haber pasado a la altura de las Azores. El tornaviaje invertía, generalmente, más tiempo del empleado en el viaje de Sevilla a América⁴.

Cuando los galeones de la “Carrera de Indias” atracaban en el puerto de La Habana, después de desembarcar parte de la carga para el suministro de los

² KNAUTH, 1972, p. 27 y 28.

³ MORALES PADRÓN, 1984, p. 92. PÉREZ HERRERO, 1988, pp. 13-15.

⁴ PÉREZ HERRERO, 1988, p. 15. PÉREZ HERRERO, 1992, p. 92.

mercados antillanos, un grupo de navíos denominados “flota” viajaba con dirección a Veracruz, puerto septentrional del virreinato de la Nueva España; otro grupo llamado “galeones” enfilaban camino con rumbo a Panamá. Una vez en Veracruz y Panamá la carga de las flotas y los galeones era desembarcada para “feriarse”, es decir, para venderse en feria pública. El grupo de comerciantes encargados de monopolizar el control de las mercancías era designado “flotistas”, generalmente andaluces, por su dedicación al transporte de dichas cargas de Sevilla a Veracruz y Panamá. Debido a la notoria insalubridad del puerto de Veracruz la “cargazón” se remitía a lomo de mula o carretas a Jalapa, o directamente a la ciudad de México, para que en alguno de los esos lugares se efectuara la feria entre los “flotistas” andaluces y los “almaceneros” mexicanos. Estos últimos eran mercaderes agrupados en el Consulado de México, y concentraban la adquisición total de la carga al mayoreo, almacenándola para después venderla al detalle, de acuerdo con la demanda y los precios del mercado⁵. También en Panamá se encaraban condiciones de insalubridad, primero en el puerto de Nombre de Dios y después en Portobelo, la carga era desembarcada, “feriada” entre los andaluces y los “peruleros”, transportada hacia la vertiente del Océano Pacífico, y embarcada en lo que en la época se conocía como la Armada de la Mar del Sur. Esta iniciaba en Panamá con dirección al puerto de El Callao, en Perú, pasando en algunas ocasiones por el puerto de Guayaquil. Otra minúscula parte de las cargas se remisionaba desde Panamá a Cartagena de Indias para el suministro de los actuales territorios de Colombia y Venezuela⁶.

Este primer complejo sistema de transportes, en teoría, debía repetirse anualmente. No obstante, diferentes problemas durante el siglo XVII como fueron “retrasos en las mercancías procedentes de los centros manufactureros europeos, en el pago de los impuestos, o incluso dilaciones ocasionadas voluntariamente por los mismos comerciantes para crear un clima artificial que empujara los

⁵ PÉREZ HERRERO, 1988, p. 15 y 16. PÉREZ HERRERO, 1992, p. 92.

⁶ PÉREZ HERRERO, 1992, p. 92.

precios hacia arriba”⁷ influyeron notablemente para aplazar la salida de los galeones de la “Carrera de Indias”. También en América las dificultades eran patentes, pues las embarcaciones enfrentaban tormentas, ciclones o calmas, la tardanza de un pasajero, la recepción de un documento oficial llegado con demora, o simplemente esperaban levar anclas hasta después de retirarse del horizonte los tan conocidos enemigos de la Corona española. Por lo tanto, la periodicidad variaba de acuerdo con las vicisitudes y avatares del comercio y la navegación.

Los territorios americanos se ligaron al Sudeste de Asia mediante el Océano Pacífico después de la expedición Legazpi-Urdaneta en 1565. Desde entonces fue creado un sistema que trató de reproducir el sistema de la “Carrera de Indias”. Pero no fue del todo posible, porque si en un principio no se regularon los contactos náuticos entre Nueva España y Filipinas, a finales del siglo XVI, en 1593, se creó el sistema monopólico del galeón de Manila⁸. En teoría se debía realizar la “carrera filipina” con la posibilidad “que de la nueva España pudiesen ir cada año dos navios a las dichas yslas Philipinas de a tresçientas Toneladas cada uno”⁹, durante el siglo XVII, aunque para el XVIII la mayoría de las veces el ancho mar fue surcado solamente por una nave. Desde luego, el sistema del galeón se había constituido en 1573 cuando Acapulco fue designado sede americana del tráfico asiático¹⁰. El barco zarpaba de Acapulco con dirección a Poniente a finales de febrero o marzo. Llegaba a Manila tres meses más tarde, si se realizaba con segura navegación, con vientos favorable, sin haberse topado con algún barco enemigo, sin naufragar o encallar, y sin perderse. El retorno a la Nueva España era más complicado, ya que debían aprovecharse los vientos del norte. Por lo tanto, partían de Manila en marzo, valiéndose del monzón, subían

⁷ PÉREZ HERRERO, 1992, p.93.

⁸ El monopolio estatal fue dictado por los virreyes de la Nueva España: Luis de Velasco, 1590-2-marzo, 1590-2-octubre, 1590-22-diciembre, 1591-23-febrero; y el conde de Monterrey. Desde 1586 se dictaron cédulas propugnando por el coto a la línea transpacífica. Al respecto consultar GIL, 1989, p.135, nota 42. SCHURZ, 1939, p.199. YUSTE LÓPEZ, 1984, p.14.

⁹ “Disposiciones resolutivas de su majestad a la contratación y comercio de las Islas Filipinas por parte de la Nueva España”, Valladolid, 31-12-1604, en AGN,RCD, V.4, E.61,P.61.

¹⁰ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, pp.55-88.

hasta el paralelo de Japón para después enfilarse la proa con dirección a las costas americanas, a la altura de California, desde donde realizaban el cabotaje hasta atracar definitivamente en el puerto de Acapulco¹¹. El tornaviaje duraba una media de seis meses o un poco más. Si a esto se añade la desmesurada carga del galeón cuando cruzaba el Embocadero de San Bernardino (Filipinas) y las dificultades propias de la navegación, puede comprenderse la dilación o retraso del “galeón de Manila” o la “Nao de China” atracada en Acapulco.

Las ramificaciones de los contactos náuticos se pueden clasificar de la siguiente manera. Tanto la Nueva España como El Perú se ligaron, desde los primeros tiempos por medio de un tráfico importante, con los puertos de Acapulco, Huatulco, Guayaquil y El Callao. Pero también existía una serie de cabotajes, con diferentes articulaciones, que Chaunu ha clasificado de la siguiente manera¹²:

1.- Cabotajes imperiales, es decir, los mantenidos con California y La Navidad.

2.- Microcabotajes, entre Compostela, Valle de Banderas, Giametla, Caxutla y Huatulco, basado en el transporte de víveres.

3.- Cabotajes medios, los sostenidos entre Tehuantepec, los diferentes puntos de Realejo, Sonsonete y Costa Rica, encargados de suministrar material para los astilleros; Sonsonete remitía cacao al virreinato mexicano y reclutaba personal para la “carrera filipina”.

4.- Gran cabotaje, fue el practicado entre Acapulco, Panamá y el Callao, conocido como la Carrera del Perú.

¹¹ PÉREZ HERRERO, 1988, p.17. PÉREZ HERRERO, 1992, p.93 y 94. SCHURZ, 1939, pp251-283.

¹² CHAUNU, 1976, p.78 y 79.

LOS PUERTOS Y LAS FORTIFICACIONES

En suma, los puertos principales conectaban a los virreinos con el exterior. En torno de ellos se fundaron otros cuya finalidad radicó solamente en suministrar las necesidades inmediatas como la manutención y la militar, mediante el envío de pertrechos. Acapulco, Veracruz, Panamá y El Callao representaban el término de un circuito comercial, porque en Veracruz y Panamá se concentró el tráfico transatlántico, y en Acapulco y el Callao el tráfico transpacífico. En Sevilla se embarcaban en las bodegas de los barcos, vino, aceite, papel, frutos secos, y pasajeros. El grueso de las cargas de retorno estaba constituido por metales preciosos¹³. Uno de los lugares más apartados fueron las Filipinas, que sólo participaron con el envío de productos suntuarios de alta calidad¹⁴ como las sedas de lujo, porcelanas chinas, joyas y biombos. Como resultado también recibía metales preciosos que después se dispersarían en China donde la plata tenía un valor fundamental, al igual que en Japón¹⁵, porque desde el siglo XVI estas economías “sufren la acción del intercambio basado en plata”¹⁶. La entrada de las flotas y los galeones constituyó el punto de referencia indispensable para efectuar y programar los negocios. Finalizadas las ferias, difícilmente podría encontrarse plata en circulación. El metal acumulado durante todo el año por los mercaderes concentrados en los consulados de México y Lima servía para realizar las compras e invertir en nuevos productos¹⁷, y otra cantidad era enviada por parte de la Real Hacienda en forma de “situados” a Filipinas, Florida, La Habana y Puerto Rico¹⁸.

¹³ PÉREZ HERRERO, 1992, p.96.

¹⁴ PÉREZ HERRERO, 1992, p.96.

¹⁵ BRAUDEL, 1979, p.396, t.1. En China las transacciones importantes el lingote de plata era el instrumento fundamental por tener una parte de antimonio.

¹⁶ VALDÉS LAKOWSKY, 1987, p.32.

¹⁷ PÉREZ HERRERO, 1988, p.21 y pp.195-253. Este autor explica que las libranzas surgieron como moneda fiduciaria debido a la falta de plata en circulación originada a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, concretamente en la década 1780. PÉREZ HERRERO, 1992, p.94 y 95.

¹⁸ BAUZON, 1981, p.51. PÉREZ HERRERO, 1992, p.95.

A lo largo de la costa americana del Pacífico existe un grupo de puertos importantes mediante los cuales se mantuvieron los contactos navales intercontinentales. Asimismo mediante la exclusividad del puerto de Acapulco, como único lugar autorizado en la Nueva España, surgieron los contactos transpacíficos permanentes entre Asia y América. Los puertos, sin embargo, pueden clasificarse en los emplazamientos continentales y los detectados en las posesiones insulares del imperio español. En ese sentido, los puertos americanos se subdividen en tres grupos: los de la costa del Pacífico novohispano, los centroamericanos, los sudamericanos; y por otro lado, están los puertos insulares de las Filipinas españolas. Se comenzará con los del sur de América para terminar con los de las costas de la Nueva España además de los del Archipiélago de poniente porque el objeto de este apartado es abordar el fuerte construido en Acapulco, y las fortalezas levantadas en Manila, Cavite y Mindanao por tratarse de un estudio circunscrito a la ruta de navegación transpacífica.

La construcción de las fortificaciones en América puede dividirse en dos etapas principales:

Primera etapa. 1480-1550¹⁹. Desde el inicio de la conquista en América por parte de los europeos surgieron dispositivos defensivos militares para defenderse de los indígenas locales que amenazaban los primeros asentamientos²⁰. Dentro de las construcciones militares aparecieron las murallas encargadas de proteger las concentraciones urbanas y sobresalieron los primeros fuertes y las “casas fuertes”, cuya edificación se basó en el mínimo conocimiento de obras arquitectónicas, pues la construcción corría a cargo de los soldados con incipientes conocimientos acerca de la materia. Se trataba de fortificaciones sencillas y ligeras edificadas con muros de madera, muy débiles, transformados después en tapias de piedra con materiales resistentes, dotados de foso y empalizada. Los basamentos eran de piedra y de tapial²¹.

¹⁹ Esta propuesta de periodización la he retomado de PÉREZ HERRERO,1992,p.15, que marca entre estos años la llegada de los europeos al continente americano, detectando el fin de la conquista territorial por medio de las armas hacia 1550.

²⁰ PÉREZ TURRADA,1992,p.49 y 50.

²¹ O'DONNELL,1992,p.107.

Segunda etapa. 1533 hasta finales del siglo XVII²². En definitiva, este segundo periodo de construcción de fortificaciones trató de contener los ataques enemigos a los puertos que concentraban los intercambios comerciales²³. En 1533 se inauguraron las obras defensivas con la fortaleza de San Juan de Puerto Rico; después en 1539 se construyó la fortaleza Vieja de La Habana; más tarde, en 1543 se inició en Santo Domingo el levantamiento de una sencilla muralla²⁴.

Después de la construcción de las primeras “casas fuertes” para la defensa de la ciudad y la frontera chilena levantadas en 1541 como resguardo exterior de Santiago de la Nueva Extremadura, y las erigidas en Tucapel, Arauco y Purén en 1550, inició la edificación de fuertes que cambiaron por la nueva “técnica de baluartes o sistemas de ángulos que anulan el espacio muerto existente en las primitivas torres de recinto”²⁵. A finales del siglo XVII las construcciones denominadas “fortificación moderna abaluartada” son las siguientes:

En **Sudamérica**. En el estrecho de Magallanes comenzó en 1584 la construcción de los fuertes que cerrarían el flanco sur del Pacífico a las incursiones enemigas de la Corona española²⁶. Tiburcio Spanocchi diseñó las dos fortalezas gemelas que deberían situarse en la boca del estrecho. No obstante, el plan defensivo fracasó²⁷ porque las provisiones debían remitirse desde España lo que incrementaba los costos de las construcciones; y la productividad de la zona encargada de garantizar la permanencia de la población española era nula. Existían dificultades de aprovisionamiento, razón por la cual feneció la colonia fundada en aquel lugar, que solamente proporcionaría alguna caza y cantidades insuficientes de mariscos. El Duque de Alba también apuntaba los inconvenientes

²² He tomado 1533 porque, precisamente, durante este año se construye la primer fortaleza en los territorios americanos, en Puerto Rico. En lo que atañe a los finales del siglo XVII debe recalcarse que no terminan las obras de fortificación, sólo refiere este siglo porque es el que me interesa.

²³ Al parecer hasta la década 1590-1599 se tomaron medidas importantes relativas a la protección de los territorios indios. No obstante, en 1579, Luis de Velasco, virrey de Perú, pensaba en defensas pasivas aún después de la incursión de Drake, imaginaba que la lejanía, ignorancia y la terrible travesía influía en los enemigos de la Corona española.

²⁴ PÉREZ TURRADA, 1992, p. 52.

²⁵ O'DONNELL, 1992, p. 219.

²⁶ O'DONNELL, 1992, p. 219.

²⁷ O'DONNELL, 1992, p. 160-163. PÉREZ TURRADA, 1992, p. 58.

de una zona de difícil defensa, además de las complicaciones de avituallamiento por lo que sugería invertir el gasto en “la construcción y mantenimiento de una auténtica escuadra de guerra en el Pacífico, cuya misión principal fuese la de vigilar las costas chilenas”. Sin embargo, poco después de 1584 se abandonó el plan de construir los fuertes para cerrar el Estrecho de Magallanes.

Valdivia era una ciudad amurallada con recinto abaluartado y dos fuertes: El Corral y Valdivia. En Valparaíso se construyeron tres castillos sucesivos de planta irregular llamados San José, Castillo Viejo y San Antonio. Por otro lado, el fuerte de piedra construido en Arica desde 1644 fue destinado para vigilar la plata y los barcos encargados del transporte de ésta y del azogue. En cuanto a Lima fue una ciudad amurallada desde 1687, por el peligro latente de las amenazas interiores y sublevaciones indígenas²⁸. Sin lugar a duda, El Callao fue el puerto más importante del virreinato peruano y la base principal de la Mar del Sur (Guayaquil, Perú y Chile). Desde 1540 existía un tráfico estabilizado entre los virreinos meridional y septentrional. Asimismo, el puerto de Huatulco concentró, entre 1537 y 1575, ese importante movimiento portuario y mercantil con Perú. Las razones que generaron aquellos intercambios fueron las guerras civiles en Perú porque hacia los 1530 aún era un territorio en proceso de conquista, razón por la cual necesitaba diferentes productos para llevar a cabo dicha empresa. Los altos costos generados a raíz de las relaciones comerciales con los puertos españoles y El Callao, y por la lejanía con respecto a la metrópoli fomentaron el jugoso comercio hacia el sur del continente americano. Inició el envío de caballos, mulas, armas, azúcar, cacao, muebles, cueros, libros y esclavos. La Nueva España se beneficiaba de la plata y el mercurio de Huancavelica. Más tarde Perú enviaría metales preciosos con dirección a la metrópoli, vía Panamá²⁹. El Callao resultaría un referente obligado para la práctica de las correrías de saqueo de los enemigos de la Corona española; por esas razones fue una ciudad amurallada con fuertes, cuyo objetivo consistió en protegerla de los ataques foráneos, guardar la flota del

²⁸ O'DONNELL, 1992, p.220 y 221.

²⁹ PÉREZ HERRERO, 1992, p.105.

mismo puerto, la cual practicaba los contactos comerciales con Chile, Perú y Panamá; y finalmente intentaba clausurar el camino de los intrusos a Lima con ayuda de la Armada de la Mar del Sur. Con motivo de las sublevaciones de Portugal en 1640, con asentamientos en Brasil, se proyectó un nuevo plan a cargo del capitán Espinosa, que consistió en levantar una muralla de mampostería, sillería y ladrillo, quedando integrados los fuertes construidos en el Callao³⁰. Por último, en Trujillo, la obra del ingeniero italiano Giuseppe Formento se basó en el amurallamiento de la ciudad para proteger el comercio allí practicado. Desde 1686 contó con un recinto oval de quince baluartes sin foso.

En **Centroamérica** Panamá fue otra de las ciudades amuralladas con la traza de recinto con traveses y tres baluartes: San José, La Mano del Tigre y Barlovento, y un revellín para la defensa de la puerta de tierra. En ese sentido, para contrarrestar las correrías de los filibusteros, se construyeron en Granada los fuertes de San Carlos en el lago de Nicaragua y el de San Juan. También se levantaron del lado occidental americano el complejo defensivo de Portobelo y la fortaleza de Chagre en el acceso caribeño del Istmo³¹.

En el **Pacífico Mexicano** Acapulco logró concentrar tan importante relación con Asia, por esa razón fueron evidentes los ataques de los enemigos de la Corona española, por consiguiente surgió la necesidad de construir una fortaleza que fue el castillo de San Diego de planta pentagonal con cinco baluartes³². Las fortificaciones exteriores permanentes, como las denomina Calderón Quijano, constituyeron el medio defensivo más importante para contrarrestar el peligro exterior, de ahí que también se les atribuya el nombre de "defensas estáticas"³³, porque sólo protegían algunos puntos de la extensión costera.

La Nueva España contaba con tres lugares estratégicos o un triple frente defensivo: el situado en el Golfo de México, el localizado en la Península de Yucatán, y el emplazado en la costa pacífica novohispana de la Mar del Sur³⁴,

³⁰ O'DONNELL, 1992, p.221.

³¹ O'DONNELL, 1992, p.221.

³² CALDERÓN QUIJANO, 1953, pp.223-231. GERHARD, 1988, pp.36-45. O'DONNELL, 1992, p.221.

³³ Dicho apelativo es empleado por O'DONNELL, 1992, P.216 y PÉREZ TURRADA, 1992, P.52 y 53.

³⁴ CALDERÓN QUIJANO, 1953, p.XXVIII.

mucho más grande en dimensiones que las otras dos. Debido a la misma situación geoestratégica se pensaba que era un punto aislado de los ataques piráticos; esta aparente neutralización con respecto a lo extranjero se apoyaba en una idea obsoleta que aludía a la enorme distancia entre Acapulco y las bases navales de los enemigos europeos. Así pues, no se quiere exagerar la importancia de Acapulco pero constituyó "un punto de enclave comercial de todo el orbe"³⁵. Llegaban a él los productos embarcados en Manila procedentes de India, China y Japón; simultáneamente también viajaban vía Veracruz-Jalapa-México los productos europeos almacenados, de acuerdo con la época, en Sevilla y Cádiz. Anualmente se celebraba una feria en donde se efectuaba la compra-venta de las mercaderías asiáticas. En consecuencia era necesario una guardia permanente encargada de salvaguardar el puerto.

De acuerdo con P. Gerhard y J.A. Calderón Quijano, cuando Voris Van Speilbergen alcanzó el puerto de Acapulco en octubre de 1615, la bahía no contaba con un fuerte³⁶. Una de las primeras noticias relacionadas con la defensa militar del puerto data de la Instrucción dada por el virrey Marqués de Villa Manrique a Don Diego de Velasco, Teniente Capitán General, encargado de dirigirse a la plaza con remesas de soldados a fin de resistir la entrada de Drake³⁷. La guarnición incrementó paulatinamente de 40 a 400 soldados³⁸; resultaba inconcebible que en los inicios de la segunda década del siglo XVII aún no existiera una fortificación permanente en el puerto. En efecto, los medios defensivos eran provisionales, pues sólo había trincheras improvisadas; y el reducto era semejante a una fortaleza medieval, de planta rectangular, sin los baluartes. Esta construcción fue completamente diferente a la edificada después del ataque de Speilbergen. Aquí está el origen inmediato de la fortaleza de San Diego.

³⁵ CALDERÓN QUIJANO, 1953, p. XXXII.

³⁶ KNAUTH, 1972, p. 208. CALDERÓN QUIJANO, 1953, p. 225. GERHARD, 1988, p. 42 y 114.

³⁷ CALDERÓN QUIJANO, 1953, p. 225.

³⁸ GERHARD, 1988, p. 44.

mucho más grande en dimensiones que las otras dos. Debido a la misma situación geoestratégica se pensaba que era un punto aislado de los ataques piráticos; esta aparente neutralización con respecto a lo extranjero se apoyaba en una idea obsoleta que aludía a la enorme distancia entre Acapulco y las bases navales de los enemigos europeos. Así pues, no se quiere exagerar la importancia de Acapulco pero constituyó "un punto de enclave comercial de todo el orbe"³⁵. Llegaban a él los productos embarcados en Manila procedentes de India, China y Japón; simultáneamente también viajaban vía Veracruz-Jalapa-México los productos europeos almacenados, de acuerdo con la época, en Sevilla y Cádiz. Anualmente se celebraba una feria en donde se efectuaba la compra-venta de las mercaderías asiáticas. En consecuencia era necesario una guardia permanente encargada de salvaguardar el puerto.

De acuerdo con P. Gerhard y J.A. Calderón Quijano, cuando Voris Van Speilbergen alcanzó el puerto de Acapulco en octubre de 1615, la bahía no contaba con un fuerte³⁶. Una de las primeras noticias relacionadas con la defensa militar del puerto data de la Instrucción dada por el virrey Marqués de Villa Manrique a Don Diego de Velasco, Teniente Capitán General, encargado de dirigirse a la plaza con remesas de soldados a fin de resistir la entrada de Drake³⁷. La guarnición incrementó paulatinamente de 40 a 400 soldados³⁸; resultaba inconcebible que en los inicios de la segunda década del siglo XVII aún no existiera una fortificación permanente en el puerto. En efecto, los medios defensivos eran provisionales, pues sólo había trincheras improvisadas; y el reducto era semejante a una fortaleza medieval, de planta rectangular, sin los baluartes. Esta construcción fue completamente diferente a la edificada después del ataque de Speilbergen. Aquí está el origen inmediato de la fortaleza de San Diego.

³⁵ CALDERÓN QUIJANO, 1953, p. XXXII.

³⁶ KNAUTH, 1972, p. 208. CALDERÓN QUIJANO, 1953, p. 225. GERHARD, 1988, p. 42 y 114.

³⁷ CALDERÓN QUIJANO, 1953, p. 225.

³⁸ GERHARD, 1988, p. 44.

El virrey Marqués de Guadalcázar (1612-1621) encargó la construcción de un reducto al ingeniero holandés Adrián Boot, responsable por aquella época de las obras de desagüe de la ciudad de México.

“Para esta fortificación y las plataformas que ahora se están haciendo ha sido buena suerte hallarse aquí Adrian boot ingeniero que vino a reconocer las lagunas de esta ciudad y obra del desagüe por ser hombre plático en ello y así le he enviado a dicho puerto (Acapulco) y con el segundo aviso remitiré a Vuestra Mjstad la planta de él y la fortificación que parece más apropósito conforme a su disposición y tamaño y en todo lo que a esto toca será procediendo con mucha consideración y parecer de hombres pláticos”³⁹

La propuesta del reducto fue desechada por Boot debido a la pequeñez e insuficiencia de la misma, y como resultado el ingeniero holandés envió un proyecto de fortificación que constaba de cinco caballeros, con sus cortinas, de planta pentagonal; albergaría a un grupo de 60 hombres. Boot insistía en la necesidad de una fortificación mucho más grande y resistente porque el puerto debía encontrarse bien guarnecido, pues el reducto sólo podría albergar 12 artilleros⁴⁰. La idea del ingeniero holandés todavía fue ventilada en la junta celebrada el 4 de diciembre de 1615 a la que asistieron el Sargento Mayor de la ciudad de Acapulco, los Oficiales Reales, Adrián Boot y otros⁴¹. Se trataba de llegar a un acuerdo mayoritario mediante un consenso. El presupuesto para la edificación del castillo se había estimado en unos 100,000 pesos, de los cuales un porcentaje elevado debía invertirse en bajar e igualar El Morro, que era la colina localizada en la ladera norte del puerto de Acapulco.

En las postrimerías de 1616, el virrey dirigió nuevamente carta a su majestad para notificar el asalto holandés sucedido en Acapulco; asimismo se añadían las nuevas noticias traídas por algunos prisioneros, que informaban sobre la presencia de cinco naves que intentaban cruzar el estrecho de Magallanes⁴². Otra vez la defensa del puerto se traducía en una prioridad, los

³⁹ “Capítulo de una carta del Márques de Guadalcázar al rey”, México, 28-10-1615 en MATHES, 1976, p.25.

⁴⁰ CALDERÓN QUIJANO, 1953, p.226.

⁴¹ CALDERÓN QUIJANO, 1953, p.227.

⁴² CALDERÓN QUIJANO, 1953, p.228.

sinsabores experimentados años atrás no debían convertirse en hechos recurrentes, por lo que el virrey convocó una junta con la Audiencia y la Real Hacienda. Finalmente la sugerencia de Boot, tal vez considerada anteriormente un dislate, fue aceptada por real cédula de 25 de mayo de 1616. La construcción del castillo de San Diego duró desde los finales de 1615 hasta el 15 de abril de 1617⁴³. De 1617 a 1642 el castillo fue equipado con cañones, además de un buen grupo de armas pequeñas⁴⁴. La nueva fortificación debía impedir los ataques piráticos en el puerto. La edificación del castillo de San Diego se caracterizó, en un principio, por “una primitiva estructura irregular levantada sobre grandes desniveles del suelo, y jalonado por caballeros en lugar de baluartes. Tenía cinco bonetes y su figura distaba mucho de ser regular”⁴⁵. El terremoto de 1776 dañó notablemente la fortificación, y por consiguiente fue trazada nuevamente la planta, terminada en 1783.

En definitiva, las incursiones enemigas generaban onerosos gastos de guerra, por lo que después de la partida de Speilbergen del puerto de Acapulco, el virrey de la Nueva España proyectó durante seis años un impuesto especial del 2% sobre todas las mercancías que ingresaran en el puerto⁴⁶. Además solicitó ayuda económica al Consulado de la ciudad de México, que aportó una importante suma de 10,000 pesos “para suplir parte de los gastos de guerra”⁴⁷. Sin embargo, la posición de la Universidad de mercaderes de la Nueva España también perfilaba los límites de su actuación en lo que respecta al apoyo financiero para contrarrestar los ataques foráneos, porque “quando se fundo la obra de la fuerza de acapulco se cargo para su edificio Uno por ciento perpetuo a el comercio de Philipinas y no temporal mientras durase la obra”⁴⁸, mismo que

⁴³ CALDERÓN QUIJANO, 1953, p.228. GERHARD, 1988, p.44.

⁴⁴ GERHARD, 1988, p.44.

⁴⁵ CALDERÓN QUIJANO, 1953, p.XXIV.

⁴⁶ GERHARD, 1988, p.121.

⁴⁷ “Capítulo de una carta del Marqués de Guadalcázar al rey”, México, 28-10-1615, en MATHES, 1976, p.25.

⁴⁸ “Contestando al virrey de la Nueva España marqués de Cadereita, una carta al marqués de Cerralvo sobre consultas que hizo en materia de guerra y Filipinas”, México, 1635, en AGN, RCO, V. 1, E. 147, Fs.269-270.

todavía continuaba vigente en 1635, es decir 18 años después de finalizada la construcción de la fortaleza de San Diego. El virrey de Nueva España, a la sazón Rodrigo Pacheco y Osorio, marqués de Cadereita, abogaba por la anulación de esta orden.

Las construcciones en las posesiones insulares de las Filipinas españolas han sido objeto de estudio de M. L. Díaz-Trechuelo. No pretendo repetir lo que esta autora señala en su obra, más bien deseo rescatar algunos tópicos que permitan la explicación global de este apartado. También pueden detectarse dos etapas de construcción:

Primera etapa. 1584-1589. Es cuando se inició la construcción de una fortaleza a cargo de un religioso que carecía de los conocimientos arquitectónicos, pues por aquel tiempo en las Islas no abundaban arquitectos, ingenieros o albañiles.

Segunda etapa. Entre 1590-1593 hasta el siglo XVIII. Comenzó a levantarse una muralla de piedra alrededor de la ciudad de Manila, después en las principios de la decimotava centuria con el cuidado de ingenieros encargados de las obras defensivas se construyeron sucesivamente fuertes y algunos reductos en los presidios de Mindanao

El estado de guerra constante vivido en las Filipinas españolas estuvo latente a la largo de la decimoséptima centuria. Los ataques de los holandeses, chinos, japoneses y malayo-mahometanos del sur del Archipiélago representaron los peligros constantes contra los que se debían luchar denodadamente para lograr mantener la presencia española en Asia. A las Filipinas se añadía el peligro que llegaba por la vía transpacífica, porque los ataques de los "enemigos" ingleses y holandeses de la Corona española no terminaban en las costas americanas, sino continuaban su camino hasta Poniente.

La construcción de fortificaciones en Filipinas obedeció, al igual que en las posesiones continentales americanas, a la necesidad de contener las amenazas exteriores. Una de las primeras fue el ataque de Li-Ma-Hong, que llegó a Manila en noviembre de 1574; después en 1600 entró una escuadra holandesa al mando

de Olivier Van Noort. Por ello, desde los primeros tiempos de la presencia española en las Islas aparecen proyectos relacionados con la defensa y la fortificación de Manila.

Durante el gobierno de Santiago de Vera (1584-1589) empezó la construcción de la primera fortaleza de piedra llamada **Nuestra Señora de Guía**⁴⁹. La segunda obra defensiva en Filipinas consistió en cercar la ciudad de Manila con una **muralla de piedra**. A la llegada del gobernador Gómez Pérez Dasmariñas (1590-1593) la ciudad estaba defendida solamente por el fuerte de Nuestra Señora de Guía, que a todas luces mostraba serias deficiencias en su construcción. A partir de entonces, entre los años 1590 a 1593, inició la tarea de amurallar la ciudad. Durante el mes de junio de 1591 se aplaudió el trabajo encabezado por Dasmariñas; al parecer estaba construida la muralla desde el fuerte de Nuestra Señora de Guía hasta la Fuerza de Santiago. No obstante, parece ser que la muralla no alcanzó la dimensión deseada en altura por lo que durante el gobierno de Francisco Tello (1596-1602), en 1600, se mandó elevarla una braza, aduciendo la pequeñez del cercado⁵⁰.

La **Real Fuerza de Santiago** fue la segunda fortaleza de piedra construida en la ciudad de Manila. Las obras iniciaron durante el gobierno de Pérez Dasmariñas, quien ordenó demoler un fuerte de madera localizado en la punta del río Pasig y la Bahía de Manila, levantándose ahí la nueva fortificación. Al parecer las obras iniciaron en 1591, y para 1634 el gobernador Juan de Cerezo informaba acerca de la defensa de esa fuerza. Más adelante, en 1662 con motivo del ataque chino encabezado por Coseng, Manrique de Lara realizó importantes obras en ella como parte del plan general de las fortificaciones de Manila y Cavite⁵¹.

Al suroeste de la bahía de Manila está enclavado el puerto de Cavite. La relevancia de este puerto estuvo fincada en la posición estratégica comentada por Díaz-Trechuelo, puesto que el primer objetivo de los ataques a la ciudad de

⁴⁹ DÍAZ-TRECHUELO, 1959, pp.39-44. O'DONNELL, 1992, p.219.

⁵⁰ DÍAZ-TRECHUELO, 1959, pp.44-47.

⁵¹ DÍAZ-TRECHUELO, 1959, p.151. O'DONNELL, 1992, p.219. PRIETO LUCENA, 1984.

Manila fue Cavite.⁵² G. Pérez Dasmariñas acentuó el valor del puerto de Cavite. Insistía en la necesidad de construir un fuerte, inclusive de mayores dimensiones que el levantado en Manila. La creación del fuerte inició por los años 1609 a 1610, momentos en los cuales se suspendió su planta a raíz de la insuficiencia de personal para guarnecerlo. La edificación fue lenta por falta de fondos para terminarla con rapidez, pero el castillo de **San Felipe** fue la primera fortificación levantada en Cavite entre los años 1609 a 1616.⁵³

La isla de Mindanao es la segunda más grande en extensión del Archipiélago filipino. Su ocupación debe considerarse como una estrategia militar en cuyo seno puede reconocerse una frontera religiosa, porque los asentamientos españoles tuvieron como objetivo impedir el paso a los musulmanes de Borneo y Joló, quienes incursionaban piráticamente en las Filipinas. A finales del siglo XVII existían tres presidios: Iligan al norte, Tandang en la costa oriental, y el más importante de los tres el de Zamboanga, en el suroeste⁵⁴, al que me referiré con precisión porque es el que interesa en este escrito.

La intención de construir un fuerte en Zamboanga surgió durante el gobierno de Juan de Cerezo de Salamanca (1633-1635). La idea nació entre los jesuitas que argumentaban la necesidad de fundar un presidio en aquel lugar para repulsar la presencia de los "moros", porque si no renunciarían a las actividades misioneras a su cargo⁵⁵. A finales de marzo de 1633 partió de Cebú Juan de Chávez con 300 españoles y 1,000 indígenas para construir el fuerte. La edificación comenzó el 23 de junio de 1635; no obstante fue muy discutida la utilidad de esta fortificación, inclusive Díaz-Trechuelo anota que en los cedularios no estaba consignada su aprobación⁵⁶. Una de las características del fuerte de Zamboanga la constituyó su efímera vida, porque Manrique de Lara ordenó el desmantelamiento de los presidios de Zamboanga, Iligan y Calamines como reacción inmediata frente a las amenazas de Coseng cernidas sobre Manila en

⁵² DÍAZ-TRECHUELO, 1959, p. 289.

⁵³ DÍAZ-TRECHUELO, 1959, p. 289 y 290.

⁵⁴ DÍAZ-TRECHUELO, 1959, p. 359.

⁵⁵ BARRANTES, 1878, p. 11. DÍAZ-TRECHUELO, 1959, p. 362.

⁵⁶ DÍAZ-TRECHUELO, 1959, p. 363.

1662⁵⁷. La línea de fortificaciones a lo largo de las costas insulares se complementó con otras como las de Visayas, Cebú, Dapitán y Cagayán.

En conclusión, la necesidad de las fortificaciones fue defensiva al tratar de evitar la presencia de los enemigos de la Corona española que mantuvieron en jaque a los puertos continentales e insulares. En las Filipinas surgían tres peligros más, sin tomar en cuenta los ingleses y holandeses, con las incursiones de chinos, japoneses y los "moros" de Mindanao y Joló que tanto tiempo asolaron a los españoles asentados en las islas de Luzón (Manila y Cavite) y en Mindanao (Zamboanga). Los peninsulares estaban vecindados en los límites de una frontera religiosa artificial fabricada por el asentamiento español y la cristiandad occidental.

En lo que respecta al puerto de Acapulco puede apuntarse que las ideas que sostenían tenazmente la fantástica premisa apoyada en la lejanía de la Mar del Sur llegaban a la etapa de la obsolescencia. Durante los años aquí estudiados las empresas marinas extranjeras no escatimaron recursos materiales y humanos para introducirse, robar y asolar los asentamientos españoles de las costas americanas.

Finalmente debe señalarse que las medidas y soluciones adoptadas en el Atlántico tendrán reflejo en el Pacífico. Desde los primeros intentos de amenaza extranjera en el Mar del Sur, la fortificación no constituía una prioridad; por encima de ese medio defensivo destacaba el reclutamiento de soldados para proteger a los galeones, como sucedió en 1614 en Acapulco. Luego, tras desagradables sinsabores se aceptaría la "corriente modernizadora de la fortificación abaluartada"⁵⁸. En ese sentido, en las postrimerías del siglo XVI el Consejo de Indias recomendó al ingeniero Bautista Antonelli fortificar las zonas americanas terriblemente amagadas. Más inicialmente no se contemplaba al Mar

⁵⁷ La noticia del desmantelamiento del presidio de Zamboanga causó gran preocupación entre los súbditos españoles de aquel lugar, ahora quedaban "expuestos a las iras de los mohometanos" pues en buena medida la paz de la zona dependía del fuerte, en un lugar dominado prácticamente por los moros sureños de Mindanao y Joló. DÍAZ-TRECHUELO, 1959, p.363. PRIETO LUCENA, 1984, p.133-136.

⁵⁸ O'DONNELL, 1992, p.141.

del Sur dentro del proyecto de fortificaciones⁵⁹, cuestión completamente diferente a la experimentada en Filipinas donde desde los primeros años de la presencia española iniciaron los proyectos para defender las Islas, arruinadas por numerosas incursiones foráneas.

LA ARMADA DEL MAR DEL SUR

Otro de los medios defensivos adoptados por el Estado español para proteger sus posesiones ultramarinas fue el sistema de Armadas, traducidas en importantes movilizaciones de recursos materiales, técnicos y humanos a fin de dotarlas de todo lo necesario para la navegación, porque el objetivo principal estaba fincado en resguardar las rutas marítimas amenazadas por la terrible pesadilla de la Corona: los enemigos. Estas fuerzas navales eran responsables de guardar las rutas de navegación del imperio. La organización naval en la segunda mitad del siglo XVII, sin tomar en cuenta las escuadras de galeras en el Mediterráneo, fue la siguiente:

*Armada del Mar Océano, creada en 1580 para defender las costas de la Península Ibérica, y a las Armadas y Flotas que partían de España, y a la hora del regreso de América. Los asaltos a las embarcaciones indianas fueron corrientes entre Canarias, Azores y Cádiz. El fin principal no era evitar, sino disminuir dichos expolios, destacando a la zona una flotilla que aguardara a los galeones para después escoltarlos hasta Sanlúcar⁶⁰.

*Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, fundada para escoltar a la Flota de Tierra Firme en todo su camino de ida y vuelta; desde Santo Domingo los galeones de la "Carrera de Indias" continuaban en diferentes direcciones hacia Cartagena, Honduras y La Habana. De este último puerto navegaría a Veracruz un grupo de buques armados que escoltaría a las Flotas y Galeones. Esta Armada también transportaba los metales preciosos de su majestad y de

⁵⁹ O'DONNELL, 1992, p.152, nota 2.

⁶⁰ O'DONNELL, 1992, p.140. PÉREZ TURRADA, 1992, p.53. SERRANO MANGAS, 1985, p.2.

particulares. Los gastos corrían a cargo del impuesto sobre las mercancías embarcadas, por lo que también existió la costumbre de llamarla Armada de Avería, cuya denominación aludía al impuesto recaudado con el que se costeaban los buques de la escolta. También se llamó los Galeones de Tierra Firme o Galeones⁶¹.

*Flota de Nueva España, encargada de la defensa del Golfo de México, se reducía a dos navíos de guerra: Capitana y Almiranta⁶².

*Armada de Barlovento, cuya tarea consistía en erradicar la presencia pirática de las aguas del Caribe además de obstaculizar las prácticas comerciales ilícitas. Pero la misión de esta Armada fue mucho más compleja porque escoltaría a las embarcaciones hasta cruzar el canal de las Bahamas; esperaría a la flota de Nueva España en el cabo de San Antón; colaboraría en los viajes con el objeto de facilitar el transporte de la plata de Portobelo a la Habana cuando demoraran los galeones; el resto del tiempo sería empleada en patrullar los lugares más visitados por los "piratas". Durante sus primeros tiempos de vida, la Armada del Mar Océano le dotaría de las naves necesarias mientras se fabricaban las destinadas al Caribe⁶³.

*Armada del Mar del Sur, que trató de asegurar la estabilidad de los contactos náuticos entre el virreinato peruano y Panamá, vigilando las cantidades de metales preciosos transportados. Esta Armada es la que aquí interesa, por ello le dedicaré más tiempo para analizar su creación, algunas de sus articulaciones defensivas más importantes así como los objetivos incumplidos en las costas del virreinato novohispano.

Hasta bien entrado el siglo XVII se concretó el segundo sistema defensivo constituido por las Armadas o "defensas móviles"⁶⁴ encargadas de vigilar los mares por donde surcaban las naves españolas. Las "defensas estáticas" solamente resguardaban un espacio reducido. La defensa móvil robusteció el

⁶¹ PÉREZ TURRADA, 1992, p.54. SERRANO MANGAS, 1985, p.2.

⁶² SERRANO MANGAS, 1985, p.2.

⁶³ PÉREZ TURRADA, 1992, p.77, 79 -82. SERRANO MANGAS, 1985, p.2.

⁶⁴ PÉREZ TURRADA, 1992, p.53. El apelativo "defensas móviles" lo emplean O'DONNELL, 1992, p.216 y PÉREZ TURRADA, 1992, p.53 y 54.

proyecto defensivo. Ahora mediante las acciones conjugadas de las “defensas móviles” y “defensas estáticas” se lucharía para coartar definitivamente los ataques de los enemigos de la Corona española.

Adentrarse en el Mar del Sur resultaba una empresa fácil. Lo prueba el hecho de John Oxenham, quien cruzó el istmo de Panamá en 1575, logrando capturar, en las Islas de las Perlas, un barco originario de Perú que transportaba oro⁶⁵.

A causa de esa vicisitud, el virrey Francisco de Toledo ordenó fabricar en Guayaquil dos galeras; botadas en 1578. La primera se aprestó el mismo año cuando Francis Drake ingresó en el Pacífico. La segunda galera llamada **Santiago** fue el precedente de la Armada de la Mar del Sur, no obstante carecía de pertrechos y personal, inclusive la ocultaron porque se temía que Drake la capturara o incendiara⁶⁶. La solución tomada fue idéntica a la ideada en el Atlántico: realizar viajes en grupo vigilados por buques armados⁶⁷. El virrey Toledo proponía el envío de 3 o 4 galeones desde España, más se le pidió que los construyese en Perú. Por consiguiente, mandó hacer dos galeras en Guayaquil; además adquirió buques mercantes para armarlos con artillería, pero resultaban evidentes las deficiencias de buques mercantes adaptados para la guerra, pues carecían de las funciones necesarias propias de la actividad militar como angostura, y tablazón resistente y reforzada para el impacto porque la embarcación debía amortiguar la vibración del disparo⁶⁸. En síntesis, acondicionar un buque mercante ocasionaba serias repercusiones en operatividad del armamento, maniobrabilidad y velocidad del barco⁶⁹.

En el Pacífico dos puertos reclamaban la atención de las defensas móviles. El primero de ellos era Panamá, que se destacó por ser el primer puerto establecido en el Pacífico. A pesar de su pobreza, el puerto gozaba de un fondeadero cercano a la ciudad que concentró su actividad en distribuir las

⁶⁵ PÉREZ TURRADA, 1992, p.57.

⁶⁶ PÉREZ TURRADA, 1992, p.57 y 58.

⁶⁷ PÉREZ TURRADA, 1992, p.58.

⁶⁸ PÉREZ TURRADA, 1992, p.59.

⁶⁹ PÉREZ TURRADA, 1992, p.59.

mercaderías originarias de la Península Ibérica, y recibir las naves “peruleras” así como la plata destinada a su majestad y de particulares. Panamá disponía de una doble funcionalidad, “ser llave estratégica de dos mares y puerto de destino del comercio del Perú”⁷⁰. El Callao de Lima, fue el segundo, empleado desde la etapa de la conquista y habitado desde 1537. El Callao fue uno de los puertos más importantes del Océano Pacífico porque allí se cargaba la plata con dirección a Panamá para luego transportarse hasta España. Además, fue centro distribuidor de las mercaderías importadas de la metrópoli⁷¹. La Armada de la Mar del Sur fue pensada en función de la custodia de estos puertos.

Los proyectos de fundar un sistema defensivo naval permanente en la Mar del Sur se remontan a 1560, cuando el capitán Juan Ruiz de Ochoa exponía sus planes basados en la formación de dos flotillas de galeras. La primera partida de cuatro galeras vigilaría la costa de El Perú, desde Quito hasta Arequipa. Se ordenarían viajar con los navíos que iban y venían de Panamá hasta Perú, para defender la línea costera y el tráfico náutico. La segunda partida, compuesta por dos galeras, con posible base de operaciones en el puerto de El Realejo, guardarían la costa de Nicaragua, Nicoya y Sonsonate hasta Huatulco, patrullando la costas de la Nueva España y Nicaragua. Una de las misiones principales consistía en escoltar, después de 1565, la llegada del galeón de Manila.

Otro proyecto surgió en 1579. Un memorial proponía reproducir el sistema de flotas del Atlántico en la “Carrera del Perú” a fin de estorbar la captura de buques navegando aisladamente:

“Que el mesmo orden que se tiene en yr las flotas de España a Nombre de Dios, éste se guarde en las naos que vienen del Perú a Panamá, viniendo todas en flotas sin que nao alguna dexa de estar en esta conserva... Que las naves bien artilladas y aparejadas vengán en ciertos tiempos señalados, los que parezca ser más convenientes para la seguridad de la navegación. Que no venga nao sola, salvo la que huviere de venir de aviso”⁷².

⁷⁰ O'DONNELL, 1992, p. 119.

⁷¹ O'DONNELL, 1992, p. 120.

⁷² O'DONNELL, 1992, p. 153.

De la conjugación de ambas propuestas nació la Armada de la Mar del Sur, cuya misión fundamental consistió en vigilar la Flota de la Plata de Callao a Panamá; en segundo término debía custodiar las costas americanas y perseguir a los enemigos de la Corona. No estaba contemplada la guarnición del litoral novohispano. La flota creada a partir de la configuración mixta de naves como fueron las galeras y buques mercantes dotados de soldados, artillería y oficiales, aumentaría después el potencial militar incorporando navíos de guerra⁷³.

En febrero de 1624 L'Hermite entró en el Pacífico con intenciones colonizadoras. Mantuvo en sitio a El Callao, durante tres meses⁷⁴. Después del mes de octubre del mismo año, pasado el peligro, fueron analizadas las pérdidas originadas a raíz de la presencia del enemigo; al mismo tiempo se barajó la posibilidad, con carácter urgente, de formar una fuerza armada encargada de la seguridad de las costas americanas desde el sur hasta Acapulco. Serían llamadas las "fuerzas vivas del virreinato". La idea acariciada avanzó porque tanto el virrey como los comerciantes estuvieron dispuestos a colaborar económicamente con empréstitos e impuestos. El conde-duque de Olivares ofreció mediante la Junta de Guerra 18 buques y una fuerza estable de 3,000 hombres, que después se redujo a 10 galeones y 4 embarcaciones menores. Entre el virreinato peruano y el Consulado de Sevilla se reunieron más de 713,000 ducados, superando la cifra solicitada de 600.000. Curiosamente, después de todas las medidas tomadas a fin de concretizar el proyecto, disponer de dinero y contar con 12 galeones, feneció tan encomiable empresa⁷⁵. La Armada del Mar del Sur sufrió una serie de vicisitudes, que terminaron en su declive y desaparición. Estuvieron marcadas por "la falta de actividad de esta flota y por la ruina de las ferias de Portobelo...si no había feria, no había ganancias y sin éstas, no había aportaciones de los comerciantes a los gastos de la Armada"⁷⁶. El declive inició durante los primeros

⁷³ O'DONNELL, 1992, p. 154.

⁷⁴ PÉREZ TURRADA, 1992, p. 64.

⁷⁵ PÉREZ TURRADA, 1992, p. 65.

⁷⁶ PÉREZ TURRADA, 1992, p. 75.

años de la década 1720-1729, para agonizar lentamente después de mediados del siglo XVIII.

En conclusión, a partir de este sucinto análisis se asoma la meta de vigilar las costas del virreinato mexicano. En el proyecto de 1560 una de las prioridades fue la custodia del litoral novohispano, concentrándose después de 1565 en la escolta del galeón de Manila hasta el momento del atraque definitivo en el puerto de Acapulco; sin embargo en lo memoriales de 1579 no estaba considerado el punto arriba citado porque la custodia de la Flota de la Plata de El Callao a Panamá demandaba más vigilancia, porque se trataba de los caudales remitidos al rey. Después de la presencia de J. L'Hermite, en 1624, surgió la necesidad de fundar otra fuerza armada para guardar las costas desde el sur hasta Acapulco, llamada "las fuerzas vivas del virreinato", que en casos necesarios escoltaría al galeón procedente de Poniente hasta su entrada en la sede americana del tráfico asiático; desafortunadamente, una vez más, por diferentes causas, el objetivo no cristalizó. Al respecto puede señalarse, sin pretender llegar a conclusiones perentorias, que la escandalosa captura del galeón Santa Ana en 1587 destapó la falta de defensas en las costas del virreinato de la Nueva España. Pero, desde 1594 ya se había institucionalizado el sistema de patrulla costera del "barco de aviso" en la ruta transpacífica; y para 1617 finalizaban las obras relativas a la construcción del Castillo de San Diego en Acapulco. Sintetizando, para 1624 el castillo de San Diego y el "aviso" custodiaban el movimiento portuario de Acapulco.

CAPÍTULO 4

¿PIRATAS, CORSARIOS O ENEMIGOS DE LA CORONA ESPAÑOLA?

INTENTOS DE DEFINICIÓN

Ese interesante mundo de lo que abusivamente se ha denominado "piratería", ha reproducido modelos recurrentes que la presentan como un fenómeno estereotipado, inmutable y estigmatizado. Existen obras fácticas decimonónicas así como recientes investigaciones relativas a este hecho; sin embargo, sólo se reiteran o reproducen los mismos datos en unas y otras presentando acercamientos lineales, pues no refutan, contradicen, identifican o proponen un nuevo modelo interpretativo¹. Falta un buen trabajo analítico de la "piratería" como fenómeno social y mundial, porque existen visiones terriblemente anecdóticas de carácter novelesco que empañan la óptica histórica, la cual requiere de análisis más cuidadosos para comprender globalmente la magnitud de los enfrentamientos bélicos, de los siglos XVI al XVII, entre las potencias de la época. En ese sentido, no pretendo resolver el problema en esta exposición, para ello es necesario la participación conjunta de otros estudiosos del tema. El objetivo de esta presentación es más modesto, ya que solamente se insistirá sobre la "piratería" en el Pacífico, atendiendo la estela de los galeones de Manila. Sin lugar a dudas, fue uno de los factores externos que contribuyeron de manera

¹ ALESSIO ROBLES,1932. ARGENSOLA,1891. BARRANTES,1878. BLUMENTRITT,1882. COMBES,1667. DÍAZ-TRECHUELO,1984. GERHARD,1988. GOSSE,1948. JARMY CHAPA,1988. JIMÉNEZ RUEDA, 1945. MARTÍNEZ DEL RÍO,1971. MATHES. 1976, MORALES PADRÓN,1984. PRIETO LUCENA, 1984. SCHURZ, 1939.

notable, a cristalizar la institucionalización del “barco de aviso” en la ruta Acapulco-Manila, que atendía el litoral mexicano, y propiamente el viaje hasta Cavite o Manila en casos de extrema necesidad. Por ello, no se quiere intentar caer en repeticiones de lo que ha sido publicado, ni ofrecer una compilación improvisada. Más bien se desea aportar algunas consideraciones que sirvan como ejemplo para suscitar la crítica positiva. En definitiva, como hipótesis de trabajo propongo que la importancia de las incursiones foráneas en el Pacífico español radica, no en la descripción de cada una de las acciones de los enemigos de la Corona, más bien, en la posibilidad de identificar las consecuencias de esta manifestación, puesto que una de las reacciones inmediatas por parte del Estado español radicó en el intento de afirmar la seguridad y la capacidad de defensa del movimiento portuario de Acapulco, de lo cual resultó el “barco de aviso” en la navegación transpacífica de cabotaje y de altura.

Muchas veces se ha equiparado profusamente el concepto “pirata” como sinónimo de “piratería”. En principio se tomarán algunos rasgos que puedan delimitar el margen teórico de ambos términos, pues cada uno tiene una acepción diferente. La base etimológica se deriva del latín *pirata*, que significa bandido, cuyo adjetivo es *pirático*. Como señala Fernand Braudel, evoca una forma complementaria de la gran guerra, vinculada a ciudades, al botín, al cristianismo, a los musulmanes, a una industria tan antigua como generalizada². El pirata “era un criminal que robaba indistintamente los buques de cualquier nación en cualquier mar”³. Una documentación anónima del Archivo Histórico del Instituto Nacional de Antropología e Historia consigna testimonios acerca de los piratas durante la época colonial, los cuales no deben creerse a pie juntillas por el desdén y carácter peyorativo del escrito. Se señala que “los piratas eran gente que sobre no tener fortuna, tenían gana(sic) de adquirirla pronto sin reparar en los medios, y como se les juntaban muchos viciosos y personas valdías, pronto se entregaban a un género de especulación con seguros provechos y lejano riesgo,

² BRAUDEL, 1992, t. II, pp. 284-319.

