

//SAN BLAS Y SU RELACIÓN CON FILIPINAS, 1790-1820.//

TRABAJO TERMINAL PARA OBTENER EL GRADO DE LICENCIATURA EN
HISTORIA

PRESENTADO POR

CLAUDIA PATRICIA PARDO HERNÁNDEZ,

148968

ASESOR DEL TRABAJO:

DRA. MARÍA FERNANDA GARCÍA DE LOS ARCOS

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA - IZTAPALAPA

OTOÑO, 1994

56-11-11-95

Dra. María Fernanda García de los Arcos

Dra. Sonia Pérez Toledo

Dr. Carlos Castro Osuna

San Blas el Astillero

CONTENIDO

	Pág.
Presentación	1
Introducción.....	2
El puerto de San Blas y sus primeros contactos con Filipinas.....	12
San Blas el Astillero.....	31
Relaciones comerciales entre San Blas y Manila. Un caso de contrabando.....	55
Conclusiones.....	85
Apéndice Documental.....	87
Bibliografía.....	116

PRESENTACIÓN

La documentación existente en el Archivo General de la Nación para reconstruir aspectos de la vida del puerto de San Blas es muy abundante así como la que hay para el estudio de las relaciones entre Filipinas y Nueva España. Este breve trabajo que presento para obtener el grado de Licenciatura en Historia esta encaminado a descartar la idea de que fue solamente un puerto de paso de la Nao de Filipinas en el que únicamente se descargaban unos cuantos cajones de mercancías, así como el mostrar que su dinámica cambió después de que terminaron las expediciones de altura.

Posterior a una breve introducción, trato de exponer la relevancia de San Blas en tres aspectos, dentro de los siguientes apartados: en el primero hablo de la fundación del puerto, sus condiciones y su papel como puerto de envío de correos extraordinarios. En el segundo abordo su función como astillero y el papel de auxilio que significó a las naves que hacían el largo viaje desde Filipinas. Y en el tercero y último lo trato como puerto que comerció también con Asia.

Quiero agradecer a la Dra. María Fernanda García de los Arcos sus valiosos consejos, la paciencia con que esperó mis tan lentas entregas de material, y los materiales bibliográficos que me facilitó. A la Dra. Sonia Pérez Toledo agradezco el haberme facilitado el equipo de computo necesario que hizo más sencillo mi trabajo en el archivo y en casa.

INTRODUCCIÓN

A lo largo del litoral del Mar del Sur, Acapulco era el puerto más importante para la Nueva España. Huatulco, Salina Cruz, Barra Banderas y Bahía de Navidad, que pudieron en un momento rivalizar con el ahora puerto guerrerense, dejaron paso a éste para que año con año a la llegada de la Nao de China se convirtiera en el único apostadero que manejaba el tan importante comercio con Filipinas. Su elección como punto receptor del comercio asiático se perfiló desde que Fray Andrés de Urdaneta lo escogiera como puerto de arribo para el primer "tornaviaje" desde Filipinas a Nueva España allá por 1565. Desde esa fecha el contacto con el archipiélago fue por Acapulco, pero el tiempo y las circunstancias fueron cambiado muy lentamente y para el siglo XVIII y XIX se presentaron variaciones en esta relación.

España inició el siglo XVIII con la guerra de sucesión, y a lo largo de la centuria se vio involucrada en diversas guerras ya en contra de Francia, ya en contra de Inglaterra, Austria, Holanda, Rusia o Prusia, entre otras, o aliada con ellas. Sus posesiones tanto en Europa como en América y Asia se veían en peligro, sobre todo después de 1762 cuando La Habana y Manila cayeron en poder de los ingleses. Al finalizar la Guerra de Siete Años (1756-1763), con la Paz de París se modificaron las propiedades europeas al norte del continente; Francia cedió a España la Luisiana; a Inglaterra tocaron los territorios ocupados en Canadá por Francia, y España le

concedió a Inglaterra la Florida.¹ Los ingleses a su vez mantenían un avance al sur de la Nueva España en el territorio que habían ocupado en el hoy Belize por medio de un permiso para la explotación del palo tinte o Campeche. El espacio que se les concedió por un tratado confuso desde 1670, pronto fue insuficiente y se extendieron por las costas yucatecas llegando incluso a Campeche. A partir del reinado de los Borbones se intentó contener a los ingleses iniciándose una serie de conflictos con los gobernadores de Yucatán, llegando hasta la agresión armada entre ingleses y tropas novohispanas de la península. A raíz de la Paz de Utrech Felipe V ratificó los antiguos tratados, pero a pesar de esto y de su confirmación en Aquisgran los enfrentamientos continuaron hasta 1783 en que se les concedió, a los ingleses, el permiso de formar establecimientos en: "... la extremidad de la costa sur de Yucatán y entre los tres Ríos, Walix, Nuevo y Hondo..."².

La presencia rusa al norte del continente era un hecho. El comercio peletero y la riqueza de especies animales, principalmente la nutria marina, que lo proveyera a lo largo de las islas Aleutianas, Alaska y la costa de Canadá, hizo que los rusos poco a

¹. Pérez Herrero, Pedro y Pedro A. Vives Azancot. "Puertos, fortificaciones y defensa de las Indias a través del virreinato novohispano", en: Comisión de Estudios Históricos de Obras Publicas y Urbanismo. Puertos y fortificaciones en América y Filipinas. Madrid, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, 1985, p. 179.

². Riva Palacio, Vicente. México a través de los siglos. México, Ballescá y Comp. Edit. y Espasa Calpe Edit., s/f, Tomo II, pp. 863-864.

poco llegaran hasta América y fundaran establecimientos para la explotación de pieles que eran muy apreciadas por los chinos. La expansión rusa en busca de pieles los llevó primero hasta la península de Kamchatka, de ahí gracias a las expediciones de Bering pudieron saltar de isla en isla, hasta alcanzar las costas del continente y su "oro suave" como llama Salvador Bernabeu al rico comercio peletero. Las primeras noticias sobre rusos al norte de América llegó a la corte española en 1767 por medio del marques de Almodovar, embajador español en Rusia, creyendo que los rusos habían alcanzado las costas californianas. Esta noticia llenó de alarma a los funcionarios españoles, haciéndoles creer que sus posesiones americanas estaban en inminente peligro³. Debemos recordar que para estas fechas los mapas aún no estaban trazados con exactitud y no se conocía a ciencia cierta ni la dimensión ni hasta donde llegaba el continente, el famoso paso de Anian que conectaba los dos océanos fue buscado por los más celebres

³. Para ampliar información sobre asentamientos rusos y comercio peletero ver las obras de: Bernabeu, Salvador. "Sobre intercambios comerciales entre China y California en el último tercio del siglo XVIII. El oro suave" en: Solano, Francisco (coordinador) Extremo Oriente Ibérico. Investigaciones Históricas: Metodología y Estado de la cuestión. Madrid, Agencia de Estudios Históricos, Centro de Estudios Históricos y Departamento de Historia de América, 1989 pp. 471-484. Bernabeu, Salvador. El pacífico ilustrado. Del lago español a las grandes expediciones. Madrid, MAPFRE, 1992, pp. 260-280. Ortega Soto, Martha y Alexander Sisonenko. México y Rusia en la primera mitad del siglo XIX. México, Secretaria de Relaciones Exteriores, 1990. Ortega Soto, Martha, "En busca de los rusos: expediciones novohispanas al noroeste del Pacífico 1774-1788", en : La presencia novohispana en el Pacífico insular. México, U. Iberoamericana, Embajada de España, Comisión Puebla V Centenario y Pinacoteca Virreinal, 1990, pp. 125-137. Ortega Soto, Martha. "¿Un nuevo modelo de colonización? Los rusos en Alaska". Signos. Anuario de Humanidades. México, UAM-I, 1991, pp. 131-154. Vila Vilar, Enriqueta. Los rusos en América. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1966.

expedicionarios del siglo XVIII: "... con el día fue... creciendo la colina, que nos ocultaba la vista clara de estas costas y como el tiempo manifestare no buen semblante nos conservamos... no sin mucho rubor y sentimiento, una entrada importante para la hidrografía, y origen en el día de un nuevo partido para la comunicación de los dos mares Pacífico y Atlántico por estos paralelos..."⁴.

No sólo los rusos se interesaron por el comercio peletero, los ingleses, aunque más tarde, intentaron establecerse en Nutka. En 1785 llegó el primer barco inglés a Nutka, en 1787 y 1788 se dieron tres expediciones peleteras. En 1789 España inició la construcción de un presidio⁵, el San Lorenzo de Nutka, y los primeros conflictos con navíos galos. Esteban José Martínez, encargado del presidio, desde su arribo cuidó celosamente la propiedad de la corona capturando primero a un paquebote portugués y a una goleta americana, pero la llegada del navío inglés el *Argonauta*⁶, su captura y la de sus oficiales desencadenó un conflicto entre España e Inglaterra que se arregló diplomáticamente hasta 1790, con la delimitación de territorios ingleses y

⁴. Fragmento de una carta enviada a Revillagigedo por Alejandro Malaspina fechada en Acapulco el 10 de noviembre de 1791, en: AGN. Marina, volumen 82, f. 2.

⁵. Bernabeu, Salvador. El Pacífico ilustrado..., p. 263.

⁶. Cárdenas de la Peña, Enrique. San Blas de Nayarit. México, Secretaría de Marina, 1968, p. 269-271.

españoles.⁷

La expansión de Nueva España más allá de la Nueva Galicia era imprescindible para ocupar no sólo Sonora, las Californias eran un territorio estratégico y muy solitario que por su lejanía podía ser ocupado por otras potencias, a pesar de los presidios y misiones que los jesuitas habían establecido. La expulsión de los jesuitas, sus fundadores, hizo que se tomaran medidas extremas para su sustitución por franciscanos. Por otro lado los indios apaches, seris, pimas y sibubapas se mantenían guerra en contra de los colonos de las provincias de Sonora y Sinaloa, haciendo que su pacificación se prolongara.⁸

Para el siglo XVIII las costas del Mar del Sur comenzaron a tener más importancia para la corona española. EL *Mar del Sur*,

⁷. Las expediciones salidas del puerto de San Blas al norte fueron: En 1774, Juan Pérez en la fragata *Santiago* pasó Nutka y llegó hasta los 55 grados de latitud. El año de 1775 navegaron, Bruno Heceta y Juan Pérez en la fragata *Santiago* y Antonio de la Bodega y Cuadra con Antonio Maurelle en la goleta *Sonora*, Heceta llegó hasta los 50 grados y de la Bodega y Maurelle llegaron hasta los 57 grados. En 1779, al mando de Ignacio Arteaga la fragata *Princesa* y la *Favorita*, [comprada en el Callao] nuevamente con Bodega y Cuadra, alcanzaron los 57 grados. En 1788, Esteban Martínez en la fragata *Princesa* y López de Haro en el *San Carlos*, llegó hasta los 59 grados y entró en contacto con los asentamientos rusos en Alaska, obteniendo valiosa información de estos. Resumen del artículo de: Ortega Soto, Martha, "En busca de...", pp. 125 - 136. En 1789, Esteban Martínez zarpó nuevamente al norte y estableció un pequeño fuerte en Nutka, presentándose problemas con portugueses e ingleses y toma posesión de Nutka. Francisco Eliza comandó la siguiente expedición en 1790, llegando Salvador Fidalgo hasta los 60 grados. En 1791 Alejandro Malaspina recorre las costas del norte del continente. El año de 1792 Bodega y Cuadra realizó la "expedición de límites" partiendo hacia Nutka. Tomado de: Cárdenas de la Peña, Enrique Op. cit. pp.269 - 274.

⁸. Riva Palacio, Op. cit. tomo II, p. 849.

Hispanis Mare Pacificum, había dejado de ser de su exclusividad. La expedición británica de George Anson en 1742 capturó al Galeón Covadonga, el *Santísima Trinidad*, fue capturado en 1763. Las expediciones científicas de James Cook, o de La Pérouse, tenían entre otros propósitos descubrir las riquezas de lo desconocido. Pareciera que las colonias españolas se veían amenazadas por todas partes, pero más en sus regiones septentrionales y menos pobladas.

Del otro lado del océano el Archipiélago filipino dependía económicamente del situado que año con año, desde su conquista, México enviaba para su sostenimiento. El comercio hizo que sus habitantes sostuvieran anualmente un galeón que atravesaba el Pacífico, para descargar sus apreciadas mercancías por el puerto de Acapulco en un termino que podía ir desde noviembre hasta abril, meses en que regularmente llegaba el galeón. Aún antes del arribo de la Nao, desde que era avistada en las costas de Nueva Galicia, la ciudad de México y sus comerciantes se preparaban para su llegada y la Feria comercial que se abría en el puerto. Carmen Yuste dice que: "... la llegada del galeón marcaba el inicio de una serie de actividades que incluían el registro de galeón y su carga, la recaudación de impuestos, la organización de la feria del comercio y la prevención del contrabando"⁹. El comercio por medio del galeón fue legislado prácticamente desde su inicio, los permisos de carga fueron aumentando a medida que los comerciantes de Manila ejercieron presión ante las autoridades españolas dándose

⁹. Yuste López, Carmen. El comercio de la Nueva España con Filipinas 590-1785. México, INAH, 1984, (Colección científica no. 109) p. 45.

los siguientes incrementos en el monto del permiso de carga.

PERÍODO	MANILA-ACAPULCO (pesos de 8)	ACAPULCO-MANILA (pesos de 8)
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

10

Pero las islas que se vieron como "una gobernación de la Nueva España.... esos gobernadores que en teoría estaban subordinados al virrey de la Nueva España ejercieron en la práctica poderes casi virreinales en su jurisdicción",¹¹ pero el Archipiélago tenían su propia dinámica y problemas muy particulares, uno de ellos, tal vez el más importante, era la dependencia económica y el cerrado comercio que ejerció el monopolio del galeón.

Para la segunda mitad del siglo XVIII, las reformas borbónicas y la ilustración se vieron también reflejadas en las políticas de los gobernadores asignados a Filipinas que buscaron hacerlas redituables para la corona. La búsqueda de cultivos para la exportación y hacer que la política económica llevara a la colonia a dejar de depender del situado fue prácticamente un hecho. Los cultivos que se fomentaron fueron el añil, el tabaco y la caña de azúcar, entre otros¹². En 1765 se intentó comerciar desde España

¹⁰. Cuadro tomado de: Yuste López, Carmen. Op. cit., p. 16.

¹¹. García de los Arcos, María Fernanda. Estado y clero en las Filipinas del siglo XVIII. México, UAMI, 1988, (Cuadernos Universitarios 46) pp 28-29.

¹². García de los Arcos, María Fernanda. Op. cit., p. 34.

directamente con el Archipiélago, enviando un barco, el *Buen Consejo*, vía Cabo de Buena Esperanza, que significó una amenaza para los cargadores del galeón y los intentos por suprimir esta aventura comercial dieron buenos resultados cuando en 1783 se suspendieron los viajes.¹³ A partir de 1785, se creó la Real Compañía de Filipinas institución que formalmente inició el tráfico comercial entre España y Filipinas, y que en su artículo número 29 declaraba a Manila como puerto franco para todas las naciones asiáticas, limitando el comercio a los productos que eran propios de esas naciones y prohibiendo la introducción de mercancías europeas. Poco después, en 1789, la misma Compañía amplió el comercio a las naciones europeas por tres años a partir de septiembre de 1790, con la misma limitación anterior. Félix Berenguer de Marquina, gobernador de Filipinas pidió se ampliara el período por diez años ya que en tres no era posible ver resultados¹⁴.

Se sabe que el comercio, y todas las relaciones derivadas de éste entre Filipinas y la Nueva España duró más de doscientos cincuenta años, tal vez una de las rutas comerciales más largas que han existido e inexplicablemente menos trabajada por los historiadores nacionales, en comparación con otros fenómenos. Si

¹³. García de los Arcos, María Fernanda, Op. cit., p. 38.

¹⁴. Díaz-Trechuelo Spinola, Maria Lourdes. "Manila: Puerto Franco. El comercio libre en la última década del siglo XVIII", en: Verhandlungen des XXXVIII. Internationalen Amerikanistenkongresses. Stuttgart-München, s/e, 1968, separata, pp. 502-504. Para consultar lo relacionado con la Real Compañía de Filipinas ver el magnífico trabajo de Díaz Trechuelo La Real Compañía de Filipinas. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1965.

bien lo que más se recuerda es el famosísimo Galeón de Manila y la Feria de Acapulco, muy poco se sabe de otros puertos que hayan tenido relación con el Archipiélago. Lo que intento en este breve trabajo es reconstruir que tipo de relaciones se dieron entre el puerto de San Blas y las Filipinas. San Blas fue fundado como Departamento Naval para custodiar a las costas americanas y proveerlas de las embarcaciones necesarias. Dentro de sus funciones iniciales no se contemplaban contactos importantes con Manila, pero las circunstancias para estos se fueron dando a lo largo de el último tercio del siglo XVIII y el primero del XIX. Si bien no se puede comparar con el peso que revistió Acapulco, otras variables diferentes se dieron por el puerto neogallego.

Cárdenas de la Peña, Michael Thurman y Marcial Gutiérrez Camarena, consideran que a partir de la última expedición de altura en 1792, se inició la decadencia de San Blas, sin embargo yo creo que se inició otro período de vida y con otra dinámica que por momentos se vio ligado con Filipinas. Cárdenas de la Peña postula cuatro motivos por los que decae el puerto: cambios de poder en el virreinato, la relativa independencia de la Alta California y la autosuficiencia que logra para no depender de un situado, el abandono de Nutka por parte de España y, el traslado del astillero a Cavite. Para Marcial Gutiérrez Camarena, refiriéndose a los años de 1810, "...la vida apenas latía en lo que fue cuna de aquellas expediciones...". Thurman relaciona el declinar de San Blas con la autosuficiencia de la Alta California, la pérdida del personal naval entre 1795 y 1800, con los rápidos cambios de virreyes y el

abandono de Nutka.¹⁵

Lapso con guerras entre potencias europeas, modificaciones legislativas importantes, apertura del comercio en 1796, supresión de la Nao, Constitución de Cádiz, movimientos independentistas y sobre todo el de México, todo como telón de fondo en un intento de reconstruir algunos aspectos de la vida de este tan importante pero olvidado puerto.

¹⁵. Cárdenas de la Peña, Op. Cit. p. 189. Gutiérrez Camarena, Marcial. San Blas y las Californias. Estudio Histórico del Puerto. México, Jus, 1956, p. 145. Thurman, Michael E. The Naval Departament of San Blas. New Spain's Bastion for Alta California and Nootka. Gledale, Calf., The Arthur H. Clark Company, 1967, pp. 357 - 359.