³ GOSSE, 1948, p. 12.

supuesto que los barcos cargados valiosamente eran frecuentes”⁴. En ese sentido, se tipifican tres: el **flibustier** o pirata propiamente dicho; el **bucanier** o cazador que vive corrientemente en el bosque dedicado a la caza del toro salvaje y del jabalí, cuya finalidad consistía en abastecer de carne a los piratas; y los plantadores, ocupados principalmente en el cultivo del tabaco, en la labranza y como armadores de los buques, vinculados como socios de las compañías y especuladores redundando en “sacar provecho a los despilfarros de la gente de guerra”⁵. Esta tipificación sólo refiere a los ingleses de Las Antillas, los franceses de Santo Domingo y de la Tortuga, “madrigeras de piratas”, pero como elemento de análisis basado en la comparación es válido, pues responde a la misma condición. Sin embargo, la cuestión todavía no finaliza. En realidad, el uso de la palabra **pirata** no estaba ampliamente difundido en el Pacífico durante los años 1587 a 1648. La abusiva generalización podría llevarme a concluir que, efectivamente, para estos años se puede hablar, sin temor a equivocarnos de piratas. Aún más, la situación no es tan sencilla; y aunque todavía no puedo afirmarlo contundentemente, el término pirata se popularizó hasta bien entrado el siglo XVII. La comparación en la historia es una excelente herramienta para no construir planteamientos sin análisis. De acuerdo con Braudel, en el Mediterráneo se emplearon las palabras **pirata** y **piratería** hasta antes de los inicios del siglo XVII; **corso** y **corsario** eran las expresiones habitualmente usadas. Yo abusaría si pretendiera extrapolar la misma jerga empleada en el Mediterráneo para el Pacífico, más concretamente para la navegación Acapulco-Manila. Por ello, no quiero ofrecer seductoras respuestas que no resuelvan nada nuevo. Sólo apoyándome en mi propia búsqueda de archivo he llegado a la conclusión de que los términos corrientemente usados durante los últimos años del siglo XVI y parte de la primera mitad del siglo XVII fueron enemigos y corsarios para referirse a los extranjeros que causaban “muchos daños, muertes, Rovos que hazian en las costas y puertos de las yndias y particularmente en la tierra firme Cosarios

⁴ “Los piratas en la época colonial”, en AHINAH, 3a serie, Leg.4-9, Reg.8, Caja 1.

⁵ “Los piratas en la época colonial”...

ingleses y franceses”⁶. Además el empleo del adjetivo “pirata” parece extenderse hasta el grado de popularizarse en la década de los años 80 del siglo XVII. Antes de estos años no lo he localizado.

El término “piratería” engloba varias cosas, es una guerra mundial trasladada a los mares; son sanguinarios secuestradores; es una forma de comercio legal o ilegal, secuestro y robo, es decir, todo el tráfico violento está circunscrito al término estudiado; es una manifestación de la política; guerrilla naval o guerra de guerrillas con diferentes técnicas, cuya característica principal consiste en atacar al adversario de manera violenta y rápida causando daños, minando progresivamente al enemigo hasta que surja la derrota de una u otra parte. Batirse en el mar era, a más de las veces, llena de simplicidad, los barcos se acercaban mutuamente en línea recta, después se disparaban a “boca jarro”. En síntesis, “la piratería nada tiene que ver, pues, ni con las personas, ni con la nacionalidad, ni con el credo religioso, es típico bandolerismo”⁷.

Por otro lado, está la categoría de corsario. De Inglaterra se zarpaba con patente de corso, existía legalización sobre la misma. El corso era la campaña que los barcos realizaban, “es una forma lícita de guerra, legalizada bien por una declaración de guerra formal, o bien por patente de corso”⁸. Y aunque la piratería y el corso parecen análogos, ambos tienen una pequeña diferencia, “el corso es una antigua forma de piratería originaria del Mediterráneo y crecida sobre sus mismas aguas, con sus usos, compromisos y negociaciones”⁹. Asimismo, en Filipinas los españoles llamaban corsarios a los mahometanos de Borneo y tirones a los habitantes de la isla de Joló¹⁰. Dentro de ese interés por tratar de concebir globalmente los ataques foráneos a las posesiones españolas responde el análisis de dos sustantivos más, el “enemigo” o “los extranjeros”. Para el Estado español los enemigos de ultramar eran los ingleses, holandeses,

⁶ “Ordenando a la Real Audiencia cuide las costas de la Nueva España de los excesos que cometen los corsarios”, México, 1582, en AGN, RCD, V.2, E. 32, P.16.

⁷ BRAUDEL, 1992, t.II, p.287 y 288.

⁸ BRAUDEL, 1992, t.II, p.286.

⁹ BRAUDEL, 1992, t.II, p.287.

¹⁰ BARRANTES, 1878, p.25. HANKE, 1977, p.89.

franceses, portugueses, malayo-mahometanos, chinos y japoneses, con quienes sostuvieron fuertes rivalidades en diferentes momentos dentro del periodo aquí estudiado; los enemigos amenazaban con saquear a las naves de la carrera transpacífica, llenar de inseguridad a la ruta Acapulco-Manila y asentarse en los puertos de Acapulco, Manila o Cavite; causaban expolios, ataques y daños a las costas continentales americanas e insulares asiáticas de las Filipinas, cuyas acciones se identificaban con el saqueo, la destrucción y la captura de barcos. En efecto, "enemigo" es una categoría genérica con límites más o menos imprecisos; pero lo que puede asegurarse es que englobaba aspectos perniciosos para el desenvolvimiento, sin cortapisas, de la navegación transpacífica.

No se quiere entrar en la polémica de si la piratería fue más intensa y agitada en el Caribe, en el Atlántico, en el Pacífico o en el Sudeste de Asia, porque no es la finalidad de este apartado. Ahora se desea insistir sobre los argumentos del origen de la piratería en el Pacífico. No es disparatada la premisa que sugiere la aparición de los intrusos en el Pacífico como la continuación del deseo generalizado de hostilizar al imperio español, surgido en el Atlántico, suscribiendo la doctrina "nada de paz más allá de la línea"¹¹, refiriéndose a la demarcación establecida por Alejandro VI; por las noticias acerca de los fabulosos cargamentos originarios de Asia transportados en el galeón de Manila; y por "la poca defensa en que estaban las colonias de América unido a su inmensa fama de riqueza despertaron de bien temprano la codicia de los piratas"¹². Pero, el monopolio comercial y la donación papal no explican todo; las relaciones internacionales de la época obligan a contextualizar estas incursiones en un marco mucho más amplio que refiere a la historia mundial.

Son diferentes los criterios para el estudio de esta etapa fundamental de la historia de la piratería en el Pacífico. En lo que se refiere al inicio de este fenómeno se tiene que las relaciones entre Inglaterra y España se degradaron cuando surgió la proclama de la Reforma protestante en 1517. Asimismo, en las

¹¹ GOSSE, 1948, p.11.

¹² "Los piratas en la época colonial"...

postrimerías del siglo XVI el comercio se conjugó con el poder naval “británico”, a todas luces evidente, con la victoria sobre la Armada Invencible de Felipe II en 1588. Los ingleses evolucionaron hacia un nuevo tipo de guerra en el mar, decidida por cañones disparados desde las troneras de los costados del navío, no obstante la pobreza del Estado Isabelino. En tiempos de guerra los ingresos no alcanzaban el medio millón de libras al año, por lo tanto la reina debía ser tacaña. Cuando Isabel subió al trono, a la edad de 25 años, Inglaterra no estaba en condiciones de resistir una invasión extranjera. Su crédito financiero, sus recursos de guerra y su milicia se encontraban “en el nivel más bajo”. La guerra regular entre Inglaterra y España continuó hasta la muerte de Isabel en 1603¹³. Además, el fuerte signo que plasmó la propia Reforma protestante en Francia con los hugonotes fue un hecho con las guerras de religión que adquirieron cierta virulencia hasta llegar, el 24 de agosto de 1572, a la tremenda noche de San Bartolomé. La Contrarreforma española tuvo sus propias características religiosas, pues Felipe II junto con la Inquisición al servicio del Estado, se preparó para erradicar de sus colonias los brotes de luteranismo.

Durante los primeros años del reinado de Isabel I, las Provincias Unidas aún no estaban en abierta rebelión contra Felipe II, sino hasta 1588 cuando los Países Bajos del norte se organizaron políticamente bajo la figura de Mauricio de Nassau reconquistando el territorio holandés. En 1598 Felipe II se resignaba a la pérdida del norte flamenco, y cedía el sur a su hija Isabel Clara Eugenia y a su marido Alberto de Austria. Holanda quedaba como un territorio independiente **de facto**, y con la Paz de Westfalia de 1648 se reconocía jurídicamente en el terreno internacional la existencia del nuevo Estado holandés¹⁴. Finalmente, la alianza entre Francia, Holanda e Inglaterra en 1595; la tregua de los Doce Años (1609-1621) entre España y Holanda, y la Alianza Defensiva (1619-1639) entre Holanda e Inglaterra contra el comercio portugués y español, muestran definitivamente las tensiones y las dicotomías de la época, así como la esfera de acción tan

¹³ JIMÉNEZ RUEDA, 1945, p.X. MACAULAY TREVEYLAN, 1984, pp.220-248.

¹⁴ SOLÁ CASTAÑO, 1990, pp.43-45.

restringida de los tratados porque algunos no eran extensivos en el Sudeste de Asia.

En suma, la piratería puede entenderse como una forma de continuar la guerra en el Pacífico, pues se amedrentaba constantemente a los barcos y asentamientos españoles; un hostigamiento al comercio español porque existía incertidumbre por parte de las autoridades novohispanas frente a los posibles expolios a los barcos, como sucedió con el saqueo del galeón Santa Ana en 1587; una intolerancia religiosa o guerra de religión respaldado por el fanatismo, porque esos enfrentamientos se trasladaron a los mares; y una histeria colectiva basada en el miedo que suponía la presencia de los enemigos en las cercanías de las costas americanas y asiáticas.

EL IMPACTO DE LOS INGLESES EN EL MAR DEL SUR¹⁵

Es de sobra conocido que Francis Drake fue el primer extranjero que logró penetrar en el Pacífico español. Zarpó de Plymouth el 13 de diciembre de 1577 en las naves Pelican y Elizabeth; en febrero de 1579 aparecía improvisadamente en El Callao. Anteriormente había asolado el puerto de Valparaíso, después tomó dirección rumbo a Panamá y saqueó el puerto de Huatulco, para finalmente enfilarse con dirección a Asia. El 26 de septiembre de 1580 entró en la bahía de Plymouth después de un viaje de 34 meses; fue la primera circunnavegación inglesa que redundó en el prestigio naval anglosajón. Los objetivos de esta empresa fueron dos: lograr abrir el comercio de las especies entre Inglaterra y Asia, y descubrir el mítico estrecho de Anián. Continuaba la firme creencia de otro paso, que enlazaba el Atlántico con el Pacífico, localizado en alguna parte del norte de California¹⁶. De entrada, la reacción de las autoridades americanas frente a esta incursión inglesa provino de Francisco de Toledo y de los Alcaldes de la

¹⁵ Recibían el mote de "los perros del mar".

¹⁶ ALESSIO ROBLES, 1932, pp.95-97. GERHARD, 1988, pp.61-81. SCHURZ, 1939, pp.303-305. JARMY CHAPA, 1988, pp.413-431. MACAULAY TREVEYLAN, 1984, p.241. MATHES, 1976, p.11 y 12. MARTÍNEZ DEL RÍO, 1971, p.56. O'DONNELL, 1992, p.143 y 144.

Audiencia de Perú, cuando en 1579 trazaron la primer estrategia defensiva, que fue un plan de acción para rechazar y capturar a Drake, contemplaba cuatro puntos principales¹⁷:

- 1.- Alarma general a todos los puertos de la costa del Pacífico
- 2.- Implantar un sistema de vigilancia peculiar basado en códigos especiales para distinguir a los barcos enemigos de los que no lo eran.
- 3.- Plan de persecución de buques mercantes con base en Chile, Perú, Guayaquil, Panamá y Nicaragua con la misión de apresar al inglés.
- 4.- Plan extraordinario que consistía en enviar fuerzas armadas a los accesos estratégicos: Istmo de Panamá y estrecho de Magallanes.

La ligazón entre las incursiones de Drake y Thomas Cavendish es interesante porque permite observar las diferencias y similitudes en cuanto a los objetivos de las empresas y la doble reacción de las autoridades españolas en América. Cavendish era un joven de apenas 22 años de edad. El 21 de julio de 1586 se hizo a la mar desde Plymouth con una armada de tres pequeños barcos; embocó en el estrecho de Magallanes en enero de 1587; y entro en el Pacífico el 6 de marzo del mismo año. El 20 de septiembre de 1588 retornó al puerto de Plymouth. Su objetivo consistió en saquear y robar los puertos y las naves españolas a fin de obtener el botín, además de recabar información hidrográfica que permitiera conocer algunos aspectos del comercio con las Indias Orientales. Una vez en el Pacífico se dirigió a Puerto Quintero, a cinco leguas de Santiago de Chile. Atacó las costas de Chile y Perú; las noticias de sus correrías llegaron hasta Panamá y México en donde se aprestaban a defender los litorales una vez mas. No obstante, consiguió llegar sin dificultad hasta Acajutla, La Navidad, Salagua y Mazatlán, consolidando en 1587 su plan de acción con la captura del galeón Santa Ana¹⁸. Dadas las noticias de la presencia de Cavendish en el Pacífico correspondió nuevamente al Perú la obligación de enviar el aviso

¹⁷ O'DONNELL, 1992, p.145.

¹⁸ ALESSIO ROBLES, 1932, p.97 y 98. GERHARD, 1976, pp.81-94. JARMY CHAPA, 1988, p.443-454. MACAULAY TREVEYLAN, 1984, p.241. MATHES, 1976, p.12. MARTÍNEZ DEL RÍO, 1971, p.56. O'DONNELL, 1992, pp.167-169. SCHURZ, 1939, pp. 305-313.

particularizado de puerto en puerto. Cada jurisdicción tomó diferentes medidas preventivas, sin dejar de mantener activas las comunicaciones. En el virreinato peruano el sistema de alarma estaba montado, pero padecía fuertes deficiencias pues las dos galeras dispuestas no estaban en condiciones de librar combate, además los dos navíos armados con que contaban fueron empleados en la custodia del convoy de plata enviado a Panamá, a lo cual se agregaba la penosa situación de las fortificaciones construidas en el Callao, destruidas por el terremoto del 9 de julio de 1586¹⁹. El conde del Villar, virrey del Perú, preparó un plan de defensa basado en un sistema de alarma costera mediante el empleo de medios militares y navales²⁰, porque al igual que en otras ocasiones debía informarse el estado de alerta a todos los puertos de su jurisdicción por vía marítima y terrestre, además de remitir al virrey de la Nueva España cartas de aviso para iniciar las medidas defensivas pertinentes, distribuyendo los recursos humanos en los puertos estratégicos.

Cavendish dejaba el puerto de Huatulco el 12 de agosto de 1587, aunque no entró en Acapulco. Para entonces el marqués de Villamanrique, virrey de la Nueva España, había ordenado las medidas defensivas necesarias, que no distaban mucho de las adoptadas en El Perú: aviso particularizado a todos los puertos, concentrar infantería en la sede americana del tráfico asiático y aprestar una flota para buscar, seguir y capturar al extranjero²¹. En Acapulco debía prohibirse la salida de personas y barcos de la ciudad a fin de proteger el puerto; pasar revista a todos los individuos capaces de combatir, dotándolos de armas y entrenamiento intensivo; y construir trincheras con artillería, y atalayas de vigilancia con atención diurna y nocturna. Sin embargo, a pesar del denuedo por parte del virrey, el 14 de noviembre de 1587 era capturado el galeón Santa Ana.

Las ambiciones de los ingleses parecían no tener fin, pues el 22 de junio de 1593 partían dos navíos de Plymouth al mando de Richard Hawkins, pero sólo la capitana denominada Dainty consiguió cruzar el Estrecho. Tras lograr el

¹⁹ O'DONNELL, 1992, p. 168.

²⁰ O'DONNELL, 1992, p. 168.

²¹ O'DONNELL, 1992, p. 172.

anhelado paso al Mar del Sur apareció en Valparaíso en donde se apoderó de cinco navíos mercantes. Cerca de Chicha la flota peruana lograba alcanzar a Hawkins, quien logró escabullirse. Sin embargo, el 1 de julio de 1594 identificaron el navío inglés en la costa de Atacames, y después de un día de combate Richard Hawkins se rendía frente a la Armada del Sur. Por primera vez la fuerza naval española era superior a la inglesa. Hasta aquí puede concluirse que trataron de emularse los exitosos ejemplos de Drake y Cavendish por Hawkins, cuyo intento de continuar hostilizando las costas americanas no fructificó²².

En la segunda mitad del siglo XVII y durante el XVIII otros "intrusos" lograron ingresar en el Océano Pacífico; por ejemplo, Dampier, Henry Morgan y Clipperton quienes operaban ilegalmente esgrimiendo su patriótico odio contra el imperio español. Éstos no tuvieron la categoría de Drake o Cavendish que en realidad pertenecían a la marina de guerra inglesa. Por ello, solamente se apuntará lo relacionado con la presencia de William Dampier porque hasta 1689 aparece en la documentación manejada el término "pirata"; por los subsidios eclesiásticos destinados a la defensa del Mar del Sur; y porque esta aportación monetaria fue uno de los resultados de la incursión de Dampier en las costas del Pacífico novohispano.

Dampier participó en otra expedición al mando de Cook y Davis, que zarpando del Caribe cruzó el Cabo de Hornos en 1684. Dos años después, en 1686, la Nueva España obtenía noticias de la reciente incursión frente a las costas de Panamá en "donde había robado cuatro embarcaciones y, después de haber saqueado las costas del Perú, en este año arribó al mar de la Nueva España"²³. Townley, quien tripulaba una embarcación apresó a un mulato que ofreció noticias de un navío peruano surgido en Acapulco; después se trabó una pequeña escaramuza, finalizando con el agotamiento de los enemigos de la Corona. Seguida del fracaso de la flota inglesa, la expedición regresó al Caribe

²² ALESSIO ROBLES,1932,p.99. GERHARD,1988,p.95-97. JARMY CHAPA,1988,p.454-456. MARTÍNEZ DEL RÍO,1971,p.57. O'DONNEL,1992,p.175.

²³ ALESSIO ROBLES,1932,p.106.

en 1688²⁴. De lo anterior se infiere un razonamiento obvio, las incursiones extranjeras ocasionaban gastos a la Corona. ¿Quién aportaba dinero? ¿De dónde provenían los caudales? Parte de las respuestas la ofrece la preocupación del arzobispo de la ciudad de México, Don Francisco de Aguilar y Zenjas, quien donó fuertes caudales “para ayuda a los gastos que a de tener En Desalojar El enemigo Pirata que Ynfesta las Costas del mar del sur”²⁵ un año después del regreso de Dampier al Caribe. Estas aportaciones fueron el resultado conjunto de la cooperación entre diferentes “curas” de la ciudad de México. ¿Esta práctica era extendida en Nueva España? Aún no me atrevo a generalizarlo. Pero, lo que si se puede afirmar es que la llegada de enemigos y herejes “luteranos” dañaba la estabilidad de la fe católica en la Nueva España, por la posible entrada de éstos en la capital, así que los prelados también estaban preocupados frente a las amenazas extranjeras. En ese sentido puede explicarse el donativo de 1689, después de la reciente visita de Dampier en las costas del virreinato mexicano²⁶. Inclusive, desde 1646 su magestad el rey informaba al marqués de Mancera, virrey del Perú, los aprietos tan extremos en las costas del virreinato de la Nueva España, por lo que solicitaba incrementar los ingresos de las cajas reales del virreinato del sur, señalando:

“el apretado estado en que se halla mi Real Hacienda por los continuos gastos que della se han echo y las que forzosamente es neçesario que se hagan en tan diversas partes desta Monarquia para acudir a su defensa y Conservaçion por ser tan infestada de los enemigos, por Mar y tierra, respecto de lo cual conbiene alinlarla de todos los cargos que estan impuestos en ella Y se pagen en mis cajas Reales, procureis por todas las vias y formas que pudieres agregarla todo lo demas que fuere possible para que los Imbios sean mas creçidos y quantiosos para los socorros de las urgentes necesidades que se padecen”²⁷.

²⁴ ALESSIO ROBLES, 1939, p.106 y 107. JARMY CHAPA, 1988, p.479. SCHURZ, 1939, pp.314-320.

²⁵ “Sobre subsidios eclesiásticos para desalojar a los piratas que infestaban las costas del Mar del Sur”, México, 26-9-1689, en AGN, BN, Leg. 589, E. 25, F. 4.

²⁶ “Sobre subsidios eclesiásticos para desalojar...”, México, 21-4-1689, 11-5-1689 y 7-6-1689, en AGN, BN, Leg. 589, e.24, Fs. 1-3.

²⁷ “Aviso al virrey del Perú para que ayude al reparo de los incidentes causados por los enemigos al Mar del Sur”, Madrid, 18-11-1646, en AGN, RCO, V.7, E.90, F.2.

SUBSIDIOS ECLESIAÍSTICOS PARA LA DEFENSA DEL MAR DEL SUR

FECHA	PESOS EN REALES PLATA
25-abril-1689	1,000
11-mayo-1689	1,527
7-junio-1689	1,553
26-septiembre-1689	1,986
Total	6,066

Fuente: AGN, BN, Leg.589, E. 24, Fs.1-4.

UN PELIGRO RENOVADO: LOS HOLANDESES²⁸

La eclosión de las expediciones e incursiones holandesas en el Mar del Sur suele localizarse en el siglo XVII. El periodo estudiado a lo largo de esta investigación se inserta dentro de dicho fenómeno, que está en sintonía con las rivalidades entre las potencias de la época. Las Provincias Unidas se perfilaban como una nación manufacturera en pleno desarrollo con las Compañías Comerciales Holandesas, cuya concepción era contraria a la idea colonial española. Sin duda, el espíritu comercial holandés sumado a la imposibilidad de traficar debido a la guerra con España y Portugal, los impulsó a resolver esa deficiencia buscando mercados en las colonias asiáticas y en el Pacífico. Por ello, la particularidad de las expediciones holandesas difieren notablemente de las empresas inglesas de los últimos años del siglo XVI porque los "neerlandeses" tenían un distintivo comercial, pues en las bodegas de los barcos cargaban mercaderías para trocarlas por oro y plata; buscaban retornar a las Molucas para cargar especias; también existía la posibilidad de poblar y fundar una base fortificada en el Pacífico; contaban con un apoyo militar conjugado con artillería para forzar la contratación; empleaban tonelajes superiores a los ingleses; practicaban la piratería y el corso; y conocían previamente el área geográfica²⁹.

²⁸ Se conocieron como "los mendigos del mar"

²⁹ O'DONNELL, 1992, p.183 y 184.

Para el periodo histórico que aquí interesa destacan seis expediciones neerlandesas de envergadura, en síntesis apretada son:

1.- La primera expedición partió de Rotterdam el 27 de junio de 1598 al mando de Jaques Mahu. Una vez en Río de la Plata trató de practicar el comercio, pero las autoridades españolas no lo consintieron. Sólo dos de los cuatro navíos de la expedición lograron cruzar el Estrecho a fin de dirigirse hacia las Molucas; no obstante uno fue tomado por los portugueses y otro se perdió en el Japón. Fallaban los intentos por trabar contactos comerciales.

2.- La segunda flota equipada por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales zarpó de Rotterdam el 13 de septiembre de 1598 al mando de Olivier Van Noort. Arribó en el puerto de Plymouth para embarcar a un piloto que había viajado con Cavendish, después dirigió proas a la isla portuguesa de Puerto Príncipe y a Río de Janeiro. Tras cruzar el Estrecho solamente atrapó un par de embarcaciones menores e inmediatamente enfiló con dirección a Poniente, realizando en 1600 su ataque a Filipinas.

3.- El 8 de agosto de 1614 levó anclas la flota encabezada por Voris Van Speilbergen, aprestada por la Compañía de Indias. Después de cruzar el Estrecho atacó la isla de Mocha y Santa María, para finalmente fondear en Valparaíso. Su objetivo era comercial pues en las bodegas del barco cargaron encajes, ruanes y holandas para ser intercambiados. El plan del viaje consistía en lucrar mediante el asalto a barcos y puertos; destruir flotas y poblaciones a fin de mermar las fuerzas españolas distrayendo el envío de efectivos americanos a Flandes; y recopilar información detallada de la región para lograr un posible asentamiento holandés en la zona de Valdivia. El objetivo último era comerciar con las islas del clavo. Después de atacar Payta y Guarmey, continuaron hasta Acapulco y de allí a las Marianas y Filipinas.

4.- El 14 de julio de 1615 zarpaba la expedición de Jaques Lemaire; después de siete meses de navegación llegó a la región más austral de América donde descubrió un paso entre la Tierra del Fuego. El estrecho localizado por

Lemaire estaba situado más al sur y resultaba de más fácil acceso que el de Magallanes. Una vez en el Mar del Sur se dirigieron a Batavia (Yakarta).

5.- Mauricio de Nassau³⁰ y la Compañía Holandesa de las Indias Orientales fueron los nuevos promotores de otra forma de hostigamiento contra el imperio español, aspiraban a dañar y apoderarse del comercio americano. Por ello “La flota de Nassau” partió de Holanda en abril de 1623; estaba comandada por el almirante Jaques L’Hermitte. En febrero de 1624 cruzaban el estrecho de Lemaire para adentrarse en el Pacífico después de haber sembrado pánico en el Callao, Arica y Pisco; no obstante, murió el 2 de junio sucediéndolo en su cargo el joven vicealmirante Hugo Schapenham que continuó asolando las costas de Guayaquil; después el 20 de octubre de 1624 arribaba a las costas de la Nueva España. Aunque deseoso de emular a Speilbergen en el puerto de Acapulco al intentar trocar provisiones por prisioneros, partió a Zihuatanejo en donde la tripulación se pudo refrescar previniendo el escorbuto. El 29 de noviembre del mismo año dejaban las costas novohispanas para viajar en dirección a Poniente, desafortunadamente el escuadrón flaqueó en las Molucas. Schapenham moría en la isla de Java a finales de 1625.

6.- El último gran esfuerzo holandés fue la expedición de Hendrick Brower, quien partió el 6 de noviembre de 1642 desde Texel a Pernambuco de donde levó anclas el 15 de enero de 1643 con rumbo a Chiloé, a donde llegó en el mes de mayo con intenciones de fundar una colonia. Brower murió pocos meses después, sin embargo sus hombres continuaron creando hostilidades contra los españoles en Valdivia. Con este intento finalizaban las correrías holandesas en las costas americanas³¹.

Ahora quisiera imbricar la presencia de Hugo Schapenham cuando navegaba sobre aguas del virreinato mexicano; la inexistencia del “aviso” guardacostas; y la polémica sobre la descarga del galeón Nuestra Señora de

³⁰ Gobernador de Holanda y Zelanda, capitán y almirante general de las Provincias Unidas.

³¹ Para las incursiones holandesas en el Pacífico puede consultarse ALESSIO ROBLES, 1939, pp. 99-102. GERHARD, 1988, pp. 101-132. JARMY CHAPA, 1988, pp. 458-476. MARTÍNEZ DEL RÍO, 1971, p. 60 y 61. MATHES, 1976, pp. 14-16.

Atocha, procedente de Filipinas, en la Navidad. El ejemplo que se presenta a continuación es un simple acercamiento al fenómeno de la piratería en la navegación transpacífica de cabotaje, porque es muy necesario examinar el comportamiento de las autoridades virreinales cuando no se destacaba de la costa de Acapulco el “barco de aviso”, lo cual está en consonancia con la capacidad de defensa del movimiento portuario de Acapulco.

De hecho, los barcos insulares filipinos recalaban ilegalmente en las costas mexicanas, en donde desembarcaban mercaderías fraudulentamente desde la Alta California, continuando en los puertos de Banderas, Santiago, Navidad, Zihuatanejo y Zacatula³². En efecto, La Navidad alcanzó fama como surgidero y centro de abastecimiento para las naves españolas³³. En ese sentido, el fenómeno del contrabando supone un campo de estudio difícil de abordar porque no existen abundantes registros que permitan estudiarlo ampliamente. Lo que aquí se escribe no pretende sacar a luz un caso de comercio ilegal porque no está suficientemente comprobado; más bien se desea insistir acerca de las dificultades con las que tropezó un barco de procedencia asiática cuando navegaba en la cercanía del litoral mexicano, en un momento en que las incursiones holandesas originaban crecientes movilizaciones en la Nueva España, que intentaban afirmar la seguridad de la costa novohispana. La polémica sobre la cual incidiré resulta interesante, aunque sucinta. Yo creo conveniente el comentario de este suceso porque para el momento en que centra su atención lo aquí expuesto Acapulco es el único puerto autorizado de la Nueva España para comerciar con Asia; por el intento de descarga del galeón de Manila en un puerto novogalaico; por la presencia de los “enemigos” o “piratas” en las costas novohispanas; y por la inexistencia del “aviso” cuando su institucionalización databa desde 1594. Primero se expondrá lo relacionado con el “aviso”, para después pasar a comentar lo relacionado con el galeón Nuestra Señora de Atocha.

³² ALESSIO ROBLES, 1939, p.15.

³³ MATHES, 1976, p.13.

¿Porqué no zarpó el “barco de aviso” desde el puerto de Acapulco para prevenir al galeón procedente de Filipinas? El 28 de octubre 1624 Hugo Schapenham entraba en el puerto de Acapulco. Después de no haber podido trocar alimentos por prisioneros españoles se apostó en las afueras de la bahía. Esperaba la llegada de la nao de Filipinas; desesperado por la impaciencia el 1 de noviembre izó las velas para trasladarse a Puerto Marqués, aledaño a Acapulco, para suplir las necesidades del futuro viaje³⁴. En síntesis, las fuerzas navales españolas estaban concentradas en el puerto por si se trababa combate contra los holandeses. Si a esto se suma que Acapulco siempre careció de suficientes embarcaciones, puede explicarse el porqué no partió en 1625 el “aviso” para la nao procedente de Filipinas. En definitiva la efectividad del “barco de aviso” no era total.

Aún desconozco la fecha en que la nao Almiranta Nuestra Señora de Atocha zarpó de Filipinas a México; se tiene registrado que ingresó en La Navidad en enero de 1625. Ese año, don Rodrigo Pacheco Osorio, juez oficial de la Real Hacienda de la Nueva España, envió una carta al capitán Leonardo Romero Maldonado, alcalde mayor del puerto novogalaico, quien fue el encargado de prevenir todos los bastimentos para despachar el galeón hacia Acapulco. El marqués de Cerralbo, virrey de la Nueva España, tenía conocimiento sobre la entrada de la nao insular en las costas de la Nueva Galicia, el cual manifestaba “ubiera sido mas acertado yrse derecho a acapulco pues ya los enemigos no podían ynpedirlo”³⁵, pues los holandeses merodeaban las costas mexicanas. También se sabe que no llegó la nao Capitana procedente de Filipinas al virreinato mexicano, hecho que constaté al tener certidumbre de la compra del navío La trinidad³⁶ en Nueva España, que viajó en 1625 desde Acapulco a Cavite; lo anterior se refuerza cuando Cerralbo ordenó “que se parta luego (de la Navidad a Acapulco) y que lo mismo haga la capitana si hubiera

³⁴ GERHARD, 1988, pp. 128-129.

³⁵ “El alcalde mayor de Colima, lo que dio para la nao almiranta que vino de Filipinas”, Nueva Galicia, 29-1-1625, en AGN, AHH, Leg. 6-407.

³⁶ “Compra de barcos porque no vino la nao capitana el año pasado de 1625”, Acapulco, 20-9-1633, en AGN, AHH, Leg. 6-43.

llegado”³⁷. Al mismo tiempo se disolvía el propósito para desembarcar al galeón Nuestra Señora de Atocha cuando su majestad dispuso “sesa la descarga de la hacienda y las demas cosas que seyntentavan aser oy Para tener en defensa las naos”³⁸. En efecto, el argumento empleado para intentar descargar las mercaderías en La Navidad fue la presencia de los “enemigos”.

Con la finalidad de apremiar la salida del galeón Nuestra Señora de Atocha, Leonardo Romero solicitó ayuda a los vecinos de Colima a fin de lograr el acopio de bizcocho, quesos y todos los pertrechos con que contaran. El virrey resolvió “que se acuda con las cosas que se hallaren en vuestra jurisdicción para Refresco³⁹ de la gente que viene en ella (nao) y para su avio dando tambien los marineros que ubieren menester para que ayuden a navegarlas (las naos) hasta acapulco”⁴⁰. ¿Qué relación existió entre el alcalde mayor de La Navidad y el almirante de la nao? Lo ignoro; asimismo sería muy aventurado señalar un contrabando bien organizado por parte de ellos, aunque tampoco es descabellado. Si lo que se busca es captar la interacción de los diversos elementos no debe desdeñarse que el galeón permaneció al menos 10 días en el puerto novogalaico, desde el 21 al 30 de enero de 1625; el 29 del mismo mes Leonardo Romero mostraba persistencia por la salida del navío de La Navidad; y el 30, los vecinos de Colima entregaron 16 arrobas y 10 libras y media de bizcocho como provisión para el pasaje del barco en su viaje a Acapulco. Además ese mismo día el alcalde envió a la ciudad de México un sobre, cuyo contenido informaba acerca de la inexistencia de cartas prodecendes de Filipinas para el tribunal de la Inquisición⁴¹.

La magnitud del problema ocasionado por la descarga del galeón Nuestra Señora de Atocha en La Navidad no es posible imaginarlo, pero los sobresaltos en Acapulco, tal vez, no hubiesen esperado porque en los meses de diciembre o

³⁷ “El alcalde mayor de Colima...”.

³⁸ “El alcalde mayor de Colima...”.

³⁹ Alimento moderado para fortalecer y continuar la travesía al puerto de destino final.

⁴⁰ “El alcalde mayor de Colima...”.

⁴¹ “Del alcalde mayor del puerto de La Navidas avisa que no hubo pliegos para este tribunal en la almiranta de Filipinas del año 1625”, La Navidad, 30-1-1625, en AHH, RI, V.510, E. 119, F.1

enero el puerto debía encontrarse prevenido con todos los bastimentos que subsanarían el apetito de la tripulación y las carencias del galeón recién llegados de Filipinas. Los mercaderes que acudían a la bahía a comprar la carga de la nao, y que enviaban dinero a las Islas con el objeto de adquirir nuevos géneros asiáticos, mostrarían desazón por esa coyuntura; la maquinaria administrativa encargada del avalúo e inspección de las mercancías viajaba desde México al puerto de Acapulco; y los impuestos pagados por las mercaderías ingresaban en la Real Caja de Acapulco⁴². En consecuencia, la práctica del contrabando hubiese abultado su intensidad por el inexistente control fiscal en un puerto no autorizado por la Corona para descargar la nao. ¿El galeón nuestra Señora de Atocha sólo recaló en La Navidad para tomar la refacción ordinaria? De acuerdo con lo expuesto: no. ¿Descargaron mercaderías en el puerto novogalaico? No tengo la certeza de ello, pues aún faltan señales que confirmen si este fue un caso de contrabando. Tras no haber contado con el **imprescindible** “barco de aviso” que aseguraba la entrada y salida de barcos de la sede americana del tráfico asiático, la nao Capitana Nuestra Señora de Atocha viajó al puerto de Acapulco, la cual debió de partir a las Islas de poniente, al igual que el navío La Trinidad, en los meses de marzo o abril⁴³. Pero, en función de un caso, no se puede generalizar la ineficacia del “aviso” para toda la primera mitad del siglo XVII.

LOS ATAQUES PIRÁTICOS A LAS ISLAS DE PONIENTE

Es un hecho comprobado que las incursiones “piráticas” en las Islas de Poniente fueron mucho más heterogéneas en cuanto a procedencia. Metodológicamente pueden dividirse en acciones “piráticas” europeas no españolas; ataques “piráticos” asiáticos no malayos; y correrías de saqueo malayo-mahometanas.

⁴² YUSTE LÓPEZ, 1984, P.22.

⁴³ “Manuel Martín, contra maestre que fue de la nao Nuestra Señora de Atocha que el año pasado de 1625 hizo viaje a las islas Filipinas”, México, 6-12-1639, en AGN, AHH, Leg. 6-316.

Acciones “piráticas” europeas no españolas”. Sin lugar a dudas, las relaciones internacionales de España repercutieron en Filipinas, los sucesivos ataques holandeses en el siglo XVII lo prueban. En 1600 llegó a Filipinas Olivier Van Noort, quien intentó acercarse a la bahía de Manila para apoderarse del galeón procedente de Nueva España, no obstante los habitantes estaban preparados para repulsar el ataque de tal manera que en diciembre del mismo año Antonio de Morga, al mando de un navío, trabó combate con los enemigos resultando de ello el alejamiento de los neerlandeses⁴⁴. En 1609 una nueva amenaza se cernió sobre Manila, esta vez era el vicealmirante Francisco Wittert que permaneció durante seis meses en aquel lugar; mientras los españoles construyeron una armada superior que logró alejar a Wittert del Archipiélago⁴⁵. La llegada de Speilbergen a las Islas causó serias preocupaciones porque cruzó el embocadero de San Bernardino cuando el gobernador Don Juan de Silva salió de Manila rumbo a Malaca. El 14 de abril de 1616 los españoles al mando de Juan Ronquillo entablaron combate contra los holandeses frente a Playahonda destrozando a la almiranta de Speilbergen⁴⁶. Así continuaron una cadena de enfrentamientos hispano-holandeses en los mares del Archipiélago filipino⁴⁷ basado en la derrota o victoria de una u otra parte. Este fenómeno está ligado con el robustecimiento de la presencia hispana en Filipinas, pues durante los años 1646-1648 las comunicaciones transpacíficas sufrieron un serio sinsabor, no obstante la defensa de las Islas continuó de manera efectiva. El Archipiélago permanecía bajo jurisdicción española después de que las mismas autoridades novohispanas admitían la capitulación de la colonia asiática, pensando que Manila había sido ocupada por “los olandeses...tratan tan militarmente con los naturales y otras muchas Naciones extranjeras que aqui ay (Filipinas y Molucas) que se entiende an de acer daño de esta Nueva cristianidad y como acavaba de

⁴⁴ BLUMENTTRIT, 1882, pp.8-10 BUNANAG GATBONTON, 1993, pp.23-35. DÍAZ-TRECHUELO, 1959, p.48. DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.138. MORGA, 1909, p. 168, 273, 279, 291 y 294.

⁴⁵ BLUMENTTRIT, 1882, p. 18 y 19. DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.139.

⁴⁶ BLUMENTTRIT, 1882, pp.27-30. DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.141.

⁴⁷ Consultar BLUMENTTRIT, 1882 y DÍAZ-TRECHUELO, 1984.

venir las paces no se toma rason"⁴⁸. En efecto, la tregua de los Doce Años no había sido obedecida en el Sudeste de Asia.

Ataques "piráticos" asiáticos no malayos. No fueron muchos, pero resultan de singular importancia. El más citado es el de Li Ma Hong, que atacó la capital de las Islas tres años después de fundada la ciudad. El 2 de diciembre de 1574 se tenía noticia de la presencia de este extranjero; y aunque los españoles pudieron cercar a los chinos, la ciudad quedó destruida y quemada⁴⁹. Las consecuencias derivadas de dicho combate fueron dos: los españoles sufrieron el primer ataque pirático a la colonia, y con ello la desconfianza hacia los chinos se acentuó de manera negativa. La segunda amenaza fue encabezada por Cheng, Coseng o Kue-Sing en 1662, quien expulsó de Formosa a los holandeses. Éste envió una embajada a Filipinas el 18 de noviembre del mismo año, aunque el temido ataque no se produjo porque Coseng murió ese año⁵⁰. Al respecto debe anotarse que no era pirata, sino general de los Ming. Deseaba incorporar el Archipiélago a la dinastía solicitando vasallaje. Asimismo, la presencia japonesa no debe menoscabarse porque como bien lo anota L. Knauth, algunos "frecuentemente actuaban como comerciantes a la luz del sol y piratas en la sombra"⁵¹, como la llamada tradición wako. La presencia de estos piratas japoneses fue confirmada en julio de 1582, refiriéndolos como "gente muy belicosa y de muy buenas armas y mucho ánimo; solían tratar y contratar en las islas de Luzón"⁵². Sus ataques casi siempre se dirigían a las costas de China, en otras ocasiones avanzaban tierra adentro para saquear las poblaciones; no limitaban su esfera de acción ya que lograban internarse hacia el sur, hasta los estrechos de las Molucas⁵³. Así pues, no hay que perder de vista que durante los años aquí examinados estará presente en la mente de la Corona española la idea

⁴⁸ "Carta del comisario de Manila sobre los diferentes negocios presentados en dicha comisaría a su cargo, dando aviso en una de ellas de la guerra de Moluco", Manila, 6-7-1612, en AGN, RI, V, 293, F. 90-94.

⁴⁹ DÍAZ-TRECHUELO, 1959, pp. 7-16.

⁵⁰ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 146 y 147. PRIETO LUCENA, 1984, p. 116-134.

⁵¹ KNAUTH, 1972, p. 49.

⁵² KNAUTH, 1972, p. 50.

⁵³ GOSSE, 1948, p. 143 y 144.

sobre la pérdida de Filipinas como colonia, pues era el resultado de los sucesivos ataques “piráticos” producidos en la zona. En consecuencia la defensa de las Islas fue una preocupación constante que se tradujo en el envío de tropas que, desde Nueva España, llegaba en cuentagotas. Por ello, en 1619 se aprestó en Sevilla el socorro de gente para enviarlo al Archipiélago⁵⁴ a fin de lanzar “al enemigo de todos estos mares y plazas quen estas partes ocupan pues no habiendose assi quitandoles tantas raíces como tienen Hechadas”⁵⁵. La armada se despachó en 1620; el 10 de junio del mismo año se apostaron dos navíos de guerra japoneses en el Embocadero de San Bernardino para esperar la llegada de los galeones de Nueva España. Dicho suceso resulta curioso porque precisamente la nao capitana, originaria de Nueva España, trabó combate con los enemigos. La Capitana tomó puerto a 25 leguas del Embocadero para desembarcar la plata enviada al gobernador y la de los particulares; y aunque el navío español pareció librar victoriosamente la batalla “a la cappitana los Japoneses dieron con Ella a la costa donde se perdió por averle faltado las Amarras escapandose assimismo toda la plata y la gente que trahia (...) y no es menos considerable el ver quanta perdida de reputacion a tenido en esta ocasion mayormente con la naçion Japona de quien se a dicho tomo a daño tresçientos mil pesos”⁵⁶. El afán por erradicar los ataques foráneos de las Islas de poniente se tornaba aún más difícil.

Correrías de saqueo malayo-mahometanas. Los “piratas” que infestaban el gran conjunto de islas entre China y Australia tenían un origen doble: malayo y diaco. Cuando los malayos habitaron la región ya eran hombres prácticos en la piratería, mientras que la población diaca concentraba su atención en la caza de cabezas. Muchos de ellos no solamente estaban vecindados en Borneo, sus acciones se bifurcaban a las islas de Zulú, entre el norte de Borneo, las Filipinas y el estrecho de las Molucas⁵⁷. En ese sentido, no es necesario repetir que el

⁵⁴ GIL, 1989, p. 179 y 198.

⁵⁵ “Ataques de los enemigos a las naos españolas en Filipinas”, Manila, 31-jun-1621, en AGN, RI, V. 486, E. 34, F. 153-155.

⁵⁶ “Ataques de los enemigoa a las naos españolas...”.

⁵⁷ BARRANTES, 1878, COMBES, 1667. ARGENSOLA, 1891. GOSSE, 1984, p. 163.

establecimiento español en Filipinas significó un nuevo enfrentamiento contra los musulmanes, porque la religión mahometana empezó a arraigarse en Malaca desde 1420; en efecto Manila era un antiguo reino musulmán. Estos malayos eran mahometanos, y de ninguna manera temían atacar a las embarcaciones europeas. Por ello anualmente realizaban sus correrías de saqueo, pues les estaba vedado todo tipo de comercio con los españoles por razones de credo religioso. Ambos se consideraban, asimismo, paganos. Por lo tanto, no pueden exponerse argumentos apriorísticos con respecto a este fenómeno ya que la piratería malaya debe analizarse como una forma de guerra contra el cristianismo y como una forma de vida para los habitantes de las islas, quienes realizaban cortas travesías infringiendo daños a sus contrincantes, atacando violentamente a fin de infundir terror, porque buscaban en otras partes lo que no aportaba su lugar de origen. Practicaban la navegación en **paraos** o "prahus", **joangas** y **caracoas**. Entre sus cualidades destacaban la ligereza, velocidad y maniobrabilidad pues eran las embarcaciones propias de la región, cuya característica radicaba en sortear, con gran facilidad, los islotes e islotes del mar de Filipinas, logrando llegar a las costas de Visayas, Calamines, Luzón y Manila⁵⁸. El botín más apreciado eran los prisioneros, "los mahometanos de Borney suelen ser cossarios y venir aquí a prender hombres y captivarlos y contratarlos allá"⁵⁹; resultaban fáciles de capturar y de comerciar, el mercado más importante estaba localizado en la isla de Sarangan, al sur de Mindanao⁶⁰. Y aunque, en diferentes momentos los españoles pactaron paces con los reinos musulmanes⁶¹, puede afirmarse que se conjugaron períodos de calma con hostilidades, representando otro de los males endémicos contra los que también lucharon los gobernadores de las Islas.

⁵⁸ DÍAZ-TRECHUELO, 1980, p. 542 y 543.

⁵⁹ HANKE, 1977, p. 89.

⁶⁰ GOSSE, 1948, p. 164.

⁶¹ En 1644, el capitán general de Filipinas, Diego Faxardo trató de conciliar paz con el régulo de Mindanao y en 1646 con el de Joló. En 1654 las islas tenían paces firmadas con los reyes de Tidore, Mindanao, Joló y Camboya: no obstante, hacia 1668 Manrique de Lara, gobernador del Archipiélago, informaba que a pesar de dichos tratados, los reyes de Mindanao y Joló incursionaban piráticamente con sus armadas en la colonia asiática.

La necesidad de observar el fenómeno de la "piratería" en el Archipiélago de poniente, a fin de englobarlo en el movimiento portuario de Acapulco, permite concluir la formidable adaptación tanto de naves europeas, mediterráneas y malayas para defender a las Filipinas, porque los españoles componían sus armadas de galeones, pataches, goletas, galizabras, galeras, champanes, caracoas, paraos, joangas, barangayanes, etcétera. Asimismo es de destacar que en el Archipiélago la galera cumplió la función de "nave de avisó". Además, el constante estado de guerra en la región también originó, en algunas ocasiones, la necesidad de destacar desde Manila el "barco aviso" a la Nueva España a fin de solicitar ayuda monetaria.

Anteriormente se ha señalado la importancia estratégica de la colonia asiática. Pero, aún falta comentar que dentro de las fabulosas posibilidades geoestratégicas del Archipiélago destacó en importancia la de parapeto, o de acuerdo con la época, "antemural". Según una relación anónima que data del siglo XVIII, relativa al comercio de Filipinas, las autoridades insistían en la conservación de aquel territorio porque servía "de antemural y defensa à la Nueva España y que por nosotros se logra prohibir a las Naciones extranjeras, y a los infieles, y paganos circunvecinos la entrada en méxico, y provincias de aquel Reyno que sin este presidio conseguirian su embaraso por las costas del sur"⁶². En efecto, se referían a los infieles y paganos "holandeses y Moros mas los de aora nada les duele, el que los moros roben y cautiven a nuestros naturales" además de "los circunvecinos por la parte del sur, que los de la Nueva Guinea, y de la tierra Austral"⁶³. La preocupación devenía en angustia no sólo por el robo y la captura de las naos, sino también por la amenaza que suponían esos extranjeros infieles y paganos para las costas de la Nueva España. No debe exagerarse la posición de las autoridades filipinàs. Para muestra, sólo basta recordar que todavía hoy las provincias musulmanas de Mindanao continúan

⁶² "Memorial a nombre de las yslas en contra de un diputado sobre el comercio", en **Colección de siete piezas manuscritas relativas al comercio de Filipinas**, en AHINAH, Colección G. de Orozco, V.56, P. 12 anverso.

⁶³ "Memorial a nombre de las yslas...", P.12 reverso.

dedicándose a la piratería, además de proseguir con viejos enfrentamientos entre "moros y cristianos". De acuerdo con P. Hidalgo Nuchera, de abandonar el Archipiélago deberían fortificarse aún más las costas occidentales de América, manteniendo escuadras permanentes, y el gasto incrementaría desmesuradamente, por consiguiente sería mayor que el mantenimiento de las Islas⁶⁴. Pero tampoco deben soslayarse los intereses comerciales del pertinaz sistema monopólico del galeón en beneficio de una minoría no estatal⁶⁵, que publicitaban la imprescindibilidad del Archipiélago de poniente como barrera contra los "enemigos" para continuar con el comercio transpacífico.

⁶⁴ HIDALGO NUCHERA, 1995, p. 13.

⁶⁵ MARTÍN PALMA, 1979, pp. 7-49.

CAPÍTULO 5

EL BARCO DE AVISO EN LA RUTA TRANSPACÍFICA. 1587-1648.

LAS EMBARCACIONES.

El imperio español fue esencialmente ultramarino, y en consecuencia la navegación de altura constituía el nexo para acceder tanto a las Indias orientales como a las Indias occidentales. En ese sentido, el sistema de comunicaciones con el exterior, así como el desarrollado en las costas americanas del Océano Pacífico y en las costas insulares de las islas Filipinas, se basó en la conjunción de diferentes embarcaciones a fin de cumplir los objetivos relacionados con el comercio marítimo colonial, y con la defensa de los litorales americanos. Por ello, a continuación se ofrecerá una descripción compendiada, tratando de evitar tecnicismos, acerca de la nomenclatura de las naves destacando principalmente: el tamaño, las características, el peso, las ventajas y limitaciones de cada una de ellas, para observar porque de entre numerosas unidades navales fueron designados, precisamente, el patache y la fragata como “barco de aviso” en la ruta transpacífica, no obstante de encontrarse difundido el empleo de la galera en el virreinato del sur.

Las embarcaciones pueden dividirse en dos vertientes principales:

1.- Naves de origen europeo-mediterráneo: carabela, fragata, galeón, galera, galizabra, goleta, carraca o nao, navío, patache y urca.

Carabela. Puede concebirse como una mejora de la nave árabe, cuya característica consistía en la vela latina, triangular o áurica; fue el resultado de la

fusión de dos marinas europeas distintas: la mediterránea y la nórdica. Se distinguió porque sus formas eran más finas y por la facilidad de maniobra. En ese sentido, la carabela portuguesa fue un pequeño velero que “con tablazones de solapa, lleva un timón de codaste, tres mástiles; dos velas cuadradas y una vela latina; ésta se dispone en el sentido longitudinal del navío, desequilibrada con respecto al mástil que la sujeta (la verga es más larga y alta de un lado que del otro), hace girar fácilmente el navío y lo orienta; las otras velas, las cuadradas, utilizadas en el sentido de la anchura del barco, sirven para recibir el viento de popa”¹. Una vez en las Canarias se modificaban las velas para la navegación atlántica sustituyéndolas por las velas cuadradas o de propulsión. En síntesis, la carabela fue ligera, larga, angosta y con una sola cubierta, ahí radicaba la diferencia con el galeón².

Fragata. En su etapa clásica contó con tres palos y dos puentes, confundiéndosele, al principio, con el patache, llegando a alcanzar hasta 500 toneladas en 1665. Es de destacar que los virreyes lograban seducirse por las embarcaciones de gran capacidad, aunque las fragatas fueran mucho más apropiadas para la navegación de cabotaje. La “forma afragatada” se refiere al poco calado de los navíos, algo más alargados y con más maniobrabilidad que un barco pesado, como el galeón³.

Galeón. Producto típicamente español con un origen que puede datar de la galera. Esta embarcación suele confundirse corrientemente con la carabela. Aunque, los navíos empleados tanto para la travesía transatlántica, como para la travesía transpacífica no siempre fueron del tipo galeón, éste constituyó uno de los medios de comunicación más importantes de la época colonial porque en él se transportaban grandes cantidades de mercaderías. Fue por excelencia la nave empleada en la guerra, en las travesías transoceánicas y en el comercio. Las limitaciones al tonelaje pueden ser engañosas cuando se sabe que en el Atlántico con las Ordenanzas de 1618 se proscribió la posibilidad de admitir galeones de

¹ BRAUDEL, 1979, p.352.

² HUESCA Y MEJÍA, 1961, p.245.