EL PUERTO DE SAN BLAS Y PRIMEROS CONTACTOS CON FILIPINAS¹

A instancias del visitador José de Gálvez, para 1768, se tomó la decisión de fundar un Departamento Naval en las costas de la Nueva Galicia. Varias serían las razones, pero Virginia González Claverán resume en tres importantes puntos el porqué de la fundación del puerto de San Blas: básicamente para prestar auxilios, vía marítima, a los presidios y misiones de California, como base militar para vigilar las posesiones del rey, y repeler ataques enemigos, y para organizar expediciones geográficas al noroeste del continente². Puntos que nos hablan de lo importante que era mantener la presencia española en California, la importancia estratégica que tenía el puerto y el doble propósito de vigilar y conocer las costas del norte. Por su parte el conde de Revillagigedo, en un extenso informe que envió a Carlos IV en 1793, dice recordando los inicios del puerto: "... en el mencionado año de 1768 ocupamos felizmente los referidos puertos [habla de los de Alta California], y se estableció el Departamento de San Blas, con la principal mira de auxiliar la expedición militar determinada contra los indios bárbaros seris y pimas que hostilizaban la Sonora, y para establecer después el comercio con esa provincia y

¹. El puerto de San Blas perteneció territorialmente primero al Reino de Nueva Galicia. A partir de 1786, al dividirse la Nueva España en Intendencias quedó supeditado a la Intendencia de Guadalajara, territorialmente, sin embargo legislativamente dependía del virrey. Actualmente pertenece al estado de Nayarit frente a las Islas Marías.

². González Claverán, Virginia. La expedición científica de Malaspina en Nueva España. 1789-1794. México, COLMEX, 1988, p. 79.

la de las Californias".³ El proveer a California fue una de sus funciones principales. Fray Junípero Serra escribía a don Antonio María Bucareli: "El llevar dichos víveres por tierra es no sólo dificultosísimo, sino moralmente imposible (y) que dado caso, que aplicando el poder con todo empeño se lograra, había de tener mucho más costo que al presente".⁴ Período en que las comunicaciones terrestres eran lentas y largas así como peligrosas y en el que la navegación presentó una serie de progresos.

Por su parte las autoridades metropolitanas destacaban tres objetivos de la navegación: la ocupación de la marina nacional, la construcción de bajeles y la utilidad que procurara al comercio por medio del transporte de frutos y mercaderías⁵. Aspectos que San Blas cubrió desde su fundación hasta mucho tiempo después de lo que se consideró su decadencia. Pero un puerto significaba más sobre todo para las poblaciones cercanas: "... el efecto revitalizador que las fortificaciones tuvieron sobre las zonas geográficas en que se hallaron enclavadas; la concentración de recursos, tropas e implementos militares en regiones que anteriormente habían estado

³. "El virrey de Nueva España, Conde de Revillagigedo, recopila en este difuso informe los sucesos ocurridos en la península de Californias y Departamento de San Blas, desde el año de 1768 proponiendo lo que considere conveniente. 12/IV/1793". en: Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. cit. vol. 2, pp. 70 a 94. En el citado informe se tiene un breve extracto de cada una de las siete exploraciones de altura que salieron de San Blas al norte con el fin de ocupar puertos para contrarrestar la presencia rusa e inglesa al norte.

⁴. Ortega Soto, Martha y Alexander Sisonenko. Op. cit. p. 17.

⁵. Quiroz, José María. Guía de negociantes. Compendio de la legislación mercantil de España e Indias. México, UNAM, 1986, p. 210.

débilmente pobladas... implicó la presencia de un efecto motor en lugares aledaños, ya que las fortificaciones lógicamente exigieron mano de obra, abastecimiento cotidiano o frecuente al menos de víveres, tanto como materiales constructivos"⁶. Podemos ver en el mapa número 1, que las cercanías del puerto estaban rodeados de pequeños pueblos y rancherías que en algún momento se pudieron ver beneficiadas por la actividad del apostadero.

La seguridad de las costas era indispensable para garantizar el comercio y el abasto, y en las costas de la Nueva Galicia de vez en cuando se aventuraron piratas que sin la fama de Drake o Anson también causaban estragos a la navegación. En 1764, la ensenada del Valle de Banderas fue escenario de un aumento de vigilancia al haberse escuchado "muchos tiros en la mar", se avisó hasta las autoridades de Tepic a fin de que apostaran vigías en sus costas no sólo "por si fuesen enemigos sino para estorbar cualesquiera contrabando", el temor aumentó cuando reportaron "dos navíos de alto bordo muy grandes... en la boca de Tomatlan y el otro en la boca de Paraman", no se supo que pasó con los buques pero si que se movilizaron autoridades desde la capital hasta las costas mencionadas⁷. Para julio de 1793 una fragata mercante *Nuestra Señora del Rosario* alias *La Paloma*, con registro a San Blas y

⁶. Pérez Herrero, Pedro y Pedro A. Vives Azancot, "Puerto, fortificaciones y defensa de las Indias a través del virreinato novohispano", en: Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo. Puertos y fortificaciones en América y Filipinas. Madrid, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, 1985, p. 169.

⁷. AGN. Marina, volumen 21, fs. 1-7.

MAPA 1

Mapa tomado de: Gutiérrez Contreras, Salvador. El territorio del Estado de Nayarit a través de su historia. Compostela, Nay., edición a cargo del autor, 1979, p. 38.

procedente de Lima fue capturada muy cerca de las Islas Marías por corsarios ingleses. La declaración de su capitán y primer piloto reveló que su nave carecía de artillería, sólo contaba con dos pedreros y trece sables, y cuarenta hombres en total. La capacidad de trescientas toneladas de carga se componía de: vinos, aguardiente, pasas, almendras y nueces con un valor total de sesenta y cuatro mil pesos. Avistó al primero de los navíos en la Isla María más al noroeste, pero al aclarar el día se descubrieron cuatro embarcaciones, previniendo fueran enemigos continuo su derrota, como a las tres de la tarde la fragata más cercana izó "bandera de puerto española", una vez rodeado a "sotavento" y "barlovento" por los cuatro navíos y después de dos cañonazos se rindió sin más al rey de la Gran Bretaña. A los seis días fueron dejados en una lancha y en la boca de San Blas el capitán, el segundo piloto, el sobrecargo, el capellán y veinte hombres, escogieron a catorce marineros que sumaron a su tripulación. A pesar de haber tratado el capitán de obtener un rescate por la carga los ingleses no aceptaron negociar, parece que se dirigían a Bahía Botánica y es de suponer que éste tipo de mercancía fuera más apreciada en las costas australianas y por lo tanto más valiosas que el dinero que podían obtener por el rescate.

Para el siglo XVIII los avances en la navegación y en la construcción naval eran un hecho en los diferentes astilleros sobre todo en los de la Península y en algunos de las colonias americanas destacando el de La Habana. Francisco José González nos habla de que en el período de 1700 a 1799 se han censado 598 buques de los

cuales 229 eran navíos y los demás de otros diferentes tipos, y agrega más adelante que dichos buques se construyeron en los diferentes astilleros de la Península, El Ferrol, Guarnizo, Cartagena, La Carraca, o en los de América, La Habana, El Callao, Guayaquil o San Blas⁸, pero se ignoró a los importantes astilleros con que contaba Filipinas.

La segunda parte del siglo XVIII estuvo influida por la construcción naval inglesa tomando en cuenta la resistencia de los materiales, las características de las olas, los movimientos de las arboladuras, etc. Artesanos ingleses llegaron a España a enseñar los adelantos en arboladuras y jarcias. Los colegios para gente de mar de la península trataron de preparar mejor a sus alumnos normalizando algunos criterios de enseñanza como la formación de los pilotos, "el estudio de los métodos para hallar la longitud en el mar, tanto por las distancias lunares como por cronómetros, y del método para calcular la altitud por observaciones astronómicas fuera del meridiano"⁹, problemas que hasta que se resolvieron aseguraron la ubicación de las naves en alta mar. La publicación en 1792 de un *Almanaque Náutico*, hizo que los marinos españoles ya no dependieran de las publicaciones francesas o inglesas y el adelanto de los ingleses en los relojes de precisión para el cálculo de la longitud, fue indispensable para este fundamental adelanto, lamentablemente no se pudo instalar un taller de relojería en la

⁸. González González, Francisco José. Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII. Madrid, MAPFRE, 1992, p. 147.

⁹. Op. cit. pp. 152-154.

Isla de León¹⁰. En fin, la Ilustración llegó a los barcos, puertos y astilleros con todos sus adelantos para impulsar la navegación.

Se dice que la primera infraestructura de marina de Guerra fue la de San Blas que cubrió las costas entre Acapulco y California y que la vigilancia se incrementó en Tehuantepec y en la costa guatemalteca¹¹.

La importancia de la localización de un astillero tenía mucho que ver con la proximidad de la materia prima, y en este caso la rivera del río Santiago proporcionaba una abundante cantidad de maderas propias para la construcción y reparación de barcos. En algunas ocasiones se llegaron a proveer de maderas de las islas Mariás. Pero el asolve que sufría año con año la pequeña rada del Puerto por el arrastre de arena que el río Santiago depositaba en época de lluvias hacía peligrosa la entrada de barcos de gran calado, teniendo que fondear fuera a la merced de los vientos.

Desde la fundación de San Blas se habló del mal clima y de las muchas enfermedades que padecían sus habitantes, ya que por estar la población rodeada de esteros la cantidad de mosquitos y alimañas era considerable. Humboldt decía que la mayor parte de los oficiales del puerto estaban en Tepic en "donde el clima es menos ardiente", sin embargo ni Acapulco ni Veracruz eran considerados de buenos climas, el mismo barón refiriéndose a las costas mexicanas

¹⁰. Op. cit. p. 178 y 184.

¹¹. Pérez Herrero, Pedro. Op. cit. p. 176.

en general decía: "Las humedad de las costas, que favorece la putrefacción de una gran masa de substancias orgánicas, ocasiona enfermedades a que están expuestos sólo los europeos y otros individuos no aclimatados..."¹² Sin embargo destacaba que la posición de los puertos de Acapulco, San Blas, Monterrey y San Francisco era la más apropiada para la pesca ballenera y el intercambio de pieles.

Virginia González nos dice respecto a la población de San Blas, seguramente para la época en que Malaspina llegó al puerto, en tiempo de secas era de unos cuatro mil quinientos habitantes, calculándose unos seiscientos europeos hombres, doscientos criollos de ambos sexos y el resto, es decir casi cuatro mil eran castas y unos cuantos indios¹³. El Departamento de San Blas estaba formado por varias secciones que se mencionan en los presupuestos de gastos para los años de 1796 y 1797. Tenemos oficiales de mar y a la marinería, la tropa de tierra, los empleados administrativos, servicios médicos y religiosos y los artesanos. Dentro de los artesanos encontramos maestros, capataces y peones o aprendices de diferentes y variados oficios como carpinteros, calafates, toneleros, aserradores, cordeleros, armeros, faroleros, hacheros, etc. Conformando un total de mil ciento cinco hombres empleados en la conducción, administración, fabricación y reparación de naves.¹⁴

¹². Humboldt, Alejandro de. Ensayo político sobre el reino de la Nueva España. México, Porrúa, 1966, (Sepan cuantos no. 36), pp. 29-30 y 169 respectivamente.

¹³. González Claveran, Virginia. Op. cit. p. 82.

¹⁴. AGN. Marina, volumen 90, fs. 143-161.

Si la población de San Blas se calculó en tres mil trescientos habitantes¹⁵, tenemos que el astillero proporcionaba el 33.48 % de esos habitantes, es decir una cifra considerable. Seguramente el resto de la población tenía que ver con el abastecimiento, servicio, etc., en torno al funcionamiento del Puerto o bien eran familiares de los trabajadores del Departamento.

El mal clima se reflejaba en el personal que laboraba en las instalaciones del Departamento que enfermaba y era difícil de sustituir. El año de 1806 Don Benito Vivero, Teniente de Navío se encontraba camino a la capital para curarse de sus enfermedades y "...siéndole análogo este clima según está comprobado sería en instarse volviera perjudicada su salud y el servicio del Rey...". Don Juan Martínez también se encontraba enfermo por su avanzada edad de 68 años y con más de 48 de servicio en Marina. Posteriormente el mismo documento pormenoriza el estado en que se encontraba la oficialía entre los años de 1802 a 1805: de tres capitanes de fragata uno murió; quedaban dos tenientes de navío de tres; de siete tenientes de fragata dos murieron y dos partieron, uno a Filipinas y otro a España; el único alférez de navío se encontraba en Filipinas; y los dos alférez de fragata no reportaban novedad. De los pilotos, Don Gonzalo de Haro se encontraba exento

¹⁵. Meyer Jean. Colección de documentos para la historia de Nayarit. II. Nuevas Mutaciones. El Siglo XVIII. México, Universidad de Guadalajara / Centre d'Etudes Mexicaines et Centraméricaines, 1990, p. 25. La cifra obtenida la da Meyer para los años 1802-1803, y se refiere a la población total del puerto, pero es la más cercana a la del "Presupuesto de 1797", ya que la cifra que proporciona González Claveran no indica el año aunque supongo se trata para el período de la Expedición de Malaspina.

de servicio por problemas de salud; de catorce pilotos, contado de Haro, cinco habían muerto, cinco estaban enfermos y dos por achaques propios de la edad se reportaban como enfermos pero embarcados. Ante esta falta de oficiales se solicitó a Iturrigaray enviara cuatro oficiales subalternos, dos pilotos segundo y tres terceros del puerto de Veracruz¹⁶. Varios problemas presentaban los Comandantes del Puerto, por un lado la falta de oficiales y la avanzada edad de los que quedaban y por el otro el clima que no favorecía la recuperación de los que enfermaban, sin contar la falta de otros empleados necesarios al puerto, como el de un "guarda almacén" para el deposito ya que para el año de 1794 el que estaba no solamente ejercía este puesto, también el de "deposito de pertrechos", y el de "comisario de depósitos"¹⁷. Era tal la falta de oficiales que hasta el Rey quedó enterado en un breve comunicado al respecto eviado a Brancifote en 1795¹⁸. La falta de oficiales subalternos aquejó a Don José García Galindo, encargado de la Contaduría del Puerto cuando en vez de tener ocho para el servicio, apenas contaba con dos ya que entre una muerte, una desaparición, lo inexperto de los que quedaban y el estar dos enfermos se encontraba en una situación extrema en espera de que llegaran oficiales de España o bien los que había pedido de la Habana¹⁹. Estos datos únicamente nos hablan de la oficialidad y queda por saber que pasaba con los elementos de la tropa fija o con los

¹⁶. AGN. Marina, volumen 219, f., 8.

¹⁷. AGN. Marina, volumen 98, f. 257.

¹⁸. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 162, f. 168.

¹⁹. AGN. Marina, volumen 109, fs. 110-111.

artesanos y demás trabajadores de la maestranza del astillero. Por su parte los oficiales, en sus constantes viajes, pasaban de un puerto a otro, lo mismo en España que en América o las Filipinas, como vemos en la Hoja de Servicios del Pilotín Don Juan Carrasco que aparece en el Apéndice.

Los primeros artesanos que llegaron para la Maestranza de San Blas fueron de origen europeo y los demás "se han criado en el país", obteniéndose la gente necesaria para la Maestranza y la Marinería, pero de forma temporal ya que: "...al rendir los viajes se esparcen los marineros en sus pueblos, vuelven voluntarios o a lo menos luego que son requeridos por un cabo de matrícula por el aliciente de los prestamos que se les anticipan para los nuevos viajes". Con el fin de proveerse de marineros desde la fundación del Puerto, Gálvez promovió que se diera matrícula de marineros a los vecinos de la costa cercana a San Blas, pero pese a que se publicaron los privilegios de que gozarían achacaban a la falta de estos el ser "indios y otras castas sujetas al pago de tributos con privilegio de que se les mire con piedad, no se saquen de sus hogares, y se cuiden de su conservación"²⁰. Una fuente segura de proveerse de trabajadores que no funcionó como se planeó tal vez por falta de tradición marinera.

Para reponer oficiales se pidió al Comandante del Departamento

²⁰. AGN. Marina, volumen 105, fs. 212-213v.

que se proveyera de éstos pidiéndolos a la Habana,²¹ puerto que no sólo proporcionó oficiales sino materiales para el astillero, como veremos más adelante.

Sin embargo en el otro lado del Océano las cosas no eran mejores, la fragata *El Filipino*, que arribó a San Blas en 1802, presentaba una seria baja en su tripulación²². Entre su tripulación tenemos que un 29%, quedaron enfermos en el hospital de Zamboanga (presidio al sur del Archipiélago), desertaron, fueron despedidos o murieron en el viaje de Cavite a San Blas en donde finalmente murió su capitán que aún llegó con vida. Faltaría saber si eran suficientes los oficiales para la escuadra de las Islas o si los artesanos y trabajadores de sus principales astilleros como Cavite no presentaban bajas de consideración para el mismo período. Sabemos que el polo fue el trabajo obligatorio que implantaron los españoles en Filipinas para el corte de maderas y arrastre de las mismas que proveía a los astilleros de materia prima, y que ante los abusos muchos trabajadores huyeron para 1618²³. Es probable que

²¹. "...que el Comandante de Marina de San Blas deba proveerse con anticipación de los sujetos que le hicieren falta pidiéndoles al de la Habana por los trámites regulares de los mismos del Cuerpo, pues así como han ido algunos pueden ir también de allí todos los que se necesiten...". AGN. Marina, volumen 90, p. 40.

²². Ver "Rol de la tripulación de el Filipino" en el Apéndice. No trato de hacer una comparación entre la tripulación de una nave y la oficialidad de un puerto, pero sí de destacar que las enfermedades, entre otros problemas minaban las operaciones de puertos y barcos tanto en América como en Asia.

²³. García de los Arcos, María Fernanda. "Galeones españoles y trabajo asiático. Un caso de combinación de recursos coloniales", en: Signos. Anuario de Humanidades. México, UAM-I, 1992. pp. 56 - 60.

las condiciones fueran semejantes para más de cien años después?.

El *Reglamento de libre comercio*, especificaba que para la navegación de Indias, en las que se comprenden las Filipinas, los capitanes, maestros, oficiales y dos terceras partes de la tripulación de los barcos tenían que ser españoles o naturalizados, y la parte restante podían ser extranjeros católicos los cuales tenían que ser regresados a España después del viaje²⁴. Continuando con la tripulación de *El Filipino* veremos en la siguiente tabla que el reglamento se respeto en cuanto al porcentaje de nacionalidad exigida por el reglamento. Cabe aclarar que fue la única lista de tripulación encontrada, y que de ninguna manera se puede llegar a generalizar a partir de esta muestra aislada, pero no deja de ser interesante conocer al menos una tripulación de un barco filipino.

Tripulación de *El Filipino*.

Al salir de Cavite 133 hombres registrados.

OFICIALES	No.	%
Plana Mayor	11	8.27
Oficiales de Mar	13	9.77
TOTAL	24	18.04

TRIPULACIÓN	No.	%
Marineros	62	46.62
Grumetes	42	31.58
Pajes	5	3.76

²⁴. Quirós, José María. Guía de negociantes. Compendio de la legislación mercantil de España e Indias. México, UNAM, 1986, p. 245.