³ PÉREZ TURRADA, 1992, pp.146-148

más de 550 toneladas, que de ninguna manera se respetó. Se construían embarcaciones de mediano porte, 400 a 600 toneladas, o los de porte mayor, 700 a 1,200 toneladas. El Pacífico no estaba al margen de esta discusión porque también fueron naves de 600, 800 y hasta 1,200 toneladas. En efecto, los debates entre quienes deseaban introducir las nuevas técnicas europeas y quienes pretendían anquilosar ese tipo de transporte movidos por intereses económicos muy concretos merece atención aparte. Ahora sólo me concentraré en las características del bajel. Presentaba unos costados más robustos que la carabela. La propulsión aprovechaba la fuerza del viento, y requería de grandes mástiles, corrientemente tres: el mayor; central, con velas cuadradas al igual que el delantero; y el trasero con velas latinas. Sin embargo, lo normal eran cinco palos montados, añadiendo dos más: el bauprés de proa con vela cuadrada, y el quinto en la popa con vela latina. Estas unidades navales permanecieron casi sin variación hasta el siglo XVIII en las armadas españolas; y aunque sus condiciones marinerías incrementaron notoriamente, no lograron integrar los avances técnicos holandeses "afragatados". En el Pacífico, el poderoso galeón demostraba, al mismo tiempo, gran adecuación a la terrible ruta transpacífica e inconvenientes de adaptación para la navegación del mar filipino entre sus innumerables islas, islotes, escollos y bajos. La envergadura, calado, tonelaje y resistencia del galeón permitía enfrentar los avatares de la navegación de altura transportando en las bodegas del barco una gran cantidad de mercancías; pero las bases de su inconveniencia se desprendían de sus mismas características, el gran problema radicaba en la nula maniobrabilidad entre las islas, pues el gran tamaño de la nave impedía recurrir a la propulsión mediante los remos. Por lo tanto, las paradas constantes no eran una excepción ya que esperaba los vientos favorables a fin de lograr el impulso en la dirección deseada. El galeón tenía gran capacidad de carga, realizaba el intercambio Asia-América, estaba adaptado para la navegación de altura, para la guerra y el comercio; su gran tonelaje devenía en

lentitud, por consiguiente peligraba en momento de ataque, además cercano a la costa era peligroso porque podía encallar⁴.

Galera. La galera griega data de 500 años a. c.. Estaba constituida con un mástil, y en el centro del sollado contaba con refuerzos longitudinales donde se encontraban los remeros. Eran birremes o trirremes. Los príncipes europeos todavía pensaban en la galera para la guerra naval; el 7 de octubre de 1571 se libró en Lepanto la gran batalla de galeras, pues el imperio otomano amenazaba a la cristiandad. Sin embargo, las galeazas otomanas causaron serios daños a las galeras mediterráneas. Por otro lado, agrupaciones de galeras comerciaban con Inglaterra, pero la carabela la desplazó; asimismo eran muy corrientes para prevenir la piratería en las Antillas en los puertos de Santo Domingo, La Habana y Cartagena; en las Filipinas cumplió una función similar. Sus ventajas radicaban en que no dependía de los vientos ni de las corrientes marinas, actuando con los remos en momentos de calma. Las velas cuadradas y latinas eran empleadas con el viento propicio traduciéndose en descanso para la fuerza motriz humana. El casco era alargado, y llegaron a alcanzar hasta 50 metros de longitud por 7 de anchura. Un modelo de mayor porte era la galeaza, alcanzaba los 70 metros de longitud y 16 metros de anchura, contaba hasta con tres mástiles con velas latinas y más bordo para colocar una batería de cañones sobre los remeros⁵. En Sudamérica la galera representaba un extraordinario complemento para inspeccionar:

“las caletas que hay en estas costas, donde no puede entrar navío grande... para entrar en los baxíos y caletas en busca de los dichos cosarios luteranos en compañía de los dichos dos navíos hasta los de hallar, no dejando lugar que no corran”⁶.

⁴ BERTHE,1993,pp.141-152. GARCÍA DE LOS ARCOS, 1992a, pp. 47-69. PÉREZ TURRADA,1992,pp.141-145. SERRANO MANGAS,1985,p.11 y 16.

⁵ PÉREZ TURRADA,1992,pp137-139.

⁶ O'DONNELL,1992,p.146.

No obstante los adelantos de la época y los inconvenientes presentados por estas unidades navales en momento de peligro, a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII, aún representaban en Sudamérica, el modelo idóneo para luchar contra el enemigo, a pesar de la ligereza de la goleta, la fragata o la fusta, pues la misma Casa de Contratación de Sevilla subrayaba:

"Las galeras son navíos de remos y que pueden hacer mucho efecto porque en todo tiempo pueden correr la costa para barlovento y sotavento, y entrar por entre todas las yslas y arrecifes y puertos de los cosarios se guarecen y surgen con sus navíos; y mandando Su Magestad que con cada galera ande una fragata, y dándoles la orden que han de tener... serán y son de mucho efecto, y que bastan para guardar la costa, demás de que son navíos que causan mucho miedo a los enemigos"⁷.

Sin embargo, en las costas del litoral novohispano las galeras no cobraron gran importancia como en Sudamérica. Puede aventurarse como hipótesis que en la Nueva España la fuerza motriz humana acarrearba más gastos a la Corona en cuanto a la manutención de los individuos y en todo lo relacionado con los aditamentos necesarios, como los grilletes para sujetar a los reos en la embarcación, ya que se empleaban delincuentes, entre los que se encontraban forzados novohispanos acusados de diferentes delitos. En Nueva España la galera no representó, para los años estudiados, una pieza importante dentro de las formaciones navales.

La **goleta** era una fina embarcación con bordas poco elevadas, con dos o tres palos, empleando velas en forma trapezoidal. En lo que respecta a la **galizabra** era un navío de vela latina, con unas 100 toneladas de porte, común en los mares de Levante; también fue construida y empleada para las necesidades de la colonia insular⁸.

Nao o Carraca. En definitiva, la nao es la carraca medieval, ese gran navío de carga, en donde se podían embarcar múltiples herramientas, armas y el acopio

⁷ O'DONNELL, 1992, p.166.

⁸ DÍAZ-TRECHUELO, 1959, p.49.

de víveres, animales y semillas para llevar a cabo una colonización⁹. A mediados del siglo XVI la palabra “nao” parece aplicarse a barcos más pequeños; incluso de acuerdo con mi propia búsqueda de archivo, el término era aplicado a cualquier tipo de embarcación.

Navío. De acuerdo con W. Borah y G. Pérez Turrada este vocablo fue corrientemente usado en los siglos XVI y XVII para diferenciar a los buques mayores de los menores. Esta nomenclatura era muy elástica aplicándose a los galeones, naves de gran capacidad o los más aproximados en tonelajes¹⁰.

Patache y Urca. También conocidas como buques menores. La **urca** no era precisamente muy pequeña, las había desde 60 a 200 toneladas. Era más bien pesada, y existieron hasta de 600 toneladas. Era una embarcación de origen holandés destinada a la carga, llena en los gálibos con popa redondeada. Algunas contaban con dos palos, uno en el centro, con vela mayor, y el de mesana con vela cuadrada. Al igual que la carabela, contaba con una sola cubierta. Mientras que el **patache** fue más empleado en la navegación de cabotaje y en las travesías transpacíficas. Éste era un navío de guerra, de dos palos, empleado en la escampavía, para llevar “avisos”, reconocer y guardar las entradas a los puertos a fin de mantener alerta la costa¹¹.

2.- Naves de origen asiático-malayo: champanes o juncos, caracoas, joangas y paraos.

Es necesario insistir que gran parte de las embarcaciones europeo-mediterráneas también fueron construidas y botadas en el mar de Filipinas, además de las propias embarcaciones asiático-malayas, lo cual constituyó uno de los fenómenos más interesantes en la historia de la navegación, no obstante las fronteras marítimas y religiosas. Las embarcaciones “propias de la tierra” malaya estaban adaptadas para sortear con gran facilidad los escollos, islotes y bajos del mar filipino, pues respondían a las necesidades de aquella región.

⁹ O'DONNELL, 1992, p. 52.

¹⁰ BORAH, 1975, p. 131 y 132. PÉREZ TURRADA, 1992, p. 146.

¹¹ PÉREZ TURRADA, 1992, p. 149.

El **parao** tenía más de 90 pies de largo, era impulsado por un doble juego de remos cuyo manejo corría a cargo de 100 o más esclavos. A proa y a popa llevaba grandes cañones de bronce y sobre los remeros había una plataforma para que los guerreros permanecieran allí. La figura es de una media luna, con poca quilla. El nombre generalizado es **baroto**, entre los tagalos **parao**, en Visayas **bilo** y en Mindanao **salisipan**. La **joanga** o **banca** propiamente dicha, del tagalo "bangca", consta también de una pieza; la **caracoa** fue una embarcación pequeña con propulsión a remo, usada en Filipinas para las travesías; se fabricaba con una sola pieza de madera y es más grande que el **parao**¹².

El **champan** o **junco**. El champan o sampan es una embarcación originaria del antiguo reino de champá en la Indochina, con tamaño aproximado de un patache español. En estos navíos los chinos solían realizar las travesías comerciales a Manila. Esta embarcación asiática se caracteriza por contar con "cuatro puentes divididos en compartimentos estancos, aparejados con cuatro a seis mástiles, capaces de llevar doce grandes velas y un millar de hombres a bordo"¹³. Algunos contaban con capacidad para 200 toneles, cuyos mástiles eran "hechos con un solo árbol o de una sola pieza de madera" cada uno con "una gran vela cuadrada generalmente de tiras de bambú, o de esterillas de paja o de cañas. Los juncos son casi igual de planos por sus dos extremos"¹⁴; sus ventajas se derivaban de sus velas, de su timón y de su casco con compartimentos estancos, en donde podía alojarse la carga, preservándola contra los rigores de la navegación¹⁵.

Hasta aquí no se rebasó el plano descriptivo, precisamente, por las cuestiones que indiquen las peculiaridades de los barcos. Pero se puede afirmar que la Corona española intentó mantener su posición en el mar manifestándose como un Estado rico y poderoso al tener que sostener los numerosos gastos de guerra, tanto en la costa novohispana, como en las Islas Filipinas, pues a pesar

¹² BARRANTES, 1878, pp. 8-12. GOSSE, 1948, p. 164. PRIETO LUCENA, 1984, p. 99 y 100. RETANA, 1895, p. 488, 494 y 510.

¹³ BRAUDEL, 1979, p. 353.

¹⁴ BRAUDEL, 1979, p. 357.

¹⁵ BRAUDEL, 1979, p. 349. HUESCA Y MEJÍA, 1961, p. 273.

de la heterogeneidad de embarcaciones en la colonia asiática, las armadas se constituyeron como formaciones mixtas, integrando naves europeo-mediterráneas y chino-malayas a fin de enfrentar al enemigo de la Corona española. Asimismo, fueron poco acogidos los adelantos técnicos de origen holandés cuya característica primordial se apoyaba en la ligereza de las unidades navales que permitía rapidez y maniobrabilidad, pues en las costas americanas del Pacífico persistía la convicción de que los galeones y las galeras cubrían las necesidades primordiales del transporte de la plata del Callao a Panamá, y de la persecución de los "piratas" que lograban adentrarse en el Mar del Sur. Finalmente, el desdén que hacia la galera existía en las costas de la Nueva España a fin de designarla como patrulla costera era evidente. Desde el momento que se trazó el esquema de navegación de la Carrera del Pacífico, el patache había sido contemplado como "nave de aviso" en casos de extrema necesidad; su institucionalización lograría cristalizarse después de la primera captura del galeón de Manila. En efecto, el patache era la embarcación idónea para la ruta transpacífica; su gran rapidez, ligereza y poco calado, presentaban grandiosas expectativas para realizar ilegalmente **inside trade**.

EL SISTEMA DE AVISOS

El imperio español ultramarino estuvo constituido por un sistema de transportes muy complejo en sus derroteros, travesías, ramificaciones, duración y puertos. En suma, existían tres bifurcaciones principales: un sistema de comunicaciones con el exterior mediante flotas y galeones, en apariencia lento por las cargazonas transportadas en ellos además de ser unidades navales de porte mayor; un sistema de transportes más rápido denominado "avisos" o "correos"; y las redes extralegales o de contrabando.

Todo esto hace que después de algunas apreciaciones conceptuales se haya centrado el análisis en el estudio de un solo transporte marítimo; particularmente la navegación del "aviso". Por ello, la insistencia de circunscribir

aún más el radio de acción de estas embarcaciones requiere del análisis comparativo del sistema de “avisos”:

- a) Aviso en el Atlántico, en el circuito de la Carrera de Indias
- b) Aviso en el Pacífico, en la ruta Acapulco-Manila
- c) Aviso en las Islas de Poniente.

La premisa que aquí se propone como fundamento para el estudio de este sistema de comunicaciones consiste en que el sistema de avisos no fue el mismo en el Atlántico, ni en el Pacífico, ni en las Filipinas, debido a las características geográficas, enfrentamientos bélicos e incursiones foráneas. Por lo tanto, se puede argumentar que el propósito solamente fue controlar el acceso a los litorales americanos, del Atlántico y del Pacífico, e insulares filipinos a fin de mantener la seguridad en las costas del extenso imperio español, reforzándose con las armadas y las fortalezas.

Aviso en el Atlántico. No cabe duda que en la base de ese afán de protección a los barcos de los galeones de la Carrera de Indias responde el “aviso” en el Atlántico. En definitiva, el comercio desarrollado en aguas cercanas a la península ibérica y a las Indias generó el interés de los enemigos de la Corona española, y para ahuyentarlos se empleaban “barcos avisos”, “buscarruidos”¹⁶, o flotas especiales como la Armada del Mar Océano y la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. En un principio se corría con “gran peligro que traían los Avisos de caer en manos de enemigos por ser navíos grandes y venir muy cargados de mercaderías de valor”¹⁷, pues eran unidades navales de tipo galeón. Para subsanar esa deficiencia Felipe II ordenó por cédula real de 1 de enero de 1589 “al virrey, Audiencia y Governadores de Nueva España proveyese se introdugese el uso de ellos (los avisos) en aquellas costas, y que quando se ofreçiesen asuntos dignos de su Real noticia despachasen dichos Barcos, y no otro Baxel, con solo las personas y mantenimientos necesarios para su viaje”¹⁸ en aras de su rapidez, mediante el empleo de unidades navales

¹⁶ Buque de guerra que iba como explorador.

¹⁷ MJA,t.II,p.122.

¹⁸ MJA,t.II,p.122.

menores construidas en San Lucar; solamente transportaría la correspondencia requerida por el alambicado sistema administrativo colonial, o algunos efectos imprescindibles como el azogue. De acuerdo con P. Pérez Herrero, algunos tuvieron el permiso para llevar mercancías en corto número, pero generalmente les estaba vedado transportarlas o cargar metales preciosos porque mermaban su velocidad. Estos "avisos" aumentaron gradualmente con el tiempo. En el siglo XVI eran dos navíos anuales; en el siglo XVII ocho, cuatro viajaban a la Nueva España y el resto a diferentes puntos de la América española; en 1765 se dispuso mensualmente la salida de uno desde La Coruña hacia las Antillas y la Nueva España y otro bimestralmente a Montevideo¹⁹. La finalidad de estas embarcaciones estaba imbricada con las flotas, ya que anunciaba con antelación la fecha de salida y llegada; además transportaba las diligencias y los despachos entre España y las Indias. Un gran número de los susodichos "avisos" eran pequeños, ligeros, manejables, "navegando en solitario" de acuerdo con la periodicidad requerida, en función de los aprietos de la época. En Veracruz, para algunos años de la primera mitad del siglo XVII, se tienen registrados dos tipos de naves empleadas como "aviso": urcas y fragatas²⁰. Antes de fletar un "aviso" a España era necesario el fondeo por parte de los oficiales reales de ese puerto, a fin de cuidar el tonelaje necesario para que la nave viajara con rapidez, pues se debía "reconocer la mas a propósito para ese efecto" porque a Veracruz llegaban fragatas, galeones, urcas y pataches²¹.

¹⁹ PÉREZ HERRERO, 1988, p.17. PÉREZ HERRERO, 1992, p.97.

²⁰ "Para que se pregone la salida para España del primer navío de aviso y saldrá correo con los despachos y demás cartas", México, 3-11-1603, en AGN, GP, V.6, E, 702, F. 258vta. "Para que se pregone en esta ciudad que los despachos del primero de aviso para los reinos de Castilla, han de salir el 24 de marzo", México, 17-3-1632, en AGN, GP, V.7, E.110, F.75. "Para que se pregone en esta ciudad como a 17 de este mes de septiembre ha de salir del puerto de San Juan de Ulúa un navío de aviso para los reinos de Castilla y aquellos que tuvieren correspondencia en ellos los prevengan", México, 4-9-1640, en AGN, GP, V.8, E.4, F.3vta. "Para que se pregone en esta ciudad que después de 12 o 15 días de haber partido el primer navío de aviso se ha de despachar otro en su seguimiento", 23-11-1640, en AGN, GP, V.8, E.30, F.18. "Licencia al capitán Don Gerónimo García, maestre de la urca "La Fama" para que pueda hacer viaje a los reinos de Castilla dando aviso con despachos del servicio de su majestad", 30-10-1643, en AGN, GP, V.9, E.143, F.103vta.

²¹ "Para que los oficiales reales de la Veracruz informen que navíos hay en el puerto de San Juan de Ulúa a propósito y con la prevención necesaria que pueda ir de Aviso a los reinos de Castilla", México, 12-10-1643, en AGN, GP, V.9 E. 137, F.92vta. "Vuestra Excelencia mandó a oficiales

Aviso en el Pacífico. No se pretende abarcar toda la costa americana española con cara al Mar del Sur. Más bien, se insistirá sobre la ruta transpacífica que conectaba a los puertos de Acapulco y Manila; por lo tanto, ahora no se quiere discutir lo relativo al primer barco de aviso en el Pacífico, ni las causas que originaron su estabilización en el litoral novohispano, ni el proceso de institucionalización porque se comentará con más precisión en el próximo apartado de este capítulo. Ahora deseo subrayar que la necesidad de concatenar algunos aspectos relativos con el sistema de defensas del imperio español obligan a definir el apelativo AVISO en el Pacífico, para observar las diferencias o similitudes con los del Atlántico, haciendo algunas reflexiones que maticen su importancia.

La primera es la evidencia de que este apelativo genérico era común a varias acciones, así como la idea de advertir o informar algo. Esto es válido incluso en lo que se refiere a la correspondencia enviada desde Filipinas a México. Aunque no se sabe siempre con precisión a que aludían las distintas denominaciones, el “aviso” designaba una serie de manifestaciones entre las que destacaban las siguientes:

a) Cuando el galeón de Manila navegaba en la cercanía del litoral novohispano, a la altura del puerto Barra de Navidad, el capitán del barco remitía un “aviso” al alcalde mayor para notificar la presencia del barco a fin de que iniciaran en la Nueva España todos los preparativos del nuevo galeón para su viaje de retorno a Filipinas; el “aviso” era la correspondencia remitida primero al alcalde de Colima, y después al virrey.

b) El “aviso” fue un sistema de patrulla costera en el litoral novohispano con tres fines muy concretos: desde el puerto de Acapulco se destacaba una embarcación para transmitir las noticias al galeón de Manila sobre la presencia de los enemigos en las costas novohispanas a fin de que la nave asiática recalara en lugar seguro evitando expolios; transportaba los bastimentos y pertrechos

reales de la Veracruz prevengan y fleten fragata del porte que esté dispuesto por la cédula de su majestad que vaya de aviso a España”, México, 8-2-1670, en AGN, GP, V.12, E.513, E.350

necesarios para entablar combate con los extranjeros, distrayéndolos mientras el galeón de Manila lograba escabullirse; y alejaba a los intrusos de las aguas novohispanas. En la práctica sólo cumplió con los dos primeros objetivos.

c) El “aviso” era una embarcación enviada desde Acapulco a Manila, cuya característica primordial descansó en subsanar perentoriamente algunas deficiencias en las relaciones transpacíficas como fueron el envío de socorros, ya sea por la inexistencia de galeones en el puerto de Acapulco, o por la falta de noticias en Nueva España sobre la situación del Archipiélago filipino.

d) El “aviso” también era un bajel remitido de Manila a Acapulco, éste constituye uno de los aspectos menos conocidos de la navegación transpacífica porque esta pequeña embarcación también surcaba el ancho mar con rapidez. La base de su importancia radica en que con ella llegaba a Nueva España información de último momento relativa al estado del Archipiélago.

d) El “aviso” fue una unidad naval menor, que respondía corrientemente al apelativo del patche y la fragata.

Aviso en Filipinas. En principio es necesario destacar que las Filipinas vivieron un estado de continua alarma y guerra constante debido a las incursiones holandesas de los piratas sureños, mindanaos y joloanos; por ello, la galera fue destinada para combatir dichos ataques, porque era una embarcación de vela y remo, de menos calado entre las de aparejo latino, así que resultaba ser la más adecuada para navegar en las aguas filipinas llenas de escollos. La galera era empleada en las armadas de las Islas y para la defensa de los presidios. Esta embarcación fue el equivalente al “aviso” filipino pues entre sus funciones estaba la de informar sobre la presencia de los piratas sureños. En efecto, con ella se custodiaba el Archipiélago para poder advertir la presencia holandesa y de los aventureros de las Molucas que circundaban las Islas, además de practicar los combates. Aún no es posible establecer con exactitud una fecha que indique el empleo de este bajel en aquel lugar; sin embargo no es aventurado suponer que su introducción fue en fechas muy tempranas, pocos años después de establecido el primer gobierno en las Islas en la persona de Miguel López de Legazpi, quien

fungió como capitán general de 1565 a 1572, ya que entre esos años los “moros” iniciaron las hostilidades contra la presencia hispana. En ese sentido, la galera filipina no estaba aislada de la Nueva España porque de ahí se enviaban reos para trabajar en esa embarcación. Existían tres tipos de individuos empleados: esclavos capturados en los alrededores del Archipiélago; condenados conocidos como los “forzados de las galeras”, algunos enviados desde el virreinato mexicano; y hombres libres de diferente origen tales como los chinos. El condenado a la galera, ahí comía; y si lo lograba, dormía. Su libertad dentro de la embarcación dependía de la longitud de la cadena con que estaba sujeto; en definitiva, quizá el máximo sinsabor era el terrible esfuerzo humano para la propulsión de la nave, pues cada remero lograba realizar de 5 a 20 remos por minuto, imprimiendo en conjunto una velocidad de entre 7 y 8 kilómetros por hora, igual a 5 nudos²². Asimismo, en las cargas alistadas en Nueva España, en el galeón de Acapulco con, destino a la administración insular, se despachaban sayales pardos para ser empleados como asientos por los forzados de las galeras. Por estas razones resulta imprescindible abarcar a las Filipinas para comprender más cabalmente la política defensiva hispana en la colonia asiática.

LA CAPTURA DEL GALEÓN SANTA ANA. 1587.

Durante las primeras décadas de la fructífera relación intercolonial entre Nueva España y Filipinas el litoral novohispano se mantuvo descuidado en uno de sus flancos más importantes, desde la Alta California hasta el puerto de Acapulco, que era la corta travesía de cabotaje realizada por el galeón de Manila procedente de Asia; en consecuencia la captura del galeón Santa Ana por Thomas Cavendish no fue una tarea difícil. Sobre la captura del Santa Ana se tienen importantes descripciones de investigadores, por lo tanto no se quiere sintetizar ni refutar un hecho muy conocido, más bien se desea observar la

²² ARGENSOLA,1891,p.199 y 200. BARRANTES,1878,p.7. BAUZON,1981,p.42. PRIETO LUCENA,1984,p.39 y 40. “La aventura de la vela”, en Grandes Series, Canal 11, 10-11-1996, 20:00 horas.

simbiosis entre la falta de defensas en las costas novohispanas, el anquilosamiento técnico en las naves de la carrera del Pacífico, y la institucionalización del “barco de aviso” en la ruta Acapulco-Manila. En ese sentido, como premisa de análisis se va a plantear que la elección del puerto de Acapulco como sede americana del tráfico asiático, en 1573, produjo un desarrollo importante en la navegación y en el comercio transpacífico, pero al mismo tiempo se suscitaron renovados problemas en torno de la hegemonía española en el Pacífico. La entrada del inglés Francis Drake en el Mar del Sur supuso la erosión de tan connotado monopolio del mar, destapando algo que a todas luces era evidente: la falta de defensas en los litorales asiáticos y americanos. Las noticias del segundo enemigo inglés, Thomas Cavendish, en las costas novohispanas robustece la idea de la ausencia de fuerzas para repulsar los ataques foráneos del Océano Pacífico, pues tanto Drake como Cavendish pasaron al Pacífico sin ninguna resistencia. Esa falta de defensas permitieron a Cavendish capturar en 1587 al galeón Santa Ana, dicho evento fue el precedente que marcó el inicio de los preparativos para salvaguardar a las costas del virreinato mexicano de cara al Mar del Sur. El “barco de aviso” cumplió esa función.

La circunnavegación de Drake causó sobresaltos en la política española relativa al Mar del Sur, demostrando la falta de defensas en aquel ancho mar, su paso sin resistencia lo prueba; los disturbios más serios radicaron en el intento por establecer una colonia “británica” en las costas despobladas de Norteamérica, sobre todo, si Drake descubría el estrecho de Anián, posibilitando el paso del Atlántico al Pacífico. Esto acentuaba la vulnerabilidad del comercio transpacífico frente al ataque de los enemigos de la Corona española, que invernanaban en las costas y ensenadas despobladas del norte de Acapulco. En consecuencia, después del regreso de Drake a Inglaterra las autoridades dispusieron el escarceo detallado de los litorales californianos; la primera empresa expedicionaria zarpó de Manila en 1584 bajo en mando de Francisco Gali, la cual no cumplió su cometido por el mal estado de la tripulación. Pedro de Unamuño,

emulando el derrotero de Gali, logró explorar parte de la costa de California; sin embargo cuando partió a Nueva España recibió informes, cerca de Cabo Corrientes, sobre la presencia de Thomas Cavendish, y por consiguiente navegó con rumbo al puerto de Acapulco²³.

T. Cavendish realizó una serie de correrías de despojo en algunos pueblos sudamericanos; hacia el 3 de octubre de 1587 saqueó el puerto de Huatulco; después continuó con una cadena de desastres en la costa del virreinato mexicano, prosiguiendo su viaje hasta Mazatlán a donde llegó el 4 de octubre para carenar sus navíos; luego el 19 del mismo mes zarpó de aquel puerto para dirigirse a la punta sur de la península de Baja California, refugiándose en una pequeña bahía llamada "Agua Segura", al parecer en San José del Cabo, en donde logró tomar provisiones gracias a la fauna del lugar, apostándose para la espera del galeón procedente de Filipinas²⁴.

En el campo de la captura de los galeones españoles en el Pacífico es conocido que el primero de ellos fue asaltado por Francis Drake en marzo de 1579. Era el Nuestra Señora de la Concepción que viajaba de Acapulco a Panamá; entre sus cargas incluía porcelana china de la embarcada en el galeón de Manila²⁵. El segundo fue el Santa Ana. En 1587 dos embarcaciones cruzaron el Mar del Sur con rumbo a Nueva España, el Nuestra Señora de Esperanza comandado por Pedro de Unamuño, y el Santa Ana, recientemente construido en Realejo por el capitán Lope de Palacio, al mando de Tomás de Alzola²⁶. El primer galeón se dirigió a explorar parte de la costa de California, mientras el segundo sufrió las consecuencias de la pueril actitud de las autoridades españolas al considerar aún al Mar del Sur como "lago español". Durante el anochecer del 14 de noviembre de 1587 el Santa Ana llegó a Cabo San Lucas; a la mañana del día siguiente divisaron dos naves al mando de Cavendish, que confundieron con barcos españoles. Aguardaba uno de los primeros sinsabores a los galeones de

²³ MATHES, 1976, pP. 11-13.

²⁴ GERHARD, 1988, p. 89. SCHURZ, 1939, p. 306.

²⁵ KNAUTH, 1971, p. 267.

²⁶ GERHARD, 1988, p. 89 y 90. JARMY CHAPA, 1988, p. 445. MATHES, 1975, p. 12.

la carrera del Pacífico con un implacable enfrentamiento entre ambos enemigos. El asalto inicial estuvo caracterizado por el abordaje de los ingleses al galeón español, sufriendo dos muertos además de varios heridos, por lo tanto iniciaron una retirada momentánea; el segundo ataque en contra del Santa Ana consistió en infringir daños mediante artillería ligera; en el tercer asalto el "Desire" lanzó garfios cerca de la proa del galeón español, los ingleses nuevamente iniciaban el abordaje; la última arremetida ocasionó el éxito de los "piratas" porque mediante el empleo de toda su artillería lograron la derrota del Santa Ana²⁷.

Entre las razones que pueden explicar la implacable victoria de Thomas Cavendish sobre el galeón Santa Ana destaca el gran desinterés de la Corona española por trazar un sistema de patrulla costera estable en el litoral novohispano, pues todavía se atendían tres ideas que para el momento resultaban obsoletas: la lejanía del Mar del Sur, el peligro que suponía cruzar el Estrecho, y la aparente obediencia "a pie juntillas" hacia las bulas alejandrinas. También por el empleo de grandes unidades navales, ya que resultaba evidente la diferencia de tonelaje entre el galeón español y los barcos ingleses: el Santa Ana de 700 toneladas, contra el Desire de 120 y el Content de 60²⁸; en efecto, la lucha siempre estuvo a favor de los ingleses porque "desde finales del siglo XVI, los navíos pequeños tuvieron un asombroso éxito mercantil porque cargaban deprisa y no necesitaban hacer noche en los puertos; y guerrero porque conseguían armarse mejor"²⁹; en una batalla naval el navío pequeño, más veloz y maniobrable debido a su ligereza, podía atacar sin dificultad los "ángulos muertos" de los barcos de gran tonelaje. Finalmente Braudel señala que "los fundamentos de la técnica se ven afectados por una gran inercia que las innovaciones vencen con dificultad y lentitud"³⁰, pues las nuevas técnicas se imponen muy gradualmente; la artillería a bordo de los navíos es una de ellas en lo que se refiere al uso de los cañones. En Europa "hasta el año de 1550

²⁷ GERHARD, 1988, p.91 y 92. JARMY CHAPA, 1988, p.446 y 447. SCHURZ, 1939, pp.305-309.

²⁸ GERHARD, 1988, p.90. SCHURZ, 1939, p.307.

²⁹ BRAUDEL, 1979, p.339.

³⁰ BRAUDEL, 1979, p.333.

aproximadamente no habrá en el mar cañones de tubo largo, de tiro recto y capaces de buena puntería; las troneras redondas en los flancos de los navíos no se generalizaran hasta el siglo XVI³¹.

Efectivamente, desde finales del siglo XVI los navíos ingleses contaban con más número de cañones y de hombres que los demás. Pero la adaptación e instalación de ellos no fue inmediata, ni sin complicaciones. El galeón español Santa Ana prueba este hecho porque no llevaba cañones montados, lo cual se refuerza con las declaraciones del gobernador general de Filipinas, a la sazón Santiago de Vera, quien anotó "(los galeones) siempre han navegado con poca o ninguna artillería, y con tan poco temor de los corsarios como si estuviesen en un río de Sevilla"³²; asimismo en carta al rey de 18 de mayo y 16 de junio de 1588 afirma que la captura del galeón Santa Ana fue resultado de la falta de artillería. Las armas anticuadas de infantería o la inexistencia de ellas en los galeones procedentes de Manila, añaden una nota más a las deficiencias de las embarcaciones encargadas de realizar el tráfico comercial entre México y Filipinas. Esto se apunta porque en la batalla naval de 1587, los españoles se defendieron con armamento anticuado como lanzas, jabalinas, escudos, espadas y grandes piedras³³; y de acuerdo con el estado de esta investigación, durante la primera mitad del siglo XVII los mosquetes y los arcabuces formaban parte imprescindible de las provisiones prevenidas en la Nueva España tanto para la defensa del barco en su viaje de retorno a Filipinas, como las remitidas para la plaza de Manila.

En síntesis, la captura del galeón Santa Ana se tradujo en dos trastornos, una propuesta y una solución:

³¹ BRAUDEL, 1979, p.337.

³² JARMY CHAPA, 1988, p.446.

³³ SCHURZ, 1939, p.307. KNAUTH, 1971, p.269. Gerhard afirma que el galeón Santa Ana contaba con algunos mosquetes y arcabuces rústicos. Sin embargo, otros autores no aseveran la misma situación. Para observar en detalle esta cuestión falta revisar las listas de provisiones de este galeón. Aunque, por el momento no puedo afirmar contundentemente la inexistencia de los mosquetes y los arcabuces, puede sugerirse que incrementó el uso de este armamento a raíz del ataque sufrido por el galeón. GERHARD, 1988, p.90.

a) Causó la ruina de los mercaderes del Pacífico avecindados en la Nueva España debido a la pérdida del galeón, cuya carga fue valuada aproximadamente en 2,000,000 de pesos, icluída una cantidad de 112,000 taes.³⁴

b) La "reputación" del imperio español fue terriblemente dañada, en consecuencia aumentó el odio acendrado contra los enemigos de la Corona española. Fue insoportable a las autoridades y a los cargadores del galeón de Manila la pérdida de una nave procedente de Filipinas.

c) Los virreyes de la Nueva España propusieron dos planes de acción: guardar el mar hasta que las naves alcanzaran la latitud de Acapulco y vigilar toda la costa del Pacífico desde el Estrecho hasta Cabo San Lucas³⁵.

d) La solución fue dada en 1594 por el Consulado de la ciudad de México, que solicitaba al virrey de la Nueva España, el permiso para destacar desde el puerto de Acapulco un "barco de aviso" para advertir la presencia extranjera sobre el litoral novohispano a fin de prevenir descalabros en el comercio transpacífico como el estentóreo expolio de 1587.

El reto de Cavendish despertó el interés de la Corona en el cuidado de la costa del Pacífico mexicano; pero debía tenerse certidumbre sobre la ausencia del enemigo para iniciar otra vez las exploraciones, pues desde 1593 el sistema monopólico del galeón estuvo en manos de dos grupos privilegiados: la Corona, y los mercaderes del Pacífico agrupados en torno del Consulado de la Ciudad de México; por lo tanto, los comerciantes no permitirían la pérdida de sus caudales invertidos en ese negocio. Estaba perfilándose el extraordinario poder económico y político de la Universidad de mercaderes de la Nueva España, el cual fue acrecentándose notablemente a lo largo del siglo XVII.

³⁴ "Memorial a nombre de las yslas contra un diputado sobre el comercio", en **Colección de siete piezas manuscritas al comercio de Filipinas**, en AHINAH, colección G. de Orozco, V.56, P.6vta. y 152vta.

³⁵ GERHARD, 1988, p.95.

POSICIÓN PRIVILEGIADA DEL CONSULADO DE LA CIUDAD DE MÉXICO: LOS MERCADERES DEL PACÍFICO EN EL COMERCIO MONOPÓLICO DEL GALEÓN.

El Consulado de mercaderes fundado en la Nueva España fue una de las instituciones más sólidas en cuanto a cohesión gremial por el gran poder que fue acumulando a lo largo del siglo XVII, cuya consolidación puede observarse en el siglo XVIII en lo referente al control de la plata. Constituyó, como señala Pérez Herrero, una de las barreras más fuertes cuando trataron de introducirse cambios en el virreinato novohispano relativos a erradicar la concentración de caudales en manos de los mercaderes, tratando de coartar definitivamente el monopolio comercial, base de su poder, mediante el reglamento del comercio libre (1778), por la creación de nuevos consulados (Guadalajara y Veracruz en 1795), y el establecimiento de nuevas instituciones autónomas como el Tribunal de Minería (1777). Sin embargo, el dominio del Consulado perduró hasta finales de la etapa virreinal, cuando inició el desgajamiento entre la metrópoli y la Nueva España, marcado fundamentalmente por un hecho político, la independencia de México³⁶.

En un principio, la presencia de las flotas en la Nueva España fue habitual y los comerciantes de la ciudad de México solamente eran consignatarios de los andaluces, que restringían su campo de acción a introducir los géneros. Las ganancias no eran muchas, se limitaba a la comisión, es decir un tanto por ciento de las ventas. En ese sentido, surgió el interés por controlarlas; en realidad era lo que generaría importantes ganancias "por la lejanía del mercado y por la escasez de los artículos", en definitiva era un campo propicio para la especulación³⁷. La creación del Consulado de México demostró desde un principio "el gran Creçimiento en que avia benido la contrataçion y comercio de las mercaderias y otras cossas que se lleban y Navegan destos rreynos y de los del piru, yslas Filipinas" lo cual suscitó "muchos pleitos y debates dudas y diferencias en rresulta De quantas de compañías, consignaciones, fletamientos, aberias, mermas y

³⁶ PÉREZ HERRERO, 1988, p.24 y los capítulos 6 y 11,

³⁷ PÉREZ HERRERO, 1988, p.15.

corrupciones daños y quiebras”³⁸. En suma, el control de la oferta. Inicialmente fue creado como tribunal mercantil (1592), pero en 1603 se constituyó con el nombre de “Universidad de los mercaderes de esta ciudad de México y nueva España y sus provincias del Nuevo Reino de Galicia, Yucatán y Soconusco y de los que tratan en los Reinos de Castilla y Perú, las Islas Filipinas y China”. Entre sus objetivos fiscales estaban cobrar derecho de avería, alcabalas, “funcionaba como banco de inversión donde los particulares colocaban su ahorro respaldados por la hipoteca de las rentas arrendadas a dicha institución”³⁹, además de detentar una fuerza militar desde 1692 cuando se fundó el Regimiento Urbano de Comercio. El Consulado tenía un doble carácter: corporativo y como tribunal privativo para asuntos mercantiles en donde se dirimían sus controversias. Debía “vigilar el contrabando entre mercader y mercader, compañías y factores, la llegada de las flotas y galeones a Veracruz y del galeón de Manila a Acapulco; controlaban las importaciones y exportaciones; fijaban el pago de los derechos de venida y de ida”⁴⁰. En efecto, el negocio indiano representaba una serie de complejos mecanismos monopólicos. El grupo de los comerciantes acrecentó su poder prestando su capital acumulado, porque había que invertir cuantiosas sumas de las ganancias de un comercio “lento” en otras actividades, convirtiéndose en los principales financistas, y así una cantidad nada desdeñable de dinero se quedaba en el territorio americano⁴¹. El Consulado apoyaba a las autoridades virreinales, y también luchaba enconadamente en contra de ellas cuando amenazaban sus intereses, pues como lo apunta Carmen Yuste, prevalecían principios fundados en la actividad comercial que se traducían en la buena marcha de sus negocios e intereses así como la exigencia de respeto a la autonomía institucional absoluta⁴².

³⁸ “Reales cédulas originales, testimonios y simples duplicados y triplicados de los que están asentados en el libro de inventario del Consulado. Real Cédula de erección del Consulado de comerciantes de la ciudad de México de 15 de junio de 1592”, en AGN, RC, C.266, E.7

³⁹ PÉREZ HERRERO, 1988, P.21.

⁴⁰ GUICE, 1950, p.32.

⁴¹ PÉREZ HERRERO, 1988, p.21.

⁴² YUSTE LÓPEZ, 1991, p.13.

No es necesario repetir que el interés de la Corona española sobre Filipinas era doble; por un lado deseaba controlar el comercio de las especias, por otro, al observar que el Archipiélago resultaría una posesión deficitaria porque no producía plata, nació la idea de establecer una ruta comercial entre Manila y Acapulco para robustecer la unión entre ambas colonias. Por real cédula del 1 de junio de 1574 las Filipinas pasaban a depender oficialmente del virreinato mexicano⁴³. Asimismo, antes del arranque de un robusto comercio transpacífico, precedió una etapa de tanteos caracterizada por los temores de los comerciantes mexicanos a invertir sus caudales en mercancías que no tenían gran demanda en la Nueva España. Una de éstas era la canela filipina. Fue hasta 1572 cuando se autorizó a los comerciantes su intervención en el trato con las Islas de poniente, que participaron más activamente hasta 1573⁴⁴. No puede negarse que el ritmo de intervención fue lento pero:

“el dicho Comercio dio grandes riquezas a los españoles mas no fue la principal causa lo mucho que embarcaban, sino que las cosas de China y tambien las de Japon que empezaron a comerciarse dentro de este tiempo, no tenían salida por otra parte, y por esso valian muy baratas; y al contrario, como para México eran cosas nuevas, y nunca vistas, y en si muy agradables se venden a subidísimos precios respecto de la compra”⁴⁵.

Entre las prerrogativas dictadas por la Corona a ese tráfico resaltó la iniciativa de liberar el almojarifazgo a los comerciantes que importaran productos filipinos o chinos; el objetivo del Estado español era muy claro, intentaba descargar a la Real Hacienda de México de los gastos que suponía el nuevo dominio, por la onerosa inversión en el remozamiento de los navíos, el envío de soldados, pertrechos, etcétera⁴⁶. Efectivamente, era un comercio diferente al practicado en los galeones de la Carrera de Indias por el Atlántico, aunque también surgieron restricciones en cuanto al monto y la carga procedente de Asia,

⁴³ GARCÍA-ABÁSULO, 192, p. 63, nota 19.

⁴⁴ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p. 64 y 65.

⁴⁵ “Memorial a nombre de las yslas contra un diputado sobre el comercio”...P. 119vta.

⁴⁶ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p. 64 y 68.

pues como era de esperar conforme avanzó el siglo XVII el comercio transpacífico logró estabilizarse hacia la década de 1630⁴⁷.

En los albores del comercio Acapulco-Manila no existían regulaciones referentes al número de galeones que debían surcar el Pacífico entre México y Filipinas, pero conforme avanzó el siglo XVI surgieron restricciones a los intercambios practicados entre Asia y América. En 1573 llegaron dos galeones al puerto de Acapulco procedentes de Filipinas; en 1602, tres; en 1603, cuatro; y en 1604 tres⁴⁸. A esto siguieron varias regulaciones al comercio debido al contrabando practicado en las naves; la primera de ellas fue estipulada en 1593, reiterada en 1604:

“que en ninguna manera pudiese yr de las provincias del Piru y tierra firme, guatemala ni de otra parte de las dichas Indias occidentales ningun navio a los dichos Reynos de la China y islas Philipinas so las penas que para ello ympuso. Mas por ymportar Tanto la conservaçon de lo que esta en ellas reducido a nuestra obediencia y la chistiandad que se havia plantado y para mayor estension del evangelio y de nuestra Sancta fee catholica permito y doy Licencia que de la nueva Spaña pudiesen yr cada año dos navios a las dichas yslas Philipinas de a trescientas Toneladas cada uno en que llevasen los socorros de Gente y otras cossas necessarias y se truxese la haçienda de contrataçon y valor de las mercaderias que se Truxesen cada año no passase de doçientos y çinquenta mill pesos de a ocho reales, en el retorno en dinero de quinientos mill por el principal y ganancia rediciendo esta contrataçon a solos los veçinos de las dichas islas philipinas”⁴⁹.

La promulgación de 1593 respondió a las presiones ejercidas por los comerciantes peninsulares, que intentaban limitar el comercio transpacífico; y a la necesidad de continuar con las Islas bajo jurisdicción española porque su conservación dependía del enlace por el Pacífico, de las cantidades de pesos enviadas y de los gastos generados al remitirlas, por ello lo más coherente fue fletar los navíos a costa de su majestad y a costa de los mercaderes del Pacífico, tornándose en monopolio estatal. Esta restricción también tenía como finalidad limitar la entrada de mercaderías asiáticas en Nueva España y definía la cantidad

⁴⁷ CHAUNU, 1976, p.237 y 240.

⁴⁸ MEMIJE MOLINA, 1992, p.99.

⁴⁹ “Disposiciones resolutivas de su majestad a la contratación y comercio de las islas Filipinas por parte de la Nueva España”, Valladolid, 31-12-1604, en AGN, RCD, V. 4, E. 61, P. 61.

de plata enviada a Asia. El permiso de carga concedido por la Corona española en el tráfico Manila-Acapuco fue el siguiente:

PERIODO	MANILA-ACAPULCO REALES DE A OCHO	ACAPULCO-MANILA REALES DE A OCHO
1593-1701	250,000	500,000
1702-1733	300,000	600,000
1734-1769	500,000	1,000,000
1769-...	750,000	1,500,000

Fuente: YUSTE LÓPEZ, 1984, p.16.

Las regulaciones a los intercambios practicados por el Océano Pacífico fueron el resultado de las presiones de los mercaderes andaluces porque desde finales del siglo XVI surgió un enfrentamiento entre dos élites comerciales: los mercaderes del Pacífico o cargadores del galeón de Manila, y los mercaderes del Atlántico, llamados vulgarmente los cargadores de los galeones de la Carrera de Indias. Los mercaderes del Pacífico eran el grupo de comerciantes concentrados en el negocio del galeón de Manila, vivían en la capital del virreinato y la colonia filipina, intervenían continuamente en los negocios del tráfico transpacífico, mostrando su interés por ser los únicos americanos en el comercio con Asia. En las Islas conformaron un grupo de presión bien constituido con influjo político, superable, por la llamada "frailocracia" filipina, que era el poder **de facto** en manos de las órdenes religiosas instaladas en el Archipiélago. El grupo de comerciantes del galeón fue adversario de los mercaderes andaluces prácticamente hasta el final de las relaciones entre Nueva España y el sudeste asiático. Los mercaderes del Atlántico centraron su actividad en los intercambios entre España y América, que de acuerdo con la época estaban asentados en

Sevilla o Cádiz⁵⁰. Cuando iniciaron los contactos Mexicano-Filipinos también comenzó esta lucha, porque los comerciantes metropolitanos estaban interesados en traficar sus productos en las colonias americanas; entre ellos estaban los tejidos de seda fabricados en España que podían tener gran demanda en los virreinos, por ello se oponían a que se importase seda tejida de China en Nueva España y Perú. Una señal del buen recibimiento de los productos chinos por los mexicanos fue la real cédula de 1583 que respondió a la petición de los sevillanos para interrumpir el comercio Acapulco-Manila, entonces el conde de Coruña, virrey de México, propugnó con éxito la continuación del comercio.

Pero, ¿cuál fue la relación entre los mercaderes del Pacífico y el Consulado de la ciudad de México? Fue la mancuerna de intereses más que la contraposición de objetivos. A este respecto debe subrayarse la ligazón entre ambos grupos contra Pedro de Quiroga, quien llegó al puerto de Acapulco en 1635. Estableció fuertes impuestos a las mercaderías de procedencia asiática debido al contrabando cometido en el comercio practicado por el Pacífico, tanto Acapulco-Manila como Acapulco-Callao. Después en carta del 28 de marzo de 1639, el Consulado de México suplicaba la reapertura comercial con Perú, no obstante que desde 1582 los comerciantes sevillanos y los mexicanos se mostraron contrarios a la creación de una segunda vía transpacífica. Hacia 1644 todavía estaba vigente la regulación de 1634 que prohibía indefinidamente el intercambio comercial entre los virreinos mexicano y peruano; pero los representantes de México y Filipinas estaban a favor de reanudar el tráfico por el bajo costo del salitre peruano con que se fabricaba pólvora en las Islas; obviamente los representantes peninsulares de las flotas de Indias se oponían a la consecución de las relaciones comerciales Acapulco-Callao. Más tarde en 1646 Joseph Ferriol, representando al prior y cónsules, Consulado y comercio de México y de toda Nueva España, insistía denodadamente en la apertura del comercio entre ambos virreinos, argumentando la "suma miseria" del

⁵⁰ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p.64. GARCÍA DE LOS ARCOS, 1992b, pp.44-32. GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, pp. 39-67. YUSTE LÓPEZ, 1984, pp.36, 41 y 42.

Archipiélago y las catástrofes sufridas en la ciudad de México a raíz de las inundaciones de la laguna mexicana⁵¹. En definitiva, el Consulado de la ciudad de México y los mercaderes del Pacífico como oligarquías locales americanas se defendieron recurrentemente de lo que consideraban agresión metropolitana, constituyéndose en un grupo de presión bastante fuerte, porque el Consulado aportaba dinero para obras públicas, construcción de caminos y defensa de las costas novohispanas.

¿DEFENSA DEL LITORAL MEXICANO O DEL GALEÓN DE MANILA?. UNA PROPUESTA DEL CONSULADO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

A la pregunta de ¿por qué el “barco de aviso” no fue empleado inmediatamente como patrulla costera en la ruta transpacífica? hay que añadir la de ¿por qué precisamente el Consulado de la ciudad de México propone destacar el “aviso” desde el puerto de Acapulco?, ya que parecían grandes la seguridad del mar, el control de la ruta Acapulco-Manila y las jugosas ganancias del tráfico. La empresa por el control de la ruta transpacífica y del movimiento portuario de Acapulco fue costosa y bastante complicada. Un vistazo superficial de los rasgos de la política defensiva naval de las costas novohispanas haría asombroso el hecho de que pese a los ataques de los enemigos de la Corona española, el comercio monopolístico del galeón se mantuvo hasta 1815. Un examen más sereno de los mecanismos que posibilitaron dicha continuidad llevaría a examinar, por una parte, el interés de proseguir con las Islas Filipinas bajo jurisdicción española; por otra parte, las vicisitudes sufridas por el propio Estado español en la primera mitad del siglo XVII redundaron en el robustecimiento de la presencia hispana en la colonia asiática, no obstante la terrible situación del imperio español. Y finalmente lo que se refiere a las relaciones entre la Corona y las oligarquías locales como el Consulado y los mercaderes del Pacífico. La explicación a este problema reside fundamentalmente en la dinámica de la propia ruta transpacífica

⁵¹ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, pp.39-67.

y los engranajes de un sistema de patrulla costera contemplado, pero cristalizado hasta después de la captura del galeón Santa Ana. Por ello me parece pertinente como postulado de análisis al problema de investigación aquí estudiado, plantear que la captura del galeón Santa Ana causó especial preocupación entre los mercaderes del Pacífico en un momento en que las proporciones de ese tráfico incrementaban notablemente. Fue, pues, por iniciativa del propio Consulado de mercaderes de la ciudad de México, que se solicitó al virrey de la Nueva España la posibilidad de destacar un navío desde puerto de Acapulco para que avisara al navío acerca de la presencia de los “enemigos” de la Corona en las costas novohispanas. Esta reacción de los cargadores del galeón de Manila tenía como finalidad proteger sus intereses concentrados en la carga de la nao, porque el barco transportaba las codiciadas mercaderías asiáticas, en las cuales se invertían cuantiosos caudales de dinero que redundarían, aún más, en substanciosas ganancias para un grupo de personas involucradas en el comercio transpacífico. En síntesis, evidente resultaba la fuerza “económica como social, política y militar durante el proceso de autonomía del siglo XVII”⁵² detentada por el grupo de comerciantes; sin embargo, ahora sólo quiero hacer hincapié en la vertiente que atañe a la toma de decisiones cuando veían amenazada su intervención en el tráfico Acapulco-Manila.

En definitiva, el “barco de aviso” respondió a uno de los rasgos definitorios de la política defensiva para resguardar el litoral novohispano, la carga procedente de Asia, y la sede americana del tráfico asiático. Por otro lado, no se quiere caer en exageraciones como la que sostendría que el aviso fue exclusivo del virreinato mexicano. Las razones que explican mi interés en la Nueva España en su vertiente marítima Acapulco-Manila ya las he señalado anteriormente. En ese sentido, es imposible decir exactamente cuando apareció por primera vez el “barco aviso” en la ruta transpacífica de altura y de cabotaje, o cual fue el primero que recibió esa denominación. Así, parece ser que el primero de ellos fue el

⁵² PÉREZ HERRERO, 1988, p.21.

galeón San Pablo, en el cual Andrés de Urdaneta localizó la ruta de regreso de Filipinas a Nueva España, que llegó a Acapulco el 8 de octubre de 1565.

“Y los de México están muy ufanos con su descubrimiento, que tienen entendido que serán ellos el corazón del mundo. Traen en este **navío de aviso** que es venido agora acá jengibre, canela, oro en polvo, una arroba de conchas riquísimas, de oro y blancas, joyas de oro, cera, y otras cosas, para dar muestra de lo que en aquella tierra hay y muchas bujerías y otras cosas muy galanas. Y aunque no las trajeran, harto traían en haber descubierto y hallado la navegación por aquestas partes, que es cosa de mucha calidad”⁵³.

Parece ser que designaba, en conjunto, las noticias sobre la ruta, más que la embarcación. Aunque Chaunu y Bauzon hablan de los “avisos” son mínimos los detalles que ofrecen reduciendo su comentario a la descripción circunstancial. Por ello, no es aventurado proponer que la concepción del “navío de aviso” o “barco de aviso” se transformó notablemente, de tal manera que a finales del siglo XVI la connotación englobaba a una embarcación liviana de tipo patache así como las acciones para las que fue destinada en la primera mitad del siglo XVII: patrulla costera del Pacífico novohispano, nave pequeña despachada perentoriamente desde el puerto de Acapulco a Manila, y una embarcación ligera destacada desde Manila con dirección a Acapulco. Así pues, desde que se perfiló el esquema de navegación de la carrera del Pacífico en 1573 se contempló el funcionamiento de dos galeones encargados de transportar los permisos de los mercaderes manilenses y un patache que actuara como “navío de aviso” en casos extremos⁵⁴. Sin embargo, el empleo del “aviso” no fue inmediato porque la corrientemente conocida nao de China aún no había sido atacada por los enemigos de la Corona, pues aún se aludía a tres premisas que he reiterado constantemente en este escrito: la lejanía del Mar del Sur con respecto a los rivales europeos de España; el temor que representaba cruzar el terrible estrecho de Magallanes; y el apego a las bulas Alejandrías del siglo XV. No fue necesario esperar mucho tiempo para advertir que el Mar del Sur estaba seriamente amenazado por las incursiones

⁵³ KNAUTH, 1971, p.43.

⁵⁴ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p.72.

foráneas inglesas, la captura del galeón Santa Ana refuerza este hecho porque venía terriblemente cargado de mercadería asiática, base de su lentitud e incapacidad de defensa frente al adversario; tampoco contaba con tren de cañones y artillería moderna, lo que a todas luces mostraba las deficiencias de la nave, lo cual se traducía en una actitud despreocupada hacia una de las rutas marítimas más importantes que conectaba a América con el Sudeste Asiático.