TOTAL	109	81.96
--------------	-----	-------

BAJAS	No.	%
Fallecidos	3	2.26
Despedidos	2	1.50
Desertores	9	6.77
Enfermos en el Hospital de Zamboanga	24	18.05
TOTAL	38	28.59

ORIGEN	No.	%
Europeos no españoles	31	29.81
Españoles	3	2.88
Indios (filipinos) ²⁵	57	54.81
Limeños	12	11.54
Mestizos	1	.96
TOTAL	104	78.20

De un 21% no se supo cual era su nacionalidad, pero supongo eran españoles ya que de los oficiales no se consignó este dato, pero los apellidos y nombres lo sugieren.

La marinería de San Blas estaba dividida en tres clases: los matriculados del país, los llegados de El Callao y los contratados en Veracruz. Cada clase tenía una asignación de sueldo diferente, pero las dificultades y penurias de las expediciones de altura hicieron que los sueldos de las tripulaciones se uniformaran a

²⁵. "Los malayos eran llamados en las fuentes españolas "indios", "naturales", o bien se les designaba con el nombre de una etnia en particular: pampangos, tagalos, visayas, ilocanos, etc.", en: García de los Arcos, María Fernanda. Estado y clero en, p. 20.

partir del *Reglamento Provisional para el Departamento de San Blas*, que se redactó por orden del virrey Revillagigedo en 1789.²⁶ A los Oficiales Mayores de Guerra, Contadores de Navío, Cirujanos, Pilotos, Prácticos de Costa y Contramaestres de primera y segunda clase se les dotó del doble sueldo del Mar del Sur, quedando los sueldos en la siguiente forma:

GRADO	SUELDO AL MES PESOS
Capitán de Navío	300
Capitán de Fragata	200
Teniente de Navío	160
Teniente de Fragata	140
Alférez de Navío	110
Alférez de Fragata	90
Contador de Navío	160
Capellán	80
Cirujanos de la clase de Primeros	80
Cirujanos de la clase de Segundos	70
Pilotos Primeros	130
Pilotos Segundos	82
Pilotínes	40
Prácticos de Costa	80
Contramaestres Primeros	96
Contramaestres Segundos	60

OFICIALES DE MAR	PESOS
Guardián de la clase de Primeros	45
Guardián de la clase de Segundos	40
Carpinteros de la clase de Primeros	40

²⁶. AGN. Marina, volumen 64, fs. 300-320.

Carpinteros de la clase de Segundos	32
Calafate Primero	40
Calafate Segundo	32
Patrón de lancha o bote	30
Armero	30
Maestro de Velas	30
Sangrador	30
Despensero	30
Farolero	30
Cocinero de Equipaje	30
Buzo	30
Tonelero	30

GENTE DE MAR	PESOS
Artillero	20
Marinero	15
Grumete	10
Paje	6

TROPA EMBARCADA	PESOS
Sargento Primero	20
Sargento Segundo	18
Cabo Primero	16
Cabo Segundo, Tambor o Pito	14
Soldado	12

MAESTRANZA	PESOS
Constructor	150
Contramaestre de Constructor	96
Maestro Mayor de Carpintería	75
Maestro Mayor de Calafates	75
Maestro Corchador de Jarcias	30

Esta relación de sueldos no contempla que algunos oficiales percibían extra una "gratificación de mesa" y el salario para un criado. Los oficiales y la marinería del puerto al ser embarcados tenían diferentes destinos, lo mismo los presidios y misiones de la Alta California, Nutka, las Filipinas o los puertos del sur del continente. Al parecer era común que en los viajes a Filipinas los marineros y demás hombres de mar asignados a San Blas se pasaran a otras embarcaciones propias de las Islas, a lo que el mismo reglamento obligaba a dejar de percibir el sueldo de San Blas hasta no restituirse a su puerto originario, ya que pretendían continuar con su doble asignación y esta únicamente se otorgaba al servicio en San Blas.

148968

Y regresando al hospital de San Blas éste se encontraba en malas condiciones para atender tanto a los marineros que arribaban al puerto como a los que residían en él, siendo setecientos los individuos que reporta el médico como los que tenían derecho a sus servicios. En 1805, se envió una representación al virrey Iturrigaray por parte de los médicos del Puerto que en resumen pedían: pomos de cristal para guardar los medicamentos, libros para el farmacéutico e instrumentos para la preparación de los medicamentos, sueldo fijo para el boticario veinte camas más ya que con sólo treinta no se podían atender las necesidades del puerto, sábanas, almohadas con fundas, frazadas, diez colchones (para los que permanecieran mucho tiempo acostados), por lo menos un farol de cristal, una caja de vendajes y otra de instrumentos así como

aumentar el presupuesto asignado para el hospital²⁷. Pero a pesar de las carencias del hospital, éste debió ser una bendición para los que llegaban enfermos después de la larga travesía desde Manila como el caso del Teniente de Navío Don Manuel de Espinosa que tuvo que renunciar al mando de la Nao *Magallanes* a causa de una penosa enfermedad que le impedía continuar la navegación²⁸, o los ocho tripulantes de *La Palas* que después de una penosa travesía permanecieron en el hospital quedando la Real Compañía deudora de dos mil doscientos treinta reales por el importe de gastos causados. El pasar a Tepic para huir del mal tiempo porteño no garantizaba la salud, ya que en enero de 1798 se presentó en el entonces Pueblo de Tepic, "una furiosa peste de viruelas la que hacía grandes estragos", y siendo el médico del Puerto, Don Luis Pava, vacunó, por primera vez, a ciento noventa y un vecinos de Tepic sin que ninguno presentara síntomas de la enfermedad o algún otro problema relacionado con la novedosa inoculación²⁹, según reportó más tarde.

La urgencia de tener noticias de lo que pasaba en las diferentes partes del reino hizo que los correos adquirieran mayor relevancia. En 1764 Campomanes decretó la creación del Correo Marítimo a lo que se opusieron el Consejo de Indias y el Consulado

²⁷. AGN. Marina, volumen 219, fs. 124-126v.

²⁸. AGN. Marina, volumen 135, f. 128.

²⁹. AGN. Marina, volumen 88, fs. 186-187.

de Cádiz³⁰. Es entonces que el correo y la comunicación con las Filipinas seguramente quedó libre de hacerse cuando fuera necesario sin tener que esperar la llegada del Galeón, que por diferentes motivos podía retrasarse o incluso no llegar interrumpiéndose las noticias en ambos extremos.

Tenemos como antecedente del contacto San Blas - Manila, que en 1767, partió un correo extraordinario rumbo a Manila llevando la noticia de la expulsión de los jesuitas. En Octubre de 1779, el *San Carlos*, zarpó rumbo a Manila con la noticia de la guerra entre España e Inglaterra y *El Príncipe* navegó al mismo destino conduciendo pliegos del Real Servicio³¹. Estos tres fueron los primeros correos extraordinarios y que dieron pie a que se pensara en mantener una mayor comunicación entre este puerto y las islas.

Para 1780 ante la posibilidad de que se estableciera un correo que dos veces al año atravesara el Pacífico para llevar a traer noticias entre San Blas y Manila encontró oposición entre los fiscales de Real Hacienda ya que alegaron que al recibir y despachar correos sería muy difícil el controlar por un lado los contrabandos y por el otro la salida de plata en pago de los mismos³².

³⁰. Torres, Bibiano. La Marina en el Gobierno y Administración de Indias. Madrid, MAPFRE, 1992, p. 58.

³¹. El Conde de Gálvez en 1766 mandó construir dos buques para conducir lo indispensable a Sonora. En agosto de 1767 el *San Carlos* quedó listo y principios de Octubre *El Príncipe*. En : Cárdenas de la Peña. Op. cit., vol. 1, pp. 125, 251, 252 y 262.

³². Cárdenas de la Peña. Op. cit. p. 127.

En 1794 siendo todavía virrey Revillagigedo, ante la falta de noticias de la Nao se despachó de San Blas un navío para que transportara la correspondencia pública, un socorro urgente y dinero para el auxilio de Filipinas y las Marianas.³³ El Galeón anual que llegaba a Acapulco ya no era suficiente para mantener en contacto a estas dos poblaciones que entraban a una dinámica diferente y acelerada con las guerras de finales del XVIII.

El Pliego Duplicado de la Paz con Francia y correspondencia diversa fue el correo que el bergantín *Activo* condujo a Manila y a Macao desde San Blas en diciembre de 1795, y regresó hasta agosto del siguiente año³⁴. Para 1798 por Real Orden de 22 de mayo, el Rey se dio por enterado de que había regresado a San Blas el bergantín *Activo*, que había sido despachado, desde enero de 1797 del citado puerto rumbo a Manila con el aviso de guerra contra los ingleses, enviado al gobernador de las Islas y al Comandante de la Escuadra de Operaciones de aquellos mares a fin de que tomaran las providencias necesarias³⁵.

A sugerencia de Manuel Godoy, el Rey ordenó al virrey Félix Berenguer de Marquina, en Octubre de 1801, que se dispusiera el buque más adecuado de San Blas para que saliera a la mayor brevedad posible rumbo a Manila con unos avisos y el resto de la

³³. AGN. Reales Cédulas (originales). Volumen 157, f. 378.

³⁴. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 164, f. 35. Marina, vol. 88, f. 186v. Y Cárdenas de la Peña. Op. cit., p.278.

³⁵. AGN. Reales Cédulas (originales). Volumen 169, f. 286 y Cárdenas de la Peña, op. cit. pp. 279 - 280.

correspondencia de esas islas.³⁶ En diciembre del mismo año zarpó la fragata *La Concepción* que llevó los Preliminares de la Paz con Inglaterra y ordenes que se enviaron a la Real Armada de las Islas. Nuevamente el puerto proporcionó el medio para conducir novedades que no podían esperar al Galeón.

Por su parte el destacado piloto Francisco Mourelle navegó desde San Blas a Manila, casi tres mil leguas marinas, en una lancha de navío, *La Sonora*, para llevar el aviso del rompimiento de relaciones entre España e Inglaterra, y en Cavite se conservó la lancha de tan intrépida travesía.³⁷ Si en su fundación no se contempló el proveer a Filipinas de noticias, la dinámica de los sucesos hizo que las embarcaciones de San Blas atravesaran el océano para mantener a la colonia asiática informada de los sucesos de la metrópoli y tomara las medidas necesarias para su defensa.

La guerra de independencia hizo que el puerto tomara importancia para las tropas insurgentes y para las autoridades que, aterradas por la derrota de las tropas realistas en la Barca, huyeron hacia el puerto³⁸. El famoso obispo Ruiz de Cabañas y los oidores Recacho y Alva eran quienes encabezaron la caravana que buscaba el puerto para salvar su vida y caudales. José María Mercado, un cura de Ahualulco, emprendió la lucha en noviembre

³⁶. AGN, Reales Cédulas (originales), volumen 181, f. 73.

³⁷. Humboldt. Op. cit. p. 489. Sólo que habla del "último rompimiento entre España e Inglaterra", pero no indica el año, supongo que se tratara de la guerra de 1805.

³⁸. Riva Palacio, Vicente, Op.Cit. tomo III, p. 165.

contra Tepic y San Blas. Para el 20 logró tomar Tepic sin ninguna resistencia. Para el día 28 a las afueras San Blas pidió a su Comandante, Don José Lavayen que se entregaran, pero Cabañas, los oidores y los españoles de Guadalajara a bordo de el *San Carlos* y el *Activo* partieron rumbo a Acapulco. Mercado tomó San Blas en las mismas condiciones que Tepic. Pese a tener un terreno que sólo podía ser atacado por tierra en un punto, veinticuatro cañones, una fragata, dos bergantines, una goleta y dos lanchas cañoneras, pronto arribo por mar de víveres y agua, trescientos hombres de marinería, doscientos de maestranza y más de trescientos europeos armados, artillería de todos calibres y municiones, y unos nueve o diez oficiales de marina, se rindieron, ante un ejército mal armado.³⁹ Pero la derrota de Puente Calderón, el 17 de enero de 1811, cambio la balanza a favor de los ejércitos realistas que al mando del brigadier José de la Cruz tomó la defensa de la Nueva Galicia, concedió la amnistía a todos los pueblos por los que pasó hasta alcanzar a Mercado⁴⁰.

Sabemos que *La Magallanes*, fue la última Nao que realizó el viaje de Manila a Acapulco enviada por el Comercio de las Islas, pero que esta práctica mercantil no se canceló sino que cambió de forma como veremos en el capítulo dedicado al comercio. El representante del Comercio de Manila buscando la protección de la

³⁹. Ibíd. p. 167.

⁴⁰. Hamnett, Brian R. Raíces de la insurgencia en México. Historia regional 1750-1824. México, FCE, 1990, pp. 159-160. Hamnett menciona que la toma de San Blas ocasionó una investigación oficial posterior. En el Apéndice ver la declaración de Don José Monzón que forma parte de la investigación.

carga de esta nave y en antecedentes de la lucha armada que se tenía en Nueva España, consideró, en 1816, que sería más conveniente hacer el comercio por San Blas ya que Acapulco no brindaba las seguridades necesarias además de ser más caro, faltar mulas para el transporte y la escasez de casas para poder hacer el depósito seguro de la carga. El correo que se transportó desde las Islas para la Capital del Virreinato fue depositado en San Blas por brindar mayor seguridad⁴¹. Es de suponer que los costos se habían elevado y que las ya de por sí precarias condiciones de Acapulco se vieron aumentadas después de la ocupación del puerto por Morelos en 1812. Al recordar lo que había pasado con la conducción de *La Victoria* pedía ante las autoridades de Guadalajara se le concediera el permiso para descargar en San Blas y conducir a la Aduana de Guadalajara. Aparte de la seguridad que representaba el puerto alegaban que dado lo viejo de la embarcación era necesario efectuársele una recorrida para que después de invernar pudiera regresar a Manila⁴².

En 1815 *La Victoria*, fragata al servicio del Comercio de Manila, desembarcó en Acapulco y su carga sufrió una penosa conducción a la Ciudad de México. Lo último que se supo es que la carga se encontraba en Cuernavaca, pero antes un aviso enviado a Calleja de parte de Gabriel de Armijo describía un segmento de la ruta por la que pasó dicha carga que fue escoltada a marchas dobles por un poco más de quinientos hombres, los cuales fueron

⁴¹. AGN. Marina, volumen 214, f. 340v.

⁴². Ibíd. f. 331

sorprendidos por los rebeldes en las inmediaciones del pueblo de Ahuatepec: "... seguidamente me dirigí sobre la derecha de Ahuatepec con una fuerte guerrilla, la que situada sobre unos cerros hizo desaparecer varios grupos de rebeldes que nos querían reconocer y los que tuvieron que meterse en su trinchera desde que observé una que dominaba la única entrada a Tlapa capaz como de mil hombres... hice repartir mi fuerza en tres columnas, y dispuse marchar con las distancias convenientes hacia la trinchera... dispuse depositar el cargamento en la iglesia de Ahuatepec dejando en custodia cien hombres al mando del Capitán."⁴³ En espera del auxilio de tropas de Ometepec, que tardaron más de lo esperado, decidió emprender una escaramuza de la que finalmente los rebeldes emprendieron la retirada de la que salieron, "veinte muertos, cuarenta y dos heridos, veintitrés contusos y once extraviados"⁴⁴. Ante tal circunstancia es que San Blas se veía como el puerto más seguro para descargar las preciadas mercancías asiáticas, y es de suponer que el envío del situado anual pasara vía Acapulco por situaciones semejantes.

⁴³. Ibíd. f. 350v.

⁴⁴. Ibíd. f. 354.

SAN BLAS, EL ASTILLERO

Tal vez la función más importante que jugó San Blas fueron los servicios que prestó como astillero. Desde su fundación el proveer de barcos a las costas novohispanas del Mar del Sur y el reparar los navíos averiados que llegaron fue su mayor actividad. Varios elementos se conjuntaban para esto: primero la gran cantidad de material que existía en los alrededores hacía que la materia prima principal, madera, se tuviera a la mano. Y su ubicación permitía que las naves rendidas de la larga travesía desde el Archipiélago encontraran reparaciones desde las más sencillas hasta las mayores. Sin embargo su clima poco sano, las enfermedades que sufrían sus habitantes, las dificultades de acceso por tierra sobre todo en épocas de lluvia en que quedaba incomunicado y el constante asolve del río Santiago, hizo que se planeara cambiar la Marina a un lugar más adecuado, y prácticamente desde su fundación se buscó ese sitio para reubicar el Departamento Naval. Los trabajos para limpiar los esteros por donde se conducían las maderas para el astillero durante la época de lluvias eran insuficientes ya que se cerraban a pesar de que de las cuadrillas de hombres que los limpiaban¹.

148968

Desde muchos años antes de la fundación de San Blas, los astilleros del Archipiélago, principalmente Cavite, representaron un papel fundamental entre las relaciones de las Filipinas y la Nueva España. De hecho, como señala la Dra. García de los Arcos, la tradición marinera entre los malayos ya existía aún antes de la llegada de los españoles, así como la gran capacidad para la construcción de embarcaciones de calidad. Las excelentes maderas

¹. AGN. Marina, volumen 98, f. 298.

como el molave, la teca, el lañang, o las fibras obtenidas del abacá utilizadas para jarcias y cuerdas, el algodón de Ilocos para las velas, fueron parte primordial de los galeones que realizaron el viaje anual². Sin embargo un material que hizo falta, por lo menos en el siglo XVI y XVII y seguramente parte del XVIII, fue el hierro. En la isla de Luzón se contaba con yacimientos del mineral, pero éste se comenzó a explotar hasta el siglo XVIII, antes se tuvo que exportar de China o de Europa³.

Para 1780, la opinión de Diego Choquet sobre el mantener un contacto más estrecho entre el Archipiélago y San Blas por medio de correos sirvió para que el gobernador de Filipinas sugiriera al Rey la construcción de dos fragatas para el servicio de San Blas que, finalmente, se suponía debían salir la mitad de baratas en Manila. Se contemplaba que se trajeran a San Blas las anclas, clavazón y el fierro necesario para el Puerto que allá resultaba de la mitad de costo, además de que la mano de obra filipina era más económica y estaba enriquecida por el contacto que tenía con la marinería china. Se suponía que el contacto entre los marineros isleños con los del Departamento mejoraría la

². García de los Arcos, Ma. Fernanda. "Galeones españoles y trabajo asiático. Un caso de combinación de recursos coloniales", en: Signos. Anuario de Humanidades. México, UAM-I, 1992, pp. 47-69.

³. Ibíd. p. 53. Díaz-Trechuelo, María Lourdes. "Filipinas", en: Historia General de España y América. Madrid, Rialp, 1983, tomo XI-1, p. 524. Prieto Lucena, Ana María. Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara. 1653-1663. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1984. Esta autora refiere, en relación al plomo, que cuando se producía un naufragio en las islas se intentaba recuperar la clavazón para reutilizarla al igual que las piezas de artillería.

navegación de la Nueva España⁴. Pero la construcción de navíos en las islas le quitaba la función principal al Departamento neogallego que era la de dotar de navíos a las costas del Mar del Sur. La fragata Aranzazú y el paquebote *San Carlos el Filipino*, fueron construidos en Manila, pero las condiciones en que llegaron a San Blas fueron tan lamentables que para la Aranzazú se necesitó carenarla de firme subiendo su costo inicial de ocho mil pesos a treinta y dos mil quedando aún así de poca consistencia. Para el *San Carlos*, que fue comprado nuevo, se necesitó ponerle forro falso por fuera y por dentro ya que llegó con las maderas podridas: "...la culpa la tienen las maderas, porque como las de Filipinas las de mayor consistencia se pudren en el agua, como se experimenta en las naos que vienen de Acapulco que anualmente necesitan de forros y partes de sus fondos nuevos, y unos son muy flojas, y otras tan fuertes que no admiten flexibilidad, y si se construyen los barcos con las primeras resultan inutilizados en un viaje, y si con las segundas están entablados con pequeñas tablas, cuando según la buena construcción debe ligarse el buque desde la popa hasta la proa con sólo tres tablas... es preferible usar la abundancia de cedros que el río de Santiago ofrece sin contar con los del río de San Pedro..."⁵. Seguramente después de un largo viaje como lo era el de Manila a Nueva España que a pesar de los adelantos de navegación, se hacía en unos cuatro meses, si las condiciones eran buenas, éste era mucho tiempo en el agua para las maderas que por fuertes y nobles que fueran tenían que ser substituidas. Es casi seguro que los navíos que llegaban a Cavite procedentes

⁴. Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. cit. pp. 125-132.

⁵. Loc. cit.

de las costas del Pacífico mexicano también necesitaron reparaciones y que éstas se llevaron a cabo en los astilleros filipinos, sólo que no contamos con esos registros.

Por otro lado los constructores de San Blas defendían la construcción de barcos en el astillero argumentando que los materiales con que se contaba eran muy superiores a los filipinos. "... el astillero ha mejorado extraordinariamente, pues ya se cuenta con alquitrán, brea, lonas, y se puede utilizar como madera el guayacán, insuperable para rondanas, y el palo María, muy liviano, para arboladuras; que el hierro, factor más costoso y escaso, debe traerse como lastre en las naos filipinas⁶; que la jarcia y estopa son de mejor manufactura que las de aquellas islas..."⁷. Pero los constructores de las Islas no podían dejar de defender sus capacidades y refiriéndose a la Aranzazú dijeron: "... que si la Aranzazú fue motivo de variadas reparaciones, ello se debió a que fue construida en la provincia de Iloilo, dando mayor interés a su precio que a su calidad; que allá se cuenta con maderas excelentes -molave para los fondos de los buques y curvería de obras vivas, banaba para las tablas de cubiertas, mangachapuy para arboladuras, laguán de una correa y laguán mulato para masteleros y vergas-; que el molave de donde se extrae las piezas que se entienden de enramado, es de mayor duración que el cedro sanblaseño, sólo comparable con la teca de la India; que, además, existe el tanguile en la provincia de Bucalán, más resistente aún; que, en cuanto al hierro se cuenta

⁶. Señal que para este período ya se estaba explotando en el Archipiélago.

⁷. Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. cit. vol. 1, p. 128.

con las minas próximas de Santa Inés, cercanas a Cavite, en cuanto a jarcias son magnificas y de bajo precio las de Alvey y Mindoro, y en cuanto a lonas las de la provincia de Iloilo bastan y sobran...", y agregan más adelante que la carena dada en Acapulco⁸, era la carena que se daba a todas las naos. Aparentemente nos encontramos opiniones dispares, primero, que las Islas son muy superiores en cuanto a construcción de barcos y después que San Blas tiene materiales de mejor calidad. Es posible que para el período estudiado el adelanto naval que se tenía en España no se tuviera en Filipinas o que estas pasaran por un mal período en cuanto a construcción naval. Pero también es casi seguro que los constructores de San Blas temieran ser trasladados a las Islas por lo que defendían sus puestos y el lugar al que habían sido asignados usando todos los argumentos a favor del puerto. Pero una cosa si es segura, ante la posibilidad de un traslado de Departamento cada astillero tenía que hablar bien de sí mismo y de los materiales con que contaba aunque los del astillero rival fueran igual de buenos. Finalmente la economía fue la que inclinó la balanza a favor de San Blas, en el primer intento de traslado, ya que si se construían los barcos en Filipinas la conducción a Nueva España implicaba una numerosa tripulación que guiara la nave, su estancia en estas tierras, el traslado a Acapulco y el regreso a Manila, que sumando sueldos y gastos diversos elevaba demasiado el presupuesto para la Real Hacienda. Por Real Orden en junio de 1784 se ordenó que, se construyeran o no los barcos en San Blas, tenía que continuar las embarcaciones y maestranza ahí para

⁸. Seguramente la carena se dio en San Blas ya que los navíos fueron para el Departamento.

carenar y auxiliar a los barcos que se necesitara, además de ser el sitio de socorro y abasto para California.⁹

El Realejo, puerto nicaragüense, también se presentó como candidato para el traslado de la Marina a sus instalaciones entre los años de 1787 a 1789. El argumento fue, nuevamente, la calidad y la abundancia de maderas así como el bajo costo que resultaría la construcción naval comparando los costos contra los de la Habana. El Realejo construyó un navío destinado a San Blas y el piloto Juan Pantoja fue el destinado para conducirlo hasta las costas neogallegas. Al llegar Pantoja manifestó las malas condiciones en que se encontraba el bajel, debido a la epidemia de broma que padecía El Realejo y que provocó que se tuviera que hacerle una carena completa apenas atracó, lo que subió considerablemente el costo del navío resultando más caro, finalmente, que si se hubiera construido en San Blas.¹⁰

En 1790, Revillagigedo, apoyado en las opiniones de notables navegantes como Alejandro Malaspina, José de Bustamante y Guerra y Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, entre otros, solicitó nuevamente se considerara la propuesta de trasladar el Departamento de San Blas a Acapulco¹¹. Chacala y Matanchel, bahías nayaritas cercanas habían sido candidatas para el traslado de puerto incluyendo a la villa. El virrey Antonio María Bucareli había recibido opiniones respecto de que Acapulco era el puerto

⁹. Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. cit. vol. 1, p. 130.

¹⁰. Ibíd. p. 131

¹¹. Cárdenas de la Peña, Enrique. Op.cit. vol. 2, p. 95-96.

que brindaba mejores condiciones de abrigo a los barcos¹². La Marina continuaría unos años más y mientras tanto la Real Compañía de Filipinas ofreció vender los efectos navales que tenía en Manila y que fueran útiles al puerto de San Blas con un descuento del cinco por ciento, a través del apoderado de la Compañía en la ciudad de México.¹³ Efectos navales que seguramente fueron muy apreciados por los administradores ya que la falta de materiales fue una constante que tuvieron que enfrentar.

Sin embargo la disputa entre si Acapulco, el Realejo, u otro lugar era el más adecuado para reubicar la Marina Real quedó resuelta en 1796 cuando por mandato real fue trasladada a Cavite. Las razones que manifestó el Rey fueron que la conservación de las Islas, de su población, la riqueza de su suelo y las ventajas que a la balanza nacional daba su comercio con Asia, las hacía atractivas a los enemigos de España, por lo tanto la Marina Real y la navegación se tenían que fomentar. Además destacaba que su población era adecuada para la navegación, así como los numerosos materiales de buena calidad con que contaban las islas para la construcción naval. Tal parece que los astilleros de Cavite no pasaban por un buen momento, ya que añadían en la misma orden: "... se forme allí un astillero capaz de poner a cubierto aquellos establecimientos de las fuerzas europeas y de las piraterías de los mahometanos que ocupan las islas vecinas, y de auxiliar con dobles fuerzas y recursos nuestras Escuadras de la

¹². Op. cit., p. 94.

¹³. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 158, fs. 156-176.

América Meridional. Como los buques fabricados en aquellas parte del mundo a donde apenas hay noticia de la arquitectura naval, han salido defectuosos y sin calidades que requieren el manejo y la felicidad de la navegación, ha resuelto el Rey que Don Juan Villar, Ayudante de Construcción graduado de Alférez de Fragata, destinado en el Astillero de la Habana, con un Capataz de Carpintería de Ribera y otro de Calafate.... y los planes y explicaciones correspondientes a toda clase de bajeles, se transfieran a Cavite... llevando consigo la Maestranza y dotación de San Blas...". Además se contemplaba que la construcción de lanchas cañoneras y bombarderas proveyera a Manila y Cavite de embarcaciones defensivas que se colocaran alrededor de sus fortificaciones. Juan Villar también tenía que estar habilitado en la construcción de hornillos para bala roxa¹⁴, dentro y fuera de las embarcaciones. Posiblemente temían una invasión como la de 1762, por lo que la seguridad de las islas fue fundamental para el traslado de Departamento Naval hacía el Archipiélago.

Sabemos por el presupuesto presentado a la Real Hacienda que fueron "91 individuos" de la Maestranza los destinados al puerto de Cavite con un costo de trece mil trescientos pesos. Estos se embarcaron en 1796 en la fragata *Aranzazú* con destino a Filipinas¹⁵. Entre el presupuesto de 1796 y 1797 no hay ninguna diferencia entre los trabajadores que se registran. Se supone que salieron noventa y uno en 1796 y para 1797 se registran el mismo números de artesanos, lo que hace pensar que

¹⁴. Bala roxa. Es una bala de hierro, que hecha de ascua en la fragua se mete en la pieza de artillería, y disparada inmediatamente hace el efecto de encender fuego donde encuentra.

¹⁵. AGN. Marina, volumen 90, fs. 153-154, y 210

registran el mismo números de artesanos, lo que hace pensar que o bien se sustituyeron en un año, cosa difícil de imaginar por las dificultades de hacerse de trabajadores, o bien que se siguieron solicitando sus sueldos aunque ya laboraran en otro Astillero.

Una vez embarcados en *La Aranzazú* llegaron a Manila los operarios de la Maestranza de San Blas el 23 de diciembre de 1797 al mando de Juan del Villar, pero la tripulación de la fragata no pudo regresar debido a que *La Aranzazú* presentaba tan malas condiciones que el viaje de regreso era imposible¹⁶. Se dispuso que en el primer buque que viajara a Nueva España se embarcaran pero la Nao *Magallanes* arribó, y después fue más importante que se condujera la carga del Comercio de Manila, que tenía que reponerse de la anterior arribada, que el transporte de los hombres. La tripulación permaneció hasta 1800 año en que se transportaron en las fragata de guerra *Fama* y en la nao *Magallanes*.¹⁷

Una vez que se vio que *La Aranzazú* estaba inutilizada y de la imposibilidad de que regresara toda su tripulación en la Nao debido a su número, se comenzó a construir bajo la dirección de Juan Villar en el astillero de la Barraca, una corbeta, *La Luconia*, que una vez terminada cargada con víveres, agua y con la tripulación a bordo ésta no pudo navegar debido a que presentó una inclinación muy peligrosa que a pesar de colocarle lastre y descargarla se vio que la navegación hasta Nueva España era

¹⁶. AGN. Marina, volumen 120, f. 152.

¹⁷. AGN. Marina, volumen, 176, f. 201.

imposible. A la espera de ser embarcados los tripulantes pasaron tres largos años fuera de su puerto. Por su parte *La Aranzazú* permaneció en el río Pasig en espera de una reparación que por costosa no se realizó o de un comprador que nunca llegó, mientras que sus maderas se pudrieron completamente y cuando se quiso utilizar como depósito de pólvora se les deshizo entre las manos a los calafates. Los pertrechos rescatables de hierro se removieron para ser enviados a San Blas junto con su marinería: "... los individuos de *La Aranzazú* han permanecido en el Arsenal de Cavite hasta que aprontándose el Navío *Magallanes* y la fragata de su convoy, he ordenado se embarquen de transporte para ese Reino divididos entre ambos buques, por que el primero no podía aumentar tan crecido número de consumidores, sin ampliar sus pañoles de aguada, y víveres, con notable perjuicio de la carga del Comercio; de manera que sólo conduce al Comandante y oficiales mayores, y la Fragata de Guerra los grumetes, los pajes, y la tropa de guarnición... determine se embarcaran en la Nao toda la artillería, armas, y pertrechos de guerra, con más las anclas, y los cargos del capellán, piloto y cirujanos, así por ser también lo más apreciable y de más valor, cuanto por ser lo único conservado, y lo único que la Nao podía transportar, mediante ir totalmente ocupada su bodega con la carga del Comercio, y el entrepuente con víveres, y efectos de consumo hasta el grado de no quedar capacidad para abrigo de la tripulación...¹⁸". Cerca de dos décadas sirvió en San Blas *La*

¹⁸. AGN. Marina, volumen 176, f. 315v. El total de hombres que regresaron a San Blas, vía Acapulco, fueron sesenta y seis entre oficiales, artilleros de mar, marineros, grumetes, pajes y tropa, mismos que fueron asignados mientras permanecieron en Manila a los trabajos que les fueran propios a su profesión. De la maestranza regresaron un primer calafate con su mujer e hijo, un hachero, la esposa de un calafate, y el hijo de otro

Aranzazú, entre viajes a los presidios californianos y hasta Nutka, para regresar al puerto que la botó a ser deshuesada, triste fin de una embarcación tan útil.

148968

Además de la construcción de navíos San Blas prestó auxilio a diferentes embarcaciones que por diversas razones llegaron de arribada al puerto¹⁹. Don Joaquín Berenguer de Marquina en la fragata *San Andrés*, con carga del Comercio de Manila, llegó el 11 de noviembre de 1791, después de 121 días de navegación con serios problemas que le impedían continuar su carrera hacia Acapulco, su destino final: "... he dado fondo en este de San Blas donde espero reponer algunas faltas considerables de fierro acaecido con la navegación cuya adquisición sería más costosa y difícil en Acapulco por falta de materiales obreros y la de un palo de mesana y otras piezas de arboladura de cuyas calidades no se encuentran en las inmediaciones del referido Puerto con otros menores auxilios que me han ofrecido franquear en este Arsenal..."²⁰. La dotación de herramientas y materiales para la construcción y reparación de las naves debió ser mayor que en Acapulco ya que este último sólo era puerto comercial, y aunque debió tener en sus almacenes materiales y trabajadores, la calidad de los de San Blas debió ser superior. Entre los efectos más importantes de que se dotó a la *San Andrés* tenemos: "...un palo de mesana... una cuña de bronce para el mastelero, cinco arrobas de cebo, seis libras de plomo... piezas de manta para

trabajador. AGN. Marina, volumen 120, fs. 168 y 230-231.

¹⁹. Arribada, era la vuelta del navío al puerto de donde había salido, o la entrada en otro debido a temporales o a malas condiciones de la embarcación.

²⁰. AGN. Filipinas, volumen 24, f. 352.

banderas... seis correderas... candeleros... argollones... el gancho del peñol..."²¹. La lista de los reemplazos y composturas realizadas es larga y muy detallada, pero basta saber que una vez auxiliada la nave pudo emprender la derrota a su destino que era Acapulco, y que Don Joaquín Berenguer de Marquina siempre fue un defensor del puerto y de los servicios que prestaba.

La fragata *San Rafael* alias *La Palas* corrió con menos suerte. Pertenecía a la Real Compañía de Filipinas y salió de Manila con rumbo directo a Lima en julio de 1801 al mando de su capitán Don Domingo Navarro. Los temporales en los mares de China y Japón retardaron su salida, así como los vientos del sur que la hicieron elevar su navegación hasta los 43 grados norte alejándola demasiado de las costas peruanas. El escorbuto y la falta de víveres obligaron a su capitán a hacer una escala en San Blas para refrescar la aguada y los víveres. La intención de Navarro era no estar más de seis días en tierra ya que deseaba continuar su viaje a Perú, y agregaba en la carta que escribió al virrey que al salir de Manila ésta ciudad esperaba el ataque de una expedición inglesa que debía llegar para el monzón. Según el capitán las noticias eran de muy buena fuente y la plaza de Cavite se disponía para su defensa a pesar del mal estado en que se encontraban sus fortificaciones las que seguramente no resistirían una prolongada defensa, a más de no existir en las Islas puertos adecuados en donde poner las fuerzas navales a resguardo. La estancia de *La Palas* fue corta, de menos de una semana, ocho miembros de la tripulación ingresaron al hospital de San Blas el 30 de octubre, uno de ellos , de oficio

²¹. Ibíd. f. 356.

carpintero, murió a los treinta días, los demás permanecieron en el hospital del Puerto hasta que sanos fueron embarcados rumbo a su destino original, Lima, en la fragata *San Francisco Xavier* alias *La Filipina*, propiedad de la Real Compañía de Filipinas que se encontraba en trabajos de carena en San Blas²². La misma *Palas* cuatro años después zarpo de Manila con un cargamento valuado en 7.345.961 reales de vellón y con destino directo a Lima, pero llegó de arribada a San Blas en abril de 1806 para reponer víveres y agua. La fragata *San Fernando* zarpó también en 1805 con el mismo destino, pero cerca del cabo Bojeador fue hecha presa por ingleses que la llevaron a Macao en donde los Factores de la Compañía en China lograron su rescate y pudo reanudar su viaje llegando en enero de 1807 de arribada a San Blas²³.

Regresando a 1801, la fragata *La Filipina*, llegó en muy malas condiciones, su destino era Lima y Cádiz pero tuvo que detenerse en San Blas para una reparación mayor. Con el permiso de la Junta Superior de Real Hacienda y del factor de la Compañía acordaron descargar la mercancía, sucediéndose posteriormente una controversia respecto al pago de derechos. El representante de la Compañía solicitaba los privilegios y exenciones de la rebaja de un doce por ciento sobre el valor del cargamento igual al que gozaba la Nao de China, pero el Tribunal de Cuentas exigió el pago del "... 33.33% sobre valores de Manila, el 6% de Alcabala de internación sobre el valor de San Blas, y el otro 6% de la

²². AGN. Filipinas, volumen 48, fs. 3-4.

²³. Díaz-Trechuelo María Lourdes. La Real Compañía de Filipinas. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1965, p. 197.

tierra en México sobre sus aforos".²⁴

Otro navío de la Real Compañía de Filipinas procedente de Manila y con destino a Lima llegó de arribada a San Blas en 1807. La fragata *Santa Gertrudis* alias *El Neptuno* con ciento cuarenta y cuatro hombres de tripulación, tres pasajeros y cinco polizones, ya sin víveres cambió su rumbo para el puerto neogallego sólo para proveerse de lo necesario pero parte de su tripulación tuvo que ingresar al hospital debido a su gravedad. La fragata salió en compañía de la nao *San Fernando* y de la fragata de guerra francesa *Cañonier*. Respecto a los polizones se ordenó que fueran reembarcados para ver que destino se les daba en Lima²⁵. Todo parece indicar que la nave no necesitó reparaciones pero el dotarla de los alimentos necesarios era tan importante como el reparar el casco o la arboladura. El Comisario de San Blas continuamente intentaba obtener carne fresca y otros productos de los ranchos vecinos y esto hacía que el Puerto fuera dependiente de las tierras altas para su abasto excepto en lo que a maderas y sus derivados se refería.²⁶

El acopio de materiales para el astillero era diverso, ya se mencionó que las maderas que rodeaban a San Blas eran su recurso máspreciado y entre éstas el cedro era el más utilizado para la construcción y reparación de navíos, otro lugar que aportó maderas fueron las Islas Marías y algunos parajes cercanos al Puerto como la Bahía de Jactemba que aparte de cedros y "palos

²⁴. AGN. Filipinas, volumen 22, f. 263-273.