Por lo tanto, no es aventurado suponer que el parteaguas en el ámbito de la navegación transpacífica fue precisamente la captura del galeón Santa Ana. En ese sentido, después del acecho pirático en el Mar del Sur, los mercaderes mexicanos que participaban en el comercio asiático practicado mediante el galeón, tomaron una serie de medidas urgentes a fin de paliar deficiencias de antaño, que de ninguna manera debían transformarse en recurrentes. La intervención del Consulado de la ciudad de México en la toma de decisiones en cuanto a los planes para defender el litoral novohispano de cara al Pacífico es interesante, porque en el momento que solicitó el empleo de una patrulla costera, el comercio Acapulco-Manila se había tornado en monopolio de la Corona en donde participaban una minoría no estatal muy fuerte representada por el Consulado de la ciudad de México, y el rey.

El comercio transpacífico empezó a transformarse en blanco de los enemigos de la Corona, por lo tanto podría sufrir expolios considerables si continuaba cultivándose la despreocupación de una vía marítima tan importante que redundaba en el dominio del mar para acceder sin cortapisas a Asia. El 25 de julio de 1594 celebraron una junta en la Universidad de Mercaderes de la capital virreinal: Diego Hurtado de Peñalosa, prior del Consulado, Juan de Astudillo, Domingo Hernández, Salvador de Barza, Diego Lope de Montalban, Juan Rodríguez, Diego Matías de Vera y Pedro Ruiz de Ahumada, como cónsules. El motivo de la reunión descansó en la preocupación del secretario del Consulado, Juan de Urrutia, quien informó de "la nueba (carta) que a benido a esta ciudad (México) de los rreynos del piru que en la mar del sur an entrado navios de

corsarios ynglesses por el estrecho (de Magallanes)”⁵⁵. Se refería a Richard Hawkins quien había zarpado de Plymouth el 22 de junio de 1593. El primero de julio de 1594 fue descubierta en la bahía de Atacames a la capitana inglesa Dainty, rindiéndose después de un día de intenso combate contra Don Beltrán de Castro, quien fue enviado por el virrey Cañate. Y aunque el viaje de Hawkins a Nueva España se frustró, el Consulado advertía la inseguridad de las naves de su majestad en el Pacífico, pues aún no llegaban a la capital mexicana las noticias de la derrota del enemigo. En ese sentido, los mercaderes mexicanos exponían a Luis de Velasco:

“combiene y es muy neçesario por el bien de todo el comercio que se de aviso a los navios queste año se esperan de las yslas Philipinas de los dichos corsarios antes que lleguen al puerto de acapulco y que se aparten de la costa haçiendose a la mar no los tome el yngles como tomo los años Passados en ella al nabio Santana y lo saque que benia a esta nueva españa de las dichas yslas”⁵⁶

Ese mismo año la petición de los mercaderes fue concedida. Desde el puerto de Acapulco se despachó un navío a dar “aviso” a las naos de Filipinas acerca del peligro que representaba la presencia de los corsarios ingleses en el Mar del Sur. El primer “barco de aviso” era despachado de la sede americana del tráfico asiático coronándose su institucionalización.

Después del análisis de las fuentes tanto documentales como de archivo se han podido identificar 14 naves, con un total de 11 casos; 1 está registrado a finales del siglo XVI; 9 en la primera mitad del siglo XVII, entre 1613 y 1649; y el caso magistral de 1687. El estudio de estos “avisos” lleva a lanzar una primera conclusión, después de un examen detallado de la información. La fragata y el patache fueron las embarcaciones corrientemente empleadas y denominadas como “barco de aviso”; asimismo se robustece la premisa que sugiere que el

⁵⁵ “Testimonio de la junta celebrada en el Consulado de la ciudad de México para dar auxilio a las naos de Filipinas para protegerlas de los enemigos ingleses”, México, 6-5-1639, en AGN, AHH, Leg.218-15.

⁵⁶ “Testimonio de la junta celebrada en el Consulado de México...”

puerto de Acapulco no contaba con suficientes navíos a fin de subsanar las carencias de la propia navegación transpacífica así como del sistema de patrulla costera, porque en la mayoría de los ejemplos presentados los barcos son de procedencia centroamericana, sudamericana y filipina, lo cual prueba en un primer momento que los navíos no fueron construidos en la Nueva España. Los casos de extrema necesidad se veían resueltos gracias al despacho perentorio de una nave estacionada en Acapulco.

A continuación se presentará el análisis de cada “aviso” atendiendo tres categorías: patrulla costera en el virreinato mexicano de cara al Mar del Sur, “aviso” transpacífico despachado desde Acapulco a Manila, y el “aviso” fletado desde Manila al puerto de Acapulco; para concluir con el caso de 1687.

Patrulla Costera. El primer “aviso” fue el destacado de Acapulco en 1594 para advertir a las naos de Filipinas el peligro que suponía la presencia de Richard Hawkins en el Pacífico. De acuerdo con la información proporcionada por Chaunu las embarcaciones de ese año procedentes de Asia atracaron en el puerto de Acapulco sin ningún contratiempo⁵⁷. Ya durante el siglo XVII, en 1623 se aprestó en Acapulco el navío San Agustín con doce quintales de cable cáñamo para “dar aviso a las naos que venían de Filipinas de como en la Mar del Sur andaba una armada de enemigos”⁵⁸; se trataba de alertar a los galeones sobre la presencia de Hugo Shapenham quien había llegado al puerto de Acapulco el 28 de octubre de 1624. Luego, en 1632 arribó al puerto de Acapulco, procedente de Realejo, la fragata Nuestra Señora del Rosario; a finales del mes de noviembre “se ofreció que la dicha fragata fuera a servir a su majestad al Puerto Escondido para que estuviese allí dispuesto a la orden que se le diese para ir a avisar las naos de Filipinas que este presente año vinieron de ellas”⁵⁹. De acuerdo con los registros consultados el “aviso” fue enviado en el mes de diciembre de 1632 a

⁵⁷ CHAUNU, 1976, p. 218 y 219.

⁵⁸ “Mandamiento para la paga de un cable que se tomó en puerto de Acapulco”, México, 20-7-1645, en AGN, AHH, Leg. 6-159.

⁵⁹ “Se notifique a Antonio Cotán maestro de la fragata Nuestra Señora del Rosario que se le de plazo todo el mes de abril para que parta del puerto de Acapulco”, México, 7-4-1633, en AGN, RCD, V. 11, E. 256, P. 232.

Cabo San Lucas para advertir la presencia de una flota enemiga que después resultó ficticia. Pero, ¿cuál fue la razón de enviarla primero a Puerto Escondido? Aún lo ignoro. Las evidencias con las que cuento todavía son insuficientes para afirmar **a priori** que en esta fragata se transportó contrabando. En la práctica, estos navíos también eran contratados por la Corona para transportar artillería desde Acapulco a otros puertos de la vertiente del Pacífico mexicano, vedándoles la carga de mercancía; y aunque es una cuestión muy discutida, tampoco debe desdeñarse radicalmente dicho ejercicio.

En 1633 la fragata Santa Isabel fue "a dar aviso a las naos que este presente año vinieron de las islas Filipinas de haberse visto en estas costas algunas naos que se entendieron ser de enemigos"⁶⁰. Avizó a la Nao Capitana San Juan Bautista a la altura de 25 grados latitud norte, cerca del Cabo San Lázaro, en Baja California. Ahí se apostó la fragata por más de doce días esperando a la Nao Almiranta para prevenirla del peligro, sin embargo la espera resultó vana porque ese año sólo se despachó de Filipinas a Nueva España una nave: La Capitana. Por otro lado, el 6 de agosto de 1640 fue concedida la licencia a Pedro Porter Casanate para explorar la costa de California; en 1643 fundó su astillero en el pueblo de Sentispac o Centicpac. Él también recibió noticias de la entrada de Hendrick Brower en el Pacífico por lo que el 3 de enero de 1644 fue despachada la fragata Nuestra Señora del Rosario del puerto del Río de San Pedro, en la misma jurisdicción, a Cabo San Lucas para "avisar" al galeón de Manila sobre la presencia de los holandeses, que aún no habían zarpado de las costas de Chile. Sin embargo, el astillero creado por Pedro Porter sufrió un incendio que lo redujo a cenizas, obligándolo a regresar a México donde residió los años de 1645 y 1646; después prosigió con sus exploraciones hasta 1648 y 1649 cuando ejerció el puesto de gobernador de Sinaloa; y en noviembre de 1649 Porter Casanate fue encomendado otra vez por el virrey para notificar al galeón

⁶⁰ "Licencia a Ignacio de Figueroa dueño de la fragata Santa Isabel para que haga viaje de vacío a los puertos de Realejo y Sonsonate", México, 3-6-1633, en AGN, RCD, V.11, E. 261, P.233.

de Manila la cercanía de una flota de cinco navíos al frente de enemigos portugueses, que finalmente no alcanzaron el virreinato mexicano⁶¹.

Aviso transpacífico de Acapulco a Manila. Estas embarcaciones, al contrario de los que funcionaron como patrulla costera, fueron pataches. En efecto, la larga travesía transpacífica requería barcos ligeros, maniobrables y de poco calado como eran los de su tipo. Asimismo, no es extraño detectar que estos “barcos de aviso” despachados desde el puerto de Acapulco con destino a Filipinas coinciden con dos de las coyunturas más duras en el movimiento portuario de Acapulco durante los años 1635 a 1639 con la llegada del visitador don Pedro de Quiroga y Moya; y con la falta de comunicaciones náuticas Mexicano-Filipinas en los dos años seguidos de 1646 a 1648. A este respecto deben tomarse en cuenta varias consideraciones. La primera de ellas tiene que ver con la desobediencia de las regulaciones dictadas en 1631 y 1634 que limitaban primero y cortaban después indefinidamente el contacto entre el virreinato peruano y el virreinato mexicano. En consecuencia, hacia 1635 el comercio transpacífico sufrió uno de los primeros sinsabores, porque los mercaderes del Pacífico avecindados en Filipinas se negaron a embarcar géneros con destino a Nueva España por miedo al visitador, que había descubierto el contrabando practicado en ambas rutas: la transpacífica y la mexicano-peruana. Al mismo tiempo, una de las situaciones en extremo delicadas fue la aparente falta de situado en las Filipinas. Las proporciones que tomó esta querrela afectaron a las Islas que libraban la guerra naval hispano-holandesa en aguas del propio Archipiélago filipino. En ese sentido, en 1636 la Corona compró el patache San Nicolás a Gabriel de Tamaril para enviar los socorros a Poniente debido a la falta de galeones que pudieran realizar la travesía a la colonia asiática⁶². Es de destacar que gracias a este “aviso” se sabe que en la ciudad de Manila “solo habitaban 230 españoles, y se concedió a su comercio el Permiso, y empleo de

⁶¹ MATHES, 1975, p.16.

⁶² “Índices de reales títulos correspondientes al despacho de las naos a Filipinas del año 1636”, México, 1636, en AGN, AHH, Leg.6-201. “El general Andrés Pacheco de lo que fue de las naos que el año pasado de 1637 vinieron de las Islas Filipinas”, Cavite, 6-6-1636, AGN, AHH, Leg.6-354.

250 mil pesos con el retorno de 500 en cada año”⁶³, lo que confirma todavía más las suposiciones que me había planteado para estas fechas, me refiero a la llegada de mercadería asiática al virreinato mexicano en los años de 1637, 1638 y 1639, en medio de la incesante actividad fiscal desarrollada por el visitador Quiroga; aunque, para tener certidumbre aún faltaría consultar los registros de carga de cada navío, los cuales aún no poseo.

Por otro lado, en 1648 el patache el Buen Jesús, procedente de Panamá, fue tomado en la Nueva España para enviar un “socorro cortísimo” a las Islas después de dos años seguidos de incomunicación entre México y Filipinas. El objetivo de este “aviso” consistió en el espionaje, pues se deseaba saber en Nueva España si la colonia insular había capitulado frente a los holandeses; el navío solamente viajó para confirmar si la plaza de Manila estaba tomada por los “neerlandeses”⁶⁴, lo cual no fue un hecho.

Aviso transpacífico de Manila a Acapulco. Las razones fundamentales que pueden explicar el envío de “avisos” de Filipinas a Nueva España son las que atañen al estado de guerra constante vivido en colonia asiática. Por ello, para analizar el “aviso” que llegó al puerto de Acapulco en 1613, es necesario un análisis compendiado de la situación filipina. De 1609 a 1616 el gobernador y capitán general del Archipiélago fue Juan de Silva; en 1610 peleó contra una escuadra holandesa apostada en la boca de Manila, logrando vencerlos; al año siguiente viajó al Moluco; y en 1614 los holandeses atacaron otra vez las Islas, logrando quemar y saquear la villa de Arebalo. En 1616 Juan de Silva encabezó una armada de diez galeones, cuatro galeras, un patache y otras embarcaciones menores, en las cuales iban 5,000 hombres; viajaron a Malaca, en donde el gobernador murió, por consiguiente la empresa fracasó, perdiendo todo lo invertido, y contrayendo una deuda con los españoles e indios alistados en la expedición, que ascendía a 1,000,000 de pesos por sus servicios. El gobierno de

⁶³ “Extracto del expediente sobre la forma en que se debe continuar el comercio”, en **Colección de siete piezas manuscritas relativas al comercio de Filipinas**, en AHINAH, Colección G. de Orozco, V.56, P. 182vta.

⁶⁴ GUIJO, 1953, t. I, p. 3 y 5. PRIETO LUCENA, 1984, p. 29.

Juan de Silva también fue pródigo en desgracias navales; por ejemplo, en 1609 salieron dos embarcaciones de Manila, La Capitana San Francisco se perdió en Japón, donde también arribó la Santa Ana que retornó el año siguiente a Filipinas; en 1610 las dos naos que salieron a Nueva España arribaron al poco tiempo en las Islas. Finalmente, en 1616 se registra el desastroso final del gobierno de Silva, que coincide con su muerte; y una de las recurrentes correrías de los malayo-mahometanos hacia las Islas, pues ese año llegó a Manila una armada de 60 caracoas procedentes de Mindanao; uno de los golpes más duros cometidos contra el Archipiélago fue el ataque a Camarines en donde quemaron un galeón y dos pataches que apenas se fabricaban; y después de los corrientes robos incendiaron esa provincia "cautivando mucha gente"⁶⁵. Ciertamente todas estas tensiones permiten contemplar el estado de guerra latente vivido por la sociedad filipina.

El 5 de febrero de 1613 entró en el puerto de Acapulco "un navio pequeño llamado san Pedro que salio de Manila quatro meses y medio diçe aver encontrado a la capitana tresçientas leguas de aqui avia dicho dice venir poderosa y traer salud todos, viene este navio por avisso a pedir dos mil pesos"⁶⁶. Efectivamente, la llegada del "barco de aviso" respondía a las necesidades de Filipinas en un momento de constantes enfrentamientos militares, cuya actividad generaba gastos que debía pagar el Estado español del "situado" enviado a las Islas. La llegada con antelación de esta nave, mucho antes que el galeón de Manila, prueba la preocupación de las autoridades filipinas por evitar a toda costa la conquista del Archipiélago por parte de los enemigos y la llegada irregular o insuficiencia del situado en las Islas, lo cual provocaba serias preocupaciones a la gobernación insular al tener que pagar la construcción de naves y el salario de los españoles e indígenas embarcados en Manila como soldados para pelear contra

⁶⁵ "Memorial a nombre de las yslas en contra de un diputado sobre el comercio", P.132vta. y "Extracto del expediente sobre la forma en que debe continuar el comercio", P. 179vta, en **Colección de siete piezas manuscritas relativas al comercio de Filipinas**, en AHINAH, Colección G. de Orozco, V. 56.

⁶⁶ "Carta del comisario de Manila sobre los diferentes negocios presentados en dicha comisaría a su cargo dando aviso en uno de ellos de la guerra del Moluco", Acapulco, 6-2-1613, en AGN, RI, T.293, N. 18, F.93

holandeses y musulmanes. La correlación que existe con el “aviso” procedente de Filipinas está en consonancia con la misma situación de la colonia más conflictiva y costosa del imperio español

De acuerdo con la información ofrecida por Bauzon y Díaz-Trechuelo⁶⁷, en 1637 llegó al puerto de Acapulco otro “aviso” procedente de Filipinas. El primer autor asegura que de Manila se despachaban “barcos aviso” para informar en México las necesidades de las Islas; mientras que la segunda sugiere que ese año llegó un patache con la correspondencia de las autoridades españolas insulares. En efecto, el gobernador de Filipinas, Sebastián Hurtado de Corcuera, estableció desde 1633 un presidio en Zamboanga, en una de las fronteras más importantes con los reinos musulmanes del sur; después logró conquistar los reinos mahometanos de Mindanao y Joló, en 1637 y 1638 respectivamente. La llegada irregular del situado a Filipinas motivó el despacho de naves ligeras que transportaran a Nueva España los informes de las actividades militares en las Islas a fin de que desde México se remitiera con puntualidad la cantidad de plata destinada para subvenir las carencias de la administración filipina.

El caso magistral de 1687. Este hecho pertenece a la segunda mitad del siglo XVII; y al mismo tiempo resulta interesante ya que en el puerto de Acapulco no sólo se aprestaba un “aviso”, como era usual, en esta ocasión zarparon tres navíos desde la bahía novohispana. La necesidad de observar la correlación entre el número de barcos está en consonancia con la entrada del inglés William Dampier en el Mar del Sur, el cual merodeaba por aquel año el flanco del Pacífico sur del continente americano. El apresto de “los tres bajeles que han de salir del puerto de acapulco en busca de la nao o naos que a fines de este año se esperan de las yslas filipinas en las cuales se han de tripular ducientos hombres (...) para el tiempo de tres meses estaran en la mar para el escolte de dichas naos por lo ynfestado que se hallan las costas del mar del sur de piratas”⁶⁸ inició durante el

⁶⁷ BAUZON,1981,p.63. DÍAZ-TRECHUELO,1984,p.136.

⁶⁸ “Ordenando a los oficiales reales de Acapulco tengan prevenido los pertrechos y víveres para los tres bajeles que van en busca de la nao de Filipinas”, México, 19-9-1687, en AGN, RCD, V.34, E. 261, F.560vta.

mes de septiembre de 1687. La armadilla compuesta por el navío Santo Rey Fernando; la fragata capitana, enviada para otra armadilla de California; y una balandrilla⁶⁹, estuvo a cargo del capitán Pedro de Iriarte⁷⁰. Otro de los puntos neurálgicos consistió en la disposición dada por el virrey de Nueva España que ordenó “resguardar la nao o naos que se esperan de filipinas y conviniendo que para qualquier accidente de arribada destas embarcaciones se hallen prevenidos en las referidas costas hordenos a todos los alcaldes mayores della o sus thenientes estancieros que personas de qualquier calidad que sean le den al dicho capitán a la persona que hordenare todo lo que pidiese asi de vastimentos como de gente y otra qualquier cosa que se le pudiere ofrecer”⁷¹. En efecto, aludía a la protección del galeón a fin de lograr la continuación de la travesía de cabotaje hasta Acapulco, en donde estaría protegido de los enemigos de la Corona.

AVISOS EN LA RUTA TRANSPACÍFICA.

AÑO	NOMBRE	TIPO DE NAVE	PROCEDENCIA	TIPO DE AVISO	NÚMERO
1594	—	Patache	—	a	1
1613	San Pedro	Patache	Manila	c	1
1623	San Agustín	Fragata	-	a	1
1632	Nta. Sra. del Rosario	Fragata	Realejo	a	1

⁶⁹ Barco de un solo palo, con cangrejo (verga que tiene en uno de sus extremos una boca semicircular por donde ajusta con el palo del buque, puede correr de arriba a abajo, o viceversa y girar a su alrededor mediante los cabos que se emplean para manejarla) y foque (vela triángular que se orienta sobre el bauprés).

⁷⁰ “Ordenando al factor de la real caja compre fletes y remita a los oficiales reales de Acapulco conduciendo los avíos para tres embarcaciones que van en busca de las naos de Filipinas”, México, 1687, en AGN, RCD, V. 34, E. 267, F. 563vta. “Ordenando al castellano, oficiales reales y capitán de mar y guerra Pedro de Iriarte y pilotos resuelvan lo que debe llevar la armadilla que va a encontrar la nao de Filipinas a resguardarla de piratas”, México, 18-10-1687, en AGN, RCD, V.34, E. 274, F.566.

⁷¹ “Ordenando que las tres embarcaciones que salgan de Acapulco para ir al encuentro de las naos de Filipinas vayan guarnecidas con 200 hombres al mando del capitán Pedro Iriarte”, México. 18-10-1687, en AGN, RCD, V.34, E.275, F.567.

1633	Santa Isabel	Fragata	Realejo	a	1
1636	San Nicolás	Patache	–	b	1
1637	–	Patache	Manila	c	1
1644	Nta. Sra del Rosario	Fragata	–	a	1
1648	Buen Jesús	Patache	Panamá	b	1
1649	–	Fragata	–	a	1
1686	Sto. Rey Fernando	Navío	Perú	a	3
	–	Fragata	Perú		
	–	Balandra	–		
Total				10a, 2b, 2c	14

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-159, 6-201; RCD, V. 11 E. 256, P. 232 y E. 261, P. 233, y V. 34, E. 261, F. 560 y E. 268, F. 564; RI, T. 293, N. 18, F. 93; BAUZON, 1981,p.63; CHAUNU, 1976, p. 218-227; DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.136; GUIJO, 1953,t.1,p.3 y 5. GIL, 1989,p.163; MATHES,1975,p.16.

Nomenclatura: a: patrulla costera, b: barco de aviso transpacífico enviado de México a Filipinas, c: barco de aviso fletado de las Islas de Poniente a Nueva España.

La navegación del “barco de aviso” en el circuito marítimo trazado por los españoles desde la segunda mitad del siglo XVI significó el intento por continuar con la hegemonía española del mar en medio de un periodo terriblemente aciago para el imperio, porque lo que se buscaba era la protección de la vía marítima que enlazaba a Nueva España con el Sudeste Asiático. Por ello resalta de manera notoria la ligazón existente entre el “barco de aviso”, el cambio de derrotero de los galeones, y el fuerte de San Diego, ya que el objetivo fundamental estaba encaminado a la protección de la ruta transpacífica.

Hay que subrayar igualmente en este sentido la salida de los galeones de la sede americana del tráfico asiático con rumbo a Filipinas, pues el temor

infundido a los españoles por parte de los corsarios extranjeros también ocasionó variaciones en las fechas de partida de los navíos del puerto de Acapulco y el derrotero de éstos. El oidor de la Audiencia de Manila, licenciado Francisco de Rosas y Oñate, en carta fechada en julio de 1632, informaba a su majestad las dificultades que suponía para las naos despachadas de Acapulco a Filipinas la navegación del Pacífico: el evidente riesgo de perderse, el peligro representado por los enemigos y "otros muchos accidentes"⁷². Hasta 1635 "se perdieron onze naos de la Carrera, arribaron otras onze; una y dos pataches que quemaron los holandeses, las muchas armadas en que tambien se perdieron otras, y en tres años no se avian podido despachar por los atrasos en sus caudales"⁷³; por ello, para evitar esos descalabros, el Consejo de Indias dispuso que los barcos originarios del Archipiélago atracados en Acapulco debían encontrarse prevenidos en los principios del mes de diciembre con todos los bastimentos, pertrechos y géneros remitidos al gobernador de las Islas. Por lo tanto, las naves se fletarían al término de éste mes a fin de que ingresaran en el puerto de Cavite "por todo marzo"⁷⁴. Pero la mayoría de los galeones que he podido registrar en la documentación consultada, realizaban el tornaviaje a Filipinas en los finales del mes de marzo. En consecuencia, hacia 1633 el rey ordenó que las naos zarparan "de Acapulco (a las Islas) por todo el mes de marzo para que lleve segura navegación"⁷⁵; no hizo más que reiterar lo que en la práctica era corriente.

Se puede decir que, en lo que se refiere a los aspectos estrictamente de navegación, un acontecimiento significativo se presentó cuando el cambio de derrotero de las naves fue un hecho. Desde 1620 el recorrido del galeón fue modificado debido a los sucesivos ataques realizados por los holandeses a las

⁷² "Se fije fecha de salida de los barcos que se encuentran en Acapulco para Filipinas", Manila, 26-8-1633, en AGN,RCO, V.1, E.110, F. 211.

⁷³ "Memorial a nombre de las yslas contra un diputado sobre el comercio", P.124 vta. y "Extracto del expediente sobre la forma en que debe de continuar el comercio", P.179vta., en **Colección de siete piezas manuscritas relativas al comercio de Filipinas**, en AHINAH, Colección G. de Orozco, V.56,.

⁷⁴ "Se fije fecha de salida de los barcos que se encuentran en Acapulco..."

⁷⁵ "Al virrey de la Nueva España recordándole el cuidado y diligencia del despacho de flotas del puerto de Veracruz y de los galeones de Filipinas que zarpan de Acapulco", Madrid, 26-8-1633, en AGN, RCO, V.1, E.299, F. 544 y 545.

Islas, por ello Diego Faxardo ordenó que cada galeón zarpara de las Islas hacia la Nueva España en fecha distinta para evitar a los enemigos del Archipiélago⁷⁶, porque las dimensiones que tomó el conflicto hispano-holandés estaba en uno de los momentos más agudos. En definitiva, los intensos cuidados realizados por el capitán general de la colonia asiática y el virrey de México para proteger el movimiento portuario se manifestaron en el cambio de la fecha de salida de las embarcaciones con destino a Filipinas; en la modificación del derrotero de los galeones que zarpaban de Manila a Nueva España; y en los “avisos” remitidos a los galeones como patrulla costera, los enviados de Acapulco a Manila, y los despachados desde Manila al puerto de Acapulco.

⁷⁶ MEMIJE MOLINA, 1984, p. 142.

CAPÍTULO 6

EL MOVIMIENTO PORTUARIO DE ACAPULCO. 1630-1648¹

ENTRADA Y SALIDA DE BARCOS DEL PUERTO DE ACAPULCO

El funcionamiento del imperio español transcurrió a través de las comunicaciones ultramarinas entre España y sus colonias americanas, así como las que desde aquí se desprendían hacia los territorios más apartados de la metrópoli: el archipiélago filipino, en donde la presencia del Estado español fue evidente en varios aspectos relacionados con el desenvolvimiento de la colonia en el plano económico y lo que atañe al funcionamiento administrativo de las Islas. A esto se añade otro aspecto aún más importante, desde el inicio de la colonización de las Filipinas se vislumbró que los nuevos dominios resultarían deficitarios en su balanza comercial. Por ello fue necesario buscar diferentes vías para fomentar la población de aquellas tierras y desarrollar un comercio activo entre América y el Este de Asia. Así que a finales del siglo XVI, en 1593, se dictaba la primera regulación al comercio transpacífico limitando el envío de plata con dirección a Poniente, así como la cantidad de dinero invertido en los géneros asiáticos introducidos en la Nueva España. En definitiva el tráfico Acapulco-Manila se convertía en monopolio estatal. Después, en 1606, fue instituido el

¹ Debo aclarar que el artículo titulado "El movimiento portuario de Acapulco: Un intento de aproximación (1626-1654)" que me publicó la **Revista Complutense de Historia de América**, (Madrid), N.22, primero fue presentado como ponencia en el VI Congreso Nacional ALADAA en Colima, Col. 6-9 nov. de 1994, y formó parte de los primeros escritos realizados para esta investigación.

“situado de Filipinas” para subvenir los salarios de los magistrados, la construcción naval, las guerras contra los “moros”, en suma todo lo relacionado con la presencia española en Asia, pero cuando por cualquier motivo los “socorros” novohispanos no llegaban a la colonia más apartada del imperio español, el gobierno filipino experimentaba momentos especialmente desagradables. La vida económica del Archipiélago estaba centrada en el comercio transpacífico, y el regreso del galeón de Nueva España a Filipinas significaba la llegada de los caudales destinados a las compras de mercaderías asiáticas, de las cartas para las autoridades virreinales, el traslado de gente novohispana o peninsular y de los géneros enviados de “gobierno a gobierno”.

No se quiere abordar la visión histórica romantizada relacionada con la vida de la línea transpacífica, que presenta acercamientos sincrónicos, es decir, lineales, destacando la peculiaridad de una navegación ininterrumpida entre México y Filipinas a lo largo de 250 años de activas relaciones. Tampoco se pretende repetir uno de los aspectos corrientemente publicitados como es lo más difundido del célebre galeón de Manila. Solamente se desea estudiar momentos coyunturales clave en un proceso histórico de larga duración, destacando la interesante continuidad de los vínculos asiático-americanos a través de la regularidad casi perfecta del eje Acapulco-Manila. Por ello, en este espacio se van a presentar tres microperspectivas históricas en diacronía, dos de ellas extremas en cuanto a las relaciones entre las dos colonias en el siglo XVII, pues están localizadas en medio de una situación especialmente álgida para el imperio español en Europa. En el inicio de esta centuria las Filipinas, como traspatio imperial, experimentaron conmociones de diferente índole: incendios, terremotos, ataques foráneos, sublevaciones internas de chinos e indígenas², que al mismo tiempo están imbricadas con los síntomas de decadencia del imperio ibérico, la pérdida de la hegemonía española en Europa, y la consolidación de la presencia hispana en Filipinas.

² DÍAZ-TRECHUELO, 1984, pp. 129-153.

La próxima exposición incidirá sobre el movimiento portuario de Acapulco durante la primera mitad del siglo XVII. En ese sentido, es preciso apuntar que el estudio de la entrada y la salida de naves de la sede americana del tráfico asiático requiere minuciosos acercamientos para contar con una macroperspectiva histórica más certera acerca de este fenómeno; por ello deseo que esta contribución sea tomada como un intento de aproximación al movimiento portuario acapulqueño, porque para analizar con detalle el “barco de aviso” dentro de la relación transpacífica es necesario estudiar el flujo de barcos Acapulco-Manila y Acapulco-puertos americanos, atendiendo principalmente a los originarios de El Realejo, Sonsonate y El Callao, porque se conoce muy defectuosamente. En lo que se refiere a la acotación temporal, este movimiento solamente se sitúa desde 1630 a 1648; en estos diecinueve años existen tres momentos fundamentales, que no son precisamente de bonanza, dentro de la corriente portuaria de Acapulco y sobre los cuales centraré mi atención: 1631-1634, 1635-1640, y 1646-1648. Asimismo, Chaunu estableció el “movimiento anual unitario del puerto de Acapulco entradas y salidas de 1591 a 1622”, él se valió de una rica documentación correspondiente a las cuentas oficiales de almojarifazgo de la caja de Acapulco, del Archivo General de Indias, que aportó valiosos datos, pero yo empleo una documentación diferente, ya que los libros de almojarifazgo que he consultado en el Archivo General de la Nación (México), concentran información apretada y dispersa para los últimos años del siglo XVI, careciendo de datos para el siglo XVII. La documentación empleada es la siguiente: reales cédulas originales y duplicados, general de parte, memorias del gobernador del Archipiélago, índices reales correspondientes a la salida de naves de Acapulco a Poniente, memorias de las provisiones remitidas de Nueva España a los órdenes religiosos filipinas, testimonios de remates, recaudos y mandamientos para la paga de bastimentos, pertrechos y matalotajes prevenidos en Acapulco para el galeón procedente de Asia. En las fuentes manejadas se recogen, aunque no con detalle, algunos de los nombres de los barcos procedentes de Filipinas; Centroamérica, concretamente El Realejo y Sonsonate;

y el Perú. El inconveniente principal radica en el hecho de que estos testimonios no están agrupados en series, ni en un solo fondo del AGN. La heterogeneidad, dispersión y fragmentación imposibilita establecer series temporales de la entrada y salida de barcos del puerto de Acapulco. En efecto, este movimiento portuario no fue unilateral, sino multilateral, no sólo debe examinarse desde la perspectiva mexicana pensada como el motor de toda esta relación naval. Por ello, se añade la necesidad de buscar nuevos cauces en esta difícil, pero interesante tarea de recuperación del pasado naval mexicano, que no se circunscribió exclusivamente en Acapulco, por lo que mi escrito no sólo alude a él. En ese sentido, la necesidad de englobar al "barco de aviso" en un contexto más amplio, me ha llevado al estudio coyuntural del movimiento portuario de Acapulco.

EL TRÁFICO ACAPULCO PUERTOS AMERICANOS. 1631-1634

En las cuatro primeras décadas del siglo XVII el interés en el comercio transpacífico motivó el planteamiento de dos reglamentaciones que influyeron en el futuro del tráfico del galeón: primera, en 1593 el tráfico transpacífico se transformó en monopolio de la Corona española, confirmado en la real cédula de 1604³; y segundo, se dieron las prohibiciones de un tráfico que se inició desde 1587 cuando se permitió reexportar al Perú los artículos de las Islas no necesarios en Nueva España⁴, me refiero al contacto Acapulco-Callao. Estas regulaciones trataron de restringir la exportación de mercadería asiática al virreinato del sur. En 1604 el tráfico se limitó a tres naves anuales cada una de 200 toneladas; cinco años después, en 1609 se dictó una nueva limitación: dos naves de 200 toneladas cada una; y en 1620 se redujo sólo a un barco. Después en 1631 se dispuso radicalmente el corte definitivo del contacto marítimo Nueva España-Perú, confirmado en 1634, estipulaba la supresión en un

³"Disposiciones resolutivas de su majestad a la contratación y comercio de las Islas Filipinas por parte de la Nueva España", Valladolid, 31-12-1604, en AGN,RCD, V.4, E.61, P.61.

⁴ BORAH, 1975, p.231.

periodo de cinco años otorgándole carácter de indefinido⁵. Según parece todas esas limitaciones no sólo animaban aún más el contrabando⁶ entre Acapulco y Callao, sino también entre Acapulco y los puertos centroamericanos⁷.

Precisamente en los años 1630 a 1634 aumentó la presencia de los "barcos peruleros" en el puerto de Acapulco. Pero todavía no poseo datos de las naos de Filipinas que entraron en Acapulco durante los años 1630-1633; solamente existen noticias de algunos géneros embarcados en la nao que viajó a Filipinas en 1634⁸, de la cual todavía desconozco el nombre. Asimismo ingresaron en Acapulco navíos originarios de El Realejo. De 1630 a 1634, siete navíos proceden de El Perú y dos de El Realejo. En efecto, esta investigación pretende ilustrar el hecho, no comprobarlo en su conjunto, pues se presenta únicamente un "botón de muestra". Así, el estudio detallado de la documentación revela que para estos años viajó un navío "sin mercancías" a El Realejo, aunque transportó personas a ese puerto. Al mismo tiempo es absolutamente indispensable la crítica de las fuentes manejadas, abordando la realidad del contrabando en dos planos: el de los casos de contrabando declarados por los Oficiales Reales de Acapulco; y el del pequeño número de manuscritos en donde se consigna la clandestinidad, más no se denuncia. .

En 1630 llegaron a Acapulco Felipe de Mieses y Esteban Castellanos en el navío San Francisco, quienes no retornaron el mismo año al Perú, ya que solicitaron "pedimento diligencia para que pudiesen llevar las mercaderías de su permiso al dicho reyno en la fragata nuestra señora del Rosario (...) salga del dicho puerto (Acapulco) en seguimiento de su viaje a lo mas largo para el fin de mayo venidero"⁹.

⁵BORAH,1975,págs.244 y 245.

⁶GARCÍA DE LOS ARCOS,1994,pág.27. NÚÑEZ,1980,pág.156.

⁷El periodo 1634 a 1636 se identifica dentro del contrabando. PÉREZ HERRERO,1989,p.447.

⁸"Índice de reales títulos, remates y demás recaudos para el despacho de las naos de Filipinas de 1634", México, 1634, en AGN,AHH, Leg.6-206.

⁹"Licencia a Ignacio de Figueroa dueño de la fragata Santa Isabel para que haga viaje de vacío a los puertos de Realejo y Sonsonate", México, 3-6-1633, en AGN, RCD, V.11, E.261, P.233.

En 1632 un suceso muy particular lo constituye la entrada del navío Nuestra Señora de la Concepción en Acapulco, la cual hacia 1633 "estando en el (puerto de Acapulco) dando Carena al dicho navio se fue a pique"¹⁰. Este acontecimiento estuvo matizado por el denuedo de Jorge Rodríguez de Lisboa, dueño y maestro del barco, para removerla del fondo de la bahía, quien buscó el apoyo necesario en "los maestros y gente de las dichas naos y la demas que supiere del ministerio ayuden por sus personas cables y demas peltrechos que fueren neçesarios"¹¹. Conforme con la documentación el barco se dejó "como cosa perdida"¹², porque no se contaba con el cable necesario por ser un barco de gran tamaño. Por tal motivo, el maestro no retornó inmediatamente al Perú. Después, en los finales de 1633 o en los principios de 1634 ingresó en Acapulco la fragata San Pedro y San Pablo, originaria de El Realejo, la que compró Jorge Rodríguez para "poder llebar al piru (...) algunos peltrechos del dicho navio (...) y llebar las mercaduras del dicho permiso de las personas (...) advirtiendo que no se embarquen en ella otras personas sin licencia ni lleben otras mercaduras de contrabando"¹³. La fragata debió de navegar en viaje directo a El Callao sin recalar en otro puerto. ¿Se cumplió la orden? No lo sé.

En 1633 viajó de El Realejo con dirección al puerto de Acapulco la fragata Santa Isabel que dio "aviso" al galeón de Filipinas. Llegó maltratada al puerto; el casco de la nave estaba apolillado por la broma¹⁴. No obstante, en la bahía no se

¹⁰"Licencia a Jorge Rodríguez para que vuelva a los reinos del Perú", Chapultepec, 12-1-1634, en AGN,RCD, V.11, E.271, P.242. Carena es la reparación de los navíos. Consiste en retitar la broma y la carcoma de las tablas del casco de la nave. Después se calafatean los agujeros y las grietas con estopa y brea para que no entre el agua.

¹¹"Para que el castellano del puerto de Acapulco compela a los dueños y maestros de los navíos en este puerto para que ayuden a sacar la nao de Jorgue Rodríguez de Lisboa", México, 9-6-1633, en AGN, RCD, V.11, E. 262, P..236.

¹²"Ordenando al castellano de Acapulco compela a los dueños de navíos y fragatas para que ayuden a sacar la nao de Jorgue Rodríguez de Lisboa que se fue a pique y no consienta quitar cosa alguna del navío de Simón Cascos de Quiroz para tener que llevar piezas de artillería al puerto de Tehuantepec", México, 4-8-1633, en AGN, RCD, V.11, E.266, P..239.

¹³"Licencia a Jorge Rodríguez para que vuelva a los reinos..."

¹⁴La broma es un insecto que penetraba en las tablas del casco de la nave, dicho insecto dañaba la madera ya que la roía.

contaba con la "comodidad" para resarcirla, en consecuencia se solicitó licencia "para salir de dicho puerto de Acapulco (sic) de baçio con la dicha fragata para los de Sonsonate donde tendra mejor disposiçion para derereçarla"¹⁵. El mismo año la Corona deseaba enviar artillería a Tehuantepec, pero el maestro Ignacio de Figueroa y Sosa informaba que la nave no podría trasladarla debido a la pequeñez de la embarcación; asimismo se reiteraba la disposición de "no llebar en la dicha fragata ninguna ropa ni Carga". Finalmente el quince de junio solicitó licencia para regresar con las personas "siendo de las que vinieron en ella del piru"¹⁶.

El navío San Ambrosio aportó recursos materiales y humanos "para ayudar a sacar al dicho navio de jorgue Rodriguez de Lisboa"¹⁷. El San Ambrosio llegó de El Perú e ingresó en Acapulco el veintiséis de marzo de 1633. Los Oficiales Reales dispusieron que dicho navío trasvasara pertrechos militares de Acapulco a Tehuantepec, y de ahí a San Juan De Ulúa; por consiguiente se programó la salida de éste para los mediados del mes de septiembre¹⁸. Resulta interesante constatar que este barco permaneció en Acapulco aproximadamente dos años, porque transportó fraudulentamente 1700 cargas de cacao a Nueva España, las cuales se manifestaron cuando el navío realizaba la travesía, dicha acción resultaba ilegal pues "los Registros debe (sic) hazerse presisamente en los puertos donde se embarcan los generos que se navegan (...) por el daño o inconvenientes que dello se sigue a la Real caja"¹⁹. Como resultado de ello, el cacao y los géneros sin registro se remitirían a la ciudad de México en donde los Oficiales Reales podrían venderlos por almoneda; después con ayuda de la justicia real "más cercana" al puerto de Acapulco, se

¹⁵"Licencia a Ignacio de Figueroa, dueño de la fragata Santa Isabel..."

¹⁶"Licencia a Ignacio de Figueroa para que en su fragata se surta en Acapulco y lleve a los puertos de Realejo y Sonsonate a las personas que se mencionan", México, 15-6-1633, en AGN, RCD, V.11, E.269, pág.240.

¹⁷"ordenando al castellano de Acapulco compela a los dueños de navíos y fragatas..."

¹⁸"Ordenando al castellano de Acapulco compela a los dueños de navíos y fragatas..."

¹⁹"Para que la justicia realenga más cercana al puerto de Acapulco vaya a él y denuncie el cacao que se trajo fuera de registro en el navío que vino de el Perú", en AGN, GP, V.7, E.575 y E. 576, F.368.

iniciaría la pesquisa apoyada en el interrogatorio al maestro, contra maestre, escribano, capitanes y otros ministros del barco quienes "declaren con su Juramento la plata, oro, mercadurias y otros jeneros que en el (barco) ayan venido y tomareis los Registros y visitas que los Oficiales reales hubiereden hecho y aviendo culpados los prendereis"²⁰. Desafortunadamente, por el momento, es el único caso de "contrabando" registrado en las fuentes empleadas en esta investigación. Así pues, en 1635 su majestad informaba el perjuicio causado al virreinato del sur porque el navío San Ambrosio aún estaba detenido en Acapulco, pues "conbiene que quanto antes lleguen al Piru el açogue con que socorro aquel Reyno"²¹.

En 1634 se aprestó en Acapulco el navío La Concepción que viajó a Panamá y después a El Callao, de donde era originario. Según concentra la documentación, de Panamá se enviaron al puerto de Acapulco armas y pertrechos para el gobernador de Filipinas²². Sin embargo, este asunto merece indagarse detalladamente, porque de acuerdo con el estado de esta investigación durante los años 1626 a 1654 las armas remitidas a Filipinas procedían de Europa.

Conforme con lo apuntado anteriormente se debe tener presente la diferencia entre las ordenanzas reales y el apego a ellas, es decir, la brecha entre el marco real y el marco legal. Las constantes disposiciones anotadas en la documentación para evitar las exportaciones fraudulentas de mercaderías y el traslado ilegal de pasajeros confirman los argumentos de ese tráfico ilícito. Tal dinámica fue anotada años más atrás por Joseph Ferriol²³, quien exponía que desde el inicio de la supresión del tráfico Acapulco-Callao ingresaban en Perú "más mercancías chinas", sólo que los

²⁰"Para que la justicia realenga más cercana al puerto de Acapulco..."

²¹"Sobre la salida del puerto de Acapulco del navío del maestre Simón Cascos de Quiroz", México, 16-5-1635, en AGN, RCD, V.11, E.292, P..256.

²²"Licencia a Antonio González Pantoja dueño del navío La Concepción para que se haga a la vela desde Acapulco", México, E.287, P..254.

²³Joseph Ferriol representaba al prior, cónsules, Consulado y comercio de México y de toda la Nueva España, pedía la reapertura de la línea entre México y Perú. GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, pág.54.

vecinos de Guatemala y de Nicaragua se beneficiaban con las lucrativas ganancias del contrabando, no los vecinos de México²⁴.

Fue claro el conocimiento del tráfico ilegal, y aunque, las naves eran fondeadas²⁵, se requieren más señales para comprobar que los Oficiales Reales de la Corona obstaculizaban el fraude o prestaban su anuencia. Al respecto sólo pueden decirse conjeturas. De tal manera que por la simplicidad de la premisa también suena atractivo pensar en el contrabando practicado en los barcos que viajaban como "aviso" para anunciar el peligro de los "enemigos" o "piratas" en la cercanía del litoral mexicano. No debe descartarse dicha posibilidad, pero tampoco debe soslayarse el empleo de los barcos contratados por la Corona para trasladar artillería a otros puertos de la vertiente del Pacífico novohispano, como lo señalé con anterioridad. Asimismo, las naves que viajaban "vacías" a Sonsonate en donde las aderezarían²⁶, y los traslados de personas de Acapulco a Centroamérica sugieren el comercio ilegal. ¿Se transportó mercadería fraudulenta a Centro y Sudamérica? No cabe duda de ello. Sin embargo, las fuentes que informen la calidad, la cantidad, el precio y el tipo de géneros resultan de "muy difícil rastreo documental"²⁷.

²⁴GARCÍA DE LOS ARCOS,1993,pág. 55 y 56. Se recomienda ver la nota 39 de la página 36 del texto citado.

²⁵Registrar la embarcación por parte de los Oficiales Reales.

²⁶Aderezar significaba reparar o corregir los daños del barco

²⁷PÉREZ HERRERO,1989,p.447.

PEDRO DE QUIROGA EN ACAPULCO: OTRA LUCHA MÁS CONTRA EL CONSULADO DE MÉXICO. 1635-1640²⁸.

Lo más difundido de los vínculos mexicano-filipinos durante el periodo colonial español es lo relacionado con el comercio transpacífico, por ello en este espacio no se pretende continuar cultivando su importancia menoscabando el fenómeno de las comunicaciones marítimas, lo cual significó mucho más que el abusivamente publicitado negocio. No obstante, tratando de incidir sobre los contratiempos desconocidos o menos divulgados del tráfico comercial Acapulco-Manila, las próximas líneas exponen una manifestación de la conflictividad originada por los excesos cometidos en el tráfico sostenido con Asia a través de la Nueva España. Estos millonarios intercambios, entre una y otra costa del Pacífico, iniciaron en 1572 cuando la Corona autorizó a los mercaderes de la Nueva España la contratación con las Islas de Poniente. Era la época de lo que García-Abásolo denomina los “más estrictos comienzos” del comercio filipino, en medio de una etapa de tanteos caracterizada por los mínimos caudales arriesgados de los cargadores mexicanos, debido a las escasas posibilidades de comerciar los artículos de origen asiático en América. Pero, después de una serie de envíos oficiales de Filipinas al virreinato de la Nueva España, en 1573 comenzó la intervención de los mercaderes²⁹, lo cual coincide con la elección de Acapulco como sede americana del tráfico asiático. Así pues, en 1593 se dictaron las primeras restricciones al comercio transpacífico, cuya estabilización, según Chaunu, inició en 1630³⁰. Todas estas regulaciones propiciaron un “sistema cerrado” que fue burlado por mecanismos de contrabando bien constituidos. No obstante se dieron, y uno de los intentos para suprimir los excesos fue el caso del visitador don Pedro de Quiroga en el puerto de Acapulco.

²⁸ Una primera versión de este texto fue presentada en julio de 1993 en el seminario Internacional Nuevas Interpretaciones y Últimas Fuentes para la Historia del Comercio Marítimo Colonial, México, D.F., con el nombre de “Una coyuntura en el comercio transpacífico: fuentes complementarias para la visita de Pedro de Quiroga en Acapulco: 1635-1640”, que ahora se encuentra en el libro colectivo **Comercio Marítimo Colonial. Nuevas Interpretaciones y últimas fuentes**. México, INAH, pp. 127-146. El escrito que aquí se presenta fue modificado, ya que durante mi búsqueda de archivo he cambiado algunos planteamientos que ahora expongo.

²⁹ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, p.64,65 y 68,69.

³⁰ CHAUNU, 1976, p.237 y 240.

Por ello, la finalidad de esta presentación consiste en el análisis de una de las líneas de acción más interesantes en la lucha por erradicar las prácticas comerciales fraudulentas por el Pacífico. Me refiero a la visita de Pedro de Quiroga en el puerto de Acapulco en 1635. En definitiva, se robustecen algunos aspectos de un fenómeno absolutamente importante, cuya investigación es muy ardua, pero que asimismo se debe abordar: el contrabando. La decimoséptima centuria para el comercio transpacífico inició con la ponderada regulación de 1593. En efecto, las primeras décadas del siglo XVII estuvieron marcadas por dos acontecimientos que influyeron definitivamente en el tráfico del galeón: primero, en estos momentos se establecieron las primeras regulaciones a la carrera filipina, creándose propiamente el sistema monopólico del galeón, sin embargo en mínimas ocasiones se anotan los precedentes que datan desde 1586, propugnando por el coto de la línea transpacífica, así como los intentos realizados por Luis de Velasco en 1590 y 1591³¹; y segundo, las prohibiciones del tráfico establecido entre Acapulco-Callao, es decir Nueva España-Perú, que inició desde 1609, cuyas restricciones se concentraron especialmente en la limitación de mercadería asiática desembarcada en Acapulco con dirección al virreinato del sur. En suma, las regulaciones fueron el resultado de las presiones de los cargadores de las flotas de indias: los mercaderes del Atlántico.

Pero, al mismo tiempo, en esta primera mitad del siglo XVII existe una querrela entre dos grupos completamente opuestos: los mercaderes del Pacífico y los mercaderes del Atlántico, surgida desde finales del siglo XVI. Ese enfrentamiento de los cargadores del galeón de Manila y los cargadores de las flotas de Indias continuó hasta el final de la relación transpacífica. Dicha rivalidad desembocó en un endurecimiento de posiciones de los más fuertes: los mercaderes andaluces, quienes mostraron su encono contra el comercio practicado con Filipinas argumentando que la seda china provocaba altibajos considerables en el intercambio llevado a cabo por el Atlántico, derivándose las proposiciones más aventuradas, pretenciosas y radicales. Inclusive estaba latente la idea de disolver totalmente esa relación, cortando todo tipo de comunicación entre América y Asia, anulando el tráfico

³¹ GIL, 1989, p. 135, nota 42. SCHURZ, 1939, p. 199.

transpacífico, y en consecuencia abandonar Filipinas como colonia³². A este respecto debe anotarse que desde 1608 Avendaño Villela, como representante de los intereses de los comerciantes metropolitanos, escribió a Felipe III la propuesta de trocar a los portugueses el Brasil por las Filipinas. Así el comercio solamente se circunscribiría entre España y los territorios americanos; el objetivo consistía en tratar de erradicar definitivamente el tráfico con Asia³³.

En Europa, los comienzos de la guerra abierta contra la Francia de Richelieu, en mayo de 1635, agravó la situación de la hegemonía española. Además, el Cardenal-Infante Fernando de Austria había invadido con éxito Francia, desde Flandés, en 1636; para 1637 los holandeses recuperaron Breda; y en 1638 los franceses conquistaron la ciudad catalana de Salses, desencadenándose los hechos que más tarde llevarían a la rebelión contra Felipe IV y Olivares. Pero el Conde-Duque insistía en la integración catalana a fin de satisfacer las necesidades militares de la Corona. Los síntomas de decadencia estaban por perfilarse en el inicio de la década de 1640 con la rebelión de Portugal a la que se sumó, en 1641, la de Cataluña.

En América las regulaciones entre el comercio marítimo Acapulco-Callao habían iniciado desde 1631 de tal manera que en 1634 se suprimía definitivamente ese contacto; esta nueva limitación constituyó un nuevo intento por reglamentar el tráfico naval, ahora al contacto de Nueva España- Perú³⁴. El inicio de las regulaciones marcó el surgimiento de otro fenómeno paralelo: el contrabando, cuyas prácticas ilegales afectaron a dos sectores: primero, el sector del galeón de Manila, donde se cargaban cantidades no autorizadas de mercadería asiática de Filipinas para México; y segundo, el contrabando en sentido opuesto: de Acapulco a Manila, que rebasaba lo permitido en el viaje de retorno a las Islas, un medio millón de reales de plata de a ocho. En ese sentido, también inició el movimiento de un contrabando en dirección Acapulco-Callao, una relación fraudulenta llevada a cabo con el equipaje de los preladados y los funcionarios que se trasladaban al virreinato del sur. Tráfico directo,

³² CHAUNU, 1951, p. 459.

³³ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1992b, pp. 24-32.

³⁴ BORAH, 1975, p. 245.

contrabando directo. Mientras tanto de 1629 a 1634 la ciudad de México sufrió una de las catástrofes naturales más espantosas porque a causa de las lluvias permaneció inundada durante cinco años, el nivel del agua alcanzó dos varas³⁵. El fenómeno dislocó la vida urbana, hubo cerca de 30,000 muertes, además resultaba en extremo difícil conseguir alimentos; también surgieron muchas enfermedades, sucumbió el ganado y las aves. Una de las epidemias que logró aclimatarse fue el "cocolixtle", una especie de difteria llamada "tos chichimeca", cuyas víctimas fueron los indígenas pobres, originándose una procesión acuática desde el Tepeyac hasta la catedral a fin de buscar un milagro que desapareciera todos esos males.

En Filipinas gobernaba Sebastián Hurtado de Corcuera (1635-1644), fundándose en 1641 el comisariado de la Inquisición en Mindanao³⁶. Su administración logró atraerse la enemistad de religiosos y seculares en Manila, debido a su afán reglamentista, pues estaba muy en sintonía con el nuevo estilo del Conde-Duque de Olivares. Desde 1635 Corcuera tomó la decisión de abandonar Formosa (Taiwan); tres años más tarde mandó destruir el castillo Tanshui, y retiró sus tropas. Hacia 1640 la guarnición de Keelung solamente contaba con 400 soldados, por consiguiente los holandeses intentaron expandirse en Formosa, ya que no habían podido apoderarse de Macao³⁷.