²⁵. AGN. Marina, volumen 231, fs. 185, 189.

²⁶. Thurman, Michael. Op. cit. p. 35-35.

Mariás", tenía agua y leña en abundancia²⁷ Caso curioso resulta el que se envió por Acapulco madera de guayacán²⁸ a las Islas en 1798. No deja de ser importante saber que a pesar de la riqueza maderera de Filipinas esta especie americana sirvió en los astilleros asiáticos, Don Ignacio María de Alava escribió al virrey Branciforte: "Abundantes estas Islas en maderas de varias especies carecen del todo de la de guayacán muy precisa para diferentes aplicaciones en la escuadra de mi mando, y como tenga entendido se encuentra en diferentes parajes de la comprensión del mando de V. E., le acompaño la adjunta relación de la que se necesita, para que se sirva V. E. librar sus órdenes, a fin de que se remita en la primera ocasión que se presente"²⁹. El corte y acopio de la madera se hizo en un corto tiempo y se mandaron "500 codos de guayacán", decontándolos del situado anual.

Pero el astillero tenía que ser dotado de variados productos para la construcción naval y algunos los mandaban pedir, por intermediación del virrey, hasta Veracruz como en el año de 1791 que solicitaron doscientos quintales de jarcia trozada (estopa), para las necesidades de ese año³⁰. El sebo el plomo el cobre y el carbón fueron productos que se incluyeron constantemente en

²⁷. AGN. Marina, volumen 109, f. 403.

²⁸. Guayaco: (voz haitiana). Árbol típico de las antillas de la familia de las cigofiláceas, hasta de 20 m. de altura... magnifico por su madera dura y compacta, resistente al hacha, empleada por lo mismo para dientes de rueda, ejes, poleas, morteros, etc. Se extrae del árbol una resina verdosa empleada en farmacopea, lo mismo que el aserrín de la madera, preparado en tisana, como medicamento contra la sífilis, enfermedades de la piel y reumatismo. Los conquistadores la llamaron "palo santo"

²⁹. AGN. Marina, volumen 103, f. 197.

³⁰. AGN. Archivo Histórico de Hacienda, caja 478, f. 565.

los presupuestos de gastos³¹

De sus almacenes llegó a enviar a Acapulco "ciento doce quintales de alquitrán" que hacían falta para proveer a las fragatas *Fama* y *Lucia* y a la *Nao Magallanes*³². Cercano al puerto, Santa María del Oro o Tequepexpan era un pueblo con apenas unos doscientos cincuenta indios que, "se dedicaban al beneficio de breas y alquitranes que llevaban a la villa de San Blas para la carena de los barcos"³³. Producto que cercano al puerto seguramente no necesitó pedirse hasta la capital del virreinato o a Veracruz.

La provisión de lonas necesarias para las velas en 1805 se hizo por medio de un contratista al que se le adelantaron cuatrocientos pesos para el pago del algodón y de los obrajeros que fabricaron el género, ya que hacía un buen tiempo que la falta de lonas españolas era padecida en el Puerto. Seis y ocho reales fue el precio por vara en que se fijó la lona. El contrato, que solicitó Botello, apellido del proveedor, para abastecer lonas por cuatro años, no fue aceptado por la Junta Superior de Hacienda ya que se pensó que en ese lapso se podían resurtir los almacenes de diversos materiales europeos³⁴.

El año de 1796, en una revisión a los almacenes se vio que:

³¹. AGN. Marina, volumen 73, f. 127.

³². AGN. Marina, volumen 176, f. 202.

³³. Gutiérrez Contreras, Salvador. El territorio del Estado de Nayarit a través de la historia. Compostela Nayarit, edición a cargo del autor, 1979, p. 33.

³⁴. AGN. Marina, volumen 120, fs. 403-405.

"...eran cortísimos los repuestos de géneros y efectos que hay en los Almacenes para surtir las embarcaciones, y proceder a su armamento, singularmente de lonas (que absolutamente no hay), veteria (sic) para cabos de labor y otros servicios a bordo ... que no existe ninguna pita de que hacerla; se ha pedido esta con la mayor instancia a Juchipila que dista ciento diez leguas de esta villa, [y] aún no hay noticias de su salida de aquel pueblo... se remitan de Veracruz, con brevedad, las trescientas piezas de lona que pedí como el completo a ----- de pólvora"³⁵.

Más adelante se detalla la lista de "pertrechos y efectos" que se piden al virrey Branciforte: 560 piezas de lona de diversas calidades, 12 quintales de hilo de velas, 1 500 para cocer velas, lanillas de colores e hilos y agujas para su confección, 60 ampolletas de media hora; 4 000 hojas de lata, 1 500 falcos para faroles, 2 000 cristales de 15 por 12 pulgadas; 45 quintales de planchas de plomo, 220 quintales de fierro de diferentes medidas, 159 quintales de clavazón; 20 quintales de cuerda mecha, 30 quintales de alambre de fierro, 300 granadas de mano; formones, gubias y limas de diversos tamaños para los diversos artesanos³⁶.

Si bien la falta de pertrechos parece que fue una constante, aún así, San Blas fue un destino más que deseado cuando la falta de víveres frescos, las enfermedades y los peligros de naufragar eran los retos a los que se enfrentaban los marineros de este tan

³⁵. AGN. Marina, volumen 114, f. 214-215.

³⁶. AGN. Marina, volumen 114, fs. 225-228.

agitado fin del XVIII y principio del XIX.

RELACIONES COMERCIALES ENTRE SAN BLAS Y MANILA.
UN CASO DE CONTRABANDO.

San Blas fue habilitado como puerto comercial en mayo 2 de 1796 por medio de una Real Orden. Dicha habilitación permitía el comercio con los puertos del sur de Perú, Santa Fe, Guatemala, y Nueva España¹. La necesidad de tener un puerto comercial al norte el extenso territorio novohispano beneficiaba a el Consulado de Guadalajara, creado en 1795, con el pago del 0.5% sobre las mercancías que entraran por su jurisdicción², y en este caso, San Blas era parte de la Intendencia de Guadalajara. Probablemente el Consulado ejerció algún tipo de presión para llegar a esta decisión; fue parte del impulso modernizador que caracterizó a la administración borbónica; esta apertura fue promovida por el intenso movimiento comercial que generaba el impulso y la expansión de las Provincias Internas; o bien todas estas razones se conjuntaron en un único resultado, el que San Blas pasara a rendir servicios también como puerto comercial con otros destinos y no sólo con los de Las Californias con quienes lo realizó desde su fundación.

148968

En 1796 todo apuntó para que este puerto entrara a la dinámica comercial que cada día se ampliaba más. Ya años antes, en 1792, Don Josef Antonio Areche, visitador de Perú, había considerado que el comercio entre Perú y las provincias de Sonora, Sinaloa y la California, vía San Blas, beneficiaría a estos territorios, y por supuesto al comercio del Perú, ya que sugería que se ampliara el número de frutos permitidos en el

¹. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 164, f. 3.

². Brading, David A. Mineros y comerciantes en el México Borbónico. 1763-1810). México, FCE, 1975, p. 164-165.

intercambio. El virrey de Santa Fe también contempló la posibilidad de comerciar con productos de Guayaquil en las Provincias Internas. En voto consultivo de la Audiencia (la Real Orden no aclara cual, pero supongo que se trataba de la Audiencia de Guadalajara, por el beneficio que reportaría), se solicitó que la Nao de Filipinas debía descargar en San Blas para celebrar feria en Tepic, a lo que añadía la opinión de Don Francisco Antonio Maurelle, destacado capitán: "...dicho puerto tiene para la navegación de Filipinas, y habilitación de la Nao muchas ventajas respecto de Acapulco...", y se pedía al final que se considerara y se informará rápidamente a las autoridades de la metrópoli, los resultados de la consulta³.

El Consulado de Guadalajara propuso al Rey en 1797, que se estableciera el comercio recíproco entre Manila y San Blas, por ser este último más propio y seguro para la conducción del situado, la navegación entre ambos puertos muy segura y se podía fomentar la población y la extracción de riquezas de esas costas, que de otra forma continuarían despobladas. El rey pidió a Branciforte, el virrey en turno, evaluar si la descarga de la Nao y la feria de Tepic o el comercio en buques particulares, serviría como medio para fomentar el poblamiento y prosperidad de las Provincias Internas, las que se tenían que cuidar y fomentar su población ante el avance de otras potencias, Rusia e Inglaterra al norte del continente⁴.

³. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 164, f. 2.

⁴. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 167, fs. 279-280.

El permiso de abrir feria en Tepic fue dado en 1817, pero para la celebración de la primer feria de San Juan de los Lagos, en 1796, se sabe que "pozuelos finos de China", "coletillas" y un "cajoncito de ruedos de bolas" introducidos con guía de Tepic produjo por derecho de avería trece pesos con cinco reales⁵, lo que nos habla de que ya se introducían mercancías asiáticas por el puerto, seguramente debido a la demanda, que como hace notar Ramírez Flores: "La notable prosperidad del Occidente de la Nueva España, manifestada por el creciente tráfico y la multiplicación de las operaciones mercantiles realizadas con las diferentes poblaciones del país, o directamente con España", y en este caso con las Filipinas.

Pero el destino del comercio con Asia tal como se efectuaba tradicionalmente por el Puerto de Acapulco, se vio legalmente suprimido en 1813, cuando las Cortes de Cádiz tomaron la decisión de terminar el viejo sistema del Galeón, y habilitaron a los comerciantes de Manila para hacer su comercio en buques particulares con un permiso de quinientos mil pesos y un millón de retorno al igual que lo estipulado para el Galeón. Dicha orden se recibió hasta julio de 1814 y se anotó al final de la misma: "No corrió esta Real Orden porque al tiempo de cumplirla se hizo la restitución de nuestro soberano Sr. Don Fernando 7o. al

⁵. Ramírez Flores, José. Op. cit. pp. 75-76.

AVERÍA: "Desde 1521 se pensó y se puso en práctica una protección permanente de las flotas que salieran y volvieran de Indias sobre la base de una avería. De origen hispano-árabe, la avería había venido a ser una prima de seguro establecido sobre el valor de las mercancías arriesgadas en una relación comercial a media o larga distancia. Vives Azancot, Pedro. "tres siglos de fortificación e infraestructura portuaria en la América Española", en: Comisión de Estudios ... Op. cit. pp. 465.

trono"⁶. Sin embargo el final del comercio Manila - Acapulco por medio del Galeón estaba marcado. El puerto de San Blas alcanzó un poco de este comercio con Asia que no se limitó sólo a los últimos años del período estudiado ya que existen indicios de mercancías asiáticas desde la última década del XVIII. Veremos más adelante como el comercio con Manila vía San Blas fue desplazado poco a poco por el comercio de mercancías inglesas provenientes de Jamaica vía Panamá. No debemos olvidar que Manila se había convertido en puerto franco desde la creación de la Real Compañía de Filipinas en 1785, pero sólo para naciones asiáticas y que a raíz de una comisión formada para evaluar los resultados se llegó a solicitar la apertura de Manila como puerto a todas las naciones europeas por tres años a partir del primero de Septiembre de 1790.⁷

Posterior a la salida de la última Nao *Rey Fernando* o *La Magallanes*, el comercio se realizó por buques de registro:

- 1814 Corbeta *Fidelidad* alias *La Potenciana*.
- 1815 Fragatas *Victoria* y *Carmen*.
- 1816 Fragata *La Nacional* alias *Santa Rita* y bergantín *Félix*.
- 1818 Bergantín *San Ruperto* alias *El aventurero*, y fragatas *María* y *Victoria*.
- 1816 Fragata *La Nacional* alias *Santa Rita* y bergantín *Félix*.
- 1820 Fragata *Paz*.⁸

En 1801, la fragata *La Filipina*, propiedad de la Real Compañía de Filipinas y cuyo destino era Lima y Cádiz arribó a San Blas para una reparación mayor. La junta superior de Real

⁶. AGN. Filipinas, volumen 43, f. 113.

⁷. Díaz-Trechuelo, "Manila puerto franco....", p. 503.

⁸. Valdéz Lakowsky, Vera. De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834. México, CFE, 1987, p. 231. Tal vez por un error tipográfico se anotó en el penúltimo renglón 1816, cuando debería corresponder 1819.

Hacienda y el Factor de la Compañía acordaron la descarga y venta de la mercancía en San Blas, con lo que se propició una controversia sobre el pago de derechos. El representante de la Compañía solicitaba los privilegios y exenciones de la rebaja de un doce por ciento sobre el valor del cargamento igual al que gozaba la Nao, pero el Tribunal de Cuentas exigió el pago de: "... 33.33% sobre valores de Manila, el 6% de alcabala de internación sobre el valor de San Blas, y el otro 6% de la tierra de México sobre sus aforos"⁹. A nivel de consulados se puso en duda a cual pertenecían los derechos de la carga de *La Filipina*, si al Consulado de la Ciudad de México o al Consulado de Guadalajara, ya que las mercancías habían sido cerradas, selladas y enviadas a México para su venta. Divididas en 20 "trozos" los dos mil noventa bultos que componían la carga fueron cargados en mil ciento noventa y ocho mulas para su conducción a la capital del Virreynato¹⁰. Una Real Orden en 1803¹¹, otorgó los derechos al Consulado de la Ciudad de México, para sorpresa y disgusto del de Guadalajara, que por jurisdicción territorial le correspondía y al haber dejado de ser Departamento Naval, dado su Traslado a Cavite, supongo ya no dependía del virrey.

También de arribada llegó en 1799 la fragata *Nuestra Señora del Pilar*, que acompañó a la Nao pero un temporal la hizo abandonarla y llegar a San Blas. La venta de los productos traídos de Manila fue tan escandalosa que llegó hasta el Rey quien ordenó, en 1806, al virrey José de Iturrigaray, se tomaran

⁹. AGN. Filipinas, volumen 22, f. 263-273.

¹⁰. AGN. Manila, volumen 182, f. 306.

¹¹. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 181, f. 300.

medidas en contra de sucesos semejantes. Se descubrió que los oficiales del Puerto y los del barco fueron responsables de la introducción clandestina de ciento diez y ocho mil doscientos ochenta y cuatro pesos de mercancías chinas. Entre los oficiales mencionados se efectuó el fraude, ya que proporcionaron a los compradores, en San Blas y en Tepic, los documentos que garantizaban los pagos de alcabalas e internación. El Consulado de Guadalajara decomisó las mercancías con la sorpresa de que los compradores engañados protestaron ante el Rey, el cual dispuso que se les regresaran sus mercancías previo pago del 16.66 % de derechos del Comercio de Manila. Los oficiales de la *Pilar* pagaron otro 16.66% y los oficiales del puerto fueron amonestados severamente y advertidos de que perderían sus empleos con acciones semejantes¹².

A raíz de las expediciones de altura y el contacto con Nutka, Nueva España vio la posibilidad de entrar al lucrativo comercio de pieles, principalmente de nutria. La falta de azogue y su alta demanda en la minería llevaron a pensar en la posibilidad de intercambiarlo por pieles en China. Don Vicente Basadre propuso que los barcos que regresaban de las Californias a San Blas podían traer las pieles para ser llevadas después a Filipinas y de ahí a Cantón para el intercambio por azogue. Y así lo rectificó una carta enviada al virrey Revillagigedo: "se ha enterado el Rey de la remesa hecha al gobernador de Filipinas de tres mil trescientas cincuenta y seis pieles de nutria para su venta en Cantón de cuenta de Real Hacienda en cambio de

¹². AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 197, fs. 322-325 y 330-331.

azogue..."¹³ Comercio que prometía ser floreciente pero que Nueva España dejó.

La fragata particular *Santa Rita*, fondeó en San Blas en febrero de 1817, procedente de Manila y con el permiso de abrir feria en Tepic conforme a las reglas estipuladas. El cargamento de dicha fragata ocasionó varios conflictos. El primero de ellos fue la solicitud del Capitán Don Francisco Dapena para la extracción de sesenta mil pesos de plata quintada, con o sin el registro correspondiente. Como se efectuó la descarga y el retorno de la fragata en un tiempo muy corto, no alcanzó a llegar desde Guadalajara la respuesta negativa a su solicitud, que aclaraba que no estaba permitida la salida de plata quintada de dicho puerto, y que fue autorizada por la Comandancia y Contaduría principal de San Blas. El parte mandado a San Blas decía: "... al Sr. Comandante del citado puerto para que no permita la extracción en barras de plata quintada supuesto que V. E. se ha servido disponer que la fragata retorne el duplo del valor de su registro precisamente en moneda".¹⁴

El segundo conflicto fue la Feria de Tepic, que no se llegó a celebrar como lo revela la polémica venta anticipada e la mercancía de la *Santa Rita* a cinco comerciantes que se negaron a la apertura de la feria, por que lejos de significar un beneficio les produciría un daño a sus intereses ya que si se verificaba, tendrían que esperar un mes, y la conducción

¹³. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 149, f. 341. Bernabeu Albert, Salvador. Op. cit.

¹⁴. AGN. Filipinas, volumen 43, fs. 297-313.

posterior de la mercancía en fardos hasta Guadalajara coincidiría con la época de lluvias, ocasionando más pérdidas que ganancias, debido a la dificultad de viajar por tan malos caminos y por consecuencia las mercancías sufrirían daños. Entre los comerciantes se suscitó una división de intereses al mantener la resolución de conducir las mercancías a Guadalajara por parte de Don Félix Dayor, Don Lorenzo Formento y Don Joaquín Mondragón como apoderado de su hermano Don Luis Manuel Coll y Don Manuel Bedoya. Este último, si decidió sujetarse a la apertura de la Feria renunciando al privilegio que ya habían obtenido de conducir sus mercancías directo a Guadalajara, con lo que se dio a conocer que el administrador de Tepic se había excedido en dar permisos para conducir mercancías de la *Santa Rita* aún antes de tener el permiso del virrey para la "aceptación judicial o renuncia de ese privilegio", de abrir o no la Feria, por parte de la totalidad de interesados, sin embargo para cuando llegó este aviso ya se había vendido todo lo averiado de la fragata y el resto de los productos ya habían tomado camino a diferentes destinos. Finalmente la Feria no se celebró, dado que no se cumplieron las fechas estipuladas y los productos ya se habían internado en el territorio¹⁵. Podemos ver que los intereses personales de los comerciantes estaban por encima de los añejos reglamentos , comisarios y oficiales encargados de cumplirlos.