Para las Islas la situación no era precisamente de bonanza, porque la guerra hispano-holandesa, consecuencia de las deficientes relaciones internacionales de Europa, se libraba en las aguas del archipiélago; al mismo tiempo el fuerte de Keelung, en Formosa, no había recibido los refuerzos necesarios, orillándolo a la rendición holandesa. Asimismo, los ataques malayo-mahometanos del sur (Borneo, Joló y Mindanao) asolaron la presencia española en las islas. Ambos fenómenos constituyeron dos de las peores amenazas, originándose en la colonia asiática un estado de «continuo acoso»³⁸. Por ejemplo, en 1633 los españoles lograron

³⁵ La vara es una medida de longitud que equivalía en Castilla 0.835 pero variaba en las mismas provincias españolas y en América.

³⁶ "Comisión del Santo Tribunal de México para fundar el comisariado de Mindanao", Manila, 5-11-1641, en AGN, RI, t.416, n.8, f.190.

³⁷ CHOU (Inédito). Este artículo he podido consultarlo gracias a la gentileza del Dr. Gustavo Vargas.

³⁸ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.129-152.

establecerse en el presidio de Zamboanga. En 1637 y 1638 el gobernador Sebastián Hurtado de Corcuera conquistó los reinos mahometanos de Mindanao y Joló³⁹, que se tradujo en una «victoria simbólica» más que en una “victoria real”, ya que sólo los parajes próximos habían sido sometidos. Los jefezuelos de los reinos de Mindanao y Joló buscaron el apoyo de los holandeses, tornándose aún más difícil la situación en el archipiélago filipino, pues el sultán de Mindanao, Corralat, pidió ayuda a los holandeses, firmando alianza con el de Ternate en 1638. Estos “neerlandeses” también le facilitaban armas y municiones al de Joló⁴⁰. A este respecto debe añadirse que solamente D. Pedro Hurtado de Corcuera, fiel sobrino de D. Sebastián, fue la única persona partidaria de la expedición hacia Mindanao cuando se discutió la viabilidad de la empresa en junta de guerra. Para resaltar estas expediciones D. Sebastián mandó imprimir en Madrid en 1639 dos relaciones de sus guerras en Filipinas durante los años de 1636 y 1637, sin embargo Jerónimo Bañuelos publicó en México un panfleto contra el gobernador, ridiculizando sus triunfos⁴¹.

El nepotismo de Don Sebastián se reflejó en las prebendas otorgadas a sus sobrinos D. Pedro Hurtado, que pasó a convertirse en sargento mayor del real campo de Manila, gobernador del parián de los sangleyes, castellano del baluarte de San Gabriel, juez de licencias generales de sangleyes y capitán de la compañía de arcabuceros a caballo; y D. Juan Francisco, a quien nombró en 1638 general de dos galeones, provocando un motín, después de lo cual la nao capitana encalló en los arrecifes de las islas de los Ladrones. El juicio de residencia contra D. Sebastián sobrevino en 1644, pero mientras el Cabildo, la Justicia y el Regimiento de Manila lo acogieron con agrado, la orden de los jesuitas se mantuvo fiel a Corcuera, quien siempre fue devoto de San Ignacio; asimismo esta terrible predilección por los jesuitas lo llevó a materializar en 1637 el proyecto de evangelización en Japón,

³⁹DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 142.

⁴⁰DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 143.

⁴¹ GIL, 1989, p. 223, nota 24.

contraviniendo órdenes regias⁴², y en 1641 la creación del comisariado del Santo Oficio en la isla de Mindanao.

En cuanto a los problemas internos pueden mencionarse dos levantamientos en 1639. El primero fue en marzo, cuando un alzamiento de los mandayas de Cagayán mató a 25 españoles encargados de custodiar el fuerte de San José, porque los naturales deseaban expulsar a los españoles. El segundo fue en noviembre, pero ahora fue una insurrección encabezada por los sangleyes, según parece, dicho alzamiento se debió a que los hispanos hundieron dos barcos chinos, y al no encontrar respuesta a sus reclamaciones, optaron por sublevarse en el pueblo de Calamba, desde donde se extendió hasta el paríán de Manila y al pueblo de Santa Cruz. En este enfrentamiento los españoles resultaron los vencedores definitivos, gracias a la eficaz ayuda de los indígenas Zambales. Las rivalidades continuaron hasta marzo o abril de 1640. Los resultados finales arrojaron las muertes de 22,000 a 24,000 chinos, 300 indígenas y 45 españoles⁴³.

Así pues, este contexto está ligado con un momento particularmente especial en la historia del comercio transpacífico y en la historia de Filipinas como colonia, porque con la llegada del visitador don Pedro de Quiroga y Moya⁴⁴ se prueban los intentos por tratar de evitar los problemas relativos al fraude comercial transpacífico. Esta visita fue el resultado de los abusos y los excesos cometidos en el tráfico del galeón. Quiroga llegó al puerto de Acapulco en 1635; fue un alto magistrado español, alcalde de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid⁴⁵. El escándalo suscitado por la visita estuvo condicionado por varios factores, algunos de ellos serán cometados en este espacio. En definitiva, el visitador destapó el fraude, la ilegalidad y el contrabando, motivos por los cuales casi llegó a cortarse el comercio con las

⁴² GIL, 1989, p.222-224.

⁴³ CHOU, (Inédito). DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.144.

⁴⁴ Los autores que tratan la visita de Pedro de Quiroga en el puerto de Acapulco son BAUZON, 1981, pp.61-63. DÍAZ-TRECHUELO, 1984, pp.131-137. CHAUNU, 1951, p.460. MOLINA, 1992, p.104. SCHURZ, 1939, p.370 y 376. YUSTE LÓPEZ, 1984, p.14.

⁴⁵ "Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron en Acapulco en la contratación de las naos de Filipinas y Perú", Madrid, 1636-1640, en AGN, AHH, Leg.599-12.

Islas, pues ordenó abrir y pesar fardos, cajones y baúles filipinos⁴⁶. Este era un problema recurrente porque en la cédula de 1604⁴⁷ está anotada la misma disposición, por lo tanto no debe parecer un proceso novedoso, sino más bien corriente dentro de los intercambios practicados entre ambas costas del Mar del Sur. Por consiguiente, las mercaderías de procedencia asiática fueron gravadas a precios elevados, cobrando derechos reales sobre una base impositiva⁴⁸ "que por lo que en su justo valor valía en México 800 pesos, lo había tasado en 4 millones, pues los géneros que en Manila habían costado a 9 pesos los había avaluado en 22 y delante dél en Acapulco se había vendido mucha ropa a 6 pesos habiéndose cobrado por entero los derechos reales a razón de 22 del avaluo"⁴⁹. El visitador general amenazaba de cerca "a ese mal", causante de importantes daños a la Real Hacienda novohispana. Quiroga deseaba convertir el contrabando practicado por el Pacífico en comercio legal mediante la vía fiscal, a través de una serie de intervenciones y precauciones jurídicas, perniciosas, naturalmente, para todos los protagonistas de los ejercicios fraudulentos.

Las actitudes de Quiroga motivaron una reacción por partida doble, el corte momentáneo del comercio entre Filipinas y el virreinato mexicano como resultado del temor por parte de los filipinos⁵⁰ frente a las hostilidades del visitador, complementándose con una especie de huelga de comerciantes de Acapulco, negándose rotundamente a embarcar y participar en la carga de la nao durante los años de 1635 a 1639, mientras el rey establecía nuevas reglamentaciones⁵¹. La visita de Pedro de Quiroga también repercutió en las Islas porque el visitador, en su afán por evitar fraudes, consiguió incomodar a los marineros que realizaban la carrera Manila-Acapulco creando un serio problema, ya que la gente de mar escaseaba con

⁴⁶ BAUZON, 1981, p.67.

⁴⁷ "Disposiciones resolutivas de su majestad a la contratación y comercio de las Islas Filipinas por parte de la Nueva España", Valladolid, 31-12-1604, en AGN, RCD, V.4, E.61, F.61.

⁴⁸ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.136. YUSTE LÓPEZ, 1984, p.14.

⁴⁹ MJA, Vol. 3, p.282.

⁵⁰ "Filipinos" o "Españoles filipinos" fue un adjetivo reservado exclusivamente a los descendientes de españoles nacidos en las Islas, quienes representaban una minoría o "elite" con respecto a los "indios" o "naturales".

⁵¹ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.136.

regularidad. Los chinos se alejaron del Archipiélago porque durante los años de 1636 y 1637 no llegó plata de los mercaderes mexicanos. También varios vecinos de Manila se retiraron a vivir a sus haciendas, labrando la tierra para mantenerse, y otros más pobres consiguieron una plaza de soldados; no obstante el préstamo y los créditos otorgados por el gobernador tampoco zarparon galeones cargados con mercancías a Nueva España durante los años 1638 y 1639. Sin lugar a dudas, Pedro de Quiroga exacerbó la indignación de los vecinos de Manila, por lo que el caso de la visita fue llevado al Consejo de Indias en los mismos años en que Juan Grau y Monfalcón era procurador de la ciudad de Manila y representante de los intereses del comercio filipino en España, quien abogaba en la corte por el mantenimiento y la ampliación del comercio transpacífico⁵².

Por lo tanto, como hipótesis se va a plantear que en medio de la lucha entre ambos grupos contrarios, los mercaderes del Pacífico y Pedro de Quiroga, las comunicaciones transpacíficas no sufrieron peores momentos porque durante la coyuntura 1635-1640 la navegación continuó con la periodicidad de aquellos tiempos, lo que permite identificar con mayor nitidez al "barco de aviso" dentro del movimiento portuario de Acapulco. Asimismo se refuerza la idea del poder que comenzó a detentar el Consulado de Mercaderes de la ciudad de México con el grupo de comerciantes del galeón de Manila, quienes robustecieron su dominio en el tráfico Acapulco-Manila a finales de 1639 gracias a las disposiciones reales que consentían, prácticamente sin cortapisas, el contrabando.

El caso de la visita de Pedro de Quiroga en el puerto de Acapulco es algo conocido entre los especialistas y completamente ignorado entre quienes no lo son. Por esa razón trataré de aportar nuevos testimonios complementarios, estudiando algunos datos interesantes que permitan conocer los procedimientos de la visita **in situ**.

El endurecimiento de posiciones por parte de los mercaderes del Pacífico se originó a raíz de la inconformidad provocada por los altos impuestos establecidos por

⁵² DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.136. YUSTE LÓPEZ, 1984, p.14.

el visitador; en consecuencia el tráfico fue suprimido por iniciativa de los mismos mercaderes mexicanos y filipinos.

En 1636 el contacto comercial entre México y Filipinas está prácticamente paralizado. En el debate existieron tres partes fundamentales: el rey y el Consejo de Indias; el Consulado de mercaderes de la ciudad de México; y el doctor Pedro de Quiroga. Entonces el rey jugó el papel de árbitro porque se le escribió informándole acerca de las hostilidades que hacia su funcionario crecían en el interior del puerto de Acapulco; no obstante, el monarca señalaba las deficiencias experimentadas en el comercio "de esse reyno", de la Nueva España con el Archipiélago de poniente, y se mostraba de acuerdo con el procedimiento llevado a cabo por el visitador para evitar ejercicios contrarios a la administración fiscal virreinal. El punto de vista del Consulado de México es importante, pues solicitó ayuda al Real Consejo de Indias a fin de aplacar los ánimos de Quiroga, por lo que no sólo proponía la relación con Asia, y la conservación del comercio transpacífico, sino el aumento del tráfico. En estos momentos, a luz de cualquier situación que provocara tensiones fuertes, estará presente todo el tiempo la idea de la pérdida de la colonia insular. El Consulado de México no desmiente la regla.

La actitud del visitador se relaciona con la denostada suma de 600,000 pesos en reales "pagados en tercias partes" por concepto de los impuestos gravados por el magistrado a las mercaderías asiáticas⁵³. No cabe duda de que fue una cantidad onerosa, obviamente el Consulado no estuvo dispuesto a pagarla por considerar que la cifra era excesiva. Su objetivo consistía en quitar al visitador de su cargo. En ese sentido, los mercaderes trataron de influir con las mejores actitudes en el rey para lograr la condonación total de la deuda, pero debido a la negativa de su majestad o al caso omiso prestado a los argumentos de los cargadores del galeón, el Consulado paralizó el tráfico para no afectarse por los derechos de aduana y los desmesurados impuestos que "agotaban" la capacidad económica de los mercaderes del Pacífico. La posición del rey era firme, recomendó que durante el preludio a la publicación de

⁵³ "Informe de los repartimientos que se han hecho de los 6000,000 pesos de la composición hecha con su majestad. cuentas partidas de las personas que deben", en AGN, RC, C.266, E.7.

la memoria que obligaba a pagar los 600,000 pesos "se buscara con los medios mas suaves que os pareciere adelantar este concierto en alguna mas cantidad (los 600,000 pesos)"⁵⁴. La posibilidad de multiplicar paulatinamente esa cantidad redundaría en beneficio de las arcas de su majestad, porque durante los años aquí estudiados España se encuentra en todas las guerras. Asimismo se registra una disminución del envío de metales preciosos rumbo a la península, por lo que no contaba con el apoyo financiero para continuar su política imperial europea⁵⁵. Uno de los mayores efectos durante esta época fue el incremento de las exportaciones ilegales de metales preciosos con dirección a plazas mercantiles europeas y asiáticas⁵⁶. La sede metropolitana buscaba fondos en donde apoyarse, "pues los aprietos presentes y ocasiones tan precisas que tengo a que acudir obliga a que por todos los medios me socorra y pues teneís entendida la importancia de esta materia y conservación de esse comercio"⁵⁷. Además, el mantenimiento de las Islas Filipinas bajo jurisdicción española debía continuar por una razón de reputación, como se decía en la época.

Un lugar muy especial en este debate, entre los cargadores del galeón y el visitador, lo constituye una notable alianza entre el Consulado de México y los mercaderes del Pacífico, que formaron una mancomunidad de intereses, pues el Consulado consentía el fraude comercial debido al beneficio de los sobornos que los comerciantes mexicanos ofrecían a las autoridades por un permiso no legislado. Si los cargadores del galeón aceptaban lo gravoso de los impuestos, se ocasionaría una merma en las jugosas ganancias del tráfico ilegal, que de ninguna manera estaban dispuestos a olvidar tan fácilmente.

En efecto, hacia 1636 el virrey de la Nueva España y el rey tienen pleno conocimiento de los "fraudes echos por lo pasado en Acapulco en la Contratación de

⁵⁴ "Disposiciones a Pedro de Quiroga para evitar abusos en el puerto de Acapulco", Madrid, 17-4-1636, en AGN,RCO, V.1, E.19, F.355 y 356.

⁵⁵ PÉREZ HERRERO, 1992, p.156.

⁵⁶ PÉREZ HERRERO, 1988, p.135 y 136. PERZ HERRERO, 1992, p.159.

⁵⁷ "Disposiciones a Pedro de Quiroga para evitar abusos...", Madrid, 17-4-1636.

las islas Philipinas, con esa Nueva España y el Perú"⁵⁸. Asimismo su majestad ordenó que los 600,000 reales se enviaran a la metrópoli en "tres flotas consecutivas". No obstante, en 1637 no se despachó flota de Sevilla con destino al virreinato mexicano, lo cual no debía retrasar el cobro de los primeros 200,000 reales, que se llevarían a España como la primera partida de dinero cobrado. Por lo tanto, se prevendría una embarcación que condujera "con mucha seguriada y escolta hasta la havana de donde vendran en los galeones a estos mis Reynos (España)"⁵⁹, pero el proyecto no cristalizó debido a que el intenso debate entre Quiroga y los mercaderes del Pacífico tomó un rumbo distinto.

Al calor de los sinsabores que afectaban al tráfico surgió una lucha de denuncias al Consejo de Indias, basada en las acusaciones mutuas por parte de los cargadores del galeón, y la contraparte de ellos, Pedro de Quiroga. El negocio transpacífico estaba siendo verdaderamente coartado en su desarrollo, lo cual suponía un menoscabo muy importante en el comercio exterior de Nueva España con Asia. Las disposiciones del rey al alto magistrado español sólo testimonian lo que hasta el momento se sabe, me refiero a la tenacidad con que luchó el visitador contra el fraude comercial transpacífico⁶⁰. En ese sentido, la diatriba se recrudeció entre ambos grupos por dos razones:

Primera, el nombramiento del doctor don Pedro de Quiroga y Moya para la investigación "de los grandes fraudes y excesos que contra su Real Hacienda se cometian en el puerto de Acapulco"⁶¹, robustece las hipótesis sobre el contrabando realizado entre Acapulco-Callao, constatándose los fraudes y la desobediencia de las regulaciones de 1631 y 1634 que suprimían el comercio Nueva España-Perú, pues

⁵⁸ "Ordenando al virrey de la Nueva España ayude al licenciado Pedro de Quiroga y Moya en el cobro de 200,000 reales que debe remitir a su majestad", Madrid, 24-12-1636, en AGN,RCO, V.1, E. 200, F. 375.

⁵⁹ "Ordenando al virrey de la Nueva España ayude al licenciado Pedro de Quiroga...".

⁶⁰ BAUZON,1981,pp.61-63. DÍAZ-TRECUELO,1984,pp.131-137. CHAUNU,1951,p.460. MOLINA,1984,p.104. SCHURZ,1939,p.370 y 376. YUSTE LÓPEZ,1984,p.14.

⁶¹ "Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...",Madrid,4-5-1635.

"en la contratacion de las Naos de Philippinas y del Piru sacan por el dicho puerto de la Nueva España mas cantidad de plata y entra mas ropa de la permitida"⁶².

Segunda, en la fecha en que Quiroga llegó al puerto de Acapulco, en teoría, estaba cortada la relación comercial de Acapulco con el virreinato del Perú. Sin embargo, a pesar de todas las regulaciones se reveló la práctica de un tráfico vedado entre ambos virreinos, lo cual explica las tensiones de los comerciantes cuando fueron descubiertas las prácticas fraudulentas llamadas por Schurz "el habitual incumplimiento a las leyes"⁶³. Así que con tantas limitaciones se propiciaba aún más el contrabando entre México y Perú⁶⁴. Todavía en 1641 el conde de Chinchón apuntaba dos medidas para erradicar definitivamente ese ejercicio: a) aumentar las prohibiciones y disolver el comercio entre Nueva España y Asia; y b) permitir el comercio sin cortapisas, aunque estableciendo fuertes impuestos⁶⁵. Esta situación provocó, en 1644, una consulta para la reapertura del comercio marítimo Nueva España-Perú, para ello se ponderaron las opiniones de cuatro partes: los representantes de Filipinas y de México estaban a favor de reabrir el contacto; los del virreinato del sur "no se manifestaron ni en pro ni en contra"; los de Sevilla eran contrarios.

El visitador estuvo autorizado por el rey para obligar la obediencia de las disposiciones legales. Aquí debemos retrotraernos a los comentarios apuntados por Bauzon, Díaz-Trechuelo, Schurz y Yuste⁶⁶. En ese orden de ideas, Pedro de Quiroga detentó una capacidad triple: poder de decisión resolutorio al instante; poder de decisión legal: estableció las leyes y el castigo de los culpados; y poder de decisión judicial: era juez y parte. Además podía facultar las apelaciones contra sus propias sentencias "(en) cuja averugação no le fuese impedida por ningun juez, ni justicia alguna a quienes inhibio del conocimiento de qualesquiera causas que en cualquier modo fuesen concernientes a dicha comission en la que se areglara dicho Doctor a

⁶² "Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...", Madrid, 4-5-1635.

⁶³ SCHURZ, 1939, p. 368.

⁶⁴ NUÑEZ, 1980, p. 156.

⁶⁵ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, pp. 50-54.

⁶⁶ Los cuales son citados a lo largo de este apartado.

las instrucciones que se le dio accediendo a la averiguación y castigo de lo referido como fuesen de justicia, y previniendo quanto fuese necesario para evitar en lo de adelante tales desordenes, y excesos"⁶⁷. La característica fundamental consistió en legislar, por lo tanto Quiroga elaboró con toda libertad "instrucciones, Aranzales, ordenanzas y capitulos que le parecieren convenientes los que luego se pusieran en ejecución por las personas a quien tocara su cumplimiento y que sentencias que pronunciara en las causas que formara contra los que resulten culpados"⁶⁸. Cuando los mercaderes mexicanos se mostraron contrarios a las decisiones impuestas por el visitador, el caso se tornó al Real Consejo de Indias, ya que los tribunales mexicanos no estuvieron autorizados para atender el caso.

Dentro de esta lucha de intereses, otro factor que constituye un eslabón insoslayable es lo relacionado con los salarios asignados al visitador y a sus oficiales asistentes. La percepción del doctor Quiroga consistió en una suma verdaderamente importante: "6000 ducados a el año"⁶⁹. De acuerdo con la documentación la visita ascendió aproximadamente a 35,000 ducados; la importancia de ello radica en que el pago fue "a costa del culpado y no resultado alguno a costa de su Real Hacienda"⁷⁰, es decir de los mercaderes del Pacífico, quedando intocables las arcas de su majestad. Así que los mercaderes del Pacífico sufrían un golpe duro en su principal preocupación, las ganancias líquidas. El magistrado español llevó a cabo su trabajo de manera conjunta, con la ayuda de oficiales subalternos "para la mejor expedición de los negocios y comisiones de su cargo otros dos escribanos havileto (sic) a Miguel Romero y Juan de Figueroa"⁷¹; no obstante, desconozco el número de personas que estuvieron a su disposición. En 1637 no se había liquidado la cantidad de 600,000 pesos; asimismo es de destacar que este año es el clímax de la rivalidad,

⁶⁷"Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...",Madrid,4-5-1635.

⁶⁸"Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...",Madrid,4-5-1635

⁶⁹"Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...",Madrid,4-5-1635

⁷⁰"Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...",Madrid,4-5-1635.

⁷¹"Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...",Madrid,4-5-1637.

porque los comerciantes mexicanos tejieron argumentos a fin de mancillar el prestigio del doctor. Presentaron una queja al Consejo de Indias en contra de Quiroga, exponiendo que "trataba el expresado Doctor de ocupar muchas personas con excesivos salarios y assi no podria el comercio cumplir la citada obligación"⁷². En efecto, los mercaderes estaban en contra de la dilapidación de sus ganancias por lo que el comercio señaló "no estar obligado a pagar mas salarios que los del expresado comisario, escribano y Alguacil"⁷³. Se estaba acusando al visitador de participar en la corrupción por otra vía; en contrapartida la respuesta por parte del magistrado no esperó, éste defendía la necesidad de contar con el personal adecuado para realizar la tarea encomendada⁷⁴. Pero al mismo tiempo, en esta época, la Nueva España sufre un proceso gradual de autonomía económica con respecto a la metrópoli⁷⁵, pues las oligarquías locales americanas se protegían constantemente de lo que "consideraban agresión metropolitana e injerencia en las decisiones políticas internas"⁷⁶. No cabe duda de que las reacciones de la élite de comerciantes dedicados al tráfico transpacífico organizados alrededor del Consulado de Mercaderes de la ciudad de México, no prueban el hecho en su conjunto, sólo ilustran esa inconformidad frente a la autoridad peninsular representada por Pedro de Quiroga.

Hacia 1640 se vuelve a lo que Schurz llama el "viejo régimen de la fácil salida"⁷⁷. Cuando sobrevino la muerte de Quiroga en 1639 se nombró visitador general de Acapulco al Arzobispo de Puebla don Juan de Palafox y Mendoza, después de que el tráfico transpacífico había experimentado una coyuntura terriblemente dura, por lo que durante este año se buscó el restablecimiento de la línea transpacífica, y se concluía con la siguiente disposición:

⁷² "Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...",Madrid,27-3-1637.

⁷³ "Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...",Madrid,27-3-1637.

⁷⁴ "Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...",Madrid,27-6-1637.

⁷⁵ PÉREZ HERRERO,1988,p.137. PÉREZ HERRERO, 1992,p.159.

⁷⁶ PÉREZ HERRERO,1992,p.154.

⁷⁷ SCHURZ,1939,p.376. BAUZON,1981,p.63.

"(...) no deben ser comprendidos los vecinos de ellas (las islas Filipinas) en la composicion de los 600,000 Rs. que se tuvo con el doctor ni tampoco en la segunda de los 300,000 (...)"⁷⁸.

Los mercaderes manileños estarían "libres de la obligación bolviendoseles lo que hubieran pagado o contribuido"⁷⁹ por derechos arancelarios gravados por Quiroga. Sólo los mercaderes mexicanos debían liquidar las cantidades deudoras por concepto de impuestos. En conclusión, el comercio transpacífico nuevamente se reactivó, beneficiando a los vecinos españoles, mexicanos y filipinos, avecindados en las Islas, porque en apariencia no se había recibido plata en el Archipiélago debido a la llegada irregular de los socorros y situados.

El Consejo de Indias ofreció una especie de disculpas a los mercaderes del Pacífico asentados en Filipinas debido a los agravios cometidos por Quiroga "y que en atencion a ellos y a la fidelidad, amor y lealtad con que sus vasallos de aquellas yslas atendian su corona en tierras tan remotas y deseando su conservacion, comodidad y augento (aumento) fueran desagraviados de los daños"⁸⁰.

La atenuación de la pugna entre el visitador y los cargadores del galeón de Manila inició con la real cédula del 30 de septiembre de 1639⁸¹ que era el resultado de las presiones de los mercaderes del Pacífico al rey. En esta cédula pueden identificarse dos puntos fundamentales: primero, se levanta la pena al tráfico de tal manera que "se guarde la costumbre, y estilo que havía antes que fuese Pedro Quiroga"; y segundo, la Corona no negó el castigo al contrabando pero "mandó que en cuanto a las evaluaciones y registros, no abriese los fardos, ni pesase los caxones de las naos de las yslas Filipinas, que llegase a Acapulco, sino fuese precediendo las denunciaciones"⁸². Pero las disposiciones de la cédula no contemplaron a los fardos y

⁷⁸ "Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...", Madrid, 14-2-1640.

⁷⁹ "Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...", Madrid, 14-2-1640.

⁸⁰ "Reales Cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la Real Hacienda se cometieron...", Madrid, 14-2-1640.

⁸¹ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.136. YUSTE LÓPEZ, 1984, p.14.

⁸² MJA, Vol.3, p.283.

cajones enviados a Filipinas, ya que eran pesados al salir del puerto de Acapulco con destino a Manila⁸³. Esta incitación abierta al contrabando se repitió con la real cédula del 17 de junio de 1721, lo cual no dejó de suscitar acaloradas respuestas de los paladines del comercio transatlántico, continuando con ese enfrentamiento secular en contra de las mercaderes del Pacífico⁸⁴.

Es preciso apuntar que el flujo portuario de Acapulco no sufrió descabros durante los años de crisis de 1635 a 1640. El movimiento naval en esta coyuntura puede explicarse por la llegada de las naves procedentes del Archipiélago filipino al puerto novohispano; y por la compra de barcos en Acapulco por parte de la Corona, a fin de paliar la inexistencia de embarcaciones insulares que pudieran remitir el situado a Filipinas. El fraude agudizó la inspección fiscal, más no prohibió la salida de naos a Manila, ni la entrada de barcos en Acapulco. La vida cotidiana en el puerto continuaba desarrollándose al aprovisionar, transportar y almacenar todo lo requerido para los galeones que realizarían la carrera filipina, estibando en el barco las mercancías solicitadas por el gobernador general del Archipiélago.

Con la coyuntura 1635-1639 se prueba una vez más que Filipinas dependía del comercio transpacífico en cuanto a pertrechos navales y militares enviados desde México, pues las Islas se encontraban en un periodo de constante actividad militar con la guerra hispano-holandesa librada en las aguas del propio Archipiélago filipino, que suponía un esfuerzo militar muy grande al tratar de impedir la conquista de la colonia insular por parte de los holandeses. Para ese esfuerzo militar se requería pólvora, porque era una guerra naval resuelta mediante artillería. En ese sentido señalaba Hurtado de Corcuera, gobernador de las Islas, la imprescindibilidad de importar salitre peruano para elaborar pólvora, ya que la defensa de Manila sufría serios problemas debido a la escasez de esa materia prima, porque los holandeses obstaculizaban la llegada de ese artículo originario de la India⁸⁵; al mismo tiempo abogaba por la necesidad de prolongar el comercio México-Perú apoyándose en el

⁸³ "Géneros que se remitieron en la nao que pasó a las islas en 1639", Acapulco, 8-4-1639, en AGN,AHH, Leg.6-69. "El flete de los géneros de dos pipas de vino que se remitieron en la nao de 1640", México, 10-5-1640, en AGN,AHH, Leg.6-69.

⁸⁴ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, p.60.

⁸⁵ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, p.52.

bajo costo del salitre peruano, aunque no debe menoscabarse la importancia del salitre remitido desde la Nueva España⁸⁶.

¿Qué sucede en los años 1636 a 1639 mientras la pugna entre el visitador y los mercaderes del Pacífico está en plena efervescencia? ¿El situado mexicano se envió a las Islas? ¿Entraron en Acapulco naves insulares? ¿Zarparon barcos de Acapulco con destino a Poniente? Según Chaunu y Bauzon⁸⁷, viajaron barcos vacíos de Manila a Nueva España durante tres años consecutivos. Bauzon informa que en 1636 los mercaderes manileños se rehusaron a cargar mercancías en los dos galeones despachados a México; en los años 1637 a 1639 tampoco zarparon barcos a Nueva España con géneros filipinos por lo que el gobernador de las Islas, a la sazón Sebastián Hurtado de Corcuera, despachó "barcos de aviso" o galeones durante esos años, pero sólo informaban en México acerca de las necesidades de la colonia asiática⁸⁸. Díaz-Trechuelo comenta que durante los años seguidos 1636 y 1637 no zarparon barcos de Manila porque los vecinos isleños se negaron a cargarlos por miedo al visitador, por lo que no llegó plata a Filipinas, y en consecuencia resultó la retirada de los chinos del Archipiélago, e interrupción del comercio⁸⁹; en 1637 un patache llevó correspondencia a México, y en 1638 y 1639 las naos despachadas de Manila a Nueva España llegaron sin carga, lo cual coincide con lo señalado por Bauzon; para 1640, según la misma autora, no viajó ningún galeón a Acapulco⁹⁰. En ese sentido, este escrito no pretende contradecir lo expuesto por los autores. Más bien, apoyándome en una documentación complementaria, ampliar en la medida de lo posible la visión del periodo aquí analizado. Hasta aquí podría concluirse que los galeones de Manila llegaban vacíos al puerto de Acapulco; asimismo sólo el patache de 1637 enviado desde Manila a la Nueva España cumplió la función de "aviso" transpacífico.

⁸⁶ SALES COLÍN, 1994, pp. 30-33.

⁸⁷ BAUZON, 1981, p. 63; CHAUNU, 1951, p. 460.

⁸⁸ BAUZON, 1981, pp. 62 y 63.

⁸⁹ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 136.

⁹⁰ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 136.

Sin embargo, el estudio detallado de la entrada y la salida de navíos del puerto de Acapulco revela otra situación. En 1634 se aprestaron en Cavite dos navíos: Capitana San Luis y Almiranta Nuestra Señora de la Concepción⁹¹ para viajar a Nueva España, las cuales retornaron a Filipinas en 1635⁹². Merecen especial atención los años 1636 y 1637. Según Díaz-Trechuelo⁹³ dejaron de salir barcos de Manila porque los mercaderes se negaron a cargarlos por miedo al visitador Pedro de Quiroga. En 1636 no llegó ningún galeón procedente de la colonia asiática a México, lo que preocupó a su majestad, pues debía enviarse el situado empleado en las Islas para subvenir las carencias de la administración española; por lo tanto el mismo año la Corona compró la fragata San Nicolás a Gabriel de Tamaril “para llevar el socorro a las islas Filipinas”⁹⁴, mientras que en el puerto de Cavite los oficiales reales de Manila aprestaban las dos naves dispuestas a realizar el viaje con destino a Nueva España⁹⁵: Nao Capitana San Juan Bautista y Nao Almiranta Nuestra Señora de la Concepción, mismas que retornaron en 1637 a Poniente. Y aunque los coetáneos afirman sobre el “viaje de vacío” de las naves de Filipinas a Nueva España, dicho planteamiento, a mi juicio, aún no puede aventurarse para los años aquí examinados. La razón que tengo para afirmarlo se apoya en que de acuerdo con la documentación manejada, la Junta de Repartimiento⁹⁶ de 1636 otorgó dos boletas a Juan de Tredo, dos al capitán Gregorio de la Serna y cinco a Juan de Vargas⁹⁷, lo cual sugiere, si bien no prueba, la posible llegada de mercadería asiática a Nueva España durante estos años de intensificada legislación fiscal en Acapulco. Por otro lado, en 1637 el

⁹¹ “El general don Cristóbal de Lugo y Montalvo, capitán de las naos de Filipinas”, Manila, 1634, en AGN, AHH, Leg.6-191. El valor de 4000 baras de paño para el despacho de las naos de Filipinas”, México, 27-2-1635, en AGN, AHH, Leg.6-42

⁹² Dicho asunto no lo comenta Díaz-Trechuelo.

⁹³ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.136.

⁹⁴ “Índices de reales títulos remates y recaudos para el despacho de las naos de Filipinas de 1636”, México, 1636, en AGN, AHH, Leg.6-201.

⁹⁵ “El general don Andrés Pacheco de lo que fue de las naos que el año pasado de 1637 vinieron de las Islas Filipinas”, Cavite, 6-6-1638, en AGN, AHH, Leg.6-354.

⁹⁶ La Junta de Repartimiento se formó en 1604, decidía el volumen del espacio para cargar en el galeón, dicho volumen estaba dividido en partes iguales que correspondía a una bala. Las piezas estaban representadas por boletas, la distribución de ellas también estaba a cargo de la Junta que las distribuía entre los mercaderes. SCHURZ, 1939, pp.158-167, YUSTE LÓPEZ, 1984, pp.20-22.

⁹⁷ “Memorial a nombre de las Islas contra un diputado sobre el comercio”, en **Comercio con Filipinas. Colección de siete piezas manuscritas relativas al comercio de Filipinas**, en AHINAH, Colección G. de Orozco, v.56, p. 15, reverso

Consulado de la ciudad de México sugirió al virrey de la Nueva España la posibilidad de enviar a las Islas un permiso de 1,000,000 de pesos de retorno en mercaderías asiáticas "por no haberse llevado el año pasado de 1636 el permiso de 5,00,000 pesos y los demás que en la Junta se contiene sobre que se embien Un millon de permisos los 500,000 pesos deste año de 1637 y los otros 500,000 pesos del de 1636 (...) que se hace a los vecinos de Manila en permitirseles embien sus haciendas que tienen"⁹⁸, debido al corte temporal del comercio. Aunque, todavía falta cotejarlo, campararlo y revisarlo con otro tipo de fuentes, tanto europeas como asiáticas, puede inferirse, con ciertas salvedades, la llegada de artículos asiáticos, legal o ilegalmente; al reforzarse este argumento se obtendrán elementos que arrojarán nueva luz, permitiendo ampliar este horizonte aún estrecho, reinterpretando la coyuntura 1635-1640 en el comercio transpacífico. Por lo tanto, se requiere de un análisis más cuidadoso sin llegar a conclusiones perentorias.

Para 1638 se registró la salida de Acapulco de un navío⁹⁹: nao capitana Nuestra Señora de la Concepción. En 1639 zarparon de Acapulco dos naos: capitana San Ambrosio y almiranta Nuestra Señora de la Limpia Concepción¹⁰⁰. Sin embargo, el mismo año hubo doble naufragio en las costas de Cagayán, involucrando a los dos galeones que regresaban de Nueva España. Dicho suceso causó una catástrofe, paralizando el comercio de las Islas. Al mismo tiempo los chinos aprovecharon la situación para sublevarse en el pueblo de Calamba, desde donde se extendió hasta el parián de Manila¹⁰¹. Por último, según Díaz-Trechuelo, en 1640 no se despachó ningún barco de Nueva España, pero las fuentes novohispanas de este momento revelan otra situación: de Acapulco zarpó un navío rumbo a Poniente, era la nao

⁹⁸ "Sobre el perjuicio que se causaron a las islas Filipinas por no haberse enviado los permisos de 500.000 pesos de retorno de mercaderías asiáticas a Nueva España el año pasado de 1636", en AGN, RCD, V. 11, E. 458, P. 319.

⁹⁹ "Domingo de Abreo, marinero de la Nao Almiranta Nuestra Señora del Rosario que vino de Filipinas en 1643", Manila, 1-1-1652, en AGN, AHH, Leg.600-256.

¹⁰⁰ "El valor de 257 pipas que se remataron y aderezaron en Acapulco para las naos de Filipinas", Acapulco, 19-4-1639, en AGN, AHH, Leg.6-576.

¹⁰¹ BARRANTES, 1878, p.14. DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.136 , 142 y 143.

capitana Nuestra Señora de la Limpia Concepción cargada con todo lo necesario para aliviar el incidente del año pasado¹⁰².

En conclusión, en medio de la lucha de denuncias y acusaciones mutuas al Consejo de Indias, el movimiento portuario de Acapulco de la coyuntura 1635 a 1640 no padeció terribles descalabros, pues la búsqueda de lo que permanece, desde el punto de vista de lo duradero en diacronía, permite observar en detalle la constante entrada y salida de navíos de la bahía novohispana, a pesar de la visita de Pedro de Quiroga. La mayoría de las naves fueron de procedencia asiática. En cuanto al "aviso" transpacífico se registran dos: el de Acapulco a Manila en 1636 cuando la Corona adquirió un patache para tal objetivo; y el que llegó de Manila a Acapulco en 1637. Finalmente, en la cédula real de 1639 la Corona no contradice su castigo al contrabando, confirmándose que las prácticas fraudulentas contra las cuales luchaba su majestad no cedieron tan fácilmente, ya que el grupo de los mercaderes del Pacífico coronaron su triunfo con esta disposición real, porque sólo declararían en Acapulco el contenido de los fardos y cajones procedentes de Filipinas. Este combate entre los mercaderes del Pacífico y del Atlántico que al principio se vislumbró como un triunfo de los comerciantes de Sevilla y Cádiz, al conseguir el envío de Pedro de Quiroga a Nueva España, solamente se tornó en una "victoria parcial", porque al finalizar esta querrela los mercaderes del Pacífico monopolizaron otra vez el tráfico comercial Acapulco-Manila.

¹⁰² "Géneros para el gobernador y oficiales reales de Manila", México, 1640, en AGN, AHH, Leg.6-52. "El flete de dos pipas de vino que se remitieron en la nao de Filipinas de 1640", México, 10-5-1640, en AGN, AHH, Leg.600-69.

LOS AÑOS ANGUSTIOSOS EN LAS COMUNICACIONES NÁUTICAS MEXICANO-FILIPINAS. 1646-1648¹⁰³.

En el interesante caso que sigue se funden la preocupación de las autoridades novohispanas y peninsulares frente a la suerte del Archipiélago de poniente; el estado de guerra constante vivido en Filipinas; y la importancia de los recursos novohispanos monetarios, materiales y humanos remitidos de Nueva España al Archipiélago para mantener activa la relación con él, la cual sufrió un terrible descalabro de 1646 a 1648. Me refiero a la estridente interrupción de las comunicaciones transpacíficas en dos años seguidos. En el abordaje de este tema se mantendrá una perspectiva filipina, destacando la importancia de una coyuntura mundial.

La coyuntura aquí examinada se circunscribe a una década conflictiva como es la de 1640 a 1649. España es gobernada por la desastrosa política de Felipe IV. En Nueva España se dan las sucesiones paulatinas de los virreyes de Diego López Pacheco Cabrera y Bobadilla (1640-42), Juan de Palafox y Mendoza (1642, junio-noviembre), García Sarmiento de Sotomayor (1642-48) y Marcos de Torres y Rueda (1648-49). Y en Filipinas gobierna Sebastián Hurtado de Corcuera (1635-43), y Diego Faxardo y Chacón (1644-53), quien afrontó los angustiosos años 1646 a 1648 en las comunicaciones marítimas entre Nueva España y el Archipiélago de poniente.

La intensidad de los años cuarenta del siglo XVII, y la guerra de los Treinta Años (1618-1648) transformó a Europa en un campo de batalla por donde transitaban los ejércitos alemanes, daneses, suecos y franceses, enfrentando a los Habsburgo. El 1 de diciembre de 1640 se había producido la sublevación de

¹⁰³ Una versión preliminar de este texto fue presentada en las Jornadas Culturales Mexicano-Filipinas. Economía, sociedad, arte y política, siglos XVI a XX, en el Archivo del Centro De Estudios de Historia de México CONDUMEX, el día 13 de junio de 1996, México, D.F. Después apareció publicado en el libro colectivo con el nombre "Un descalabro en las comunicaciones náuticas Mexicano-Filipinas. 1646-1648", en **El Galeón de Manila. Un mar de historias**. México, JGH Editores, pp. 91-119. Ahora, el escrito nuevamente ha sido modificado para incluirse en esta investigación.

Portugal, que surgió en medio de un ambiente de descontento, pues molestaba a los lusitanos la incapacidad de las armadas españolas para reconquistar los territorios brasileños ocupados por los holandeses. Después, un levantamiento popular contra las autoridades españolas originó que la diputación y la aristocracia barcelonesa tomaran en sus manos el gobierno, proclamándose república independiente en enero de 1641. Doce años duró la secesión de Cataluña; sin embargo, definitiva resultaría la de Portugal que hasta 1668 era reconocida independiente por el tratado de Lisboa. En los inicios de 1643 Luis XIII de Francia desaparecía; la batalla de Rocroi, en mayo del mismo año, marcó contundentemente la primera derrota terrestre de la infantería española en Europa. En tanto, durante 1644 se reunían delegados europeos en Westfalia, Münster y Osnabruck para llegar a un acuerdo de paz. Luego durante el otoño de 1647 se añadía la sublevación contra el virrey español en Sicilia y Nápoles. Finalmente en Munster los diplomáticos españoles y holandeses, después de arduas negociaciones, llegaron a la paz a principios de 1648. España reconocía jurídicamente en el terreno internacional la existencia del nuevo Estado holandés, aunque funcionaba **de facto** desde 1588, cuando las Provincias Unidas del norte lograron organizarse políticamente en torno de la figura de Mauricio de Nassau¹⁰⁴.

En el Sudeste Asiático continuaba la guerra hispano-holandesa librada en el mar de Filipinas. En 1641 los holandeses conquistaron el estrecho de Malaca; después, en 1642 lograban asentarse en la Isla Hermosa (Taiwan), obteniendo así dos bases sólidas estratégicas en Insulindia.

El 11 de agosto de 1644 Diego Faxardo y Chacón, caballero de la orden de Santiago, tomó posesión de la administración insular¹⁰⁵ con un sueldo de ocho mil pesos de minas anuales¹⁰⁶. No obstante, a pesar de distinguirse como un hombre honesto, su gobierno fue tremendamente lamentable a causa de diversos accidentes: pérdida de galeones, falta de socorros y terremotos¹⁰⁷. En ese

¹⁰⁴ SOLA CASTAÑO, 1990, p.45 y 66-69.

¹⁰⁵ BUZETA, 1851, t.II, p..269.

¹⁰⁶ "Diego Faxardo y Chacon, capitán y gobernador general de las Islas de Poniente", Madrid, 1639, en AGN, AHH, Leg. 6-47.

¹⁰⁷ PRIETO LUCENA, 1984, p.11.

sentido, las acciones tomadas por este gobernador pueden dividirse en tres niveles: legal, diplomático y defensivo.

En lo legal, cuando Diego Faxardo y Chacón llegó a las Islas arrestó e inició el juicio de residencia contra don Sebastián Hurtado de Corcuera, su antecesor en el gobierno filipino¹⁰⁸. Al mismo tiempo se formularon a Hurtado una serie de acusaciones, imputándole la pérdida de Formosa y una condena que lo obligaba a pagar 828.007 pesos. El juicio se prolongó durante cinco años. Entonces Medina Dávila zarpó de La Habana con dirección a la península, entrando en Sevilla el 5 de noviembre de 1646; el 17 de enero de 1647 logró entregar un memorial al conde de Castrillo, presidente del Consejo de Indias, en donde se buscaba exculpar a Corcuera. El 23 de febrero de 1647 se emitió una cédula a fin de conseguir el regreso de D. Sebastián a España; y después de que el Consejo de Indias declaró inocente al antiguo capitán general del Archipiélago, fue nombrado gobernador de las Islas Canarias¹⁰⁹.

Las acciones diplomáticas de Diego Faxardo se concentraron en tratar de conciliar paz en 1644 con Corralat, rey de Mindanao¹¹⁰; y después con otro régulo del mismo lugar, por lo que envió al gobernador de Zamboanga, Francisco de Atienza, a concertar amistad con el sultán Kundarat y los demás jefes musulmanes de la isla de Mindanao, de lo cual resultó un tratado que se firmó en Simuay el 24 de junio de 1645, mediante el cual estos musulmanes cedían parte de los territorios a la Corona española. Después el datu Moncay acechó los dominios de Kundarat, quien solicitó ayuda a la administración española filipina invocando el pacto firmado, pero cuando las fuerzas españolas llegaron a Mindanao habían cesado las amenazas de Moncay, logrando mantener la paz en la zona. Luego, el 14 de abril de 1646 Diego Faxardo concertó un tratado de amistad con Bungsu, sultán de Joló; entre los acuerdos tomados se contempló la

¹⁰⁸ “Sebastián Hurtado de Corcuera, lo que se le mandó librar por cédula de su magestad por cuenta de los bienes que le estaban embargados en las Islas Filipinas”, Madrid, 10-6-1644, en AGN, AHH, Leg. 6-526

¹⁰⁹ BUZETA, 1851, t. II, p. 269. GIL, 1989, p. 225-227 y 233. MEMIJE MOLINA, 1984, t. I, p. 120.

¹¹⁰ PRIETO LUCENA, 1984, p. 107.

salida de las tropas además de la demolición de las fortalezas construidas allí¹¹¹. La escasez de efectivos navales en Manila obligó al gobernador a concentrar las fuerzas armadas en la capital del Archipiélago a fin de evitar un agotamiento excesivo contra los musulmanes, esforzándose en la repulsión de la presencia holandesa, impidiendo una guerra doble en la zona. Las paces firmadas con los "moros" favorecieron la estrategia defensiva de Faxardo. Las acciones de las fuerzas navales españolas incrementaban en el norte de Filipinas, descuidando momentáneamente el flanco sur malayo-mahometano. La seguridad, el mantenimiento y la soberanía hispana en las Islas reclamaba todo el cuidado necesario.

En el plano defensivo, merecen especial atención las acciones llevadas a efecto contra los enemigos holandeses. En 1646 Faxardo envió a Luzón dos embarcaciones al frente del general Ugalde para contraatacarlos; el primer encuentro se sucedió el 15 de marzo de ese año, tornándose la victoria para los filipinos¹¹². Algunos meses más tarde, el 29 de julio de 1646, otra escuadra holandesa, ahora más potente, trabó combate contra los españoles en la isla de Marinduque; los españoles nuevamente vencieron a los intrusos "neerlandeses". Sin embargo, todavía se libraron dos batallas más: una en Mariveles, el 24 de septiembre, y otra en Corregidor; con todo, el 3 de octubre los hispanos otra vez lograban repulsar al enemigo. Para diciembre de 1647 llegó a Filipinas una armada de 12 navíos holandeses procedentes de Batavia (Yakarta), con el objeto de conquistar la plaza de Manila; a esta escuadra se sumaban dos más tratando de ingresar en el puerto de Cavite¹¹³, pero los españoles consiguieron alejar una vez más a los extranjeros. Entonces los holandeses enviaron una carta al gobernador en donde se anotaba la muerte del príncipe Baltasar Carlos, hijo de Felipe IV, a fin de conseguir agotar los ánimos españoles¹¹⁴. Inclusive, desde el

¹¹¹ MEMIJE MOLINA, 1984, t.I, p.120 y 121.

¹¹² Memije Molina emplea el sustantivo "filipinos" para referirse a la pluralidad de personas embarcadas en las armadillas españolas que peleaban contra holandeses y "moros". En ese sentido, yo también empleo el término con la misma denominación.

¹¹³ BUZETA, 1851, t.II, p.269. MOLINA, t. I, 1984, p.122.

¹¹⁴ RETANA, 1895, t.II, p.111.

15 de agosto de 1645 Faxardo conocía las paces firmadas entre Portugal y Holanda; el gobernador escribió al rey "le tendremos (al holandés) en estas islas el año que viene"¹¹⁵, pero esta predicción no resultaba novedosa por el estado de guerra permanente en la zona.

La vida interna de la colonia también se perturbó seriamente por uno de los fenómenos naturales más corrientes de las Islas, los terremotos. El 30 de noviembre de 1645, día de San Andrés, Manila sufrió uno de los más espantosos¹¹⁶ presenciados por los españoles, pues "aunque son aquí comunes todos los años, no avian caussado ruinas de cuidado; y assi en estos ultimos quarenta años"¹¹⁷. El primer movimiento, que fue el más intenso, se padeció a las ocho de la noche, "cuatro credos...duraria la primera furia, discurriendo el temblor de Norte a sur, y passando consecutivamente de Leste a Oeste con arrebatado movimiento, dio en tan breve tiempo en el suelo con lo más vistoso y luzido desta ciudad"¹¹⁸. Manila había quedado destruida, y necesitaba una serie de remozamientos y nuevas construcciones. El segundo temblor acaeció el 5 de diciembre del mismo año, ahora fue a las once de la noche. No obstante, a pesar que "bolvio con la misma furia, que la primera vez, mas no hubo desgracia ninguna en la gente, por estar todos sobre aviso: acabaronse de caer muchos edificios"¹¹⁹. La casa real, sede de la audiencia, también quedó totalmente desecha. En consecuencia, se armó una tienda de campaña en donde vivió el gobernador algunos meses, "hasta que se le hizo de madera habitación decente"¹²⁰. Quizá durante 1646 iniciaron algunas obras de reparación en la ciudad, pero de 1646 a 1648 Manila continuaba llena de escombros. En 1648 se dictó una cédula para ofrecer en Filipinas el luto de la muerte del príncipe de España, entonces comenzaron las reparaciones de la Real Audiencia y la sala del Real Acuerdo, en donde Diego Faxardo, representando al rey, esperaba el

¹¹⁵ GIL, 1989, p.234.

¹¹⁶ BUZETA, 1851, t.I, p.92 y t.II, p.289. DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.129. GIL, 1989, p.234. PRIETO LUCENA, 1984, p.16 y 17. RETANA, 1895, t.I, pp.1-14.

¹¹⁷ RETANA, 1895, t.I, p.4.

¹¹⁸ RETANA, 1895, t.I, p.5.

¹¹⁹ RETANA, 1895, t.I, p.13.

¹²⁰ RETANA, 1895, t.I, p.8. También lo comenta PRIETO LUCENA, 1984, p.16.

pésame de los prelados, cabildos eclesiásticos, jueces oficiales, prelados y rectores de los colegios de San José, Santo Tomás, y la Mesa de la Santa Misericordia¹²¹. Debido a la interrupción continua de dos años en las comunicaciones mexicano-filipinas, disminuyeron los ingresos de la real hacienda tan necesarios para la inversión en las reparaciones de la ciudad.

A lo anterior se añade la falta efectiva del situado, pues durante los nueve años del gobierno de Faxardo, solamente llegó en cinco ocasiones. De hecho, sólo dos fueron de consideración. La administración española insular sufría una situación angustiosa producida por la inexistencia del socorro novohispano. La infantería padeció esos efectos, ya que el pago de sus sueldos ascendía a 500,000 pesos. Asimismo, la caja real también debía más de 150,000 pesos a los nativos de las Islas por las bandalas¹²² y los trabajos efectuados normalmente en la arquitectura naval¹²³. En efecto, las dificultades de los años de la primera mitad del siglo XVII motivaron un estado de precariedad en las Islas, fue también una de las etapas más duras sufridas por los polistas¹²⁴ en cuanto a condiciones de trabajo y de vida¹²⁵.

La hipótesis que podría explicar los años angustiosos de 1646 a 1648 en las comunicaciones náuticas Mexicano-Filipinas es la que conjuga el conflicto hispano-holandés librado en las propias aguas del Archipiélago filipino, lo cual dificultó el comercio entre China y Filipinas, pues el hostigamiento de los "neerlandeses" evitó la salida de los galeones con dirección a Nueva España. Entonces se afectó la llegada de plata a la colonia asiática, agravando, aún más, el terrible estado de cosas originado por los terremotos de 1645.

¹²¹ RETANA, 1895, t. II, p. 113-116.

¹²² Bandala era el impuesto que obligaba a los indios a entregar cierta cantidad de los frutos obtenidos en sus cosechas a los reales almacenes. A cambio la Real Hacienda estaba obligada a entregarles una cantidad de dinero por los frutos entregados, al respecto puede consultarse PRIETO LUCENA, 1984, p. 26. Por otro lado, en tagalo Bandala significa "derramar o sacar con fuerza algo", en este sentido se entiende como el tributo que por la fuerza entregaban los indígenas de las islas Filipinas, debe consultarse MORGA, 1909, p. 488.

¹²³ PRIETO LUCENA, 1984, p. 23, 26 y 29.

¹²⁴ El repartimiento en las islas Filipinas tomó el nombre genérico de "polos". Eras un grupo de indígenas destinados a los trabajos forzados entre los que destacaban el corte de madera y la construcción naval.

¹²⁵ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1992a, p. 61.

Durante las primeras décadas del siglo XVII era obvio "para cualquier mente despejada de la época que la hegemonía mundial dependía del dominio del mar, única vía de acceso a las riquezas de las Indias orientales y occidentales"¹²⁶. Uno de los resultados del implacable paso de la coyuntura 1646-1648 quizá hubiera sido la pérdida de la colonia asiática. En efecto, durante los años aquí examinados se confirma, una vez más, que Filipinas depende del tráfico transpacífico por varias razones. La principal, y no poco desdeñable, es la comercial ya que la vida económica de las Islas estaba enclavada en el galeón. Asimismo existen dos, todavía más importantes. Una es de suministro para la administración española de las Islas, pues desde México se despachaba paño, vino, harina, aceite, pipas, papel, jerguetas, libros de contabilidad, fieltros, fardos y cajones, etcétera. La otra razón es de carácter defensiva, porque desde la Nueva España también se remitía con dirección a Poniente: salitre, pólvora, arcabuces, mosquetes, espadas, balas, moldes para balas, hojas de lata grandes y chicas, lona, plomo tirado, plomo en pan, agujas para coser velas y aros de fierro "para la fundición de Manila"¹²⁷. Eran materias primas destinadas para la arquitectura y resarcimiento naval de los galeones en las Islas. Mientras que la mayoría de las máquinas de fuego eran empleadas en la guerra hispano-holandesa e hispano-mahometana. Inclusive, desde 1644 la Corona española manifestaba su preocupación por la falta de artillería en Filipinas, y se le comunicaba al virrey de la Nueva España las carencias del Archipiélago a fin de agilizar las diligencias de la provisión para fletar los pertrechos de guerra ya que:

"reconociendo los riesgos grandes con que quedan en parte tan dilatada, aquellas islas y la poca seguridad con que essas Provincias de la Nueva España, y puertos dellas mayormente si el enemigo se (acercase) a las Philipinas y pudiendose mas justamente rezelar con la noticia de los nuevos avisos que tengo sobre las prevençiones que los olandeses hazen para la conquista de Philipinas=Me ha parecido por muy conveniente hazer quantos esfuerços fueren posibles y permitiere y pudiere conseguir la prividencia para asistir con socorro de dinero, gente española, Artilleros, armas de fuego, polvora y demas municiónes que fueren nezesarias a la Çiudad de

¹²⁶ GIL, 1989, p.170.

¹²⁷ "Memoria de los géneros que se han de traer de la Nueva España en las naos que se despachan a ella este año de 1639", Manila, 1639, en AGN, AHH, Leg. 6-62.

Manila, para que en qualquier aconteçimiento y sucesos que se ofrezca de imbasion y aprieto se halle con toda prevençion que conviene que hallen los enemigos bastante resistencia”¹²⁸

De 1646 a 1648 devino un momento infastuoso en las comunicaciones náuticas Mexicano-Filipinas o se vieron seriamente dificultadas. ¿Por qué esta relación se debilitó momentáneamente? No pretendo despejar todas las incógnitas relativas a este hecho, ni ofrecer atractivas explicaciones perentorias, o señalar abusivamente la pretensiosa exhaustividad. Más bien mi propósito se concentra en lanzar una serie de razones, respaldadas por un grupo de datos sólidos, que puedan explicar esta coordinada histórica.

De acuerdo con Blumentritt, J.P. Berthe y Juan Gil, las comunicaciones marítimas entre México y Filipinas padecieron difíciles contratiempos. No ingresaron en Acapulco, ni salieron de él galeones, con destino a Filipinas en las fechas habituales, en diciembre de 1646 y enero-febrero de 1647, y en diciembre de 1647 y enero-febrero de 1648¹²⁹. Fue una acusada manifestación del conflicto hispano holandés librado en las aguas de Asia oriental. Se paralizó el comercio con la Nueva España en momentos que el virreinato no poseía ningún navío capaz de afrontar la terrible travesía transpacífica.

A continuación se expondrán algunas razones que robustecen el planteamiento inicial.

Primera, aún en los años 1645 a 1648 los “neerlandeses” trabaron combates de guerra con los españoles en diversas zonas del Archipiélago filipino. Una de las mayores agresiones fue en 1646, cuando se apostaron frente a Luzón más de quince barcos holandeses pretendiendo sublevar a los naturales de Ilocos y Pangasinan, ofreciéndoles a cambio de su ayuda la excención de tributos¹³⁰.

¹²⁸ “Al virrey de la Nueva España mande y envíe a Filipinas municiones, artillería, pólvora y cosas necesarias para evitar la invasión holandesa a las islas”, Madrid, 23-1-1644, en AGN, RCO, V.2, E.29, F.49.

¹²⁹ BLUMENTRITT, 1882, p.53 y 57. BERTHE, 1992, p.143. GIL 1989, p.234.

¹³⁰ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.143-144.

Después en 1647 se produjo un nuevo ataque holandés; tres escuadras de quince navíos intentaban conquistar las Islas¹³¹.

Segunda, en 1645 Diego Faxardo señalaba al rey la penosa situación por la que pasaba el Archipiélago. A la Isla Hermosa (Taiwan) "todos los años asisten los olandeses a coger las embarcaciones que van de china a comerciar con aquellas islas (Filipinas)", lo cual suponía un menoscabo en la vida económica y el comercio exterior de la colonia asiática. Inclusive si a Manila llegaba alguna ganancia era mínima "por la falta y carestía de las mercaderías que dizen a caussado la quiebra de Macán y otras partes, de donde concurrían a Manila copiosas y baratas"¹³². Hecho provocado por la presencia holandesa en Formosa y Macán (Macao).

Tercera, el galeón San Luis Rey de Francia zarpó de Acapulco con dirección a Manila el dos de abril de 1646¹³³. El cabildo de la ciudad de Los Ángeles había otorgado 180,788 pesos, 85 tomínes y 6 granos para aprestarlo¹³⁴; sin embargo, "la nao capitana nombrada San Luis que el año pasado de 1646 vino de la Nueva España con el socorro ordinario se perdió en la provincia de Cagayán"¹³⁵. En consecuencia la situación económica de las Islas durante los años 1646 a 1648 se vio dañada porque no llegó el situado a Filipinas.

Cuarta, otro factor nocivo para las comunicaciones marítimas entre Nueva España y Filipinas fue, precisamente, que no zarparon barcos de las Islas con rumbo al puerto de Acapulco. Desde agosto de 1645 Diego Faxardo informaba a su majestad el rey la difícil situación sufrida en el Archipiélago:

"que la pérdida de ysla Hermosa, havia sido muy considerable, asi por la reputación de mis armas como por que la tiene fortificada el enemigo, y esta tan çerca de nuestras costas que en dos dias se Va a ellas, y todos los años assiste a coger las embarcaciones que Van de China a comerçar con aquellas yslas, y que lleva muchas, y muy interesadas, con que le obligaría a poner en aquel

¹³¹ GIL,1989,p.234.

¹³² GIL,1989,p.234.

¹³³ "Juan Antonio, artillero de la nao al servicio de su majestad",Manila,21-5-1661, en AGN, AHH, Leg.600-465.

¹³⁴ "Compra de bastimentos para el despacho de la nao capitana San Luis Rey de Francia", México, 21-3-1646, en AGN, AHH, Leg.472-61.

¹³⁵ "El galeón nombrado San Luis arribó en 1646 en Manila que vino de la nueva España con el socorro ordinario", Manila,15-4-1648, en AGN, AHH, Leg. 218-9.

paraje con mucho gasto de mi hacienda la fuerza que pudiere porque sin ella se acabaría el trato de china, y con esto aquellas yslas¹³⁶

Faxardo insistía sobre la falta de bajeles en las Islas. De acuerdo con el gobernador y capitán general de Archipiélago, apremiaban cuatro navíos para enviarlos por el situado a la Nueva España. En Manila eran reparados los dos galeones procedentes de Acapulco: Nuestra Señora del Rosario y Nuestra Señora de la Encarnación; además se “tenia puesto Un galeón en Astillero, con la clavaçon de dos que allo mal parados porque en los almacenes no allo hierro pertrechos, y otros generos de que esta neçesitando”¹³⁷. Esta deficiencia trató de paliarse buscando los materiales necesarios en las partes circunvecinas a fin de corregir daños de los demás galeones e iniciar la hechura de uno nuevo, ya que la llegada puntual de los socorros resultaba imprescindible porque sino “çesaría todo”. En efecto, no llegó el situado de 1646, ni los galeones de Acapulco. De 1647 a 1648 tampoco se remitieron desde Nueva España los pertrechos navales como el plomo tirado y plomo en pan de origen mexicano¹³⁸, de San Luis e Ixmiquilpan, necesarios para la construcción naval. Aún así, no debe soslayarse la compra de otros géneros en partes aledañas del Archipiélago como el hierro importado de China, y los productos proporcionados por las Islas, por ejemplo el algodón cultivado en Ilocos para confeccionar las velas de los galeones¹³⁹. También aquí radica la importancia de los géneros enviados de Nueva España a

¹³⁶ “Pérdida de la isla Hermosa es muy lamentable, importa mucho la conservación de aquellas islas Filipinas”, Madrid, 18-1-1648, en AGN, RCO, V.3, E. 3, F. 23 y 24.

¹³⁷ “Pérdida de la isla Hermosa...”

¹³⁸ “El valor de tablas y plomo en pan para las naos de Filipinas”, México, 27-1-1627, en AGN, AHH, Leg.6-408. “El valor del plomo tirado que se remató para Filipinas”, México, 30-4-1629, en AGN, AHH, Leg.6-415. “Índices de reales títulos correspondientes al despacho de las naos a Filipinas correspondientes al año de 1634”, México, en AGN, AHH, Leg.6-206. “El valor de los géneros de lata que se remataron en la almoneda para Filipinas”, México, 28-3-1636, en AGN, AHH, Leg.6-39. “Testimonio del remate de plomo tirado para Filipinas”, México, 31-3-1639, en AGN, AHH, Leg. 6-310. “El valor de 200 quintales de plomo tirado para Filipinas”, México, 11-2-1640, en AGN, AHH, Leg. 6-307. “Índices de reales títulos correspondientes al despacho de las naos a Filipinas del año 1641”, México, 1641, en AGN, AHH, Leg. 6-103. El plomo remitido a Filipinas era de dos tipos: el plomo en pan y el plomo tirado. De acuerdo con la documentación examinada, destacando aturalmente su fragmentación, la media de plomo remisionada a las Islas fue de 200 quintales anuales,

¹³⁹ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1992a, p.54 y 55.

Filipinas, es decir de "gobierno a gobierno". La escasez de algunos materiales de reparación suscitó, asimismo, que Faxardo iniciara el juicio de residencia contra el presidente, oidores, fiscal y oficiales de la Real Hacienda de Manila porque permitieron primero, en 1644, el comercio a un patache inglés, y después, en 1645, a otro danés. Ambas naves habían viajado al puerto de Cavite "a pedir Comercio con aquellas yslas ofreciendo llevar a ellas municiones, pertrechos, salitre y fierro"¹⁴⁰. Eran los efectos de más demanda en las Islas, no obstante que Faxardo desconocía el problema que se avecinaba, creía que de ninguna manera debía tolerarse la actitud de los funcionarios reales, porque el comercio hispano estaba vedado para los extranjeros. Faxardo temía que por medio de añagazas se incorporara el ataque de ingleses y daneses al inagotable hostigamiento holandés, en una época de frecuentes querellas náuticas en Filipinas. Inclusive a finales de 1645 el gobernador apuntaba la necesidad de una armada compuesta de seis galeones y dos galeras en el puerto de Cavite para garantizar la tranquilidad de la colonia asiática. Apremiaba el abasto de las Islas en materia naval y de guerra, pero también preocupaba la protección del Archipiélago filipino.

Quinta, el virrey Salvatierra convocó el dos de febrero de 1648 una junta general de Hacienda y después otra de Guerra para enviar socorro a Manila en virtud de no haber tenido noticia de las Islas en Nueva España. Se temía que Filipinas hubiese capitulado¹⁴¹. "La falta de hombres de mar dificultaba la supervivencia de la colonia y eso que, como decía el gobernador Salcedo «consiste todo el ser de estas islas en que vayan y vengan naos»"¹⁴². Así, el 9 de abril viajó un "aviso" a Poniente, era el patache el Buen Jesús, procedente de Panamá¹⁴³, con el cual también se prueba que el fenómeno de las relaciones transpacíficas no deben reducirse solamente al intercambio comercial, pues esta nave llevaba las noticias que autorizaban en el Archipiélago el luto del príncipe de

¹⁴⁰ "Al virrey de la Nueva España que haga multar al presidente, fiscal y oidores reales de Filipinas por haber permitido dos embarcaciones de ingleses y daneses", Madrid, 29-9-1647, en AGN, RCO, V. 2, E.162, F. 345.

¹⁴¹ GIL, 1989, p.234 y 235.

¹⁴² GIL, 1989, p.235.

¹⁴³ GUIJO, 1953, t.I, p.3 y 5.

España Baltasar Carlos¹⁴⁴, además de la orden que aprobaba la elevación del colegio de Santo Tomás a rango de universidad, aceptada por el Consejo de Indias el 31 de julio de 1646, promulgado por la Real Audiencia de Manila el 8 de julio de 1648¹⁴⁵. Puede inferirse que el patache ingresó en Manila en los primeros días del mes de julio. Pero, otra vez, el mismo año de 1648 las naves holandesas se apostaron en Boca de Mariveles (Bataán), impidiendo la partida de los galeones preparados para viajar a Nueva España, produciéndose un nuevo ataque contra Cavite, encabezado por trece naves "enemigas"¹⁴⁶. Este estado de cosas retrasó la salida del galeón Nuestra Señora de la Encarnación, programado para el 8 de mayo de 1648, el cual ancló en Acapulco el 12 de diciembre y zarpó a Poniente el 1 de abril de 1649¹⁴⁷. Nuevamente el retraso de las naves era patente. En su retorno a Filipinas este navío enfrentó los penosos tropiezos de la navegación en la aguas filipinas, ya que el 29 de junio arribó¹⁴⁸ en Cabo Espíritu Santo (Samar), pues se dirigió a cumplir órdenes del gobernador de las Islas. Cerca de la isla de Gingua (posiblemente Guinguan al sudeste de Samar) se perdió el galeón, porque las tremendas corrientes lo arrastraron hasta el presidio de Banganga¹⁴⁹; era la zona donde el grueso de los galeones naufragaban. Mientras, en Filipinas los oficiales reales de Manila mostraban preocupación por la nao capitana que no había llegado. A finales de julio de 1649 todavía no recibían noticias de la embarcación, y sospechaban una nueva incursión holandesa¹⁵⁰. Sin lugar a dudas, la principal preocupación fue que el galeón llevaba el situado que subsanaría parte de las carencias de las Islas, sin embargo los avatares de la travesía originaron el naufragio del navío.

¹⁴⁴ RETANA, 1895, t. II, p. 113. Se destinó el 9 de noviembre de 1648 para recibir el pésame en Filipinas

¹⁴⁵ MOLINA, t. I, 1984, p. 123.

¹⁴⁶ "Se envíe puntualmente el socorro a las Filipinas para su defensa", Madrid, 27-5-1651, en AGN, RCO, V. 4, E. 24, F. 57.

¹⁴⁷ BERTHE, 1992, p. 144.

¹⁴⁸ En este caso arribar se entiende como la entrada del navío a otro lado a donde no se encaminaba

¹⁴⁹ BERTHE, 1992, p. 144.

¹⁵⁰ "Se envíe puntualmente el socorro a las Filipinas..."

Lo relacionado con la preocupación de las autoridades novohispanas y peninsulares frente a las vicisitudes experimentadas en el Archipiélago merece atención aparte por las disposiciones resolutorias anotadas por Felipe IV a raíz del descalabro en las comunicaciones transpacíficas; porque las noticias de la suerte del Archipiélago llegaban a la metrópoli por la vía del cabo de Buena Esperanza; y porque durante la administración de don Sebastián Hurtado de Corcuera el implacable ataque de los holandeses a Filipinas, y la carencia de pertrechos navales en Manila eran conocidas por el rey.

Desde julio de 1643 se manifestaba la preocupación del rey debido a la falta de gente de guerra en las Islas, en un periodo de intensa actividad militar originada por las incursiones holandesas¹⁵¹. El siguiente año, 13 de julio de 1644, Rodrigo Ponce de León llegaba a España vía Holanda, donde estuvo prisionero, para informar a su majestad de la pérdida de la Isla Hermosa, y además el grandioso poder naval de las armadas enemigas en la zona. De León también insistía en la necesidad de “gente poderosa y noble para que corra el comercio, y para la defenssa (de Manila) pues ella sola sustenta las Islas”¹⁵². Por ello propuso el embarque forzoso de los bandidos y de algunos trabajadores de los obrajes mexicanos rumbo a la colonia asiática para protegerla de los sucesivos ataques foráneos, incluyendo la remesa de soldados enviada con regularidad. El peligro de las Filipinas españolas incrementaba porque la conquista de Malaca, Macán y Formosa daba a los holandeses tres firmes asentamientos desde donde “se puede temer qualquier movimiento”. En efecto, la situación de alarma en las Islas incrementaba por las razones apuntadas por Faxardo en 1644: el comercio estaba debilitado, faltaban unidades navales y se carecía de gente de guerra así como de municiones¹⁵³. En 1647 la preocupación de España frente a la

¹⁵¹ “Recomendación al virrey de la Nueva España para que por leva forme infantería para Manila”, Madrid, 14-7-1643, en AGN, RCO, V.2, E.9, F.14.

¹⁵² “Al virrey de Nueva España con copia del memorial que envió Rodrigo Ponce de León sugiriendo que se envíe a Filipinas a los malhechores de la Nueva España para la defensa de aquellas islas, a cambio de se le perdonará sus delitos”, Madrid, 13-6-1644, en AGN, RCO, V.2, E.44, F.80 y 81.

¹⁵³ “Ordenando al virrey de la Nueva España que socorra a Filipinas con todo lo necesario”, Valencia, 26-11-1645, en AGN, RCO, V.2, E.86, F.174.

inexistencia de navíos procedentes de Asia en Nueva España originó la necesidad de viajar de México a Guatemala o Perú a fin de "buscar bajel para socorrerlas (a las Filipinas) o seos lleven dos de buen porte para remitirles el socorro que se acostumbra"¹⁵⁴. Todavía desconozco las causas que impidieron que esta diligencia tuviera efecto, pero en 1647 tampoco zarparon navíos de Acapulco a Manila. ¿Cuáles eran los motivos que impedían la salida de barcos insulares a México? era la pregunta que reinaba en el Consejo de Indias¹⁵⁵. La pueril actitud de las autoridades españolas parecía no tener parangón, las razones eran de sobra eran conocidas porque desde 1644 el gobernador del Archipiélago anotaba las deficiencias de las Islas.

Por otra parte, el 18 de noviembre de 1648 exponía don Diego de Hinojos, ex-capitán de infantería de la ciudad de Manila, la desastrosa situación del Archipiélago a la corte española¹⁵⁶.

a) El terremoto del 30 de noviembre de 1645 "no dejó templo ni edificio en pie en la Ciudad de Manila"

b) Cuando en 1646 las naves estaban dispuestas a levar anclas y enfilear proas rumbo a Nueva España otra agresión holandesa sorprendió al puerto de Cavite, por consiguiente las naos "se hubieron de descargar"

c) La furia holandesa originada por la pérdida de tres navíos durante la batalla naval librada en Cavite contra los españoles provocó el ataque de los "neerlandeses" a la Pampanga, causando muertes y hostilidades entre sus habitantes; nuevamente, en 1647 se frustró la salida de las naves con dirección al puerto de Acapulco.

d) Finalmente, señalaba Hinojos que presumiblemente tampoco se harían a la vela los barcos enviados de Filipinas a Nueva España durante 1648, ya que en esta ocasión los holandeses estaban apostados en la Isla del Corregidor.

¹⁵⁴ "Cartas. Respuestas al virrey de la Nueva España sobre varios puntos relativos a Filipinas, flotas, cruzadas, empleos de justicia", 1647, en AGN, RCO, V.2, E.172, F. 363-365.

¹⁵⁵ "Ordenando al virrey sobre que avise la llegada de las naos de Filipinas y del estado de aquellas islas", Madrid, 15-11-1647, en AGN, RCO, V.2, E.182, F.386.

¹⁵⁶ "Informe de un terremoto que arruinó a la ciudad de Manila y del encuentro con una flota holandesa que intentó invadir las islas Filipinas", Madrid, 24.12-1648, en AGN, RCO, V.3, E.56, F. 105 y 106.

No obstante, parte del problema parecía atenuarse con la llegada a Filipinas, en julio de 1648, del patache el Buen Jesús. La embarcación cumplió una doble finalidad: primera, de espionaje, pues debía confirmar la noticia difundida en la Nueva España que aseveraba como verdad la conquista de Manila por parte de los holandeses; y segunda, de auxilio, porque viajó con un "socorro cortísimo" que aliviaría las carencias originadas por la suspensión temporal del tráfico, sin arriesgar numerosos caudales por si la noticia resultaba verídica¹⁵⁷. El sinsabor de los años 1646 a 1648 ocasionó preocupación en España, pero las disposiciones de Felipe IV se limitaban a ordenar la salida puntual del situado con rumbo a Poniente. Inquietaban las incursiones de mindanaos, joloés, camucones y hasta la llegada de armadas portuguesas con intención de atacar las Islas¹⁵⁸. Más se señalaba al soberano metropolitano la importancia de personal especializado y maduro en materia de guerra, pues desde 1646 Faxardo comunicaba su molestia al rey porque las remesas de soldados enviadas desde Nueva España consistían en "muchachos quel mayor no passa de doçe años que no sirven sino de embaraço y gasto"¹⁵⁹. Todavía el 8 de marzo de 1660 el propio Felipe IV indicaba al virrey que los efectivos militares hacia la colonia asiática no podían consistir en el envío de "niños mestizos y mulatos"¹⁶⁰, que sólo incrementaban el desprestigio de la infantería española en Insulindia.

Lo anterior se relaciona con el sentido que la Inquisición tomó en Filipinas¹⁶¹. Durante diciembre de 1648 cinco individuos "extranjeros" acudieron por convicción

¹⁵⁷ PRIETO LUCENA, 1984, p.29.

¹⁵⁸ "Al conde de Alba, que va por virrey de la Nueva España encargándole el cuidado de los socorros de las Islas Filipinas", Madrid, 12-12-1649, en AGN, RCO, V.3, E. 89, F.161 y 162.

¹⁵⁹ "Se remita a Filipinas artilleros, gente de mar y reclutas para la infantería", Madrid, 12-2-1650, en AGN, RCO, V.3, E.93, F.166.

¹⁶⁰ GIL, 1989, p.236.

¹⁶¹ Desde el 25 de enero de 1569 Felipe II ordenó por cédula real la fundación de dos tribunales del Santo Oficio en México y en Perú. Una segunda cédula del 16 de agosto de 1570 definía la jurisdicción de los nuevos tribunales. En lo que atañe al virreinato mexicano, el tribunal de México tenía jurisdicción sobre todos los habitantes avecindados en el virreinato incluidos los virreyes, además la maquinaria administrativa de la Nueva España estaba obligada a ayudar el tribunal en todo lo posible. La jurisdicción política incluía a las audiencias de México, Guatemala, Nueva Galicia y Filipinas. La jurisdicción religiosa contemplaba, entre otros, al arzobispado de México y al arzobispado de Manila. En síntesis, El Santo Oficio de la Inquisición contaba con su tribunal en la ciudad de México y con un comisario en todas las ciudades importantes, incluyendo, obviamente, Manila, capital de Filipinas. Ver GREENLEAF, 1985, p.33 y p.229. Por otra parte, desde 1641 se

propia al comisariado del Santo Oficio en Manila para obtener una absolución pasiva a fin de convertirse en católicos. Los nombres de los individuos son: Pedro Enríquez, Jacome Martín, Pedro Frosant, Lybo Juan, y Pablo. Sus edades fluctúan entre 21 y 35 años, y todos son protestantes. En cuanto al origen se tiene que 2 son de Flandes; 1 de Francia; 1 de Zelanda; y 1 de Fiji. En lo que atañe a los delitos cometidos, 4 se autoacusan de haber pertenecido a las escuadras holandesas que habían librado combates contra los españoles asentados en Filipinas, principalmente en Cavite y la Pampanga. El tiempo que éstos navegaron con los “neerlandeses” fue de entre 3 a 8 años. Sólo en el proceso de Pablo no se apunta el delito que cometió. En síntesis, la condena para todos estos extranjeros fue una penitencia secreta, que consistió en aprender cabalmente la doctrina cristiana en lengua española, después vivirían como fieles católicos y súbditos de la Corona española¹⁶².

No se pretenden lanzar conclusiones perentorias de una modesta señal, pero si se desea subrayar que el ejemplo ilustra el hecho, más no lo prueba en su conjunto. En ese sentido, a raíz de la muestra analizada, pueden plantearse los siguientes argumentos. Primero, el Santo Oficio en Manila dista mucho de reproducir un estereotipo novelesco que lo presenta con un terrible semblante de castigo y represión. Segundo, el Santo Oficio estuvo dirigido por la política del Estado español, ya que la absolución pasiva de los protestantes, así como la conversión a católicos, muestra la falta de medios de acción por parte de la Inquisición para implantar un control ideologizante a rajatabla, porque se atendían las necesidades de las Islas como era un buen trato a los protestantes, imbricado con las alianzas diplomáticas y la defensa insular, pues la Paz de Westfalia databa desde principios de 1648. Por lo tanto, el gobernador de las Islas, Diego Faxardo, no se arriesgaría a romper las paces en un momento tan delicado para la Corona, ya que la colonia asiática estaba agotada física y económicamente tras la guerra hispano-holandesa librada en el mar de Filipinas; por el terremoto de 1645 que destruyó la ciudad; y por la incomunicación

constituyó el comisariado del Santo Oficio en la gran Isla de Mindanao. Al respecto puede consultarse SALES COLÍN, 1997d.

¹⁶² “Protestantes que anduvieron con herejes holandeses y pelearon contra españoles en las Filipinas”, Manila, diciembre de 1648, en AGN, RI, t. 431, n. 25, f. 362-367.

naval de los años 1646 a 1648. Asimismo, la conversión de protestantes a católicos fomentaba la población del Archipiélago, ya que las Islas ejercieron poca atracción entre peninsulares y novohispanos, quienes las consideraban como una tierra poco promisorias. Finalmente, con el poblamiento extranjero también se atendía la defensa de las Islas contra "moros" o europeos no españoles, porque los conversos a católicos era gente madura con una sólida experiencia naval y militar, que podría compartir sus conocimientos en las guerras, ya que entre las numerosas dificultades que surgen en esta época puede destacarse la escasez de soldados. En efecto, la falta de efectivos militares obligaba al gobernador a emplear a los conversos en las plazas insulares que más atención necesitaban.

Por otra parte, durante 1650 los vecinos de las Islas padecían una terrible situación financiera. España reconocía que la llegada irregular del situado a Filipinas, a consecuencia de la coyuntura 1646-1648, había causado el déficit de la Real Hacienda durante el gobierno de Faxardo. De hecho, esta situación inició desde 1645 cuando el galeón Nuestra Señora de la Encarnación que navegó de Acapulco a Manila sólo transportaba "ciento y diez mill pesos en Reales y Ciento Cinquenta muchachos"¹⁶³, pero no ingreso en Cavite sino "tomo puerto en la Provincia de Caraga (Mindanao)", desde donde viajaron en las embarcaciones propias de la zona, las caracoas. La penuria de las Islas no comenzó durante el gobierno de Diego Faxardo, sino se manifestó de forma acentuada. Para 1649 a la infantería estacionada en el presidio de Zamboanga y Ternate se les debía tres meses de sueldos, "Y que si no llegava el socorro de los situados sería preciso valerse de los ultimos remedios que era sacar la plata de las iglesias"¹⁶⁴. La Real Hacienda novohispana debía a la filipina mas de 800,000 pesos. Sin embargo, las autoridades virreinales afirmaban que "el miserable estado" de las Islas había sido causado por el corte temporal del tráfico marítimo, no por las mínimos caudales remitidos desde México. Admitían, sin embargo que cuando no

¹⁶³ "Al virrey de Nueva España dándole aviso de la necesidad de socorro con que se hallan las islas Filipinas y ordenándole las asista", Madrid, 24-7-1652, en AGN, RCO, V.4, E.87, F.191 y 192.

¹⁶⁴ "Ordenando al virrey de la Nueva España se envíe con puntualidad los situados a las islas Filipinas para la paga de milicias", Madrid, 27-5-1650, en AGN, RCO, V.4, E.23, F.56.

ingresaran naves insulares en Acapulco, los oficiales reales debían viajar a Guatemala, Sonsonate o Relajejo para comprar o embargar navíos a fin de prevenir futuros desastres en las comunicaciones transpacíficas¹⁶⁵. En ese sentido, patentes resultaban las deficiencias de la sede americana del tráfico asiático. Acapulco no contaba con las embarcaciones necesarias para solucionar las anomalías originadas por la carencia del transporte marítimo. En 1650 la llegada irregular de situados ocasionó en Cavite un alzamiento de los indios encargados de la construcción de un galeón debido a la falta del pago de sus salarios. Esto no dejaba de causar preocupación al gobernador, quien temía que el influjo rebelde abrazara otras provincias. Con todo, el mismo año también se apuntaba una victoria para los españoles. Desde Manila zarparon ocho caracoas con rumbo a Borneo en donde quemaron una armada de 200 “prebenidas para salir a rrovar a Philipinas”¹⁶⁶, logrando evitar una de las correrías anuales practicadas por los “moros”.

En definitiva, lo cierto es que la interesante relación Europa-Nueva España-Asia puede arrojar nueva luz con el análisis coyuntural, captando en sus justas dimensiones la presencia del Estado español en Insulindia. Por ello, como conclusión es absolutamente necesario apuntar que el descalabro en las comunicaciones náuticas Mexicano-Filipinas de 1646 a 1648 coincide con la paz de Westfalia; los síntomas de decadencia del imperio Ibérico; y la pérdida gradual de la hegemonía española en Europa. Mientras en Filipinas se libraba la guerra hispano holandesa. En medio de esta manifestación abierta de la conflictividad, los españoles lograron evitar la conquista del Archipiélago en manos de los holandeses, pues continuaban manteniéndolo bajo jurisdicción del Estado español. Asimismo, se detecta una modesta señal de la consolidación de la soberanía hispana en Filipinas, porque a pesar del estado de guerra constante vivido en el Archipiélago, la falta de municiones, artillería, y personal especializado, lograron repulsarse los ataques “neerlandeses”.

¹⁶⁵ “Se envíen los socorros a las islas Filipinas con puntualidad”, Madrid, 8-5-1652, en AGN, RCO, V.4, E.72, F.158.

¹⁶⁶ “Al virrey de la Nueva España dándole aviso de la necesidad del socorro...”

El temor de la pérdida de la colonia asiática fue a todas luces evidente, pues aunque existieron propuestas, en diferentes épocas, de abandonarla o trocirla por otros territorios, los esfuerzos hispanos en estos años se definieron en sentido contrario. Perder el Archipiélago significaba olvidar todos los esfuerzos logrados en la conquista de las Islas, y renunciar definitivamente a los contactos regulares con el Este de Asia a través de América.

En suma, quizá la secuela de mayor incidencia al finalizar el gobierno de Diego Faxardo en 1653, incluyendo, los desastrosos años de 1646 a 1648, fue el estado de penuria en el cual quedaron sumergidas las Islas en todos sus ámbitos de la vida colonial, con una deficitaria real hacienda, los fraudes, levantamientos indígenas y ruinas de la ciudad de Manila. En efecto, el sucesor de Faxardo, Sabiniano Manrique de Lara, enfrentó en 1653 el terrible desastre de la colonia asiática mediante una serie de medidas urgentes¹⁶⁷ como fueron: la construcción de barcos, el envío de socorros a los presidios, la remodelación de las fortificaciones, y el pago de sueldos atrasados a infantería e indígenas, a fin de continuar con la presencia del Estado español en el Sudeste de Asia, robusteciendo gradualmente la soberanía hispana en Filipinas.

¹⁶⁷ La monografía de PRIETO LUCENA, 1984, analiza las acciones tomadas por Sabiniano Manrique de Lara en Filipinas de 1653 a 1663, para lograr estabilizar la situación de desastre originada fundamentalmente durante la administración de Faxardo.

CAPÍTULO 7

LAS CARGAS DEL GALEÓN DE ACAPULCO¹.

LAS CARGAZONES DEL GALEÓN DE LA CARRERA FILIPINA.

Las relaciones comerciales entre Filipinas y América, es decir, entre los puertos de Manila y Acapulco², fueron posibles debido a la nave única, en la mayoría de las ocasiones, que surcaba el Pacífico todos los años en uno y otro sentido. Pero, el fenómeno del galeón de Manila no sólo debe reducirse al intercambio de mercaderías asiáticas, significó mucho más, ya que éste fue el nexo mediante el cual se llevaron a cabo todas las formas de comunicación entre el virreinato mexicano y la colonia asiática. De Filipinas llegaban a México no sólo ese grupo de mercaderías que abusivamente han sido llamadas "exóticas", por el simple hecho de ser diferentes a lo europeo; también se recibía la correspondencia enviada por el gobernador general de las Islas al virrey de la Nueva España y la que se enviaría a su majestad en la metrópoli; asimismo llegaban a América, por diferentes causas, los llamados "chinos". Es de mencionar que durante toda la época colonial se tenía la costumbre de llamar "chino" a cualquier asiático. Entre los que llegaban

¹ Una parte de este texto la presenté el 21 de noviembre de 1996 en la conferencia titulada "Las cargazones del galeón de la carrera filipina. Siglo XVII", en el antiguo Palacio del Arzobispado, México, D.F., dentro del ciclo de conferencias El Galeón de Manila. Un Mar de Historias, que con motivo de los festejos del Centenario de la Independencia de la República de Filipinas, celebró la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

² Pedro Pérez Herrero comenta ampliamente este punto en el estado de la cuestión ofrecida por él. Ver PÉREZ HERERO, 1989, pp.445-452.

a México había hombres que estaban relacionados con oficios como el de la navegación entre los que destacaban grumetes, artilleros y buzos; también pasaban a América artesanos, criados y sirvientes incluyendo esclavos asiáticos³. Puede hablarse incluso de la emigración del Este al Oeste. De la Nueva España, a su vez, viajaban a Filipinas soldados, funcionarios españoles o novohispanos, prelados y mercaderes⁴; además no puede dejar de señalarse la remesa de plata, conocida como situado, enviada a las Islas para subvenir las carencias de la administración española⁵. No obstante, aún se conocen en mínima proporción los géneros que se cargaban en el barco que zarpaba de Acapulco a Manila, así como su origen, el destino de éstas, el precio, la cantidad, la calidad y el proveedor. Por ello, se trazará un panorama de conjunto de las cargazonas estibadas en el galeón de Acapulco, atendiendo los años 1620 a 1648.

En ese sentido, se incidirá sobre tres niveles de análisis:

- 1.- Tipología de cargazonas enviadas de México a Filipinas
- 2.- Origen y calidad de las mercancías remitidas de Nueva España a Asia.
- 3.- El componente humano encargado del aprovisionamiento del galeón de la carrera de las Islas de Poniente.

Para entender esta primera mitad del siglo XVII dentro de la historia mundial de las relaciones Mexicano-Filipinas, que no fue precisamente de bonanza, es necesario manejar dos hipótesis subordinadas para coordinar este proceso:

a) El argumento de Pierre Chaunu basado en la idea de que "Filipinas ha sido mucho más colonia del continente americano, de una Nueva España ya colonizada, que colonia de Europa"⁶.

b) Las mercancías enviadas desde México a Filipinas fueron productos remitidos para mantener la presencia de la administración española insular vecindada en la colonia asiática.

³ GONZÁLEZ CLAVERÁN, 1989, pp.523-532.

⁴ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1989, pp.523-532.

⁵ CHAUNU, 1976, p.235.

⁶ CHAUNU, 1976, p.25.

Por otra parte, se confirma el hecho que se refiere a los preparativos realizados y a la movilización humana generada en el interior de la Nueva España antes de que el galeón de Manila atracara definitivamente en el puerto de Acapulco. Me refiero a dos cuestiones fundamentales. Primera, cuando el barco filipino realizaba el cabotaje próximo al puerto de Barra de Navidad, se enviaba una carta al virrey⁷, cuyo objetivo era anunciar la presencia del barco en la cercanía del litoral novohispano a fin de iniciar los preparativos para la compostura del barco, y todo lo relacionado con el viaje de retorno. En ese momento los "proveedores del galeón" asistían a los diferentes lugares autorizados por la Corona para rematar sus productos. Segunda, la administración novohispana pretendía cumplir con las peticiones apuntadas en los memoriales del gobernador general de Archipiélago, principalmente de armas, que fueron imprescindibles para luchar contra los enemigos de la Corona en el Sudeste de Asia: holandeses, chinos y malayo-mahometanos; y suministrar los pertrechos navales para aderezar los barcos en Cavite.

TIPIFICACIÓN DE LAS CARGAS DEL GALEÓN DE ACAPULCO

Durante el periodo colonial español en la retaguardia del imperio existían dos categorías para referirse a la Carrera del Pacífico:

a) El galeón de la carrera de Nueva España era el que zarpaba de Cavite o Manila con mercaderías de procedencia asiática rumbo al puerto de Acapulco.

b) El galeón de la carrera de las Islas de Poniente era el que levaba anclas en Acapulco con mercancías mexicanas y europeas con dirección a Filipinas.

Fueron muchos los productos que viajaron de Asia a América, y también lo fueron; aunque no tantos, otro grupo de géneros enviados de México a Filipinas. **Grosso modo** se le puede dividir en dos niveles:

1.- Los que se refieren al tráfico Manila-Acapulco. Este comercio se centró en el intercambio de grandes volúmenes de mercadería asiática, basado en productos

⁷ OTEIZA IRIARTE, 1973, p.89. QUINTANA, 1971, p.42.

suntuarios como muebles, porcelanas, oro, telas de algodón, y especias, adquiridos por los mercaderes mexicanos que viajaban al puerto de Acapulco a comprar el grueso de las cargas, para después diseminarlas en todo el virreinato mexicano⁸.

2.- Los que están dentro del tráfico Acapulco-Manila. No cabe duda de que el producto más importante dentro de este comercio fue la plata enviada en forma de situado. Además, se encuentra lo que Carmen Yuste ha llamado las "exportaciones", dentro de las que destacan dos grupos: primero, los productos comprados en la feria de Acapulco como la grana cochinilla y el jabón; y segundo, un grupo de géneros enviados por parte de la administración virreinal al gobierno filipino. Dentro de este último grupo destacan, según la autora, sombreros, vino, hilo de Campeche y artículos de herrería⁹. No obstante, estas categorías centran su atención en un periodo muy amplio: 1590-1785. Yo sólo me concentro en el siglo XVII, por ello mis resultados son diferentes.

Las razones que tengo para afirmar que estos intercambios (los de Acapulco-Manila) fueron especialmente importantes, se apoyan en que el origen de las mercancías me sugiere una dependencia arraigada de productos novohispanos y europeos en las Filipinas españolas, pues los géneros no traspasaban los umbrales de las Islas, ya que sólo cubrían las necesidades de la administración española vecindada en el Archipiélago.

El análisis fundamental de las cargazones aborda el origen de éstas y destino último en las Islas.

De acuerdo con el estado de mi propia investigación las cargazones pueden clasificarse en cuatro categorías principales:

- 1.- Abasto para la nao.
- 2.- Abasto para la tripulación.
- 3.- Abasto para las Islas.
- 4.- Fardos y cajones.

⁸ YUSTE LÓPEZ, 1984, pp.60-68.

⁹ YUSTE LÓPEZ, 1984, p.26 y 27.

En ese mismo orden de ideas, la única diferencia que existió entre las cargazones del galeón de la carrera filipina y las cargazones del “barco de aviso” radica en que en el segundo navío no se embarcaba el abasto para las Islas, ni los fardos, ni los cajones, precisamente porque cuando cumplió las funciones de patrulla costera y “aviso” transpacífico enviado de Acapulco a Manila solamente debía contar con los bastimentos necesarios en aras de su rapidez. En esta comparación, el resto de las características relacionadas con el abasto entre ambas embarcaciones más bien son de similitud.

Abasto para la nao. Este abasto, a su vez puede dividirse en dos partes. Primera, las materias primas y de reparación como las agujas calzadas de acero, imprescindibles para coser el velamen del barco¹⁰. El cable cáñamo para aprestar la nao y el hilo galladero para coser las velas debían ser nuevos, esto se anotaba con regularidad ya que en más de una ocasión se proveían jarcias de las empleadas en el los galeones de la Carrera de Indias. También se alistaba la lona para aprovisionar la nave en su travesía de retorno a Filipinas, pero aún ignoro si el material estaba apegado a un patrón de vela normalizada o si el personal especializado cortaba, cosía y adecuaba la tela en el galeón¹¹. La cera fue otro de los géneros embarcados como abasto de la nave; las velas empleadas en los faroles eran indispensables para iluminar al galeón durante el viaje de noche. Asimismo las tablas de pino estibadas debían medir “más de siete cuartas de largo y tercio de ancho”¹², pues con ellas se resarcían los daños ocasionados en el casco de la nave, la cubierta, los pañoles, los camarotes de los capitanes de infantería, la carena y el calafateado¹³. La

¹⁰ “El valor de 12 mil agujas de acero para remitir a Filipinas”, México, 8-2-1641, en AGN, AHH, Leg.6-55.

¹¹ “Géneros que se dieron para el despacho de las naos a Filipinas”, México, 27-4-1628, en AGN, AHH, Leg. 6-435. “Géneros que se remataron para el despacho de la nao a Filipinas”, México, 26-3-1628, en AGN, AHH, Leg. 6-430. “Índice de reales títulos correspondientes al despacho de las naos a Filipinas de 1636”, México, 1636, en AGN, AHH, Leg.6-201. “Índices correspondientes al despacho de las naos de Filipinas en 1641”, México, 1641, en AGN, AHH, Leg.6-103.

¹² “El valor de las tablas que se dieron en Acapulco para las naos de Filipinas”, Acapulco, 15-4-1636, en AGN, AHH, Leg.6-207.

¹³ “El valor de tablas y plomo en pan para las naos”, México, 27-1-1627, en AGN, AHH, Leg. 6-408. “Remate de las tablas de pino para la nao de Filipinas”, Acapulco, 30-4-1628, en AGN, AHH, Leg.6-438.

herrería para el barco estuvo constituida principalmente por el material de carpintería, empleado por los artesanos encargados de realizar las composturas de la nave durante la travesía (clavos, barrenas, gubias, martillos de carpintería, martillos de bomba, martillos de libera, azuelas, escoplos, pez, tachuelas estoperoles), que además debían carenar y calafatear los barcos de su majestad, incluyendo la *chata* o *achata*, que era una embarcación de poco calado empleada para que sobre ella se recargara el navío de quilla cuando era carenado; por ejemplo, con las gubias, las barrenas, las azuelas y los escoplos se debastaba, agujereaba y cortaba la madera. Es de destacar que estos materiales no retornaban de Manila a Nueva España, prueba de ello son las peticiones en los memoriales del capitán general del Archipiélago, suplicando al virrey proveyera el material. Esto no es nada extraño en un lugar donde escaseaba el hierro; lo mismo sucedía con el grupo de géneros de lata (linternas, faroles, embudos, alcuza, hojas de lata chicas y grandes) embarcados en la nao¹⁴.

La segunda parte del abasto consistió en el aprovisionamiento de un conjunto de géneros para defender el barco en momento de ataques "piráticos". En efecto, "las armas y lo demás es muy necesario para la guarnición de la dicha nao capitana para la gente y soldados que fueren en ella"¹⁵. La insistencia en la remisión de este material al puerto de Acapulco para la defensa de la nave tiene su precedente en una vieja, aunque no tan dulce experiencia que fue la captura del galeón Santa Ana en 1587 por T. Cavendish. Esta preocupación respondía a ese desagradable sinsabor, porque en aquel momento el navío no contaba con pertrechos modernos. Ahora entre los cargamentos figuraba: cobre, fierro, pólvora, hachas, "cueros curtidos para bombas que llaman cerradas", moldes para hacer balas de mosquete y arcabuz; mientras que las armas de fuego eran los arcabuces y

"El valor de 1,100 tablas de pino ordinarias para la nao de Filipinas", Acapulco, 29-4-1639, en AGN, AHH, Leg. 6-211.

¹⁴ "Géneros para Filipinas y barcos del real servicio de Acapulco", México, 28-4-1628, en AGN, AHH, Leg.6-453. "Géneros de herrería para la achata y barcos del real servicio de Acapulco", México, 2-3-1628, en AGN, AHH, Leg.6-429. "El valor de los géneros de herrería rematados en la real almoneda de México para Filipinas", México, 26-2-1636, en AGN, AHH, Leg.6-495.

¹⁵ "Memorias de los géneros que se han de traer de la Nueva España en las naos que se despachan a ella este año de 1639", México, 1639, en AGN, AHH, Leg. 6-62.

mosquetes de cuerda, cuya diferencia estribaba en que el mosquete era un arma más pesada, de mayor alcance y calibre que el arcabuz¹⁶.

Abasto para la tripulación y el pasaje. Por tripulación debe entenderse el conjunto de individuos que realizaban el tornaviaje de Acapulco a Cavite, entre ellos figuraba la oficialidad, soldados, forzados, marinería y pasajeros de alto rango. Cuatro tipos de matalotajes viajaban en el barco: primero, los víveres castellanos como el aceite, azúcar, harina, vinagre y vino; segundo, la dieta seca: almendra, avellana, bizcocho, haba, garbanzo, jamón, lenteja, pasa, pescado seco y tocino; tercero, los dulces: almíbares y natillas de membrillo y de durazno; cuarto una serie de "víveres diversos": queso de cabra y oveja, agua y legumbres. Un grupo aparte estaba conformado por las medicinas; por ejemplo, la avellana se destinaba "para los enfermos de las dichas naos"¹⁷.

En ese sentido, algunos alimentos debían cumplir con un estricto control de calidad como la galleta de mar, que era un pan ázimo cocido dos veces, con el cual se acompañaba la comida; asimismo se dividía en dos clases: bizcocho bazo y bizcocho blanco. El bizcocho bazo se consumía en el puerto por los "sirvientes" de Acapulco, y en el galeón era proporcionado a los forzados y la baja marinería; el bizcocho blanco fue elaborado con harina de trigo más refinada, y era consumido en el barco por los pasajeros de alto rango y los enfermos; así como por el resto del cuerpo marino, cuando llegaba a escasear el pan bazo o galleta de mar amarilla. También el jamón y el tocino debían tener un añejamiento de por lo menos 8 meses, de lo contrario no eran comprados por la Corona. Pero ¿a qué respondían estas exigencias? En principio el tipo de alimentos anotados debían tener una consistencia que soportara la humedad del mar; por ello eran frutos secos y comida salada. Por otro lado, este abasto sugiere que tanto forzados, soldados, la baja y alta marinería, y los pasajeros de alto rango consumían los mismos

¹⁶ "Pertrechos y bastimentos para la nao capitana San Juan Bautista que ha de volver a las Islas Filipina en 1641", México, 17-1-1641, en AGN, AHH, Leg. 6-48. "Memorias de los géneros que se han de traer de la Nueva España en las naos que se despachan a ella este año de 1639", Manila, 1639, en AGN, AHH, Leg.6-62.

¹⁷ "Géneros que se rematan para el despacho de la nao a Filipinas", México, 26-3-1628, en AGN, AHH, Leg.6-430.

alimentos durante el viaje de retorno a Filipinas, incluyendo, el vino. Sin embargo, como aún se desconoce en qué cantidades, es necesario el estudio de los recipientes empleados para la dotación de agua, vino, vinagre, raciones de ministra y lenteja. En 1644 se emplearon medidas de cobre de medio azumbre (2.016 lts) y un cuartillo (la cuarta parte de la libra 0.1134 o 113.4 gramos) para raciones de agua y vino; medidas de cobre de un cuartillo y medio para raciones de vinagre; medidas de cobre de una tercera parte del cuartillo para raciones de aceite; y la tercera parte de un almud (4625 mililitros) para la ración de ministra¹⁸. Al respecto se anota la interesante reclamación del almirante Jerónimo Bañuelos y Castillo¹⁹, quien exigió en 1637 el pago de sus raciones de vino, ya que no le habían sido distribuidas con regularidad en la travesía de México a Filipinas, que duró 110 días. La ración diaria era de tres cuartillos, pero los Oficiales de Acapulco solamente pagaron 300 cuartillos de vino a tres reales cada uno²⁰. Es de destacar que las provisiones escaseaban con regularidad, haciendo el viaje poco placentero cuando los alimentos se podrían y la dieta se transformaba en algo nauseabundo: frijoles, habas, avellanas y pasas con gorgojos, pescado seco salado y jamones podridos, que no obstante debían consumirse. El agua también se podría, convirtiéndose en hedionda; en consecuencia no podía beberse, y por ello iniciaba el “robo hormiga” de vino. Esto explica las continuas quejas por parte de los oficiales reales de Manila, pues corrientemente se subrayaba el buen cuidado de los toneles de vino, que solían llegar alterados e incompletos²¹.

Abasto para las Islas. Este abasto refiere principalmente al grupo de efectos remitidos por parte del virrey de la Nueva España al gobernador general de las Islas, atendiendo las necesidades de la población civil, militar y religiosa vecindada en

¹⁸ “Pertrechos y bastimentos para la nao capitana San Juan Bautista que ha de volver a las Islas en 1641”, México, 17-1-1641, en AGN, AHH, Leg.6-48.

¹⁹ Jerónimo Bañuelos era un acérrimo enemigo del gobernador de Filipinas Sebastián Hurtado de Corcuera; inclusive cuando Pedro de Quiroga llegó al puerto de Acapulco, lo ayudó en todo lo necesario a fin de mancillar todavía más el prestigio de ese gobernador.

²⁰ “mandamiento para la paga del valor de 300 cuartillos que tenía devengado el almirante Jerónimo Bañuelos”, México, 10-11-1638, en AGN, AHH, Leg.6-318.

²¹ Al respecto pueden consultarse el resto de las referencias citadas en este capítulo.

Filipinas. Durante el periodo aquí estudiado el Archipiélago contaba con una agricultura explotada por los malayos, cuya alimentación estaba constituida por arroz, pescado, carne de carabao, cerdo, aceite de coco, sal, plátanos, camotes, harina de palma, y bebidas como la tuba y el pangasi. El abasto importado para las Islas sólo cubrió las necesidades de los conventos, colegios y administración española. Aquí se pueden destacar seis grupos: víveres, tejidos, libros y papel, materiales para curación, pertrechos navales, y pertrechos militares.

Los víveres enviados a las Islas fueron el aceite, azúcar, harina, sebo de cerdo, vinagre y vino, que eran empleados de diferentes maneras; por ejemplo, con “el harina de Castilla para celebrar”²² se elaboraban las hostias ofrecidas en las ceremonias religiosas, y asimismo el vino se destinaba “para las misas que se diesen”²³. Estos víveres eran necesarios para el impacto religioso en las Islas, porque consumidos en las iglesias constituían uno de los elementos de convivencia entre la población de origen europeo y malayo, legitimando el orden cristiano insular. Por otra parte, entre los tejidos destacaban frazadas, jerguetas, paños, sayales, fieltros para sombreros y sombreros. Los textiles novohispanos enviados a Filipinas tenían un destino y uso muy concreto. Con el sayal se confeccionaban los hábitos de los frailes; también servía como asiento y atuendo a los forzados de las galeras de Filipinas. Los sombreros encontraron un gran mercado entre los comerciantes “manilos” o “chinos”, y la administración española insular; también formaron parte del uniforme de los soldados. En lo que respecta a las frazadas y las jerguetas de

²² “Pertrechos y bastimentos para la nao capitana San Juan Bautista que ha de volver a las Islas en 1641”, México, 17-1-1641, en AGN, AHH, Leg.6-48. “Harina para remitir al puerto de Acapulco”, Puebla, 19-12-1652.

²³ “Géneros que se remitieron en la nao que pasó a las Islas Filipinas en 1639”, Acapulco, 8-4-1639, en AGN, AHH, Leg.600-69. “El valor de 351 arrobas de vino para remitir a Filipinas”, México, 1635, en AGN, AHH, Leg. 6-199. “El valor de 153 arrobas y 24 cuartillos de vino para remitir a los oficiales reales de Manila”, Acapulco, 1635, en AGN, AHH, Leg.6-196. “Mandamiento para la paga de 244 arrobas y 24 cuartillos de vino que se remitió a Filipinas”, Acapulco, 1635, en AGN, AHH, Leg.6-193. “El valor de 12 pipas de vino”, México, 10-3-1637, en AGN, AHH, Leg.6-342. “El valor de 48 pipas de vino de Castilla para Filipinas”, México, 1640, en AGN, AHH, Leg.6-334. “El valor de 48 pipas de vino de Castilla para Filipinas”, México, 15-2-1640, en AGN, AHH, Leg.6-335.

colores, cubrían las necesidades de los "hospitales de Cavite y Manila", además de los conventos donde se alojaban a los enfermos²⁴.