Dentro de la misma fuente encontramos una referencia que nos dice que sucedió con la carga de la Nao *Magallanes*, que en el mismo año desembarcó mercaderías:

Habiendo ocurrido igual duda [a]cerca del cargamento

¹⁵. Loc. cit.

del Navío Magallanes a causa de haberlo desmembrado y separado los interesados [en] cuatrocientos y más fardos en Tepic para su venta fuera de feria conduciendo todo su resto a esta capital [Guadalajara ?] para celebrarla aquí opinó, el que consulta, que en ese resto presentado a la Feria debían gozar de su privilegio, y así resuelto por V. E. a reserva de dar cuenta al Excmo. Sor. Virrey, vino aprobada la resolución por su superior decreto de once de marzo de este año [1817] con respecto a quedar al arbitrio de los dueños o consignatarios presentar el todo a la parte que quieran a la Feria renunciado por los demás al privilegio.¹⁶

La feria comercial semejante a la de Jalapa o Acapulco, que alguna vez se pensó se podría celebrar al norte de la Nueva España quedó, por mecanismos diferentes, sujeta al monopolio de unos cuantos comerciantes que movieron la mercancía a su conveniencia, además los tiempos que se avecinaban serían distintos a los que habían rodeado al círculo comercial Manila - Acapulco.

Unida estrechamente a la actividad comercial lícita tenemos el contrabando o el comercio ilícito. Como bien apuntó Francisco Santiago Cruz: "En Nueva España el comercio tomaba nuevos rumbos, mayor cantidad de géneros europeos traían las flotas y aumentaba el contrabando... Inglaterra y Francia, con el permiso o sin él, exportaban sus productos como consecuencia de la gran revolución industrial que principiaba en Europa... El mercado europeo, pese a las leyes y a las restricciones, derrumbaba barreras e imponía nuevos productos y precios".¹⁷ Un mercado tan grande como lo eran las colonias hispanas no podía dejar de ser atractivo a los países que producían en masa para vender a otros.

¹⁶. Loc. cit.

¹⁷. Santiago Cruz, Francisco. La Nao de China. 2ª ed., Jus, 1989, p. 182.

Productos y manufacturas procedentes de Europa llegaron por flotas de 1561 a 1778 a las costas veracruzanas¹⁸, después en barcos de registro los artículos del viejo continente siguieron surtiendo al mercado novohispano. Primero Sevilla y Cádiz fueron los puertos privilegiados por el comercio, después de 1775 se habilitaron diferentes puertos peninsulares para comerciar con las colonias¹⁹. Si las manufacturas europeas procedían de puertos españoles eran parte del comercio lícito, si venían de puertos no españoles eran contrabando. Lo que hacía que fuera parte del comercio ilícito no era su procedencia original sino de dónde se reembarcaba para ser transportado a América. El comercio con Asia se conservó hasta 1813, por la vía tradicional Manila - Acapulco, con algunas entradas de géneros por San Blas. Según Carrera Stampa, la Nao solía hacer escala en San Blas para desembarcar algunos cajones destinados para Tepic y Guadalajara²⁰. Cuando Acapulco fue tomado por los insurgentes, en 1813, sólo San Blas pudo servir para aligerar al Galeón.

El contrabando de mercancías asiáticas se trató de evitar en Acapulco al descargar el Galeón por medio de la estricta vigilancia que el Castellano y los Oficiales de Real Hacienda ponían al "hacer respetar las estipulaciones legales, evitar los fraudes en los registros, *prevenir el contrabando*, vigilar la

¹⁸. Carrera Stampa, Manuel. "Las ferias novohispanas", en: Historia Mexicana. COLMEX, 1952-53, núm. 7, vol. 2, p. 321.

¹⁹. Ramírez Cabañas, Joaquín. Comercio extranjero por el puerto de San Blas en los años de 1812 a 1817. México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Dirección de Estudios Financieros, 1944, p. 2.

²⁰. Carrera Stampa, Manuel Op. cit. p. 330.

realización normal de la feria, y, sobre todo, controlar las introducciones fraudulentas de plata"²¹. Cuando a la Nao se le hacían operaciones de carena permanecía vigilada a fin de que no se introdujera nada en ella²², es decir que la introducción fraudulenta de objetos podía ser también de Nueva España a Filipinas.

El contrabando se presentaba por las costas del Mar del Sur y por las del Norte también. Tenemos que en 1798 arribó a Tamiahua un buque contrabandista procedente de Nueva Orleans al mando de Don José Fernández que era también su piloto. No sabemos mucho del caso ni de la nacionalidad verdadera de los responsables, que según la declaración de los vigías de la playa dijeron: "... yendo con el cargo de vigía para el cabo, al medio día... encontraron a dos hombres decentes, el uno mozo, y el otro más viejo que demostraban ser españoles y les preguntaron que de donde venían y que traían por aquella playa pues estaba a su cargo el celo de ella; a que respondió el más mozo de los dos, que venían de Tampico y podían transitar por la playa por traer licencia la que prontamente mostraron y con que quedaron satisfechos, sin embargo de no saber leer...". La audacia de estos dos marineros los puso a salvo, pero en la conversación con los vigías salió a relucir un oficial de Milicias de la zona, Don Jerónimo Rodríguez, de quién se dedujo, más tarde, sería cómplice. Se prometió, por parte de las autoridades del puerto

²¹. Yuste López, Carmen. Op. cit. p. 22. Las cursivas son mías.

²². Martín Palma, María Teresa. El Consulado de Manila. Granada, Universidad de Granada, 1981, (Colección Monográfica Universidad de Granada no. 72), p. 17.

de Veracruz, que se daría rápida solución a la supuesta implicación de un oficial o varios más en tan penoso asunto, y se pidió al Comandante de la zona se localizara el contrabando, cuyo paradero se ignoraba. Lo último que se supo fue que el capitán Fernández pasó a la Real Cárcel de Veracruz acusado de introducir contrabando²³

En 1767 se había pedido desde Madrid al marqués de Croix que dispusiera de dos fragatas para combatir el comercio clandestino que los ingleses de Panzacola introducían a las misiones del Nuevo Santander²⁴. Para 1768, se decía en Madrid que los embajadores extranjeros pedían libertad para sus compatriotas que habían sido descubiertos de "tratantes de comercio ilícito", lo cual no podía seguir sin el castigo correspondiente²⁵. Y en 1776, el Rey mandaba:

...deseoso de cortar totalmente el envejecido abuso del Comercio ilícito había nombrado sujetos de la mayor satisfacción, que recorriesen todas las orillas de aquellas costas, con la facultad de descaminar cuantos efectos de contrabando encontrasen, y había mandado publicar un bando en varias ciudades, para cortar dicho comercio.

...he resuelto, a consulta de mi consejo de Indias de ocho de junio de este año, que nombréis como os mando, sujetos de abono, celo, y acreditada conducta, que en vuestro respectivo distrito persigan el contrabando, y comercio ilícito, *señalándoles la cuarta parte del valor de los descaminados en premio de la aprehensión.*²⁶

No deja de llamar la atención la recompensa ofrecida a

²³. AGN. Marina, volumen 105, fs. 7-13.

²⁴. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 90, f. 127.

²⁵. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 92, f. 27.

²⁶. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 108, f. 169.
Las cursivas son mías.

quienes combatieran el contrabando , ya que la cuarta parte de los efectos encontrados podía ser una suma considerable que tentara a cualquier autoridad a seguir la ley como Dios manda, pero el producto de la venta, libre del pago del almojarifazgo, alcabalas y otros cargos podía ser también más atractivo aún para los oficiales como los del caso de Tamiahua, a pesar de no saber si estaban o no implicados.

Pero no sólo se introducían productos europeos, en el puerto de San Blas tenemos un caso de "mercancías pasadas por alto" provenientes de Manila que nos deja ver un poco del "comercio informal" procedente de Asia, que seguramente se dio con los barcos que tocaron este fondeadero por diferentes razones aún antes de que se diera la apertura comercial de 1813.

Sabemos que el bergantín *Activo* zarpó de San Blas con destino a Manila en diciembre de 1795 llevando el Pliego Duplicado de la Paz con Francia y correspondencia pública²⁷. Y en 1798, el Rey se dio por enterado de que este mismo bergantín había regresado a San Blas después de haber sido despachado, desde el 13 de enero de 1797, del citado puerto rumbo a Manila con el aviso de la declaración de guerra contra los ingleses, enviada al gobernador de las Islas y al Comandante de la Escuadra de Operaciones de aquellos mares²⁸. Llegó a su destino el 15 de marzo y hasta el 28 de junio zarpó a Nueva España a su puerto de

²⁷. AGN. Reales Cédulas (originales), volumen 164, f. 35. Y, Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. cit. p. 278.

²⁸. AGN. Reales Cédulas (originales), vol. 169, f. 286. Cárdenas de la Peña, Enrique. Op.cit., p.279-280.

origen, ancló en San Blas el 18 de octubre²⁹.

Para noviembre del mismo año se descubrió por medio de una denuncia anónima una serie de productos, venidos desde Manila a bordo del *Activo*, y que se encontraban ya dentro de las casas de sus compradores, mientras que el *Activo* navegaba nuevamente con destino a Manila³⁰. La relación de compradores y géneros es la siguiente:

De José García

Diez y seis docenas nueve pocillos regulares.
Cuatro docenas de platillos azules ordinarios.
Ocho y media docenas de tazas lecheras ordinarias.

De Juan Malvar

Una petaca con diez y seis docenas [de] pozuelos regulares.

De Don Santiago Martínez

Un tercio con cincuenta y tres coletillas.
Un tercio con ocho piezas [de] elefante, y uno y otro averiado.

De Don José Antonio Verdia

Un tercio [de] cacao de Guayaquil con ocho arrobas trece libras bruto.
Un cajón con seis arrobas y ocho libras bruto de cera labrada blanca que dice viene con destino a Nuestra Señora de los Dolores.
Un tercio con ochenta y siete piezas de chita ordinaria.³¹

148968

Don José García Galindo era el Comandante Interino de Real Hacienda y Juez Real de la Plaza de San Blas y le correspondió formar la causa sobre los efectos chinos que se habían pasado por

²⁹. Cárdenas de la Peña, Enrique. Loc. cit.

³⁰. AGN. Marina, vol. 90, fs. 270-325.

³¹. Ibíd. f. 271.

alto. Todo parece indicar que se enfrentaban a un caso fuera de lo común, ya que después de la aprehensión de los efectos y depositarlos en los Almacenes se le mandó que, para continuar el proceso tenía que consultar la "*Instrucción de Causas de Fraude de 22 de Julio de 1761*" y / o la de "*Cinco de Febrero de 1768*", ambas relacionadas con el contrabando de tabaco y que en éste caso se tenía que proceder conforme a esas disposiciones.³²

Revisando la instrucción, que aparece en el Apéndice, el tabaco, y la loza china no se pueden comparar, pero el trato para los defraudadores, la recompensa a los denunciadores y el destino final de las mercancías si podían ser equiparables³³.

Una vez aprehendidos los infractores y puestos ante las autoridades se procedió a obtener las declaraciones previo juramento de decir la verdad "ante Dios y la Santa Cruz", sin embargo media un tiempo considerable entre el descubrimiento de la mercancía, 2 de noviembre de 1797 y las primeras declaraciones de los compradores de los productos, 26 de febrero de 1798. Don Santiago Martínez, vecino del Comercio de San Blas declaró: "...Que unos marineros a quienes no conoció, le vendieron los citados efectos, y que como esta venta se la hicieron públicamente no dudó los registrarían, y conducirían por vía regular..."³⁴. El 28 de febrero, Don Juan Malvar, vecino del puerto, declaró: "... de donde hubo la petaca que se halló en su

³². *Ibíd.* f. 273-v.

³³. AHCM. Fondo Ayuntamiento, (Cédulas Reales, Bandos, Reales Ordenes, Previsiones), volumen 429-A, fs. 41v-52.

³⁴. AGN. Marina, volumen 90, f. 279.

poder con diez y seis docenas de pozuelos de China, dijo: que las dos y media de ellas se las dio Julián Gutiérrez para que se las pasase a su casa las cuales le dijo había traído en el bergantín Activo para su gasto, en cuyo concepto públicamente condujo él que declaraba los citados pozuelos a su casa para pasarlos después a la del enunciado Gutiérrez. Que las trece y media restantes las compró a varios individuos también públicamente, pero que no conoció a ninguno de estos, y sí cree serían marineros, que como se las vendieron en diferentes partidas ... se persuadió, y aún en este concepto está hasta ahora, que de los que cada uno traería para su gasto venderían los que el declarante compró"³⁵. En la misma fecha declaró Don José García, homónimo del Comandante del Puerto y juez de la causa formada, y dijo: "... que estando en su casa llegaron varias ocasiones, distintos sujetos a venderle los citados efectos en porciones menudas con las cuales se completaron las docenas de loza china que se cita. Preguntando que sujetos fueron los que le vendieron, dijo que en sus trajes le parecieron ser marineros, pero que no los conoció, ni mucho menos tiene a la presente especie de ellos..."³⁶. Hasta el tres de marzo Don Julián Gutiérrez, dueño de una parte de la loza descubierta en casa de Juan Malvar, presentó declaración, confirmando lo que Malvar había declarado al respecto, y: "... dijo. Que no más loza de la referida, ni otra cosa alguna trajo ni introdujo en este puerto; y que las citadas dos y media docenas de pozuelos, las hizo entrar públicamente como que era una cosa tan corta, y con destino al

³⁵. Ibíd. f. 279v.

³⁶. Ibíd. f. 280

consumo de su casa..."³⁷. Gutiérrez era contramaestre del Activo de ahí la facilidad de traer loza para "su gasto", privilegio de la tripulación. Don José Antonio de Verdia, de oficio piloto, se encontraba en Tepic, y se presentó hasta el cuatro de marzo, declarando: "... sobre de dónde hubo el cacao de Guayaquil, la cera y chitas o angaripolas que se encontraron en su poder dijo: que de Manila condujo la cera... en velones, y un cofrecito con cuatro tibores de dulces, lo cual verificó por serle permitido a todo capitán y piloto que navega desde Manila para Nueva España conducir un cajón de loza, un cajón de cera, y una o dos piezas de pañuelos, una pieza de género, y otras cosas que conozcan son para el servicio de dichos individuos, sobre lo que no han puesto ni ponen embargo alguno en la aduana de San Fernando de Manila, que mucho menos pudieron haberlo puesto en la conducción de la citada cera, por que fue con fin de que ardiera a Nuestra Señora de los Dolores del Pueblo de Tepic, cuya promesa se hizo por los pilotos del Activo en acción de gracias por la felicidad con que se había concluido viaje tan penoso, juntamente con la de un manto azul que se le mandó bordar a la Santísima Señora en la citada ciudad de Manila. Que el cacao y chitas o angaripolas no son suyas, y sí de Don Bartolo Bravo, vecino del pueblo de Tepic, y que un día a las nueve de la mañana disponiendo su equipaje, junto con el citado Bravo, para marcharse al referido pueblo de Tepic se les contuvieron dichos efectos y se introdujeron en el Real Almacén³⁸. La declaración de Verdia fue confirmada por Don Bartolo Bravo quien era vecino de Tepic y solo destacó en su declaración: "... es cierto ser suyas las ochenta

³⁷. Ibíd. f. 280v.

³⁸. Ibíd. f. 281-281v.

y tres piezas de chita o angaripola, la que es de muy inferior calidad, y de a tres varas cada una, como igualmente el cacao... cuyos efectos compró a causa de haber venido a esta villa... a conducir unas cargas, habiéndole costado a seis reales cada pieza de las citadas angaripolas, que no tiene presentes a que sujetos se las compró, ya por la variedad de ellos, ya por ser cosa de tan poca consideración... con el transcurso del tiempo que ha pasado no puede tenerlos o conservarlos en la memoria... que ignora la causa [de la detención] pues, a más de haberlos comprado públicamente, eran con destino al uso de su larga familia..."³⁹. El manto bordado para la virgen no figuró entre lo decomisado y depositado en el Almacén.

Después de las declaraciones de los afectados por el embargo de sus mercancías, se procedió al peritaje de Don Antonio Quely a fin de determinar a cuanto ascendía el valor de lo incautado, lo que coincide con los pasos a seguir en el caso de fraude que decía: "... se mandará poner el género en la administración o fielato más inmediato, y declaran los peritos, si es género de fraude dando razón de su dicho; y después se pasará y contará el género, quedando de ello en los autos"⁴⁰. Más adelante Don José García añadió que la citada "*Instrucción de fraude de 22 de julio de 1761*", o la del "*Cinco de febrero de 1768*", relativas al tabaco no se encontraban en las oficinas de ese puerto⁴¹, sin embargo procedió únicamente embargando las mercancías ya que los introductores del contrabando, que seguramente navegaban sin pena

³⁹. *Ibíd.* 282-282v.

⁴⁰. AHCM. Fondo Ayuntamiento, Cédulas Reales... f. 42.

⁴¹. AGN. Marina, volumen 90, f. 284.

ni gloria en el Activo, salieron del puerto antes de que éste se descubriera y que según la ley citada merecían la cárcel y el pago del duplo del valor de lo incautado al igual que los compradores. Las mercancías fueron valuadas con el siguiente resultado:

"Primeramente teniendo a la vista las diez y seis docenas nueve pocillos de loza china que constan en antecedente reconocimiento avalúo a 3 pesos y 4 reales docena. A cuatro pesos docena de los platillos ordinarios...

Avalúo a 3 pesos docena de las tazas lecheras que se citan...

También avalúo a 3 pesos 4 reales docena de las diez y seis pocillos ...

Así mismo avalúo a 7 reales pieza de coletilla por estar averiadas.

La pieza de elefante a 20 pesos pieza de cuarenta y dos varas por estar también averiadas.

El cacao de Guayaquil a 4 pesos arroba.

La cera en velones a nueve reales libra.

Avalúo a 20 reales la pieza de chita."⁴²

Enteradas la autoridades de Real Hacienda de la ciudad de México de las diligencias practicadas, dieron por comprobado que se trataba de un embarque clandestino y mandaron que se vendieran los efectos a excepción de la cera y el manto destinados a Nuestra Señora de los Dolores del pueblo de Tepic, pero las autoridades ignoraban que el manto ya había sido entregado para el uso de la imagen. Sin embargo decidieron aguardar un tiempo razonable antes de la subasta pública ya que consideraron había "excepciones", como la cera y el manto para el culto, o que los afectados podían comprobar sus razones y la causa volverse en contra del Ministro Interino de San Blas. Por otro lado se enviaron ejemplares de *"La instrucción de causas de fraude del tabaco de 5 de febrero de 1768"* y de la *"Real Cédula de 23 de*

⁴² *Ibíd.* f. 283.

Mayo de 1991", para prevenir cualquier otro caso semejante⁴³

Para febrero de 1799, Don José García, quién carecía de escribano de Real Hacienda y en el curso del largo procesos nombró a cuatro, designó a Don Martín Rubio, vecino de probada honradez, para que continuara con el proceso de las mercancías chinas que ya tenían un año tres meses en deposito del Real Almacén y que por fin se sabía se destino: el remate al mejor postor, ordenado por el mismísimo virrey desde mayo de 1798, sin embargo la cera y el manto, ya en uso, debía quedar depositados que se probara que había sido destinados al culto⁴⁴. Los resultados del remate y a quién fueron vendidos fue el siguiente:

A Don Leonardo Pintado

Por 20 docenas, 9 pozuelos buenos
A 6 ps. y 5 rs. docena.....137 3 25
Por 11 docenas 3 dichos rompidos (sic)
y rajados a 2 rs..... 28 1 0.....165ps 4rs 25mr

A Don Christobal Rubio

Por 3 docenas 8 platos buenos
a 3 rs..... 17 7
Por 4 platos quebrados a 1rs..... 6
Por 6 docenas 8 tazas buenas
a 3 rs. pieza..... 32 4
Por una docena, 10 dichas
quebradas a 1 rs. cada pieza..... 4 1 ... 55ps 2rs

A Don Santiago Martínez

53 coletillas a 22 rs.....149 0 17
8 piezas de elefante a 15 ps.....120269ps 0rs 17mr

A Don Francisco Iglesias

87 piezas de chitas a 4 ps. 7 rs.....424 1424ps 1rs

A Don Rafael Saucedo

7 arrobas 4 libras de cacao
a 1rr. libra..... 22 3 22ps 3rs

936ps 3rs 8mr⁴⁵

⁴³. Ibíd. fs. 285-286.

⁴⁴. Ibíd., fs. 287-287v.

⁴⁵. Ibíd., f. 288.

Como vemos, la cantidad recaudada del remate no resultaba ser poca cosa, y así los novecientos treinta y seis pesos, tres reales y ocho maravedíes fueron depositados en la Real Caja de ese Departamento. Es de notar que solamente Don Santiago Martínez pudo recuperar los textiles que le habían sido decomisados, pero previo nuevo pago. Los demás productos cambiaron de dueño.

La cera y el manto bordado tuvieron otro tratamiento. El piloto Don Antonio Verdia, al parecer, se quedó con el manto ya que en el mismo mes de febrero se le mandó pedir para que quedara depositado junto con el cajón de cera hasta que se probara que eran para el culto religioso. Verdia se presentó con el segundo piloto del Activo, Don Juan Sayas, que declaró que parte de la cera era suya y que la había ofrecido a la Virgen, pero ignoraba con que fin se había traído el manto. A Verdia se le pidió entregara el manto para ser depositado junto con la cera, pero manifestó: "... que no lo entrega porque no es suyo, ni vino por su cuenta, pues como tiene dicho en su declaración sólo sabe que por varios individuos se mandó bordar en Manila para el fin expresado, y que le consta está ya actualmente sirviéndole a la Santísima Señora."⁴⁶ Todas las leyes y Almacenes Reales no pudieron retener un presente religioso que logró escabullirse hasta llegar a su destino, pero aún así un "expediente" no podía cerrarse. Se envió un recado al párroco Br. Don Benito Antonio Vélez a fin de que informara al juzgado de San Blas quién o quienes habían donado el manto y de esa forma "determinar lo que convenga en justicia".⁴⁷ Se recibió en San Blas la contestación

⁴⁶. Ibíd., fs. 290-291.

⁴⁷. Loc. cit.

del Párroco que aclaraba que Don Antonio de Santa María le había entregado el manto, y a su vez Santa María escribió a Don José García que a él se lo había entregado el piloto Don Lorenzo Bacario.⁴⁸ Esto cerró la parte correspondiente a las "excepciones", que fueron aclaradas por Verdía, los demás afectados por el decomiso no presentaron reclamaciones, y por lo mismo se le llamó la atención a José García por no haber dado la misma oportunidad que a Verdía a los demás afectados, pero en vista del tiempo que había transcurrido las autoridades de la ciudad de México concluyeron: "... no sería justo se detuviesen por más tiempo la distribución [de las mercancías ya subastadas], una vez que en tanto como han tenido los interesados para reclamar, no lo han hecho, y en términos de la Real Cédula de Mayo de 1791, esta omisión equivale a una formal confesión del ilegítimo transporte y fraudulento comercio de los efectos aprehendidos... [y] se mande entregar al Cura el referido cajón, que quedó depositado en aquellos Almacén".⁴⁹ Se debe hacer notar que tanto la cera como el manto tenían destino para el culto religioso, y esa es tal vez la razón de que no saliera a remate la cera y se procediera con cautela para aclarar la procedencia del manto.

Seguramente la observación sobre la falta de aclaraciones a los compradores de las mercancías chinas hizo efecto en Don José García Galindo quién exhortó a que rectificaran sus

⁴⁸. Ibíd. fs. 294-295.

⁴⁹. Ibíd. f. 298. Cartas del Fiscal de Real Hacienda al Ministro Principal de la Marina de San Blas, fechada en la ciudad de México el 10 de mayo de 1800.

declaraciones. Don Santiago Martínez, no añadió nada a su primer declaración, pero no debemos olvidar que él compró los géneros dos veces, primero a los marineros y después en subasta pública. Don José García murió en 1799 cuando navegaba en la fragata *Concepción* al presidio de Monterrey, pero su viuda, Dna. María Barreras, declaró que su marido había comprado la loza para uso de su numerosa familia, y que a causa de viudez se encontraba en la miseria, confiando en que se le devolvería la loza. A Don José Antonio Verdia, Juan Malvar y Julián Gutiérrez se les suspendió el exhorto hasta que regresara del viaje que realizaban a los presidios de California. Don Barlomé Bravo fue sepultado el día que la viuda recibió el exhorto, su viuda y albacea no tuvo nada que añadir a la declaración de su difunto marido. Julián Gutiérrez al regreso de su viaje tampoco añadió nada a su declaración inicial. José Antonio Verdia no sólo ratificó su declaración, sino que añadió: "... en tres viajes consecutivos que tiene hechos al Asia jamás le han puesto en la Administración de San Fernando impedimento alguno sobre semejantes frioleras, habiéndolas presentado al administrador de dicha aduana Don [ilegible] Ballesteros al tiempo de su embarque, por estar en uso así en aquella ciudad a todo capitán y piloto que navega a Nueva España, y prueba de que jamás ha sido su intención defraudar a la Real Hacienda que cuando se le interceptó la carga, que fue por el difunto Tesorero Don Juan Francisco Rosales, le presenté el que responde la guía con que conducía las cosas ya citadas para la Aduana de Tepic...". El Guardián Juan Malvar, tampoco añadió nada a su primer declaración⁵⁰. Era diciembre de 1800 y el expediente ya de "34 fojas útiles" fue enviado a la Ciudad de

⁵⁰. Ibíd. fs. 304-312.

México en espera de la aprobación y así dar por terminado el largo caso. A las autoridades de la ciudad no les pareció la última declaración de Verdía, y calificaron los permisos de los capitanes y de pilotos para el transporte de efectos de Manila a Nueva España de "abusivos", cuando que lo que se incautó a Verdía en realidad no fue suyo y así lo probó. Lo más importante fue que se pidió se llevara a cabo la distribución de los dineros obtenidos de la subasta.

La primer cuenta hecha en San Blas por el Comandante Don José García, no fue aprobada por el Tribunal de Cuentas ya que de lo quedaba después del pago de Derechos Reales, él daba una tercera parte al "Denunciador Secreto", lo que ascendía su participación a más de 255 pesos. Desde México se rectificó quedando de la siguiente forma:

"...Supuesto que no hubo reos, ni en la causa se erogaron costas ni gastos, debe deducir la 6ª parte para el Juez del líquido procedente después de bajados los Reales Derechos, y el residuo aplicarse por cuartas partes al Denunciador, Supremo Consejo, Superintendente General, y Ramo de Comisos en la forma siguiente:

Principal o valor del comiso.....	936.3. 3
Reales Derechos.....	<u>166.2. 5</u>
	770.0.10
Sexta parte para el Juez.....	<u>128.2. 9</u>
	641.6.00

Su aplicación por cuartas partes

Al Denunciador.....	160.3.6
Supremo Consejo.....	160.3.6
Superintendente General.....	160.3.6
Ramo de Comisos.....	160.3.6
	IGUAL
	641.6.00

Mesa Segunda de Marina de la Contaduría Mayor del Real Tribunal y Audiencia de Cuentas de México. 16 de Enero de 1802."⁵¹

⁵¹. Ibíd. fs. 317-322.

No está de más agregar, para finalizar con el largo caso que el delator del contrabando pidió al Comandante García permanecer en calidad de "Denunciador Secreto" a fin de poder cobrar su participación y disfrutarla. Seguramente este no es un caso único de introducción de mercancías asiáticas por San Blas, ya que este puerto como hemos visto tenía más contactos, por diferentes razones, con Filipinas.

Una vez suspendido el Galeón de Manila y permitido el comercio en buques de registro entre Manila y los puertos de la Nueva España, no deja de sorprender que se hablara de un permiso de 500,000 pesos y un millón de retorno, ya que ese permiso había estado vigente entre 1734 y 1769 año en que el permiso se elevó a 750,000 pesos con 1,500,000 de retorno⁵². ¿Acaso esto sería una indicación del buen estado de la Real Hacienda de las Islas? Y más sorprende que el millón de retorno se aplicara a la suma de todos los barcos que realizaban el intercambio comercial de Manila a Nueva España⁵³. En vez de fomentarse el comercio con Manila parecía declinar, pero como ya se dijo antes, estos eran otros tiempos y la fuerte competencia que ejercían otros productos y precios sería la clave para que Manila dejara de ser la fuente para satisfacer las necesidades del mercado novohispano.

⁵². Yuste López, Carmen. Op. cit., p. 16.

⁵³. "Representación que hace el Apoderado del Consulado de Manila, quejándose del diferente trato que recibían las naos de Filipinas respecto de los buques de Panamá", en: Ramírez Cabañas, Joaquín (introducción). Comercio extranjero por el Puerto de San Blas en los años de 1812 a 1817. México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Dirección de Estudios Financieros, 1944, (Colección de Documentos publicados bajo la dirección de Jesús Silva Herzog, vol. II), p. 167.

A pesar de que no se tiene la fecha exacta de la "Representación del Apoderado del Consulado de Manila, quejándose del diferente trato que recibían las naos de Filipinas respecto a los barcos de Panamá", corresponde al período estudiado, y en ella podemos ver varias cosas: primero, el comercio de Manila era desplazado por las mercancías que vía Panamá llegaban a los puertos del Mar del Sur, en este caso San Blas. Según el representante de Manila, productos de procedencia inglesa vía Jamaica - Panamá invadían el territorio novohispano para deterioro de la industria y de su población y aún de la de España. Los géneros que se introducían eran iguales o muy similares a los transportados por los filipinos, y en el caso de algodones, los buques panameños traían, "sanas, garras, bafetadas, sarampures y elefantes, permitidos exclusivamente al comercio de Filipinas". La confirmación de que se trataba de mercancías si no inglesas si transportadas por ingleses, fue dada por la tripulación de la nao *Rey Fernando* cuando de un buque panameño desembarcó a un inglés que decía "traer poderes para ciertos cobros". El abundante y más económico abasto que permitían los barcos panameños, incluso de mercancías asiáticas, era tal que las mercancías filipinas ya no tenían la misma demanda que antes: "... los cargamentos que antes se expendían en una feria, o en cuatro o cinco meses internándose a esta capital, no se venden enteramente ni en más que triplicando el tiempo...". A más de quejarse de que los ingleses, por medio de panameños, no pagaban el casi 42% de derechos a los que se veían sujetos los artículos filipinos y que se ahí que su precio fuera más competitivo. También se deja ver que no sólo se llevaban algodones sino una gran variedad de productos. La protesta va

también en contra de el número de barcos panameños que arribaban a San Blas y que era mucho mayor que los que llegaban de Manila y la diferencia de trato de que eran objeto, mientras que a los primeros se les daban todas las facilidades para el desembarco de sus mercancías y el depósito en bodegas adecuadas, los segundos eran tratados casi como contrabandistas y sus mercancías después de mucho esperar, eran depositadas en los Reales Almacenes, que distaban mucho de mantener los efectos en buen estado. Era tal el grado de indignación que acusaron a la Provincia de Nueva Galicia, para entonces Intendencia, de "infidente ... traidora al Rey , a la España, a la América y aún a sí misma, y digno su gobierno del más público escarmiento".⁵⁴

Sin que pretenda ser una revisión minuciosa y sí que quede como un aspecto para investigar y ampliar posteriormente, se registraron las siguientes embarcaciones procedentes del sur del continente: para 1813, cuatro embarcaciones procedentes de Panamá y una de Guayaquil; 1814, cuatro de Panamá y una de Lima; 1815 una de Panamá, y en 1816 tres procedentes de Panamá⁵⁵. Los géneros transportados eran muy diversos, mantas, bretañas, muselinas, percales, lanas, encajes, medias, paraguas, pañuelos libros y un sin fin de cosas más que por el abasto constante fueron un factor que compitió fuertemente con el comercio asiático.

Pensar que San Blas había muerto y que para 1810 languidecía añorando sus años de grandes exploraciones es cosa de dudarse,

⁵⁴. Ibíd., pp. 165.

⁵⁵. AGN. Marina, volumen 271 y 272.

ya que la siguiente lista de embarcaciones llegadas al apostadero ya fueran de algún puerto mexicano, americano o de las Filipinas lleva a imaginar una actividad relacionada con las operaciones de arribo, descarga, registro, introducción de mercaderías, etc. y toda la gran actividad que se tenía que realizar para atender tanto a la marinería como los servicios que necesitara la embarcación, que necesariamente daban una actividad no sólo a el pueblo propiamente sino a las rancherías cercanas.

- "1. Goleta *S. Luis Gonzaga*, que entró en 25 de agosto de 1810.
2. Fragata *Flora*, que entró en principios del año 1811.
3. El mismo Luis Gonzaga que hizo el viaje en 12 de enero de 811.
4. Bergantín *Mameluco*, que entró en febrero de 1811.
5. Bergantín *Fernando 7o.* que entró en el año de 1811.
6. Bergantín *Mexicano*, que entró en marzo de 1811.
7. La misma goleta *S. Luis Gonzaga*, que entró de Acapulco en abril de 1811.
8. La misma fragata *Flora*, que entró en noviembre de 1811.
9. Bergantín *Bastanes*, que entró en mayo de 1812.
10. El mismo que entró en noviembre de 1812.
11. El mismo bergantín *Mexicano*, que entro en mayo de 1812.
12. Fragata *Reina de los Ángeles*, que entró en 1812.
13. La misma *Flora* que entró en Mayo de 1812.
14. El mismo *Mexicano* que entró en febrero de 1812.
15. Falucho *San Vicente* que entró en julio de 1812.
16. Bergantín *San Fernando* que entró en marzo de 1813.
17. El mismo *Bastanes*, que entró en mayo de 1813.
18. Goleta *Los Dos Amigos* que entró en marzo de 1813.
19. Balandra *Cruz de Mayo* que entró en abril de 1813.
20. Fragata *Tagle* que entró en abril de 1813.
21. Bergantín *Concordia*, que entro en mayo de 1813.
22. Fragata *Constitución* que entro de mayo de 1813.
23. El mismo bergantín *Mexicano* que entró en junio de 1813.
24. La misma *Constitución* que entró procedente de Guaymas en noviembre de 1813.
25. Bergantín *Lucero* que entró en 26 de enero de 1813.
26. Falucho *Rayo* que entró en 2 de enero de 1814.
27. Fragata *Bárbara* que entró en febrero de 1814."⁵⁶

Como vemos la actividad anual entre 1810 y 1814 no es

⁵⁶. AGN. Marina, volumen 278, f. 120-121.

precisamente pasiva: un barco de 1810; siete en 1811 y siete en 1812; diez en 1813 y dos en 1814. Lamentablemente únicamente se registró el lugar de origen de *La Constitución*, pero es posible que Guaymas no fuera su puerto de base, y si una escala, ya que se tiene registrada una fragata con el mismo nombre procedente de Panamá. Se sabe que eran barcos que conducían efectos para el comercio ya que se trata de un inventario solicitado por el Apoderado del Consulado de México para el cobro de los derechos que resultaran, lo que seguramente provocaba una superposición de intereses y autoridad entre el Consulado de Guadalajara, el de México y el virrey, ya que por las facultades conferidas a éste último el Consulado de México se seguía viendo favorecido.

Las necesidades de los mercados regionales al occidente de la Nueva España tenían que ser satisfechas sin importar la procedencia de los productos y aunque se sale mucho del período estudiado existe evidencia documental que para la década de 1830 navíos ingleses, franceses y americanos llegaban. Tal vez el comercio con Filipinas decayó pero se volcó a otros proveedores.

Tenemos tres factores importantes que jugaron en contra del comercio filipino:

- a) Precio más bajo por productos iguales.
- b) Abasto continuo.
- c) Variedad de productos.

Si los productos eran de contrabando o entraban legalmente era importante, pero era más importante la preferencia que los consumidores manifestaban tener, y que patriotas o no se reflejaba en sus bolsillos.

Violar las legislaciones, tanto en el caso del *Santa Rita*, del *Activo*, como la llegada de barcos panameños, nos deja ver la gran necesidad de abasto de una población que crece, y con mayores necesidades que requería ser satisfecha por vías legales o por las que no lo eran como el contrabando.

CONCLUSIONES

Seguramente muchas más fueron las relaciones que se establecieron entre San Blas y las Filipinas, pero sólo destaco tres: como puerto de envío de correos extraordinarios, los servicios de astillero que mutuamente se prestaron y San Blas como puerto receptor de mercancías asiáticas enviadas desde Manila. Entre estos tres aspectos no podemos establecer límites entre ellos, ya que la dinámica de sus acciones se traslapan y superponen entre sí.

Cabe destacar que la idea que en un principio me formé de San Blas como un puerto decadente y abandonado fue modificándose poco a poco conforme avancé en la recopilación documental, ya que ésta presentaba a un puerto activo, que si bien dejó de ser Departamento Naval con el traslado de la Maestranza a Cavite, siguió prestando un servicio continuo.

Tiempo antes de terminar la redacción de este trabajo llegó a mis manos el libro que coordinó José María Muria, San Blas de Nayarit. En su artículo "San Blas en el siglo XIX", Muria nos habla de que la decadencia de San Blas no fue tal, ya que el crecimiento del comercio de Guadalajara lo impulsó, los contrabandos fueron favorecidos por las autoridades portuarias que benefició sus bolsillos y los de los comerciantes, y esto mantuvo al puerto activo. El impulso de las grandes expediciones dejó paso a otras actividades que si bien no eran tan ambiciosas si permitían la vida de la villa y sus alrededores.