Es de destacar que en el Archipiélago filipino los indígenas confeccionaban sus vestimentas con el algodón cultivado en las mismas Islas. Teñían las telas de variados colores, pues disponían de diferentes y abundantes sustancias tintóreas como el índigo, la boraja, el subuco y otras raíces²⁵. En el siglo XVII los residentes europeos y un gran número de indígenas vestían de «ropa de china», como genéricamente se designaba a los tejidos importados de China: seda y algodón, vendidos por los sangleyes²⁶. En efecto, señala Díaz-Trechuelo que la **sayasaya** fue uno de los tejidos más usados en Filipinas, porque el módico precio resultaba atractivo para los habitantes de escasos recursos²⁷. Y aunque la industria textil se trató de fomentar hasta la segunda mitad del siglo XVIII, el consumo local de telas para el periodo aquí estudiado se basó en el algodón cultivado en Ilocos y en Ilo-Ilo, que también era empleado para diseñar las velas de los galeones. Otros tejidos confeccionados y usados por la población malaya eran fabricados con fibras de piña (pina) y de bananos (jusi), con las que hoy se hace el traje nacional filipino. En 1812 Ciriaco Carvajal, secretario interno de Estado y del Despacho de la Gobernación de Ultramar, señalaba que el algodón filipino era superior en calidad al importado por los ingleses, lo que manifiesta la importancia de esta fibra para el siglo XIX, convirtiéndose en género de exportación²⁸. Los tejidos enviados de México a Filipinas eran de lana y en buena medida no tenían gran demanda entre los indígenas de las islas, o por otro grupo

²⁴ "Pertrechos y bastimentos para la nao capitana San Juan Bautista que a de volver a las Islas en 1641", México, 17-1-1641, en AGN, AHH, Leg.6-48. "Memorias de los géneros que se han de traer de la Nueva España en las naos que se despachan a ella este año de 1638", Manila, 30-7-1638, en AGN, AHH, Leg.6-62. "Géneros que se remitieron en la nao que pasó a las Islas en 1639", Acapulco, 8-4-1639, en AGN, AHH, Leg.6-69.

²⁵ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.134.

²⁶ DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p.135.

²⁷ DÍAZ-TRECHUELO, 1980, p.144.

²⁸ Memoria presentada a la regencia del reino por don Ciriaco González Carvajal, secretario interno de Estado y del despacho de la gobernación de ultramar. Cádiz, 30-9-1812, en FRBINAH.

de españoles que no fuera el conformado por la administración insular, debido al clima tan caluroso que se deriva de la misma latitud del Archipiélago.

Lo que atañe a la papelería embarcada en el galeón con rumbo a Filipinas también resultaba de suma importancia para una maquinaria administrativa insular bastante activa; por ejemplo, los libros de contabilidad llegaban a la caja de Manila; los libros de papel de marca mayor se remitían para la contaduría de Filipinas; y el papel en resma era utilizado en las diferentes tareas de la administración isleña²⁹.

El material para curación como las agujas para heridos, jeringas, ventosas y medicinas se destinaban a los hospitales de Cavite, y los presidios de las Islas: Iligan, Tandang y Zamboanga, así como para los pasajeros enfermos del barco. Los medicamentos más comunes fueron arropes, aceites, ungüentos, letuarios, confecciones y "diversos"³⁰. El arropo es el mosto cocido de la fruta hasta que adquiere consistencia de jarabe (endibias, matlalistle, arrayán, granadas, miel rosada). A Filipinas llegaban aceites como el de bálsamo negro, almendras dulces, almendras amargas, membrillo, violado, hierbabuena y manzanilla. Las pomadas llegaban con el nombre de ungüentos: rosado, de Aragón, trementina de abeto, y trementina común. Las confecciones eran medicamentos elaborados con diferentes ingredientes: jacintos, álica (puchero medicinal) de Toledo, de esmeraldas, etcétera. Los letuarios era una especie de mermelada pero menos viscosa, entre los más importantes estaban el sumo de rosas, rosado, y simple. Por último el grupo de "diversos" se conformó de píldoras, linaza, alumbre de Castilla, zarzaparrilla, rosa seca, y alcanfor. ¿Qué enfermedad curaba cada medicamento? Aún lo ignoro. El estudio de las enfermedades en las Islas es otro capítulo que reclama intensa investigación, porque todavía se desconoce qué malestar aliviaba cada preparado e inclusive el uso corriente de ellos en Filipinas. Al mismo tiempo sale a luz lo relacionado con los aspectos sanitarios del

²⁹ "Índices de reales títulos correspondientes al despacho de las naos a Filipinas en el año de 1634", México, 1634, en AGN, AHH, Leg.6-206. "El remate del papel en resma para Filipinas", México, 20-3-1636, en AGN, AHH, Leg. 6-366. "El valor de los libros y papel de marca mayor para el gobernador de Filipinas", México, 1642, en AGN, AHH, Leg.6-56.

³⁰ "El valor de las drogas y las boticas para remitir a las Islas", 1634-1650, en AGN, AHH, Leg. 600, F.1-F.7. "Medicinas para los enfermos del viaje de la nao de Filipinas", México, 13-3-1646, en AGN, AHH, Leg. 472-68.

barco, pues una de las enfermedades detectadas en los marineros durante los años aquí examinados fueron las bubas. No se descarta la tuberculosis y el mundialmente conocido escorbuto, que se aliviaba mediante el consumo de vitamina C, comiendo naranjas, limones o limas. Las bubas son una enfermedad que se transmite mediante el contagio venéreo, brotando tumores blandos en la ingle, axilas y cuello; también las pulgas de las ratas enfermas contagian al hombre, que manifiesta escalofríos, vómito y formación de bubones. Lo que demuestra las difíciles condiciones de vida en el mar. En 1639, Hernando Piña, carpintero de la nao almiranta procedente de Filipinas, no retornó a las Islas sino hasta 1640 porque enfermó de bubas; por ello fue internado en el hospital "Real del glorioso Mártir San Hipólito" de Acapulco. Sin embargo éste se agravó, y en consecuencia fue trasladado al "Amor de Dios" de la ciudad de México. Un año más tarde solicitaba el permiso a los oficiales reales de Acapulco para retornar al Archipiélago³¹. Quizá no debe descartarse el fingimiento de una enfermedad o el contagio premeditado para no retornar a Asia, lo que permitía avecindarse en la Nueva España e iniciar fortuna, ya que la colonia asiática era vista como una tierra poco promisoría.

Las riquezas de las Islas no eran totalmente conocidas por los europeos. Por ejemplo existía salitre en Sambales y hierro en Parapanay, cuya explotación sólo inició a finales del siglo XVIII. No obstante, había escasez de estos materiales y pertrechos navales en Filipinas, así como las numerosas dificultades para la fábrica de galeones, lo cual generaba la necesidad de enviar diferentes géneros desde México. En definitiva, la madera era uno de los pocos recursos materiales disponible en abundancia. Entre los géneros imprescindibles para la arquitectura naval estaba el plomo y el hierro que no se explotaban en las Islas³². Por ello, desde Nueva España se remitían a Filipinas el plomo en pan y el plomo tirado, empleados para emplomar las naves en el puerto de Cavite; el hierro se importaba de China. En Acapulco también se embarcaban agujas para coser velas,

³¹ "Hernando de Piña carpintero de la nao almiranta San Ambrosio que vino de Filipinas", Acapulco, 10-4-1639, en AGN, AHH, Leg.6-309. "La paga de 250 pesos de sueldo en la plaza de carpintero de Hernando de Piña", México, 1640, en AGN, AHH, Leg.6-127.

³² PRIETO LUCENA, 1984, p.44.

además de la lona para fabricar las velas de los galeones, aunque no debe desdeñarse el algodón de Ilocos con el que también se confeccionaba el velamen de los barcos que partían a Nueva España. Las hojas de lata y los aros de fierro viajaban directamente a la "fundición de Manila"³³, que era un taller en donde se fundían los metales. Existían otros dos: en Cavite y en el Tercio, con diez fraguas, a su vez cada fundición contaba con sus maestros de herrería, sus cabezas de fragua, además de nativos y chinos herreros. Al frente de cada una estaba un administrador de la fundición de artillería y un fundidor. La relevancia de éstas radica en que la artillería (tren de cañones) para dotar a los buques y defender las fortificaciones, en buena medida, era fabricada en Filipinas³⁴.

Uno de los rasgos fundamentales en las comunicaciones náuticas Mexicano-Filipinas del siglo XVII fue el descalabro de los años 1646 a 1648, originándose la inexistencia de barcos procedentes de Asia en Acapulco. En consecuencia no llegó el plomo tan necesario en las Islas para corregir los daños de los galeones atracados en Cavite, esenciales para viajar por el situado a México. Por semejantes crisis, cuando naufragaba un barco, los buzos trabajaban intensamente para recuperar la clavazón de los navíos, los panes de plomo, la herrería y la artillería³⁵.

Los pertrechos militares fue otro conjunto de géneros enviados constantemente para la defensa de las Islas. No es necesario repetir que durante la primera mitad de la decimoséptima centuria se libró en los mares del propio Archipiélago filipino la guerra hispano-holandesa, que suponía un esfuerzo militar muy grande al tener que impedir la conquista de la colonia asiática por parte de los holandeses; además existía otra amenaza latente encabezada por los malayo-mahometanos del sur de las Islas. Por esas razones desde México se enviaban mosquetes, arcabuces, "moldes para hacer balas", espadas, machetes, salitre para elaborar pólvora, y pólvora. En 1644 surgió una polémica temprana

³³ "Memoria de los géneros que se han de traer de la Nueva España en las naos que se despachan este año de 1639", México, 1639, en AGN, AHH, Leg.6-62.

³⁴ O'DONNELL, 1992, p.232.

³⁵ PRIETO LUCENA, 1984, p.44.

de libre comercio; uno de los puntos neurálgicos fue el que señalaba la posibilidad de importar salitre peruano a un costo más bajo que el originario de la India, aliviando en parte, una de las muchas carencias de las Islas. De lo anterior se derivó la idea de realizar el comercio sin cortapisas entre Filipinas, Nueva España, Centroamérica y Perú, pero se opuso la enconada postura de los mercaderes andaluces o mercaderes del Atlántico.

Fardos y Cajones. Los fardos y los cajones remitidos de Acapulco a Manila eran despachados a dos de las Órdenes religiosas instaladas en el Archipiélago: los Franciscanos de la provincia de San Gregorio (Camarines y Tayabas) y los Dominicos de la provincia del Santo Rosario (Pangasinán y Cagayán)³⁶. En ese sentido, es de destacar que el Real Patronato fue fundado sobre los privilegios que los reyes de Castilla obtuvieron en el proceso de elección de dignidades eclesiásticas desde principios del siglo XVI. En 1501, después de la conquista de Granada, las Canarias y parte de América, la monarquía castellana recibió el privilegio del patronato sobre los territorios sometidos: los reyes intervenían en los nombramientos a cargos eclesiásticos y cobraban diezmos a cambio de mantener las iglesias y pagar los gastos de los prelados. Éste se ejercía por medio del Consejo de Indias y las Audiencias. Por ello, en Filipinas el Estado español proveía de todo lo necesario al clero insular, otorgaba dinero para su manutención, remitía géneros como el arroz, aceite de coco, cera y vino destinados a la alimentación o culto³⁷. A esta lista se agregaban: conservas, sayal pardo, boticas con aceite de Castilla, libros, sacos con lana, haba y garbanzo. El sayal y los sacos con lana viajaban como fardos; en los cajones se guardaban las medicinas, el haba, el garbanzo, las cajetas con natillas, los frascos con almíbares, los libros y la comida y bebida delicada para los enfermos, conocida como "regalos"; y en las petacas se acomodaban las boticas de aceite.

³⁶ "El flete de dos pipas de vino, medicinas y demás géneros enviados a los religiosos de San Francisco", Acapulco, 1-4-1646, en AGN, AHH, Leg.472-60. "Religiosos descalzos de San Francisco de la provincia de San Gregorio en las Islas Filipinas. Mandamiento para la paga de lo que tienen señalado en cada año", México, 1628-1664, Leg. 600-69. "Religiosos de Santo Domingo de la provincia del Santo Rosario. Mandamiento para la paga de 1,200 pesos que se tienen señalados en cada año", México, 1628-1664, en AGN, AHH, Leg.600-68.

³⁷ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1988, pp. 47, 50 y 121.

Lo relacionado con el embalaje de todos los pertrechos, bastimentos y matalotajes merece atenderse porque también representó un sector industrial muy importante. Al respecto sólo existe información sucinta sobre las envolturas. ¿Dónde se fabricaban? ¿Quiénes las fabricaban? ¿Cómo se transportaban? ¿Cuáles fueron las formas de venta? Desafortunadamente estas preguntas rebasan en mucho esta investigación. Lo que atañe al empleo de los contenedores resulta interesante. Por ejemplo, el aceite y el vinagre procedentes de Castilla se alojaban en botijuelos de barro del mismo origen, los cuales llegaban hasta las Islas. Creo que en pocas ocasiones el líquido se cambió a los toneles, contruidos en la Nueva España, en donde también se transportaba, el vino, el agua y las leguminosas. En las cajetas se guardaban las natillas y los almíbares. Las espadas eran estibadas desde Europa, en cajas con harpillería. Las jeringas y las ventosas eran acomodadas en cajones con estopa de Castilla. Los arropes, aceites, álicas, ungüentos, confecciones y trementina se transportaban en frascos de hoja de lata grandes, para los hospitales de Filipinas; y frascos de hoja de lata chicos, para los enfermos de la nave. En los tanates embalaban matlalistle, linaza, eropa y rosa seca; en las cajas alojaban las píldoras. Tanto en tanates como en tompeates mexicanos guardaban el remanente de las leguminosas o parte de la dieta seca que no entraba en su totalidad en los toneles de madera. Los petates sirvieron para envolver el bizcocho y las carnes saladas; el plomo era estibado en los pañoles del barco, localizados en el casco de la nave.

ORIGEN Y CALIDAD DE LAS MERCANCÍAS ENVIADAS A FILIPINAS

Los productos remitidos a Filipinas se pueden dividir en dos grupos principales: productos europeos y productos mexicanos, atendiendo tanto víveres como pertrechos.

Productos europeos. Entre los víveres europeos están todos los originarios de Castilla tales como el vino, harina de trigo, aceite y vinagre blanco. Mientras que los pertrechos más corrientes eran el hilo galladero, también de Castilla. Fue hasta 1677 cuando Adrián Roo y Baltasar Kiel hicieron una propuesta para fundar una factoría de

jarcia en Galicia; en España no funcionaban industrias especializadas en la manufactura de tela para velamen. Durante la segunda mitad del siglo XVII los galeones de la Carrera de Indias eran aprestados con velas que procedían de los Países Bajos; en efecto, el velamen estaba monopolizado por los "neerlandeses"³⁸. No obstante, la lona enviada a las Islas procedía de Castilla, pues se compraba en aquel lugar, pero aún falta indagar si también era de origen holandés, no obstante la guerra de Treinta Años. En la Nueva España se embarcaba lona lavada remitida al real campo de Manila o puerto de Cavite; y la lona cortada era estibada para el uso del bajel durante la travesía³⁹. Las espadas con sus dagas, guarniciones, pomos, brocales y conteras procedían de Alemania, Francia y Génova, las cuales eran de dos clases: de cuatro puentes y de seis puentes (¿?)⁴⁰. De Génova también se importaba el papel blanco en resma, con en cual se manufacturaban los libros de 300 o 400 fojas⁴¹ "con su cubitaje de tabla además de estar forrados y encuadernados en cordobán con cordones de seda enlazados", para la caja y contaduría de Filipinas. Los arcabuces y los mosquetes de cuerda con sus frascos y frasquillos eran originarios de Vizcaya, al igual que parte de la herrería y los estoperoles. Un asunto verdaderamente importante lo constituye la exportación, de México a Filipinas, de prisiones (grilletes y cadenas) "para los forzados de las Islas"⁴² que trabajaban en las galeras, sin embargo todavía ignoro su lugar de origen.

Productos novohispanos. Entre los víveres que recurrentemente se enviaban a las Islas de poniente destaca el sebo blanco de cerdo, producido en la ciudad de Puebla

³⁸ SERRANO MANGAS, 1985, pp. 147, 148, 163 y 164.

³⁹ Ver nota 10.

⁴⁰ "Índices reales de títulos correspondientes al despacho de la nao en 1634", México, 1634, en AGN, AHH, Leg. 6-206. "Índice de reales títulos correspondientes al despacho de la nao de 1639", México, 1639, en AGN, AHH, Leg. 6-266. "El valor de 600 espadas con sus dagas para Filipinas", México, 25-2-1640, en AGN, AHH, Leg. 6-327.

⁴¹ "Índices de reales títulos correspondientes al despacho de las naos de 1634", México, 1634, en AGN, AHH, Leg. 6-206. "Remate de 4 libros de papel de marca mayor para Filipinas", México, 16-3-1636, en AGN, AHH, Leg. 6-494. "Remate de papel en resma para Filipinas", México, 26-3-1636, en AGN, AHH, Leg. 6-366. "El valor de los libros de papel de marca mayor para el gobernador de las Islas", México, 16-2-1641, en AGN, AHH, Leg. 6-56.

⁴² "Índices reales correspondientes al despacho de la nao a Filipinas en 1641", México, 1641, en AGN, AHH, Leg. 6-103.

porque “se hallare con más comodidad en los Ángeles de donde se suele enviar para mayor ahorro de la real hacienda”⁴³. De ahí también procedían las leguminosas como el garbanzo, frijol, lenteja y haba; los alimentos de la dieta seca; y las frutas y las legumbres. El queso de “leche de cabra y oveja revueltos” era elaborado en Octupa, Acteopan⁴⁴, en el actual estado de Puebla. La pasa de almonillar (¿?) y el almendra del condado (¿?) también eran de origen mexicano.

Tres tipos de carne salada eran embarcadas en la nave para consumirse durante la travesía a Filipinas: pescado, tocino y jamón. La pesca practicada en las costas de Acapulco y de Igualapa proporcionaba el pescado, que después pasaba por el proceso de salazón en el puerto, para asegurar las dietas de la tripulación⁴⁵. El tocino y el jamón, ambos añejados al menos ocho meses, procedían de Puebla⁴⁶.

La panificación en gran escala la concentraba Puebla; ahí se preparaba la galleta de mar para el apresto del puerto de Acapulco y de la nao que retornaría a Filipinas. En cuanto a calidades sobresalían dos tipos: el pan bazo, de color moreno que tira a amarillo; y el pan blanco, elaborado con harina más refinada. Asimismo, se fabricaba el bizcocho que se conduciría a Veracruz para las naos de la Armada de Barlovento y los galeones de la Carrera de Indias en su retorno a Sevilla⁴⁷.

⁴³ “El valor del sebo para Filipinas”, México, 28-3-1628, en AGN, AHH, Leg.6-432. “Recaudos para la paga de los efectos que entregó el alcalde mayor de la Puebla”, Puebla, 3-1-1634, en AGN, AHH, Leg.6-62.

⁴⁴ “Quesos para Filipinas”, México, 2-4-1628, en AGN, AHH, Leg. 6-433. “Diversos géneros que se entregan en el puerto de Acapulco para las naos de Filipinas”, Acapulco, 1644 y 1645, en AGN, AHH, Leg. 472-61, F.1 y F.2.

⁴⁵ WIDMER,1990,p.133. “Lo que se debe de pescado salado”, Acapulco, 22-4-1628, en AGN, AHH, Leg.6-552. “Mandamiento para la paga de pescado seco salado para las naos de Filipinas”, Acapulco, 21-3-1653, en AGN, Leg.600-223. “Índices de reales títulos correspondientes al despacho de la nao de Filipinas en 1634”, México, 1634, en AGN, AHH, Leg.6-206.

⁴⁶ “El valor de 250 arrobas de tocino para el despacho de las naos”, México, 23-2-1640, en AGN, AHH, Leg.6-328. “El valor de 450 arrobas de tocino para las naos de Filipinas”, México, 1639, en AGN, AHH, Leg.6-342. “El valor de 500 arrobas de tocino de México para las naos de Acapulco que han de viajar a Filipinas”, México, 10-1-1637, en AGN, AHH, Leg.6-62. “El valor de 450 arrobas de tocino para aprestar las naos de Filipinas”, México, 1639, en AGN, AHH, Leg.6-311.

⁴⁷ “Bizcocho para la nao de Filipinas, Veracruz y la flota de Barlovento”, México, 1653, en AGN, AHH, Leg.6-544. “Diversos géneros que se entregan en el puerto de Acapulco”, Acapulco, 11-4-1645, en AGN, AHH, Leg.472-61, F.2.

En cuanto a los pertrechos, el cáñamo para la jarcia procedía posiblemente de la sabana guerrerense, producido en la cordonería del puerto localizada hacia los cerros. De acuerdo con R. Widmer, V. González Claverán y mi propia búsqueda de archivo, se sabe que la brea transportada en petates se traía a lomo de indios desde Citlaltomagua, Suchutepec, Ecatepec y Ejutla⁴⁸; en 1616 procedía del puerto de Huatulco⁴⁹; Acapulco también era especialmente rico en recursos forestales, el cerro de La Brea, cercano al puerto, estaba poblado por pinos de donde se extraía esa materia prima. Inclusive, durante la visita de Alejandro Malaspina en el siglo XVIII, media legua de ese bosque llegó a cotizarse en 700 pesos⁵⁰.

El plomo embarcado en el galeón de Acapulco para remitir al gobernador de Filipinas puede clasificarse en tres tipos: plomo en pan extraído de las minas de Ixmiquilpan, en el actual estado de Hidalgo; plomo en pan de San Luis; y plomo tirado de Ixmiquilpan⁵¹. Ignoro el origen del cobre y del azufre. Pero los achiotes de cera se fabricaban en Campeche y también los importaban de China⁵². El salitre enviado a las Islas de Poniente, La Florida, la guerra contra los Chichimecas y la Nueva Galicia, era, en parte, extraído de las minas de Iztapalapa⁵³. Sin embargo, no hay certeza de que toda esta

⁴⁸ WIDMER, 1990, p.107.

⁴⁹ "Navío que se detuvo en el puerto de Acapulco entendido sería necesario para Filipinas", México, 6-12-1616, en AGN, AHH, Leg.6-412.

⁵⁰ GONZÁLEZ CLAVERÁN, 1993, p.180. "Para que el alcalde mayor del puerto de Acapulco informe acerca de lo que pide Alonso de Balderrama. Se dé licencia para hacer brea en aquel distrito", México, 1-2-1633, en AGN, GP, V.7, E.503, F.334.

⁵¹ "El valor de tablas y plomo en pan para las naos de Filipinas", México, 27-1-1627, en AGN, AHH, Leg.6-408. "El valor del plomo tirado que se remató para Filipinas", México, 30-4-1629, en AGN, AHH, Leg.6-415. "Índices de reales títulos correspondientes al despacho de las naos a Filipinas correspondientes al año de 1634", México, en AGN, AHH, Leg.6-206. "El valor de los géneros de lata que se remataron en la almoneda para Filipinas", México, 28-3-1636, en AGN, AHH, Leg.6-39. "Testimonio del remate de plomo tirado para Filipinas", México, 31-3-1639, en AGN, AHH, Leg. 6-310. "El valor de 200 quintales de plomo tirado para Filipinas", México, 11-2-1640, en AGN, AHH, Leg. 6-307. "Índices de reales títulos correspondientes al despacho de las naos a Filipinas del año 1641", México, 1641, en AGN, AHH, Leg. 6-103. El plomo remitido a Filipinas era de dos tipos: el plomo en pan y el plomo tirado. De acuerdo con la documentación examinada, destacando naturalmente su fragmentación, la media de plomo remisionada a las Islas fue de 200 quintales anuales,

⁵² "El valor de 150 achiotes de cera blanca de Campeche para Filipinas", México, 27-2-1640, en AGN, AHH, Leg.6-329. "El valor de 250 achiotes de cera para Filipinas", México, 30-4-1629, en AGN, AHH, Leg.6-415.

⁵³ "Personas que trabajan en las minas de salitre", México, 16-1-1587, en AGN, GP, V.3, E. 10, F. 5.

materia prima procediera del mismo lugar. La “pólvora grasosa” y el “salitre refino” tenían origen mexicano. Widmer anota que los maderos necesarios en Acapulco procedían de los bosques de la sierra, flotados sobre el río Papagayo; la demanda se complementó con la explotación de maderas como los manglares, caobas, ceibas y cedros de la costa. La tablazón de pino ordinaria también se transportaba desde la ciudad de México y Tixtla⁵⁴ hasta Acapulco. Los cajones “enlacados y enclavados” para guardar el sebo de cerdo y las pipas abatidas “con diez aros de fierro, diez fondos y veinticuatro duelas” se fabricaban en Puebla, la ciudad de México y Acapulco⁵⁵.

Los textiles merecen especial atención. El paño embarcado en el galeón de Acapulco se dividía en paño catorceno, común (negro), mezcla y de colores; y paño diez y ocheno, fino de siete cuartas de ancho y 1,800 hilos azules, los cuales eran manufacturados en Puebla y en la capital virreinal. Los sombreros que tanta demanda tenían entre los mercaderes “manilos” v la administración española insular eran de los llamados valones: finos y entrefinos, que estaban “tejidos en México, cairelados con sus toquillos de toca de lino, teñidos en esta ciudad”, en donde también se producían los fieltros y los sombreros “entrefinos forrados en tafetán de lino con toquillos cairelados”. En cuanto a colores se distinguían dos: negros y de color (¿?). Especialmente importante parece el color tanto de sombreros y del paño, porque al mismo tiempo está imbricado con la confección e importancia del atuendo, pues en el siglo XVII la tintura preferida en las cortes españolas era, precisamente, la negra. Estos aspectos relacionados con la moda pueden parecer frívolos, pero aún debe estudiarse el trasvase de la vestimenta a Filipinas como símbolo de poder entre la población de origen europeo. También de la ciudad de Los

⁵⁴ WIDMER, 1990, p.107. “El valor de las tablas de pino que se dieron en Acapulco”, Acapulco, 1626, en AGN, AHH, Leg.6-207. “El valor de las tablas y plomo en pan para las naos de Filipinas”, México, 27-1-1627, en AGN, AHH, Leg. 6-408. “El valor de 1,100 tablas de pino para las naos de Filipinas”, Acapulco, 29-4-1639, en AGN, AHH, Leg.6-315. “Lo que se libró por el valor de 500 tablas de pino”, Acapulco, 20-10-1635, en AGN, AHH, Leg.6-398.

⁵⁵ “Testimonio del remate de pipas”, México, 5-1-1637, en AGN, AHH, Leg.6-336. “Pipas abatidas para Filipinas”, México, 1628, en AGN, AHH, Leg.6-434. “Mandamiento para que a cada tonelero se le socorra con 100 pesos adelantados”, Acapulco, 27-2-1635, en AGN, AHH, Leg.6-198. “El valor de 257 pipas que se remataron y aderezaron en el puerto de Acapulco”, Acapulco, 3-1-1639, en AGN, AHH, Leg.6-376.

Ángeles se trasportaban las jerguetas “de todos colores para remitir a las Islas Filipinas” a Acapulco. Finalmente, los sayales pardos y las frazadas para las Islas tejidas en Tlaxcala “han de ser mexicanas conforme a la muestra”; eran tejidos de lana, de menor finura, más no de mala calidad⁵⁶.

En síntesis, no debe exagerarse la importancia de todos los pertrechos y víveres aviados de México a Filipinas, porque constituyeron una parte relativamente pequeña dentro de las cargazonas del galeón de la carrera de las Islas de Poniente, si se comparan con las que llegaban de Asia. No cabe duda, las Islas representaban un mercado seguro, pues todos los años desde México se enviaban remesas de diferentes géneros. Es cierto, empero, que eran un monto reducido enviado de “gobierno a gobierno”. México, Puebla de Los Ángeles y Veracruz conformaron la geografía tripartita del aprovisionamiento intensivo del puerto, del galeón, y de los productos solicitados por el gobernador insular. En efecto, la razón esgrimida por la Corona para comprar allí los productos, radicaba en su bajo precio. En ese sentido, el asiento del bizcocho y las leguminosas fue monopolizado formalmente por los poblanos entre 1626 y 1654:

“al Real Campo de Manila aprestado el despacho de las naos que vienen de aquellas islas y buelben a ellas, suelen venir Memorias del gobernador y oficiales Reales de dichas ysas de los generos y cosas que son neçesarias para que en la Nao almiranta nuestra Señora de la concepción surta al presente en el puerto de Acapulco (...) que se adelante el envio de la nao almiranta que se espera y habia sido informal (...)se hallen a comprar los bastimentos en esta ciudad (México) (...) ordene a los oficiales reales de la nueva Veracruz y a el mayor de la ciudad de los Angeles la que alli se puede prebenir y allar de mejor calidad y precios y los demas se han de enviar desta ciudad (México) (...)”⁵⁷.

⁵⁶ “El valor de 4,000 baras de paño para Filipinas”, México, 13-2-1635, en AGN, AHH, Leg.6-42. “El valor de 1998 baras de paño para Filipinas”, México, 1636, en AGN, AHH, Leg.6-202. “Paños que se remataron para Filipinas”, México, 12-3-1627, en AGN, AHH, Leg. 6-556. “El valor de 3,000 frazadas para Manila”, México, 6-4-1628, en AGN, AHH, Leg.6-431. “El remate de 12,000 jerguetas para Filipinas”, México, 31-1-1629, en AGN, AHH, Leg. 6-403. “Remate de fieltros para sombreros para Filipinas”, México, 30-3-1628, en AGN, AHH, Leg.6-428. “Remate de fieltros de sombreros para Filipinas”, México, 9-3-1629, en AGN, AHH, Leg.6-403. “remate de sombreros valones para Filipinas”, México, 29-11-1629, en AGN, AHH, Leg.6-44. “Recaudos para la paga de los efectos que entregó el alcalde mayor de la Puebla”, Puebla, 3-1-1654, en AGN, AHH, Leg.6-62.

⁵⁷ “El valor de 4,000 baras de paño para el despacho de las naos de Filipinas”, México, 27-2-1635, en AGN,AHH, Leg.6-42.

Inclusive, en las postrimerías del siglo XVII, en 1697, se reporta lo siguiente:

“el galeon que de filipinas viene regularmente todos los años a Nueva España, hase de costo computado lo siguiente Para aprestar y carenar el galeon para su tornaviaje, ocho mil pessos de generos, pertrechos y bastimentos que se remiten de Vera Cruz, Puebla y México”⁵⁸.

Mi propósito, por el momento, no se ciñe sobre la posibilidad de contabilizar el dinero invertido por la Corona en cada galeón aprestado en Acapulco con destino a Filipinas. Solo he querido trazar los rasgos relativos al origen y la calidad de los productos. Por lo tanto, a pesar del emplazamiento natural con que contaba la costa guerrerense, no producía todo lo requerido para el puerto y el galeón.

LOS PROVEEDORES DEL GALEÓN DE LA CARRERA FILIPINA

El componente humano representado por los proveedores del galeón de la carrera filipina es un factor indisolublemente ligado al abasto de las mercancías enviadas de México a Filipinas. Por ello, no intento privilegiar un solo elemento. Es necesario concatenar lo relativo al “aviso” remitido al virrey, que anunciaba la presencia de la nao de Filipinas en costas novohispanas, los memoriales del capitán general de las Islas, el lugar destinado para la venta de los géneros, y los proveedores del galeón.

El preludio de la movilización humana en el interior de la Nueva España antes del atraque definitivo del galeón de Manila en el puerto de Acapulco iniciaba cuando el capitán del barco enviaba el “aviso” al virrey, anunciándole la próxima llegada de la nave al puerto de destino final. Éste “aviso” eran las cartas “de las naos que vienen de aquellas Islas y vuelven a ellas suelen venir memorias del gobernador y oficiales

⁵⁸ “Memorial a nombre de las yslas Filipinas contra un diputado sobre el comercio”, en **Comercio de Filipinas. Colección de siete piezas manuscritas relativas al comercio de Filipinas**, en AHINAH, colección G. de Orozco, V.56,P. 26 anverso.

reales de los géneros y cosas que son necesarias⁵⁹ para la administración española insular. La finalidad de la correspondencia consistía en alistar y rematar en la Real Almoneda de la ciudad de México todo lo necesario para el gobernador de Filipinas. Especialmente importantes son los memoriales de los oficiales reales de Manila, porque con ellos se refuerza la idea de P. Chaunu que sugiere que Filipinas fue colonia de la Nueva España. Lo anterior se anota porque mediante esta documentación se detectan las exigencias de la administración española en las Islas, así como limitaciones con que contaba el propio virreinato mexicano para enviar al Archipiélago productos originarios del otro lado del Atlántico. Dichos memoriales se dividían en el nombre de la mercancía y del producto; especifican las características de cada género en cuanto a color y tamaño; en materia de cantidad se establecía el número de piezas, volúmenes y peso; y señalan el lugar de donde deben proceder algunos víveres y pertrechos navales solicitados por el gobernador de las Islas⁶⁰.

Cuando las memorias de los oficiales reales de Manila llegaban a la ciudad de México, se pregonaba el mandamiento en la Real Almoneda de la capital para alistar todos los bastimentos, pertrechos y matalotajes de mar y de guerra. Los proveedores acudían de diciembre a abril a la almoneda de Nueva España para rematar los géneros y efectuar todo lo relacionado con la venta de los productos. El envío de una carta por parte del Factor de México al Alcalde de Los Ángeles respondía al interés por agrupar todos los géneros solicitados por el gobernador de Filipinas; además de que el paño, la jergueta, el harina y el sebo "se hallaran con más comodidad en la ciudad de Los Ángeles que en la ciudad de México"⁶¹. En los portales de la ciudad de Puebla los oficiales nuevamente pregonaban las necesidades de la Corona, atendiendo las

⁵⁹ "Apresto para el despacho de la nao a Filipinas", México, 13-2-1635, en AGN, AHH, Leg.6-42.

⁶⁰ "Memorias de los géneros que se remiten en la nao que zarpó de la Nueva España en 1640", en AGN, AHH, Leg.6-62. "Memorias de los géneros que se han de traer de la Nueva España en las naos que se despacharon a ella este año de 1638", Manila, 30-7-1638, en AGN, AHH, Leg. 6-62. "Pertrechos y bastimentos para la nao capitana San Juan Bautista que a de volver a las Islas en 1640", México, 29-1-1640, en AGN, Leg.6-58.

⁶¹ "Recaudos para la paga de los efectos que entregó el alcalde mayor de Puebla", Puebla, 3-1-1634, en AGN, AHH, Leg.6-62.

provisiones, toneleros y fletes, para que los asentistas se responsabilizaran de dicho suministro. La Real Hacienda de Acapulco era el último lugar a donde acudían los proveedores del galeón a rematar sus mercancías; así sucedía, por ejemplo, con los “obligados”. Sucesivamente, por el mes de noviembre o diciembre las memorias llegaban a la ciudad de México, en los meses subsiguientes de enero a marzo, se iniciaba la venta de todos los pertrechos, bastimentos y matalotajes; se trasladaban al puerto de Acapulco y se agrupaban en los reales almacenes del puerto, para finalmente estibarlos en el barco que zarparía con dirección a Poniente⁶².

El abasto, aprovisionamiento y almacenamiento de los efectos y los víveres embarcados en el galeón de Acapulco, estuvo a cargo de diferentes individuos que representaban una parte neurálgica de la movilización humana generada en el interior de la Nueva España, antes, después y durante el ataque definitivo de la nao en el puerto de Acapulco, que debía encontrarse prevenido con los víveres necesarios para alimentar a la tripulación procedente de Filipinas y con el material destinado para resarcir los daños del barco.

De entrada, debe llevarse a cabo la diferencia entre “proveedores del galeón del Pacífico” y “mercaderes del Pacífico”. Los proveedores del galeón del Pacífico se encargaban de abastecer los pertrechos, bastimentos y matalotajes para el galeón, para el puerto de Acapulco, además de asegurar todo lo solicitado por el gobernador del Archipiélago filipino. No aportaban grandes caudales de dinero para realizar las compras de las cargazonas originarias de Filipinas; limitaban su actividad a la provisión del barco, de la tripulación, de las Islas, y de los fardos y cajones. A más de las veces no acudían a la bahía. Su presencia en el puerto era escasa porque el sistema de recuas transportaba

⁶² “Mandamiento para que rematen en la almoneda de la ciudad de México medicinas, pertrechos de mar y guerra para las naos de Acapulco”, México, 29-1-1629, en AGN, AHH, Leg.6-422. “Mandamiento para que el alcalde mayor de la Puebla remita al puerto de Acapulco 200 quintales de bizcocho”, México, 10-5-1653, en AGN, AHH, Leg. 600-302. “Pago de bastimentos del año de 1637”, Puebla, 1637, en AGN, AHH, Leg.6-211. “compra de géneros en Puebla para remitir al puerto de Acapulco”, Puebla, 31-10-1644, en AGN, AHH, Leg. 472-61. “Compren por almoneda los géneros para los Oficiales Reales de Manila”, México, 10-1-1637, en AGN, AHH, Leg.6-62. “Apresto del bizcocho para la provisión de la nao de Filipinas”, México, 26-11-1652, en AGN, AHH, Leg. 600-18.

todos los géneros al puerto de Acapulco; la mínima presencia puede explicarse porque en la Real Hacienda de la bahía se remataban mercancías propias de la región como era el pescado seco salado. Los mercaderes del Pacífico era el grupo de comerciantes concentrados en el tráfico del galeón de Manila, que radicaban en la ciudad de México, remitían dinero a las Islas para la compra de mercadería asiática; enviaban plata para las nuevas transacciones comerciales, trasladaban sus caudales a Acapulco, y participaban en la feria anual comprando grandes lotes de mercadería "oriental", iniciando así las relaciones, compromisos y enfrentamientos entre ellos. Sus contrapartes estaban avecindados en las Islas.

En cuanto al origen de los proveedores del galeón, éstos residían en México, Puebla, Veracruz y Acapulco. Los suministradores avecindados en México abastecían lo relacionado con la dieta seca, pertrechos navales, libros, papel, tejidos, plomo y medicinas; los que habitaban en Puebla, asimismo, surtían géneros de la dieta seca, pipas, paño, sebo y jerguetas; los residentes de Veracruz suministraban el vino que procedía de Europa; y los vendedores establecidos en Acapulco aportaban pescado seco y las tablas de pino. Este componente humano proveyó los cuatro niveles de aprovisionamiento comentados en la primera parte de este análisis, además proporcionó todo lo relacionado con la manutención para la tripulación instalada en la bahía recién llegada de Asia, y para los "sirvientes" encargados de labores como el acarreo, carga y descarga de los géneros estibados en el barco; carpinteros y herreros. Naturalmente, dentro de esa movilización hay que señalar la participación de diferentes grupos de personas como los Factores de la ciudad de México y del puerto de Acapulco, quienes recibían, describían y despachaban las mercancías en buen estado. Los alcaldes mayores de Puebla constituyeron otro grupo igual de importante, porque a ellos se les remitía la correspondencia del Factor del puerto de Acapulco, que solicitaba diferentes géneros debido al bajo costo con el que se conseguían en Puebla; también fungían como Factores en las portales de Los Ángeles, responsabilizándose de enviar a Acapulco los víveres que se compraban en Puebla, alistaban las compañías de infantería para Filipinas, y finiquitaba las deudas contraídas en

el momento de las compras. Los proveedores del galeón estaban divididos en cuatro grupos principales: 1) los artesanos, que elaboraban los géneros que vendían: obrajeros, herreros, confiteros, carpinteros, librereros, caldereros; 2) los abastecedores de leguminosas, víveres castellanos y bastimentos sólo son "intermediarios": espaderos, agujeros, herreros, etcétera; 3) los "asentistas", quienes se responsabilizaban del abasto de un producto exclusivo mediante un contrato con la Corona, con cierta estabilidad y precio; 4) los "obligados", que muestran una similitud muy grande con los asentistas, pues el obligado "es la persona a cuya cuenta corre el abastecer una ciudad o pueblo de algún género como nieve, carne, carbón que porque hace escritura por tanto tiempo obligándose a cumplir el abasto". Sin embargo, debe considerarse como un grupo aparte porque sólo aparece registrado con el abasto de pescado salado en el puerto de Acapulco.

Por otro lado, no debe desdeñarse el excelente sistema de transportes encabezados por los arrieros encargados de trajinar los productos desde la ciudad de México, o de cualquier otro lugar, al puerto de Acapulco, para que allí se estibarán en los almacenes reales y después en el galeón. Los arrieros se dividen en diferentes grupos de carga: transportistas de plata; aviadores de fardos y cajones; y arrieros dedicados al traslado de bastimentos y víveres.

La participación de la mujer no debe parecer curiosa porque en Filipinas las viudas de españoles tenían los mismos derechos en el tráfico del galeón que los mercaderes filipinos. Pero en México la participación femenina como proveedoras del galeón, tampoco debe parecer extraordinaria. Sin embargo, hasta ahora sólo he identificado cuatro casos. Dos mujeres vendieron, cada una, un tonel vacío en 1645: Ana González y Ana Córdoba; en 1627 Ana de Villegas se quedó con el testafarro del marido entregando drogas y boticas; y en 1633 María Terrazas exigió el pago del flete que la Corona adeudaba a su marido⁶³.

⁶³ "El valor de los géneros de lata para la nao de Filipinas", México, 25-3-1636, en AGN, AHH, Leg.6-40. "Doña Ana de Villegas, viuda de boticario", México, 19-2-1627, en AGN, AHH, Leg.6-411. "Doña Ana María Terrazas, viuda de dueño de recua", México, 1633, en AGN, AHH, Leg.6-48.

TRAJINEROS DE LAS CARGAZONES HASTA EL PUERTO DE ACAPULCO.1627-1653

AÑO	NOMBRE	PROCEDENCIA	PRODUCTO
1627	Francisco Carrillo	México	Plata
1629	Francisco Hernández	México	Plata
1633	Domingo Sánchez	México	Viveres
1639	Alonso Martín	-	-
1640	Diego González Juan Quintana	- -	Pipas
1645	Guillermo González	México	Fardos y Cajones Fardos y Cajones
	Matías almazán Pedro de Aragón Diego Arias	Puebla Puebla Puebla	Bizcocho Bizcocho Bizcocho Lenteja Frijol
	Juan Martín de C.	Puebla	Bizcoho Queso Frijol
	Juan de la Gala	Puebla	Bizcoho Queso
	Juan Lorenzo	Puebla	Bizcoho Haba Garbanzo Frijol
	Cristóbal Díaz Diego Pérez Lucas Pérez Melchor de los Reyes Gregorio de la Serna Juan del Toro Antonio Trujillo	Puebla Puebla Puebla Puebla Puebla Puebla Puebla	Pipas Bizcocho, Haba Bizcocho Bizcocho Bizcocho Bizcocho, Frijol Bizcocho
1646	Francisco de Pasillas	-	Fardos y Cajones
1650	Luis Serrano Gaspar Hidalgo	México México	Pólvora Salitre
1653	Diego Estrada	México	Pólvora

Fuente:AGN, AHH, Leg. 6-48, 6-312, 6-413, 472-61, 600-7, y 600-61.

Las relaciones familiares no deben parecer extrañas en un monopolio comercial como es el aprovisionamiento del barco. En ese sentido, aparece un buen grupo de apellidos recurrentes, por lo que no suena aventurado suponer que existía una relación consanguínea entre algunos proveedores. Por ejemplo, Juan y Melchor Pérez de Soto, surtidores de plomo (década de 1630), y Baltasar y Salvador Apelo (en los mismos años), suministradores de tocino salado⁶⁴, lo que sugiere el asiento de estos productos. Además el aprovisionamiento de los galeones filipinos en Acapulco originó un fuerte monopolio en el abastecimiento de diferentes productos. Uno de ellos fue la carne de res entre los años 1570-1580, cuando suele localizarse la estabilización de la presencia española en Filipinas. Otro de los más importantes negociantes fue García de Albornoz, quien contrató asiento con la Corona para suministrar el pescado y la carne a los marineros y soldados que practicaban el tornaviaje a Filipinas. Éste introdujo la ganadería en los llanos de Acapulco y Coyuca por 1560. Sin embargo, en 1576 Francisco Pérez Payán se comprometió a suministrar bizcocho, carne y pescado salado a precios más accesibles que los de Albornoz⁶⁵. El debate entre estos individuos no se quiere apuntar en este espacio, solamente se desea insistir en el interés que tenían los proveedores en participar en un negocio redondo, que redundaba en jugosas ganancias a los asentistas del galeón de Acapulco. La búsqueda de géneros económicos, pero de óptima calidad originó el establecimiento de estos contratos para el galeón de Acapulco. Por ello, en este intento de comparación con el Atlántico, se desea destacar que el sistema de asientos para la nao de Acapulco, no era nuevo en la primera mitad del siglo XVII, sino que resultó ser una práctica corriente, muy similar a los que abastecían a los galeones de la Carrera de Indias⁶⁶. Al respecto sólo se anotan tres:

1) Las drogas y las boticas. Los boticarios Cristóbal Flores y Urban Martínez , vecinos de la ciudad de México, surtieron los medicamentos para los enfermos del galeón de Manila, los hospitales de las Islas, y los presidios españoles en Filipinas. El asiento

⁶⁴ Ver notas 44 y 49.

⁶⁵ GARCÍA-ABÁSULO, 1982, pp.76-78. WIDMER, 1990, p.91 y 125.

⁶⁶ SERRANO MANGAS, 1985.

inició el 16 de febrero de 1635. Datos anteriores a esta fecha los desconozco. El contrato caducaba cada nueve años, así sucedió en enero de 1645 y en enero de 1653. Entre las condiciones del concierto resalta que el asiento de las medicinas también comprometía a los proveedores a ofrecer los envases en donde se alojarían cada "remedio", así como el personal especializado, en la figura de los protomédicos, que inspeccionaba las medicinas en la Almoneda de México, dando razón del buen estado de las boticas⁶⁷.

2) La pólvora y el salitre refino. El capitán Francisco de Ortega celebró contrato con la Corona para surtir salitre y pólvora para Filipinas. En lo concerniente al asiento y la renovación del mismo, las fuentes son limitadas y no aportan datos contundentes, sugieren, no obstante, que la participación de F. de Ortega duró 22 años: de 1641 a 1663⁶⁸.

3) El bizcocho y las leguminosas. En 1644 los "bizcocheros" Clemente Patiño, Alonso de Loria y Francisco Mateos, vecinos de los Ángeles, contrataron con el virrey el asiento del bizcocho para la nao de Filipinas. Dicho apelativo aludía a la galleta de mar, frijol, haba, lenteja, pipas y queso. Las fuentes sugieren que la participación de estos asentistas comenzó en la década de 1640, porque anteriormente no están registrados. En el contrato se acordaba el nombre de los responsables de asiento; la mancomunidad de proveedores también se comprometía a trajinar los géneros hasta el puerto de Acapulco; se anotaba el nombre de los productos que debían suministrar; asimismo se apuntaba el precio que la Corona fijaba a cada vívere. Las cantidades, empero, no eran señaladas, pues el aprovisionamiento no fue arbitrario, ya que los oficiales reales de Acapulco esperaban "que llegadas las naos fuere necesario para la vuelta de su viaje cuyas

⁶⁷ "El valor de las medicinas y drogas para las Islas Filipinas", México, 7-3-1636, en AGN, AHH, Leg.600-4, F.1. "El valor de las medicinas y drogas para remitir a las Islas Filipinas", México, 16-1-1635, en AGN, AHH, Leg. 600-4, F.3. "Boticarios encargados de la provisión de drogas para Filipinas", México, 1654, en AGN, AHH, Leg. 6-460. "El valor de las medicinas, drogas y vasijas de los medicamentos para remitir a Filipinas y a los enfermos de las naos", México, 6-3-1636, en AGN, AHH, Leg.600-4, F.2. "El valor de las drogas y medicinas para remitir a las Islas Filipinas", México, 7-3-1636, en AGN, AHH, Leg.600-4, F.2. Además ver nota 26.

⁶⁸ "Índices de reales títulos correspondientes al despacho de la nao de 1641", 1641, México, en AGN, AHH, Leg.6-103. "El valor de 500 quintales de pólvora para remitir a Filipinas", México, AGN, AHH, Leg. 600-7, F.1. "El capitán Francisco de Ortega, asentista de pólvora", México, 12-3-1663, en AGN, AHH, Leg.600-7, F.2.

cantidades se les ha de señalar luego que hallan llegado y recibido las cartas del gobernador de las dichas Islas conforme a la gente que se pidiere y la que dichas naos trujeren”⁶⁹.

LOS PROVEEDORES DEL GALEÓN. 1626-1654

AÑO	PROVEEDOR	PROCEDENCIA
1623	Alonso Prieto	—
1626	Baltasar Maldonado	—
	Francisco de Zárate	México
1627	Francisco de Carrasco	México
	Sebastián Muñoz	Acapulco
	Antonio de Santa Ana	México
1628	Francisco de Zárate	México
	Domingo de Perea	México
	Antonio de Lora	México
	Matías del Castillo	México
	Miguel Montejo	México
	Diego Caro	México
	Juan Martín	México

⁶⁹ “Compra de bastimentos para la nao que viene este presente año de las Islas de poniente”, México, 23-11-1644, en AGN, AHH, Leg.472-61.

AÑO	PROVEEDOR	PROCEDENCIA
1628	Pedro de Cuenca	México
	Antonio de Escobar	México
1629	Julio de Valdés	México
	Diego Caro	México
	Bartolomé Minayo	México
	Sebastián Gómez	México
	Juan Pérez de Soto	México
1634	Diego Rivera	México
	Gaspar Correa	México
	Francisco de Zárate	México
	Juan Pérez de Soto	México
	Miguel Sánchez	Acapulco
	Antonio de Herrera	—
	Pedro Sierra	—
	Cristóbal Flores	México
	Urban Martínez	México
1635	Pedro López de Contreras	México
	Antonio Báez de Acevedo	Veracruz
	Francisco López	Veracruz
	Manuel Martín Méndez	Veracruz
1636	Jaime de Salcedo	México
	Lázaro de Plascencia	México
	Sebastián de Nieva	México
	Diego de Rivera	México
	Cristóbal Muñoz	—
	Mateo Ordoñez	México
	Diego Contreras	México
	Bartolomé de Salvia	—
	Diego Adorno	—
	Sebastián Gómez	México
	Bartolomé Rodríguez	—
	Gabriel del Villar	—
	Andrés Moreno	—
	Cristóbal Flores	México
	Urban Martínez	México
1637	Juan Ochoa	México
	Diego Vergara	México
	Juan Pérez de Rivera	México
	Martín de Chabarría	México
	Baltasar Apelo	México

AÑO	PROVEEDOR	PROCEDENCIA
1637	Juan Martínez Pinzo	México
	Sebastián Gómez Cardero	México
	Juan Fernández Pliego	México
1638	Rodrigo González	—
1639	Juan de Pino	México
	Bartolomé Rodríguez	México
1640	Diego Millán	México
	Pedro de Silva	—
	Cristóbal Flores	México
	Urban Martínez	México
	Martín Palomares	México
	Melchor Pérez de soto	México
	Tomás García de Lozada	México
	Gabriel del Villar	—
	Antonio de Cuéllar	México
	Diego González Vaquero	Puebla
	Bernardo de Morales	México
	Diego Briseño	—
	Tomás García de Lozada	México
	Melchor Rodríguez	México
	Pedro de Castro y Verde	México
	Alonso Arfán	México
	Diego Millán	México
	Francisco Márquez	Puebla
	Melchor Pérez de Soto	México
	Salvador Apelo	México
Luis de Alcobia	—	
Francisco de Monse	México	
Isidro Cepeda	México	
Francisco Robledo	México	
Juan de Limosín	México	
Sebastián de Nieva	México	
Antonio Calderón	—	
Francisco de Ortega	México	
Cristóbal flores	México	
Urban Martínez	México	

AÑO	PROVEEDOR	PROCEDENCIA
1641	Clemente Patiño	Puebla
	Alonso de Loria	Puebla
	Francisco Mateos	Puebla
1645	Clemente Patiño	Puebla
	alonso de Loria	Puebla
	Francisco Mateos	Puebla
1646	Cristóbal Flores	México
	Urban Martínez	México
1650	Francisco de Ortega	México
1652	Francisco Rincón	Acapulco
1654	Cristóbal Flores	México
	Urban Martínez	México
1663	Francisco de Ortega	México

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6 y Leg. 600.

En conclusión, el galeón por si solo no explica nada. La singularidad radica en que éste fue una propiedad estatal compartida por dos élites privilegiadas, la Corona y los comerciantes, y fue el nexo de la comunicación entre tres lugares: Asia, América y Europa. En definitiva fue una forma imperial de gobierno para el mantenimiento y establecimiento del poder en lugares lejanos de la metrópoli, porque los intercambios establecidos a lo largo del eje Acapulco-Manila mediante sus galeones se tradujo en la transmisión de estructuras políticas, espirituales, intelectuales y culturales.

Las cargazones enviadas de México a Filipinas no representaron un valor desmesurado cuantitativamente, porque el comercio de envergadura concentrado en Filipinas se desprendía con destino a Nueva España. Más bien, cualitativamente se relaciona con la dependencia del Archipiélago con respecto a Nueva España, y los nexos entre ambas administraciones coloniales. Filipinas vivía del tráfico transpacífico, pues la actividad económica de las Islas estaba concentrada en el galeón; en el plano defensivo, desde México se enviaba armamento para continuar librando la guerra hispano-holandesa en el Sudeste Asiático; y también se mantenía a la presencia hispana, representada por la población civil, religiosa y militar avecindada en las Islas.

A pesar del emplazamiento natural con que contaba el puerto de Acapulco, no producía todo lo necesario para abastecer el galeón, el puerto, y todas las peticiones anotadas en los memoriales enviados a Nueva España desde Filipinas por el capitán general del Archipiélago. Lo prueba el hecho de que los proveedores del galeón, la mayoría vecinos de México, acudían a la Almoneda de la capital virreinal a rematar una amplia gama de efectos y víveres, que después eran trasladados en recuas hasta el puerto. Gracias al "aviso" remitido por el capitán del galeón procedente de Asia a Barra de Navidad, la movilización humana generada en el interior de la Nueva España, antes de la entrada del barco en Acapulco, posibilitó ese aprovisionamiento para la embarcación que todos los años emprendía el tornaviaje a Filipinas con el situado anual, con los géneros solicitados por el gobernador de las Islas, y con la gente destinada a servir a su majestad en los campos reales de Manila.

En definitiva, es una época en donde se imbrican los intentos por consolidar la soberanía hispana en las Islas de poniente a fin de robustecer la presencia del estado Español en Insulindia, originando un "contacto en cadena" de dimensión mundial, representado por el vínculo entre Asia, América y Europa, a través de una de las rutas marítimas más importantes en la historia de la navegación.

CONCLUSIÓN

I.

Si este trabajo más que plantear certezas ha logrado suscitar otras interrogantes, entonces la finalidad de estas páginas se habrá visto cumplida. Su intención ha sido explorar uno de los caminos estrechamente ligados, aunque en ocasiones desdeñados, dentro de la historia de las relaciones transpacíficas entre Nueva España y Asia. Es necesario aún colmatar este campo de estudio con otras investigaciones. Los problemas de las fuentes, tanto por la dispersión como por la fragmentación, siguen impidiendo generalizar para todo el siglo XVII, y por ello en más de una ocasión se ha recurrido al ejemplo que ilustra el hecho, más no lo comprueba en su conjunto.

Este trabajo centra su interés en tres aspectos fundamentales: un sistema de navegación paralelo al galeón de Manila, llamado el barco de "aviso" que surcaba la misma ruta transpacífica o travesía de cabotaje desde la sede americana del tráfico asiático hasta California; el movimiento portuario de Acapulco, atendiendo la entrada y salida de barcos; y las cargazones del galeón de la carrera filipina. Mediante la comparación se pudo apreciar una panorámica que ofrece, después de una severa crítica de las fuentes, mayor seguridad.

II.

Se ha establecido como la situación imperial de los años 1587 a 1648 es pródiga en sinsabores de todo tipo en la guardia y la retaguardia del extenso imperio español ultramarino. La hegemonía española en el Océano Pacífico inició desde el mismo momento en que Vasco Nuñez de Balboa tuvo la certidumbre de otro inmenso mar. Las bulas alejandrinas del siglo XV marcaron definitivamente el fundamento teórico para que los nuevos "territorios marinos" fueran ocupados por

los castellanos. Pero en la práctica, no eran fáciles los obstáculos que debían sortearse para concebir verdaderamente al Pacífico como una finca privada, en su articulación marítima Acapulco-Manila.

La colonización de Filipinas parecía no tener parangón en un momento en que la hegemonía del mundo dependía del dominio del mar. En efecto, la presencia del Estado español en Asia tiene precedentes bien fincados que han sido expuestos en el descubrimiento de la ruta de tornaviaje de Filipinas a la Nueva España; el nuevo enfrentamiento con los “moros” en Insulindia; el establecimiento definitivo de la presencia española en Filipinas que suele localizarse entre 1570-1580; y el traslado del modelo institucional americano a las Islas de poniente, todo lo cual ilustra el denuedo por parte de España en establecerse definitivamente en Asia. Privaban razones de principio o de “reputación” como aparece corrientemente citado en la documentación de la época. Para conservar el envidiable monopolio del mar, en consonancia con cierto grado de autonomía, era fundamental el mantenimiento de Filipinas como colonia para lograr los contactos regulares entre Nueva España y Asia.

Primero era imprescindible la elección de la sede americana del tráfico asiático. Hay datos suficientes para considerar que Acapulco presentaba mucho más ventajas con respecto a otros puertos en la vertiente del litoral novohispano de cara al Mar del Sur como Huatulco, Tehuantepec, La Navidad y Las Salinas. El puerto de Acapulco, con su bahía, respondía a varias de las necesidades de la época; la primera atañe a la nueva ruta comercial que enlazaría definitivamente a Nueva España con Asia, la segunda radica en el control real, fiscal y administrativo que sobre el puerto se deseaba implantar, por la cercanía con la ciudad de México; además su excelente bahía estaba protegida de los fuertes vientos. Pero también fueron evidentes las acusadas deficiencias que caracterizaban al puerto de destino final del comercio asiático en América, pues era dotado de un aprovisionamiento constante desde fuera en cuanto a pertrechos, bastimentos y matalotajes, porque el lugar no producía todo lo necesario para los galeones en su viaje de retorno a Filipinas. Si se añade,

además que Acapulco nunca se caracterizó por ser un astillero, sino más bien por ser un lugar donde se compraban o embargaban los navíos de otras procedencias, se detecta otra notable carencia del puerto más importante del Pacífico novohispano. No obstante, la designación de Acapulco como puerto de destino final del recorrido de los galeones de la carrera de las Islas de poniente, selló definitivamente la idea de transformar al Océano Pacífico en un "lago español", aunque sólo fuera en su articulación marítima Acapulco-Manila.

También se ha subrayado que uno de los factores externos que incidieron definitivamente en el establecimiento de una patrulla costera en el litoral novohispano de cara al Mar del Sur, fue la entrada de los "enemigos" del Estado español. Ha quedado trazado que la importancia de estas incursiones no radica en la presencia de estos "corsarios", sino más bien en las movilizaciones originadas tanto en Filipinas, como en Nueva España, para continuar con las comunicaciones entre ambas colonias, custodiando la entrada y salida de naves del puerto de Acapulco, evitando expolios. Después de un análisis conceptual entre "piratas", "corsarios", o "enemigos" de la Corona, se ha llegado a la conclusión de que el adjetivo "pirata" no estaba ampliamente popularizado en la primera mitad del siglo XVII. Lo más usual fue designarlos como "enemigos" o "corsarios", refiriendo, precisamente, a los ingleses, holandeses, japoneses, chinos y musulmanes del sur de Filipinas. Con todo, es imprescindible apuntar la importancia del fenómeno de los "intrusos" en el Pacífico, observando las consecuencias resultantes. Una de ellas fue el intento por continuar con la hegemonía española del mar en una de sus vías marítimas más importantes, que era la ruta transpacífica, inaugurando un sistema de patrulla costera, como lo fuera el barco de "aviso".

En cuanto a las defensas en el Mar del Sur utilicé trabajos de investigación de otros autores. La falta de defensas en los litorales americanos fue mucho más latente que en los asiáticos, donde desde un principio el objetivo fundamental consistió en proteger la presencia del Estado español en Asia. Si se refiere la importancia de fortificar el Pacífico, resultará evidente la despreocupación para

construir fortalezas desde los inicios del asentamiento español en América. En Acapulco sólo se inició la construcción del fuerte de San Diego, después de la llegada de Speilbergein en 1614. En efecto, sorprende que en el Pacífico la fortificación no constituyera una prioridad como estrategia defensiva para las costas americanas; más notorio resultaba el reclutamiento de soldados que protegían los galeones, como sucedió en 1614 en Acapulco. Únicamente después de amargos sinsabores, se aceptó la moda de la fortificación abaluartada. A este sistema defensivo se ligaron de manera estable las Armadas, cuya organización fue cabal en la segunda mitad del siglo XVII. Más la prioridad de la Armada del Mar del Sur estaba constituida por la plata transportada de El Callao a Panamá, no por la custodia del galeón de Manila, o de la ruta transpacífica. Preocupaba mucho más la plata enviada al rey desde el Perú. En todo caso, hay que apuntar que con la institucionalización del barco de "aviso" que databa de 1594, y la construcción de la fortaleza de San Diego, se cumplía la función de guardacostas para el movimiento portuario de Acapulco. Resulta interesante notar que la defensa del galeón de Manila estaba en manos de una embarcación mucho más pequeña que él; mientras que la flota de la plata de El Callao a Panamá debía ser vigilada por una Armada. No obstante, la similitud radica en que tanto el galeón de Manila como la flota de la plata eran protegidas por el propio Estado español.

III.

En las embarcaciones empleadas como "avisos", se distinguieron dos: la fragata como "aviso" costero y el patache como "aviso" transpacífico. En Filipinas la galera constituyó el equivalente al "aviso", mientras en Veracruz las urcas también eran despachadas a España para tal fin. En lo referente a cuestiones comparativas ha podido detectarse la diferencia entre el barco de "aviso" en el Atlántico, en la ruta transpacífica y en las Filipinas, a fin de precisar similitudes en cuanto a acciones, tipo de embarcaciones, periodicidad y objetivos. La finalidad era una sola, intensificar la vigilancia en el mar. A ese mismo interés responde la tipificación de los barcos de "aviso" en la ruta transpacífica, detectando tres

fundamentales: a) la embarcación que funcionaba como patrulla costera, destacada del puerto de Acapulco para advertir al galeón procedente de Manila la presencia de “enemigos” en la cercanía de la costa novohispana; b) la nave despachada de Acapulco a Manila, para enviar el situado a Filipinas y obtener noticias de la colonia asiática cuando, por cualquier vicisitud, no llegaba el galeón a la sede americana del tráfico asiático; y c) el bajel enviado desde Manila a Acapulco, que respondía a casos de extrema necesidad de origen monetario; en efecto el “aviso” procedente del Archipiélago llegaba al virreinato mexicano con la correspondencia y algunas de las peticiones del gobernador de las Islas de poniente, quien solicitaba dinero para aliviar las necesidades de la presencia española en Asia.

No debe dudarse de la mancomunidad de intereses entre el Estado y el Consulado de mercaderes de la ciudad de México, pues fueron los paladines del sistema de patrulla costera, institucionalizado en 1594. Naturalmente, hay plena coincidencia en las conveniencias de ambos grupos en los inicios del comercio transpacífico. Pero avanzada la decimoséptima centuria, la Corona enfrentó al Consulado por los excesos cometidos en el comercio practicado por el Pacífico en las vías Acapulco Manila y Acapulco-Callao. No puede desdeñarse la fuerte posición de la Universidad de mercaderes al constituirse como grupo de presión frente a las autoridades virreinales, presionando al virrey para aislar al comercio transpacífico de todo peligro foráneo, personificado en los “enemigos” del Estado español.

La muestra empleada para realizar el acercamiento al sistema de patrulla costera no ha permitido establecer una comparación en cuanto a la prescindibilidad del “aviso” en la ruta transpacífica, porque la relación entre el grueso de los casos comentados reside en la coincidencia de un “enemigo” que navegaba sobre las aguas del virreinato mexicano. Por esa muestra, puede considerarse provisionalmente que el grupo más numeroso de los “avisos” fueron patrullas costeras en la primera mitad del siglo XVII. De acuerdo con la misma información, el conjunto de los avisos transpacíficos fue menos grande. Pero si se

atiende la difícil situación de esta primera mitad del siglo XVII, puede argumentarse que constituyeron una parte relativamente importante en casos de extrema necesidad, cuando por diferentes motivos no llegaban galeones de Asia a Nueva España. Estos “avisos” transpacíficos se han detectado dentro de dos de las coyunturas más duras en las relaciones Mexicano-Filipinas del siglo XVII; con la visita de Pedro de Quiroga y Moya, cuyos alcances en la forma de evitar el comercio ilegal en el Pacífico llegaron hasta Filipinas en los años 1635 a 1639; y con el aparatoso descalabro entre las comunicaciones Mexicano-Filipinas en los años 1646-1648. Esto quiere decir que estas embarcaciones respondían a la necesidad de continuar la periodicidad de los contactos entre Nueva España y Asia, más cuando una colonia atendía las necesidades de la administración de otra situada a unas cuantas leguas allende del mar. Como conclusión es imprescindible resaltar que ese intento por parte del Estado español en continuar con la hegemonía española de mar y protección del movimiento portuario de Acapulco, descansó en tres pilares fundamentales: el “aviso” en sus diferentes tipificaciones; la modificación del derrotero; y el cambio en la fecha de salida de los galeones, que por más intentos realizados no sufrió modificaciones radicales, porque la mayoría de los barcos que zarpaban de Acapulco a Filipinas partían en las fechas habituales de marzo para llegar a Cavite por el mes de julio, en caso de realizar segura navegación.

IV.

El análisis aquí realizado consistió en examinar más detalladamente el flujo naval entre Acapulco-Callao, Acapulco-Centroamérica y Acapulco-Manila, para establecer con más certeza la salida y entrada de barcos en Acapulco. Se insistió sobre tres manifestaciones abiertas de la conflictividad imperial, que ilustran como durante esta primera mitad del siglo XVII el movimiento portuario de Acapulco estuvo sujeto a las vicisitudes de la época. Se ofrecieron microperspectivas históricas atendiendo tres coyunturas fundamentales: 1631-1634, 1635-1640, y

1646-1648. Los resultados arrojados son de suma importancia porque se detecta la endeble, aunque denodada capacidad de defensa de la ruta transpacífica.

En lo que se refiere a cuestiones comparativas puede mencionarse que cada subperiodo portuario muestra acusadas diferencias. Durante la década 1631-1640 la entrada y salida de naves del puerto de Acapulco fue constante. A pesar de las limitaciones impuestas por la Corona para obstaculizar el fenómeno del contrabando entre Acapulco y Sudamérica, sorprende el hecho de que no pudo cortarse definitivamente. En ese sentido, durante los años 1631-1634 estando vigentes las regulaciones, los barcos "peruleros" y centroamericanos atracaban en Acapulco. En consecuencia, el traslado de pasajeros de ese puerto a el Realejo y Sonsonate, y la salida de naves "vacías" sugieren la práctica del comercio ilegal. Durante los años 1635-1639 las tensiones creadas entre las élites mercantiles del Pacífico y del Atlántico son patentes, y el tráfico naval de Acapulco se agravó, ya que en teoría el contacto Acapulco-Callao no debía llevarse a cabo, aunque la práctica demuestre lo contrario. Por consiguiente surgió una disputa entre el visitador don Pedro de Quiroga y Moya, y los cargadores del galeón de Manila, porque también se descubrieron los excesos en el comercio transpacífico. Ambos grupos fueron contrarios, pues el primero representaba los intereses de la Corona, deseaba evitar el fraude contra la administración fiscal virreinal; y los segundos que se beneficiaban con el contrabando, vieron menoscabada su actividad durante los años 1636-1639, pues según parece los barcos zarpaban vacíos de Manila a Acapulco por iniciativa de los mismos mercaderes del Pacífico, ya que no estaban dispuestos a pagar impuestos elevados por los géneros de origen asiático. No obstante, de acuerdo con las fuentes novohispanas, los barcos que zarpaban de Acapulco con dirección a Poniente eran de origen insular, a excepción del patache enviado a las Islas en 1636. De 1646 a 1648 los contactos náuticos Nueva España-Filipinas sufrieron un sinsabor más. Pero ahora no fue consecuencia del contrabando. En esos años las preocupaciones de las autoridades virreinales y peninsulares frente a la posible pérdida de Filipinas como colonia eran evidentes por uno de los

eventos que llamaban más la atención de la época, la guerra hispano-holandesa en Insulindia. Dichos ataques impidieron la salida de las naves insulares rumbo a México; y en consecuencia no se recibió el situado mexicano en Filipinas, lo cual agravó, aún más, la difícil situación vivida en el Archipiélago. Si a lo anterior se añade la falta de barcos, de materiales primas y de reparación en los astilleros de las Islas, puede explicarse por qué se interrumpió el tráfico marítimo Manila-Acapulco de 1646 a 1648.

Se ha planteado que uno de los efectos más importantes e insoslayables dentro de toda esta dinámica portuaria y marítima, ha sido acercarse a otro de los aspectos menos conocidos de la navegación transpacífica: la entrada y salida de barcos del puerto de Acapulco, observando la consolidación de la presencia hispana en Filipinas después de uno de los sinsabores más amargos para el Estado español en Asia, como fueron los dos años seguidos de incomunicación entre Nueva España y Filipinas de 1646 a 1648. Esta situación coincide con la paz de Westfalia y el final de los ataques holandeses en serie a Filipinas. En 1648 al no tener noticias del estado de las Islas en el virreinato mexicano, se originó la salida del “aviso” de Acapulco a Manila, cuya finalidad consistió en el espionaje a fin de detectar si Manila había capitulado frente a los “neerlandeses”. En efecto, sorprendió el hecho de que, no obstante, el desastre en las comunicaciones náuticas, Filipinas continuara bajo jurisdicción española, a pesar de no haber contado con suficientes efectivos militares, y con los pertrechos para la guerra y la navegación, que tanta falta hacían en Manila, y que procedían de México.

V.

Otra de las comparaciones efectuadas en este trabajo fue lo que atañe al aprovisionamiento del galeón de la carrera filipina, analizando cada una de las cargazones. Al respecto, en la documentación emanada de las autoridades filipinas se reitera la preocupación de la defensa del Archipiélago de poniente. A ello respondían las peticiones del gobernador general al virrey de la Nueva

España. Ellas eran cuatro: abasto para la nao que retornaría de Acapulco a la colonia asiática; abasto para la tripulación y el pasaje; abasto para las Islas atendiendo fundamentalmente las necesidades de la administración vecindada en Poniente; y los fardos y los cajones enviados a las órdenes religiosas de San Francisco y Santo Domingo. En efecto, lo que se refiere a la defensa es importante porque desde México se remitían armas, municiones, salitre, pólvora, plomo y hierro tan necesarios para la arquitectura naval, y la fabricación del tren de cañones para las embarcaciones y la defensa de las fortalezas. Lo que atañe al mantenimiento de la administración vecindada en Manila también resulta fundamental, pues se les remitía desde Nueva España víveres de origen castellano, tejidos, papelería, y medicinas. Se ha insistido en las peculiaridades de una mentalidad colonialista del siglo XVII como causa del prestigio de mercaderías de origen europeo y mexicano en las Islas, si bien respondía asimismo al desconocimiento de las riquezas insulares, como el hierro y el plomo, en esa primera mitad del siglo XVII.

Como se ha expuesto en el capítulo siete, cuando el galeón procedente de Filipinas navegaba a la altura del puerto de Barra de Navidad, el capitán de la nave remitía un "aviso" al alcalde mayor de Colima, que después era enviado al virrey de la Nueva España para iniciar los preparativos, alistando todo lo necesario para el futuro tornaviaje a Poniente; además de prevenir lo solicitado por el capitán general de las Islas en los memoriales enviados a México para tal fin. El "aviso" se refería a la correspondencia. Es pues, insoslayable la relación entre el "aviso" remitido desde el galeón al virrey de la Nueva España; los memoriales del capitán general de la colonia asiática; el lugar destinado para la venta de los géneros; y los proveedores del galeón, todos ellos imbricados en un sentido, aprovisionar la bahía de Acapulco, las cargas del galeón, y las necesidades de la tripulación estacionada en la bahía hasta el momento de levar anclas hacia Manila. El origen de las mercancías, la calidad y las características también remiten a una cuestión de mentalidad colonial, porque está comprobado que en esta primera mitad del siglo XVII los géneros enviados desde México a

Filipinas representaban la ligazón de “gobierno a gobierno”, porque eran empleados fundamentalmente para mantener la presencia del Estado español en Asia.

El “aviso” remitido a la capital del virreinato tenía como finalidad iniciar una movilización humana en el interior de la Nueva España a fin de suministrar a tiempo todos los bastimentos, pertrechos y matalotajes requeridos en Acapulco. Es de destacar que el sistema de asientos para el galeón de Manila, los “obligados”, los intermediarios, y los artesanos, posibilitaron ese extraordinario aprovisionamiento. La correspondencia que “avisaba” sobre la llegada del nuevo galeón a la sede americana del tráfico asiático refuerza la hipótesis que considera a Filipinas como colonia de la Nueva España, más que de la propia metrópoli, porque es posible observar los esfuerzos de una administración colonial para mantener a otra en uno de los lugares más alejados, donde la presencia del Estado español estaba en juego. Sin lugar a dudas, tampoco puede ponerse en tela de juicio el papel protagónico del virreinato mexicano en la relación con Asia, robusteciendo gradualmente la presencia hispana en Filipinas.

El prestigio náutico de España estaba expuesto en la articulación marítima Acapulco-Manila, al pretender convertirla en un verdadero “coto hispano”, protegiéndola de los “enemigos”. El sistema de “avisos” y el movimiento portuario de Acapulco estudiados en este escrito, fue parte de una compleja lucha por resguardarla bajo la autoridad inmediata de la Nueva España

APÉNDICE I. ENTRADA Y SALIDA DE BARCOS DEL PUERTO DE ACAPULCO

AÑO	PROCEDENCIA	NOMBRES	DESTINO
1616	Perú	Nuestro Señor Hermano	Acapulco
1623	Acapulco	San Agustín	Filipinas
1625	Acapulco	La Trinidad	Filipinas
1625	Filipinas	Nuestra Señora de Atocha	Acapulco
1626	Filipinas	San Jacinto	Acapulco
1630	Perú	San Francisco	Acapulco
1632	Perú	San Ambrosio	Acapulco
1632	Perú	Nuestra Señora de la Limpia Concepción	Acapulco
1632	Realejo	Nuestra Señora del Rosario	Acapulco
1633	Perú	Nuestra Señora del Rosario	Acapulco
1633	Acapulco	Santa Isabel	Sonsonate
1634	Realejo	San Pedro y San Pablo	Acapulco
1634	Perú	La Concepción	Acapulco
1635	Cavite	Nuestra Señora de la Concepción	Acapulco
1635	Cavite	San Luis	Acapulco

AÑO	PROCEDENCIA	NOMBRES	DESTINO
1636	Cavite	Nuestra Señora de la Cocepción	Acapulco
1636	Cavite	San Juan Bautista	Acapulco
1636	Acapulco	San Nicolás	Filipinas
1638	Manila	Nuestra Señora de la Concepción	Acapulco
1638	Manila	San Ambrosio	Acapulco
1640	Filipinas	Nuestra Señora de la Concepción	Acapulco
1641	Filipinas	San Juan Bautista	Acapulco
1643	Filipinas	Nuestra Señora del Rosario	Acapulco
1645	Filipinas	Nuestra Señora del Rosario	Acapulco
1645	Filipinas	Nuestra Señora de la Encarnación	Acapulco
1646	Filipinas	San Luis Rey de Francia	Acapulco
1649	Filipinas	Nuestra Señora de la Encarnación	Acapulco
1650	Filipinas	Nuestra Señora de Guía	Acapulco
1652	Filipinas	Nuestra Señora de Guía	Acapulco
1652	Filipinas	San Francisco Javier	Acapulco

AÑO	PROCEDENCIA	NOMBRES	DESTINO
1653	Filipinas	San Diego	Acapulco
1654	Filipinas	San Diego	Acapulco
1655	Filipinas	San Francisco Javier	Acapulco
1659	Filipinas	San José	Acapulco
1659	Filipinas	Nuestra Señora de la Concepción	Acapulco
1661	Quipayo	San José	Acapulco

Fuente: AGN,AHH, Leg. 6-43, 6-58, 6-159, 6-191, 6-201, 6-309, 6-312, 6-314, 6-316, 6-326, 6-354, 6-407, 6-412, 6-463, 6-465, 6-486; 472-61; 600-7, 600-18, 6000-69, 600-110, 600-134, 600-214, 600-254, 600-285, 600-302, 600-458, 600-465, 600-466, 600-476. AGN,RCD, V.11, P.227, 232, 233 y 239

APÉNDICE II. GÉNEROS REMITIDOS DE NUEVA ESPAÑA A FILIPINAS

AÑO	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
1626	Tablas de pino	200 piezas	G
	Tablas de pino	1,400 piezas	G
	Paño	3,000 varas	I
	Pescado salado	5,466 arrobas	T-S
	Hilo galladero	100 libras	G
	Lona	2,000 varas	G
	Tablas de pino	1,300 piezas	G
	Tablas de pino	100 piezas	G
	Plomo en pan	6 quintales	G
	Avellana	2 quintales	G
	Quesos	1,400 piezas	T
	Cajetas	52 arrobas	T
	Pasa	8 arrobas	T
	Almendra	28 arrobas	T
	Membrillo	150 cascos	T
	Plomo en pan	—	I
	Fieltros	2,000 piezas	I
	Sebo de cerdo	1,000 arrobas	I
	Lona	300 arrobas	I
	Frazadas	300 piezas	I

AÑO	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
1628	Garbanzo	12 fanegas	I
	Herrería	varios	P
	Pipas	1,050 piezas	G-I
	Aceite	250 arrobas	I-T
	Estoperoles	25,000	G-P
	Jerguetas	12,000	I
	Fieltros	2,000	I
	sombreros	8 docenas	I
	Plomo tirado	56 quintales	G-I
	Pipas	990 piezas	G-I
	Lenteja	57 fanegas	O-I
	1633	Vinagre blanco	50 arrobas
1634	Plomo tirado	—	I
	Espadas	—	I
	Libros	4	I
	Frazadas	—	I
	Medicinas	varias	I
	Pescado seco	413 arrobas	M-T-S
	Azufre	—	G
Cobre	—	G	
1635	Paño	4,000 varas	I

AÑO	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
1635	Vino	244 arrobas	I
	Vino	153 arrobas	I
	Vino	351 arrobas	I
1636	Géneros de lata	varios	G
	Tablas de pino	1,000 piezas	G
	Tablas de pino	500 piezas	G
	Cera	450 achotes	G
	Herrería	varios	G
	Pipas	500 piezas	G
	Garbanzo	25 fanegas	T
	Paño	1998 varas	I
	Papel	200 resmas	I
	Hojas de lata	30 piezas	I
	Jerguetas	10,6000	I
	Libros	4 piezas	I
	Garbanzo	95 fanegas	I-T
	Medicinas	varias	G-I
	Machetes	200 piezas	G
	Lona	1,500 varas	G
	Tocino	-	T
Aceite	-	T	
1637	Pipas	500 piezas	G

AÑO	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
1637	Tocino	500 arrobas	T
	Vinagre	300 arrobas	T
	Cajetas	32 arrobas	T
	Aceite	225 arrobas	T
	Queso	200 arrobas	T
	Vino	12 pipas	T
	Garbanzo	25 fanegas	M-S
1638	Pipas	519 piezas	G
1639	Cera	25 arrobas	G
	Pipas	120 piezas	G
	Tablas de pino	1,100 piezas	G
	Tocino	450 arrobas	T
	Plomo en pan	200 quintales	I
	Plomo tirado	200 quintales	I
	Aceite	155 arrobas	I
	Fardos y cajones	varios	I
	Fieltros	1,000	I
	Espadas	200 piezas	I
	Agujas para velas	12,000	I
	Medicinas	varias	G-I
	Lona	80 varas	G-I

AÑO	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
1639	Haba	220 fanegas	T
1640	Cera	12 arrobas	G
	Tocino	250 arrobas	T
	Queso	134 arrobas	T
	Avellana	2 quintales	T
	Lenteja	40 fanegas	T
	Plomo tirado	200 quintales	I
	Espadas	600 piezas	I
	Hojas de lata	2,000 piezas	I
	Fieltros	2,000 piezas	I
	Sebo de cerdo	500 arrobas	I
	Cajones para sebo	85 piezas	I
	Vino	48 pipas	I
	Vino	48 pipas	I
	Fardos y cajones	varios	I
	Aceite	180 arrobas	P-T
1641	Lona	10 varas	G
	Plomo tirado	200 quintales	I
	Plomo tirado	28 quintales	I
	Libros	4 piezas	I
	Papel	80 resmas	I

AÑO	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
1641	Hojas de lata	20,000 piezas	I
	Tachuelas	24,000 piezas	I
	Pólvora	20 quintales	G-I
	Agujas para coser velas	12,000	G-I
	Medicinas	Varias	G-I
1644	Haba	—	T
	Garbanzo	—	T
	Queso	—	T
	Bizcocho	305 quintales	M-S-T
1645	Pipas	55 piezas	G
	Queso	96 quintales	T
	Bizcocho	30 quintales	T
	Haba	552 fanegas	T-S
	Frijol	80 fanegas	T-S
	Garbanzo	48 fanegas	T-S
	Lenteja	30 fanegas	T-S
	Bizcocho	1,101 quintales	M-S
	Bizcocho	44 quintales	M-S
1646	Vino	2 pipas	I
	Pólvora	500 quintales	I
	Fardos y cajones	varios	I

AÑO	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
1646	Medicinas	Varias	G-I
1650	Pólvora	500 quintales	I
	Salitre	40 quintales	I
1652	Harina	2 pipas	T
1653	Pescado seco	1,328 arrobas	S-T
1654	Medicinas	varias	G-I
1663	Pólvora	500 quintales	G-I

Fuente: AGN, AHH, Leg, 6; Leg. 472 y Leg. 600.

G: Abasto para el galeón.

T: Abasto para la tripulación y el pasaje del barco.

I: Abasto para las Islas de poniente.

M: Raciones para la gente de mar y de guerra instalada en el puerto de Acapulco.

S: Raciones para los "sirvientes" del puerto de Acapulco.

P: Material para el real servicio del puerto de Acapulco.

**APÉNDICE III. PRECIOS DE LOS PERTRECHOS, BASTIMENTOS Y
MATALOTAJES**

SEBO

AÑO	REALES PLATA
1628	4 por arroba
1640	3 y 1 tomín por arroba

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-26 y 6-432.

GARBANZO

AÑO	REALES PLATA
1636	10 por fanega
1637	7 y 2 tomínes por fanega
1644	7 por fanega
1645	3 y 4 tomínes por fanega

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-39, 6-338 y 472-61.

PESCADO SECO

AÑO	REALES PLATA
1627	20 por fanega
1653	3 por fanega

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-552 y 600-223.

PAÑO

AÑO	REALES PLATA
1635	9 por vara
1636	4 por vara

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-202 y 6-426

FIELTROS PARA SOMBREROS

AÑO	REALES PLATA
1628	12 y 4 tomínes por docena
1629	18 por docena

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-403 y 6-428

PIPAS

AÑO	REALES PLATA
1628	4 y 4 tomínes cada una
1637	5 y 3 tomínes cada una
1638	6 y 1 tomín cada una
1639	13 y 2 tomínes cada una
1645	5 cada una

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-312, 6-336, 6-353 y 6-434.

PÓLVORA

AÑO	REALES PLATA
1646	4 por libra
1650	4 por libra

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-103 y 600-7

PLOMO EN PAN

AÑO	REALES PLATA
1628	9 y 4 tomínes por quintal
1639	5 por quintal

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-307 y 6-438.

PLOMO TIRADO

AÑO	REALES PLATA
1629	13 y 6 tomínes por quintal
1639	17 por quintal
1640	14 y 7 tomínes por quintal

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-307, 6-310 y 6-415.

CERA

AÑO	REALES PLATA
1639	23 y 4 tomínes por arroba
1640	18 y 4 tomínes por arroba

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-306 y 6-329.

BARRENAS

AÑO	REALES PLATA
1628	9 cada una
1636	4.5 cada una

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-429 y 6-495.

ESTOPEROLES

AÑO	REALES PLATA
1628	7 por millar
1636	6 por millar

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-435 y 6-495.

GUBIAS

AÑO	REALES PLATA
1628	2 cada una
1636	4.5 cada una

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-429 y 6-495.

LIBROS

AÑO	REALES PLATA
1636	35 cada uno
1641	40 cada uno

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-56 y 6-494.

LENTEJA

AÑO	REALES PLATA
1629	5 y 4 tomínes por fanega
1645	13 y 4 tomínes por fanega

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-405 y 472-61.

QUESO

AÑO	REALES PLATA
1637	25 por arroba
1640	3 y 2 tomínes por arroba
1644	16 y 6 tomínes por quintal
1645	16 y 6 tomínes por quintal

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-330, 6-342 y 472-61.

VINO

AÑO	REALES PLATA
1635	345 por pipa
1637	210 por pipa
1640	300 por pipa

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-193, 6-196, 6-199, 6-335 y 6-342.

ACEITE

AÑO	REALES PLATA
1628	5 y 4 tomínes por arroba
1637	7 y 2 tomínes por arroba
1639	4 y 6 tomínes por arroba

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-308, 6-340 y 6-435.

HABA

AÑO	REALES PLATA
1644	7 por fanega
1645	7 por fanega

Fuente: AGN, AHH, Leg. 472-61.

JAMONES

AÑO	REALES PLATA
1637	3 por arroba
1639	3 y 6 tomínes por arroba
1640	3 por arroba

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-62, 6-311 y 6-328.

BIZCOCHO

AÑO	REALES PLATA
1644	7 por quintal
1645	7 por quintal

Fuente: AGN, AHH, Leg. 472-61.

CASOS MUESTRA 1. VARIOS

AÑO	GÉNERO	REALES PLATA
1623	Cáñamo	30 por quintal
1628	Pasa	7 y 6 tomínes por quintal
1628	Avellana	25 por quintal
1628	Frazadas	23 cada una
1628	Hilo galladero	7 por libra
1628	Lona	4 y 4 tomínes por arroba
1629	Sombreros	40 por docena 14 y 4 tomínes por docena
1629	Jerguetas	7 por vara
1637	Cajetas	7 por arroba
1637	Vinagre	5 por arroba
1640	Cajones	21 cada cajón
1640	Espadas	8 cada una
1641	Papel	5 y 2 tomínes por resma
1641	Agujas para velas	0.5 cada una
1644	Frijol	8 por fanega
1650	Salitre	20 por quintal

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-55, 6-56, 6-159, 6-327, 6-327, 6-332, 6-337, 6-339, 6-403, 6-414, 6-430, 6-431, 6-434, 6-437, 472-61 y 600-7.

CASOS MUESTRA 2. HERRERÍA

AÑO	GÉNERO	REALES PLATA
1628	Clavos de costado	2.5 reales por libra
1628	Clavos de medio costado	12.5 por libra
1628	Clavos de escoba	2.5 por libra
1628	Clavos de media escoba	6 cada ciento
1628	Martillos de carpintería	2 y 2 tomínes cada uno
1636	Candados de mástil	7 cada uno
1636	Hachas vizcaínas	4 y 4 tomínes cada una
1636	Barretas	6 tomínes por libra
1636	Azuelas	6 cada una
1636	Escoplos	4 cada uno
1636	Martillos de libera	6 cada uno
1636	Martillos de bomba	2 cada uno
1636	Tachuelas	6 cada millar

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6 129 y 6-495. Herramientas empleadas para la carena y el calafateado de los navíos.

CASOS MUESTRA 3. GÉNEROS DE LATA

AÑO	GÉNERO	REALES PLATA
1636	Faroles	85 cada uno
1636	Linternas	85 cada uno
1636	Embudos	4 cada uno
1636	Alcuza	2 cada una

Fuente: AGN, AHH, Leg. 6-40.

BIBLIOGRAFÍA

AGUIRRE BELTRÁN, G. (1985): **Cuijla. Esbozo etnográfico de un pueblo negro.** México, FCE-SEP

ALESSIO ROBLES, V. (1932): **Acapulco en la historia y en la leyenda.** México, Imprenta Mundial.

ARGENSOLA, D.L. DE (1891): **Conquistas de las Islas Molucas al Rey Felipe Tercero Nuestro Señor.** Zaragoza, Imprenta del Hospicio Provincial.

AYALA, MANUEL JOSEF DE (1988): **Diccionario de gobierno y legislación de Indias.** 12 vols. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica-Instituto de Cooperación Iberoamericana.

BARRANTES, V. (1878): **Guerras piráicas en Filipinas contra Mindanaos y Joloanos.** Madrid.

BAUZON, L. (1980): Amplia perspectiva: Relaciones intercoloniales Mexicano-Filipinas", en E. de la Torre Villar, como. **La expansión hispanoamericana en Asia. siglos XVI y XVII.** México, Fondo de Cultura Económica, 1980, pp.77-85.

_____ (1981): **Deficit Government. Mexico and the Philippine Situado. 1606-1804.** Tokyo, Press Company LTD.

BLAIR H. Y J.A. ROBERTSON (1903): **The Philippine Islands.1493-1803.** 55 vols. Cleveland, The A. A. Clarck Company.

BRAUDEL. F. (1979): **Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII. 1. Las estructuras de lo cotidiano.** Madrid, Alianza Editorial.

_____ (1992): **El Mediterráneo y el mundo Mediterráneo en tiempos de Felipe II.** 2 vols. México, Fondo de Cultura Económica.

BERTHE, J.P. (1992): "Les îles Philippines, `troisième monde` selon D. Francisco Samaniego (1650), en **Archipel**, núm. 44, pp.141-151.

BLUMENTRITT, F. (1882): **Ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII.** Madrid Imprenta de Fortanet.

- BORAH, W. (1975): **Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI**. México, IMCE.
- BUNANAG GATBONTON E. (1993): "Morga's Dilemma: The Sinking of the Sandiego Warship", in **National Museum Papers**, Vol.4, No.1, pp.23-35.
- BUZETA, M. (1851): **Diccionario geográfico, estadístico, histórico de las islas Filipinas**. Madrid, Imprenta de D. José C. de la Peña.
- CALDERON QUIJANO, J.A. (1953): **Fortificaciones en Nueva España**. Sevilla, E.E.H.
- CONCEPCIÓN, J, DE LA, (1788): **Historia de Philipinas, conquistas espirituales y temporales de estos españoles, dominios, establecimientos, progresos y decadencias. Comprehunde los imperios y provincias de las Islas y continentes con quienes ha habido comunicación y comercio**. T. V. Manila, Imprenta del Seminario Conciliar y Real de San Carlos.
- COMBES, F. (1667) **Historia de las islas de Mindanao, Joló y sus adyacentes**. Madrid, Acosta de Lorenzo de Ibarra.
- CHAUNU, P. (1951): "Le Galion de Manille. Grandeur et décadence d'une route de la soie", en **Annales ESC**, núm 4, octubre-diciembre, pp.447-462.
- _____, (1976): **Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos, siglos XVI, XVII y XVIII**. México, IMCE.
- CHOU, D. (Inédito): Los primeros albores entre China y España a través de Filipinas.
- DEHAUVE, D. (1994): **Entre el caimán y el jaguar. Los pueblos indios de Guerrero**. México, INI.
- DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, L. (1959): **Arquitectura española en Filipinas. 1565-1800**. Sevilla, EEH.
- _____, (1980): "Relaciones en Oriente en la Edad Moderna. Veinte años de comercio entre Filipinas y China", en E. de la torre villar, comp. **La expansión hispanoamericana en Asia. siglos XVI y XVII**. México, FCE, pp.134-148.
- _____, (1983): "Filipinas", en **Historia General de España y América**. tomo XI-1. Madrid, Rialp, pp.519-546.

_____, (1984): "Las Filipinas, en su aislamiento, bajo el continuo acoso", en **Historia General de España y América**. Tomo IX-2. Madrid, Rialp, pp.129-152.

ELLIOT, J.H. (1990): "España y América en los siglos XVI y XVII", en Leslie Bethell, de. **Historia de América Latina.2. América Latina Colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII y XVIII**. Barcelona, Crítica, pp.3-44.

ESTELLA, M. (1989): "Tráfico artístico entre Filipinas y España, vía Acapulco", en F. Solano, F. Rodao, L.E. Togoeres, eds. **El Extremo Oriente Ibérico. Metodología, Investigaciones y el Estado de la Cuestión**. Madrid, ACI-CEHCSIC, pp.593-605.

GARCÍA-ABÁSULO, A. (1982): "La expansión mexicana hacia el Pacífico: La primera colonización de Filipinas. 1570-1580, en **Historia Mexicana**, vol.XXXII, núm.121, julio-septiembre, pp.55-88.

GARCÍA Y GARCÍA, A. (1992): "La donación pontificia de las Indias", en **Historia de la Iglesia en Hispanoamérica y Filipinas**. Siglos XV-XIX. Madrid, Biblioteca de autores Cristianos, pp. 33-45.

GARCÍA DE LOS ARCOS, M.F. (1988): **Estado y clero en las Filipinas del siglo XVIII**. México, UAMI.

_____, (1989): "La emigración a Filipinas en el siglo XVIII según los fondos del Archivo General de la Nación (México).", en F. Solano, S. Rodao, L.E. Togoeres, eds. **El Extremo Oriente Ibérico. Metodología, Investigaciones y Estado de la Cuestión**. Madrid, ACI-CEHCSIC, pp.231-241.

_____, (1990): "1774:Un año más en el reclutamiento y embarque de mexicanos para filipinas", en **Signos**, tomo II, pp.45-63.

_____, (1991a): "Reformas y resistencias en las Filipinas de la segunda mitad del siglo XVIII", en **Iztapalapa**, No.24, pp. 93-108.

_____, (1991b): "Ideas en torno a la expansión española en asia a través de México", en **Signos**, tomo II, pp. 83-104.

_____, (1992a): "Galeones españoles y trabajo asiático. Un caso de combinación de recursos coloniales", en **Signos**, tomo II, pp.47-69.

_____, (1992b): "Una propuesta de reestructuración del Imperio español en el siglo XVII", en **Revista A**, núm. 29, enero-junio, pp.24-32.

_____, (1993): "La batalla de la seda", en A. Tortolero Villaseñor, coor. **Estudios Históricos I**. México, UAMI, pp.39-67.

_____, (1994): "Una ruta, muchas vías. La influencia asiática en América", en **Topodrilo**, núm34, mayo-junio, pp.24-29.

_____, (1995): "El convento de Santa Clara y los beaterios de Manila en el siglo XVIII", en Manuel Ramos, coor. **El Monacato Femenino en el Imperio Español. Monasterios, beaterios, recogimientos y colegios**. México, CEH-CONDUMEX, pp.225-238.

_____, (1996): **Forzados y Reclutas: Los criollos novohispanos en Asia(1756-1808)**. México, Potrerillos Editores.

GEMELLI CARRERI, G.F. (1976): **Viaje a la Nueva España**. Estudio preliminar, traducción y notas de Francisca Perujo. México, UNAM.

GERHARD, PETER (1986): **Geografía histórica de la Nueva España, 1521-1821**. 2 vols. México, UNAM.

_____, (1988): **Pirates of the Pacific, 1575-1742**. Gledale California, Arthur H. Clark Co.

GIL, J. (1989): **Mitos y utopías del descubrimiento. 2. El Pacífico**. Madrid, Alianza Universidad.

GONZÁLEZ CLAVERÁN, V. (1989): "Un documento colonial sobre esclavos asiáticos", en **Historia Mexicana**, núm. 51, enero-marzo, pp.523-532.

_____, (1993): **La expedición científica de Malaspina en Nueva España.1789-1794**. México, El Colegio de México.

GOSSE, P. (1948): **Los piratas del oeste, los piratas del oriente: Historia de la piratería**. Argentina, Espasa.

GREENLEAF, R. (1985): **Inquisición y sociedad en el México colonial**. Madrid, Porrúa Turanzas.

GUICE, N. (1950): **The Consulado in New Spain**. Los Angeles.

GUIJO, M. DE G. (1953): **Diario de sucesos notables. 1648-1664**. 2 Tomos. México, Editorial Porrúa.

GUTIÉRREZ, L. (1992): **Historia de la Iglesia en Filipinas. 1565-1900**. Madrid, MAPFRE.

GUTIÉRREZ LORENZO, M.P. (1992): **De la corte de Castilla al virreinato de México: El conde de Galve. 1653-1697**. Madrid, Excelentísima Diputación Provincial de Guadalajara.

HANKE, L. (1977): **Cuerpo de documentos del siglo XVI sobre los derechos de España en las Indias y las Filipinas**. México, F.C.E..

HIDALGO NUCHERA, P. (1995): **Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del Archipiélago**. Madrid, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo.

HUESCA Y MEJÍA (1961): **Historia gráfica de la navegación**. México, Editorial Huesca y Mejía.

JARMY CHAPA, M. DE (1988): **La expansión hacia América y el océano Pacífico. II: La Mar del Sur y su impulso hacia Oriente**. México, Fontamara.

JIMÉNEZ RUEDA, J. (1945): **Corsarios franceses e ingleses en la inquisición de la Nueva España, siglo XVI**. México, Imprenta Universitaria.

KNAUTH, L. (1972): **Confrontación Transpacífica. El Japón y el Nuevo Mundo Hispánico, 1542-1639**. México, UNAM.

_____ (1992): "Precursores hispánicos en el sureste de Asia" en **La presencia novohispana en el Pacífico insular. Segundas Jornadas Internacionales**. México, UIA, CONACULTA, CONDUMEX, Comisión Puebla V Centenario, pp.11-26.

MACAULAY TREVELYAN, G. (1984): **Historia política de Inglaterra**. México, F.C.E.

MACLEOD, M. (1980): **Historia socio-económica de la América central española. 1520-1570**. Guatemala, Editorial Piedra.

_____, (1990): "España y América: el comercio atlántico, 1492-1720", en Leslie Bethell, de. **Historia de América Latina.2. América Latina Colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII y XVIII**. Barcelona, Critica, pp.45-84.

MARTÍN PALMA, M. L. (1979): **El Consulado de Manila**. Granada, Universidad de Granada.

MARTÍNEZ DEL RÍO, M. (1971): "La piratería en el Pacífico", en **Artes de México**, núm. 143, pp. 55-61.

MATHES, M. (1976): **Piratas en la Costa de Nueva Galicia en el siglo XVII**. Guadalajara, Librería Font.

MEDINA, J. T. (1899): **El tribunal del Santo Oficio de la Inquisición en las Islas Filipinas**. Santiago de Chile.

MOLINA MEMIJE, A.M. (1984): **Historia de Filipinas**. 2 vols. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana.

_____, (1992): **América en Filipinas**. Madrid, Mapfre.

MORALES PADRÓN, F. (1984): "América. Siglos XVI y XVII", en **Gran Enciclopedia de España y América**. T.V. Madrid, ESPASA-CAIPE, pp.11-100.

MORGA A. DE (1909): **Sucesos de las Islas Filipinas**. Edición crítica por W.E. Retana, Madrid.

_____, (1961): **Sucesos de las Islas Filipinas**. Manila, Impreso por Community Publisher Inc.

MURO, L. (1970): "Soldados de Nueva España a Filipinas (1575)", en **Historia Mexicana**, XIX:4 (76), pp.466-491.

NÚÑEZ, E. (1980): "Huellas e influencias de Oriente en la cultura peruana de los siglos XVI y XVII", en E. de la Torre villar. comp. **La expansión hispanoamericana en Asia. siglos XVI y XVII**. México, FCE, pp.149-161.

O'DONNELL, H. (1992): **España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur**. Madrid, Mapfre.

ORTEGA SOTO, (1991): "Crisis en Nutka: el ocaso de las bulas alejandrinas", en **La presencia novohispana en el Pacífico insular. Segundas jornadas internacionales**. México. UIA, CONACULTA, CONDUMEX, Comisión Puebla V Centenario, pp. 41-50.

ORTWIN SAUER, C. (1984): **Descubrimiento y dominación española del Caribe**. México, F.C.E.

ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, J. (1974): **El marqués de Ovando gobernador de Filipinas**. Sevilla, EEH.

ORREGO VICUÑA, F. (1975): **La comunidad del Pacífico en perspectiva**. Santiago de Chile, IEIUCH, Editorial Universitaria.

PÉREZ HERRERO, P., (1988): **Plata y libranzas. La articulación comercial del México borbónico**. México, COLMEX.

_____, (1989): "El Galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo Oriente y América. (El estado de la cuestión), en F. Solano, F. Rodao, L. E. Togores, eds. **El Extremo Oriente Ibérico. Metodología, Investigaciones y el Estado de la Cuestión**. Madrid, ACI-CEHCSIC.

_____, (1989b): "El crecimiento económico novohispano durante el siglo XVIII: Una Revisión", en **Revista de Historia Económica**, Año V, No. 1, 1989, pp. 69-110.

_____, (1992): **Comercio y mercados en América Latina colonial**. Madrid, Mapfre.

PÉREZ TURRADA, G. (1992): **Armadas españolas de Indias**. Madrid, Mapfre.

PINZANO Y SAUCEDO, C. (1964): "El puerto de Navidad y la expedición de Legazpi", en **Historia Mexicana**, xiv:2 (54) (oct-dic), pp. 227-249.

PRIETO LUCENA, A.M. (1984): **Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara. 1653-1663**. Sevilla, EEH.

QUINTANA, M. (1971): "Un viaje de Filipinas a la Nueva España en el siglo XVII", en **Artes de México**, núm.143, pp. 35-44.

RETANA, W.E. (1895): **Archivo del bibliófilo filipino. Recopilación de documentos históricos, científicos, literarios, políticos y estudios bibliográficos**. 2 V. Madrid, Imprenta de la Viuda de M. Minuesa de los Ríos.

SALES COLÍN, O. (1992): Las cargas del galeón de Manila en la década 1630-1639 según fondos documentales mexicanos. Ponencia presentada en el VII Congreso internacional ALADAA, Acapulco, Gro. 1992 (nov.).

_____, (1994a): Aprovechamiento del galeón de Acapulco. 1626-1654. Trabajo Terminal de Licenciatura. Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa. Historia.

_____, (1994b): "Las cargas del galeón de Manila", en **Topodrilo**, núm 34, mayo-junio, pp.30-33.

_____, (1994c): "La elección de Acapulco como sede americana del tráfico asiático. 1573", en **Cemanáhuac**, vol. II, núm 26, pp.11-13.

_____, (1995a): "El colegio para mujeres de Santa Potenciana en Filipinas. Siglo XVII", en Manuel Ramos, coor. **El Monacato Femenino en el Imperio Español. Monasterios, beaterios, recogimientos y colegios**. México, CEHM-CONDUMEX, pp.115-124.

_____, (1995b): Manutención para los forzados enviados a Filipinas. 1627-1653: Un sentido de cultura y solidaridad. Ponencia presentada en el II Congreso Internacional Multidisciplinario. Jornadas Metropolitanas de Estudios Culturales. México, D.F. (jul.).

_____, (1995c): Textiles novohispanos en Filipinas. 1635-1640. Ponencia presentada en el VIII Congreso Internacional ALADAA. Viña del Mar, Chile. (nov.).

_____, (1996a): "El movimiento portuario de Acapulco: Un intento de aproximación (1626-1654)", **Revista Complutense de Historia de América**, (Madrid), núm. 22, pp. 97-119.

_____, (1996b): Un arcón filipino del siglo XVII: Un esclavo registrador de la historia. Ponencia presentada en el III Congreso Internacional Multidisciplinario Jornadas Metropolitanas de Estudios Culturales. México, D.F. (jul.).

_____, (1997a): "Algunas tradiciones, palabras y curiosidades de origen asiático en el folklore mexicano", **Cemanáhuac**, vol. III, núm. 33, pp.1-4.

_____, (1997b): El modelo de educación para la mujer filipina. el caso del Real colegio de Santa Potenciana de Manila. 1587-1645", **Xictli**, año VII, núm. 25, pp. 13-15.

_____, (1997c): "Un descalabro en las comunicaciones náuticas Mexicano-Filipinas. 1646-1648", en Consejo Cultural Filipino-México, coor. **El Galeón de Manila. Un Mar de Historias**. México, JGH Editores, pp. 91-119.

_____, (1997d): La Inquisición en Filipinas: el caso de Mindanao y Manila. Siglo XVII. Ponencia presentada en el Primer Congreso Internacional de la Inquisición Novohispana. México, D.F. (set).

_____, (1997e): El barco de aviso transpacífico: Un ápice del robustecimiento de la presencia hispana en Filipinas. Siglo XVII. Ponencia presentada en el VII Congreso Nacional ALADAA, México, D.F. (set.).

_____, (1997f): La institucionalización del barco de aviso en la ruta transpacífica. 1587-1648. Ponencia presentada en el IX Congreso Internacional ALADAA. Cartagena de Indias, Colombia. (oct.).

_____, (1997g): Mercancías mexicanas en Filipinas. Siglo XVII. Ponencia presentada en el IX Congreso Internacional ALADAA. Cartagena de Indias, Colombia. (oct.).

_____, (1997h): "Una coyuntura en el comercio transpacífico. Fuentes complementarias para la visita de Pedro de Quiroga en Acapulco", en Carmen Yuste, coor. **Comercio Marítimo Colonial. Nuevas Interpretaciones y Últimas Fuentes**. México, INAH, pp. 127-146.

SEVILLA DEL RÍO, F (1973): **Breve estudio sobre la conquista y fundación de Coliman**. México, Colección Peña Colorado.

SCHURZ, W.L. (1939): **The Manila galleon**. New York, Dutton and Company.

SOLA CASTAÑO, E. (1990): **La España de los Austrias. La hegemonía mundial**. México, Red Editorial Iberoamericana.

SERRANO MANGAS, F. (1985): **Los galeones de la Carrera de Indias. 1650-1700**. Sevilla, EHH.

VALDÉS LAKOWSKY, V. (1987): **De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834**. México, FCE.

WIDMER, R. (1990): **Conquista y despertar de las costas de la Mar del Sur. 1522-1684**. México, CNCA.

YUSTE LÓPEZ, C. (1984): **El comercio de la Nueva España con Filipinas. 1590-1785**. México, INAH.

_____, (1991): **Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII**. México, IIH-UNAM.

ZAMORA, M. (1992): **Los indígenas de las islas Filipinas**. Madrid, Mapfre.