No puedo dejar de mencionar el trabajo que desarrolló

Salvador Bernabeu sobre el Puerto de San Blas. Dicho trabajo está terminado, en prensa y dentro de muy poco tiempo saldrá a la luz. A pesar de no conocer su investigación se que es de una calidad excepcional y que sin duda aportará muchos nuevos datos que enriquecerán la historia de San Blas.

Creo que queda demostrado que Acapulco no fue el único apostadero que mantuvo contacto con Filipinas y que a pesar de que San Blas entró en escena muy tarde, las relaciones establecidas fueron importantes. Iniciadas casualmente y por necesidades extremas, continuadas por un servicio que se prestó a las naves e incrementada por un comercio y contrabando que enriqueció los vínculos entre dos puertos enlazados por el Gran Océano. Si bien las relaciones entre ambos puertos decayeron al debilitarse el comercio quedan evidencias de éstas y será tarea posterior para seguir investigando.

Queda mucho por conocer de la vida de los habitantes del puerto, pero en éste primer acercamiento al tema sólo tuve acceso a los archivos de la ciudad de México. Una investigación más amplia, contando con los acervos de los archivos municipales de Guadalajara y Tepic, seguramente dará información valiosa y complementaria.

APÉNDICE

SEÑALAMIENTO DE TIERRA¹

Habiendo dispuesto el Sr. Comandante de Marina de estas costas del Mar del Sur, y de este Puerto de San Blas y su población Don Manuel Rivero Cordero en virtud de Superior Orden del Excmo. Señor Virrey de este Reino, el Sr. Marques de Croix, y de acuerdo con el Señor Visitador General el Señor D. Joseph de Gálvez comisionarme para que pase a reconocer las tierras que hay en estas inmediaciones que puedan ser útiles para la siembra que han de hacer los pobladores y vecinos de la nueva Villa de San Blas, y pastos para la cría, y manutención de sus ganados bajo la advertencia, y consideración de que las tierras de esta provincia las que sirven en tiempos de secas no pueden servir en tiempos de aguas por ser anegadizas, y las que han de sembrarse en tiempo de agua no pueden fructificar en tiempo de secas, por cuyo motivo, y teniendo presente esta consideración para que haya tierras suficientes para ambas estaciones tengo vistas y reconocidas las que hay de esta villa hasta la playa y ensenada de Matanchen como a distancia de una legua poco más por el viento al rumbo del oriente, y subiendo para el norte hasta el cerrito de la Concha o Puerta de las Salinas no hay, no se encuentra tierra útil para sembrar, ni pastos para ganados por ser esteros y manglares, así por este rumbo, como por el de poniente hasta la boca del río de Santiago quedando desde la dicha villa hasta la referida puerta de las salinas que son propias de S. M. (Q. D. G.) se han regulado desde dicho cerro de la concha para la banda del este, y la del norte las tierras que han de servir para sembrar y pastar los ganados en tiempos de aguas, quedando así mismo incluso en estas tierras el sitio preciso para el corte de maderas de la fabrica de bajeles y vigas para las fabricas de esta villa, y remisiones a Californias, siguiendo desde dicho cerro de la Concha hasta la cumbre del cerro de los Coamiles, o de Los Negros atravesando el estero de la aguada quedando incluso en estas tierras dicho cerro de los Coamiles, y los dos cerros nombrados Chichihualtepome on todas sus laderas, y las demás que hay hasta el rancho nombrado Piedra Larga a el paraje que llaman Los Colonos en donde hay unos ojos de agua, y otro ojo que llaman de las Higueras, y de allí al Río Guaristemba que viene de Mecatán, y siguiendo el lindero de estas tierras de tiempos de aguas va al rancho de La Soledad que es el primer encierro, y del que sigue por el camino que llaman Del Mezcal hasta el paraje de las casas que fueron el Ingenio de Gimaray, que hoy no hay más que los cimientos, y desde entonces siguiendo como para el norte por la loma que llaman del Xacal al sitio donde estuvo el pueblo de Tepeguacan en la orilla del Río Grande que llaman Santiago dando vuelta por la orilla del río hasta la media luna, y de ahí por Guarachita hasta llegar al referido cerro de la Concha, quedando incluso las tierras de la nueva población de Guaristemba... se han señalado las tierras que hay de un lado y otro del río Santiago desde el expresado sitio de Tepeguacan por

¹. AGN. Ramo Marina, volumen 73, fs. 22-25.

toda la orilla del poniente, digo oriente hasta el paraje que llaman el Fitexitero(?) y potreros de San Jerónimo donde se hacen los cortes de maderas para la fábrica de bajeles, y por la orilla de la banda del poniente del expresado río Santiago desde enfrente de Tepeguacan en todo lo que llaman el caimanero bajan las expresadas tierras cogiendo en todo lo largo que tiene dicha orilla legua y media de ancho de la medida común (ilegible) que se compone la legua de seis mil seiscientas y cincuenta varas de manera que con las expresadas tierras que van referidas hay las suficientes para repartir a cada poblador cuatro caballerías de tierras para cada uno en tiempo de secas y dos caballerías en tiempo de aguas, y les quedan las suficientes para pastos que han de ser en común para todos, como así mismo para que señalen ejidos y dehesas... quedando las tierras que están en el sentido de los linderos señalados por propias de esta villa para repartieles a los pobladores. Y teniendo entendido que el animo de S. S. dicho Señor Visitador General al plantar árboles de cacao por ser muy a propósito a estas costas...

...San Blas, mayo seis de mil setecientos sesenta y ocho.

Diego Fernández

ESTADO EN QUE SE HAYAN LOS BUQUES QUE EXISTEN ARMADOS Y DESARMADOS EN EL PUERTO DE SAN BLAS, LAS OBRAS QUE NECESITAN SUS CASCOS, LOS DEPÓSITOS DE SUS APAREJOS, PENDIENTES Y REPUESTOS, ETC..²

NOMBRE DE LOS BUQUES	DISPOSICIÓN DE SUS APAREJOS Y VELAMEN	OBRAS Y RECORRIDAS CORRESPONDIENTES
Fragata Princesa	Parte de su jarcia pendiente nueva, y lo restante de media vida. Repuestos por completo.	Carenarla de firme como también su bote y fabricar de nuevo una lancha.
Fragata Aranzazú	Acaba de regresar de los Presidios y luego que se concluya su desarmo se le reemplazará lo que necesite.	Carenarla de firme y fabricar de nuevo sus embarcaciones menores.
Paquebote San Carlos	Parte de su jarcia nueva y lo restante de más de media vida. Su velamen la mitad nuevo y lo demás de media vida. Repuestos completos.	Fabricar de nuevo una lancha. Fabricar de nuevo su curañaje.
Bergantín Activo	Su aparejo completo de más de media vida. Su velamen de media vida. Repuestos completos	
Goleta Váldez	Todo el aparejo pendiente nuevo. Su velamen parte nuevo y lo restante de media vida. Repuestos completos	Recorrer la cubierta y obras muertas. Carenarla de firme.
Goleta Sutil	El aparejo pendiente de menos de media vida. Repuestos completos	Recorrerle y forrarle los fondos y carenar de firme su lancha
Goleta Mexicana	Idem. en todo como la antecedente.	

². AGN. Marina, volumen 98, f. 347.

NOMBRE DE LOS BUQUES	DISPOSICIÓN DE SUS APAREJOS Y VELAMEN	OBRAS Y RECORRIDAS CORRESPONDIENTES
Fragata Concepción	Salió de este puerto con su pendiente repuesto nuevo y carenada de firme para Manila.	

Nota.

1ª Los depósitos de los buques que están desarmados subsisten acondicionados según permiten las proporciones del arsenal.

2ª Los buques expresados no pueden montar artillería por que su mala construcción no les permite usar de ella, y sólo la fragata Concepción que es del porte de veinte y dos cañones y el bergantín Activo de doce, llevan y lograrán servirse de ella.

San Blas 10 de diciembre de 1795.

PRESUPUESTOS DE LOS CAUDALES QUE SE REGULAN NECESARIOS PARA LAS
 ATENCIONES DEL DEPARTAMENTO DE SAN BLAS EN EL AÑO PRÓXIMO DE
 1797.³

Extracto del importe que se calcula pueda necesitarse para las diversas aplicaciones de la consignación de caudales de este Departamento en todo el próximo año venidero de 1797.

N. de Presupuestos	Ps.	Rs.	Ms.
1. Oficiales de Guerra.	29.651.	3.	15.
2. Ministerio de Marina y sus Dependientes.	14.718.	1.	02.
3. Tropa Fija.	18.520.	6.	20.
4. Cura, Capellanes y gastos de la Iglesia.	10.897.	5.	32.
5. Pilotos.	17.035.	0.	06.
6. Médicos, Cirujanos y gastos del Hospital.	9.347.	3.	06.
7. Brigada.	2.205.	5.	25.
8. Oficiales de Mar y Marinería.	81.422.	2.	12.
9. Maestranza y Corte de Maderas.	89.364.	0.	00.
10. Rondines del Arsenal.	3.480.	0.	00.
11. Arrieros de la Recua del Rey.	504.	0.	00.
12. Inválidos y Pensionistas.	1.174.	0.	00.
13. Raciones en víveres y plata.	35.236.	2.	00.
14. Compra de géneros para el Almacén General.	10.747.	4.	00.
15. Conducción de Caudales, partes de cartas de oficio para despacho de este; gastos menores	1.000.	0.	00
16. Gastos extraordinarios para pagos de fletes de la carga, y sus embaces que se remiten a los Presidios	500.	0.	00.
	325.804.	2.	16

³. AGN. Ramo Marina, volumen 90, fs.143-161. Y Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. cit. p. 190.

Las cantidades que por Ramo propio de la Real Hacienda se reciben anualmente en ésta Tesorería.

Por las Salinas del Zapotillo.	25.000.	0.	00.		
Por arrendamiento de las tierras del Rey.	1.500.	0.	00.	26.606.	5. 17.
Por arrendamiento del estanco del vino mezcal.	0.106.	5.	17.		

Para la existencia que se calcula habrá en 1ro. de Enero				299.197.	4. 33.
Satisfechos todos los empleados, y atenciones del Departamento hasta fin de Diciembre.				65.842.	1. 05.
Liquido caudal remisible.				233.355.	3. 27.

San Blas, 23 de Noviembre de 1796.

Francisco de Elisa.

ROL DE LA OFICIALIDAD DE PLANA MAYOR DE MAR Y TRIPULACIÓN DE LA FRAGATA NOMBRADA *SAN FRANCISCO JAVIER (ALIAS) EL FILIPINO*, DE LA REAL Compañía DE FILIPINAS PARA SU NUEVO VIAJE A LIMA AL MANDO DEL TENIENTE DE FRAGATA DE LA REAL ARMADA DON JUAN IBARGOITIA.⁴

PLANA MAYOR

Comandante	D. Juan Ibargoitia
2o. Comandante y 1er Piloto	D. Antonio Genaro Ballibian
2o. Piloto	D. Juan Monteverde
2o. Piloto	D. Josef Cardoso
2o. Piloto	D. Manuel Barela
Pilotín	D. Pedro de María y Campo
Pilotín	D. Josef María Villavisencio
Maestre	D. Juan García Sáenz
Capellán	D. Manuel Valencia
Cirujano	D. Francisco Javier Arricruz
Sangrador	Mariano Pouget

OFICIALES DE MAR

Contramaestre	Cristóbal de Aro
1er. Guardia	Antonio Vásquez
2o. Guardia	Pedro González
1er. Carpintero	Gaspar Cordero
2o. Carpintero	Faustino Baza (plaza marinero)
1er. Calafate	Andrés de Lama (Despedido en Zamboanga por su mala conducta en 2 de Enero de 1801).
2o. Calafate	Joaquín Vanta (En dicha fecha paso a 1ro).
Mayordomo	Josef Commo
Dispensero	Francisco Lema
Repostero	Santiago Villercho
1er. Cocinero	Antonio Magayo
2o. Cocinero	Crispin de los Santos (Plaza de grumete)

⁴. AGN. Marina, volumen 182, fs. 298-301.

Cocinero Tripulación	Cristóbal Martín (Plaza marinero. Desertó en Zamboanga)
----------------------	--

MARINEROS

Modesto Garzón (Agregado pilotín)	europeo
Juan Guis	inglés
Luis Nuñez	indio
Juan Lauson (tonelero)	inglés
Bernardo Aviles (falleció el 19 de Diciembre en el hospital de Zamboanga)	limeño
Agustín Guzmán	europeo
Josef Serrano	europeo
Thomas Cointi	inglés
Diego Joaquín	inglés
Simón Montel (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	inglés
Antonio Jorique	vizcaino
Josef Cordero (quedó con mi consentimiento en Zamboanga por no poder proseguir el viaje y padecer una enfermedad habitual)	europeo
Josef Jardín (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	limeño
Simón Bautista	indio
Francisco Marcos (desertó en Zamboanga)	indio
Prospero Mariano	indio
Manuel Galisteo (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	europeo
Antonio Carpintero (falleció en la mar el 19 de noviembre de 1800)	europeo
Marcos Manabat	indio
Juan Antonio (desertó en Zamboanga)	indio
Josef de los Reyes	indio
Eugenio Navarro (pasó a la Fragata <i>Fama</i> en castigo)	indio
Josef Vega (desertó en San Jacinto a 3 de agosto de 1800)	indio
Salvador Espiritu Santo	indio
Antonio de los Reyes	mestizo

Thomas Franco	indio
Julián García	indio
Paulino Santiago	indio
Amador Gallardo	limeño
Vicente Venerado	indio
Patricio Díaz (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	indio
Faustino Lisama	indio
Vicente Ferrer	indio
Josef Antonio de Austria	indio
Clemente de Ocampo	indio
Francisco de la Cruz (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	indio
Mariano de la Cruz	indio
Alejandro Francisco	indio
Ramón de Mora	europeo
Juan Cantón (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	inglés
Josef Isara (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	europeo
Juan Santos	europeo
Mariano Rivera	limeño
Francisco Barranco (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	europeo
Pedro Basa	indio
Fernando Mayobre (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	europeo
Joaquín Salazar	indio
Miguel de los Reyes (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	indio
Faustino David (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	indio
Luis David	indio
Juan Bara	indio
Mariano Romero	indio
Benito Alejo (desertó en Zamboanga el día de la vela)	indio
Esteban Romero	indio

Juan Josef Ramos (2o. tonelero)	indio
Francisco Reyna	indio
Francisco García (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	indio
Alejandro de los Reyes	indio
Gervacio Martín	indio
Carlos Danal	indio
Alejandro Medina (Desertó en Zamboanga el día de la vela)	indio
Antonio Palas (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	europeo

GRUMETES

Tomas de Ochoa (agregado de grumete)	español
Vicente Magudan	indio
Silvestre Mariano	indio
Andrés Esteban Garcia	indio
Lorenzo Cipriano	indio
Juan Sinron	indio
Gregorio Andres	indio
Julian Rosales (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	limeño
Francisco de los Santos	indio
Raymundo de los Santos	indio
Manuel Nolasco	indio
Faustino de la Cruz (desertó a nuestra llegada a Zamboanga)	indio
Antonio Montero	europeo
Juan Concha	europeo
Gregorio Blanco	europeo
Andrés Ortiz (quedó enfermo en el hospital de Zamboanga)	europeo
Juan Castaño (en 28 de febrero pasó a la plaza de marinero)	europeo
Silverio Ximenes	indio

PAJES

Manuel Josef García
Manuel Ballejos
Remigio San Buenaventura
Francisco Arsenio
Josef Balpontin (en 28 de febrero pasó a la plaza de grumete)

Cavite a Bordo de la Fragata *Filipino* a 11 de Julio de 1800.

Juan Ibargoitia.

En la referida Fragata *San Francisco Xavier* en el Puerto de Zamboanga, hoy día de la fecha por orden verbal del Señor Comandante, yo el infrascripto Escribano , habiendo pasado lista a su tripulación; se notaron los desertores, los que quedaron enfermos en el hospital, los despedidos con justas causas y los que tuvieron ascensos; asimismo se alistaron los individuos siguientes.

Antonio Lucena
Francisco Trapero
Manuel Díaz
José Camacho
José Capelo
Francisco Mejía

GRUMETES

Antonio Ferrari
Pedro Gavino
Nicolás de los Santos

Y para que así conste, lo pongo por diligencia a bordo de dicho buque a veinte y ocho de Febrero de mil ochocientos y uno.

Capitán

Juan Ibargoita

Escribano

Juan Bautista Monteverde

INSTRUCCIÓN ARREGLADA

a la que S. M. se sirvió expedir en España con fecha de 22 de julio de 1761 en que se establece regla fija para que en todo este Reino sea uniforme el modo de substanciar las causas de fraudes de tabacos, señalando al mismo tiempo las penas que se ha de imponer a los reos y están prefinidas en Bando promulgado en 12 de febrero de 68.⁵

Recopilación de ordenes y acuerdos posteriores a la instrucción de causas expedida por el excmo. señor marqués de Croix en 5 de febrero de 1768.

Causa en que hay aprehensión de fraudes y de reos.

1. Luego que se aprehenda el fraude en embarcación, en el campo, o poblado, se proveerá Auto de Oficio por, Justicia Comandante del Resguardo, Visitador, cabo de Ronda o fiel aprehensor refiriendo el hecho, y mandando a hacer justificación de él, depositar el genero aprehendido, reconocerle por peritos, y que el Escribano si lo hubiere de fe de la aprehensión, y sus circunstancias.

2. Puesta incontinenti, la fe, o si ella se examinaran dentro del día los guardas, o ministros de la aprehensión, y si la presenciaron personas desinteresadas, serán examinadas con preferencia.

3. Conformando las disposiciones con el Auto de Oficio, a consecuencia de él, se mandara poner el genero en la Administración, o Fielato, mas inmediato, y declaran los peritos, si es genero de fraude dando razón de su dicho; y después se pasara y contara el genero, quedando fe de ello en los Autos.

4. Hecho todo esto en que no deben emplearse, si fuere posible mas de dos, o tres días, se aprobara la prisión de los reos, si se hizo al aprehenderse el fraude, o después; y si no se hizo se pondrá auto para ella, y para el embargo de bienes de los que resultaren reos, como son los dueños, los conductores expendedores, encubridores, o compradores, se les recibirán sus declaraciones, según lo que resulte de la sumaria, y estén negativos o confesos, se proveerá Auto declarando por decomiso el genero, con la embarcación, carruaje, o caballería en que se conducía y vendido, quedara depositado su importe, hasta la ejecución de la sentencia.

5. Sin embarazarse el juez, o escribano principal donde se haya, en la venta, ni en los embargos que deberán cometerse a otro, o hacerse a distintas horas, se mandara tomar las confesiones de los reos, y precediendo nombramiento de curador a los menores de edad, solo se les deberá hacer cargo de los que este probado contra ellos, a lo menos semiplenamente sin sugerirles, ni amenazarles.

6. Acabadas las confesiones, en la misma hora se dará traslado a la parte del fisco, por quien dentro del tercer día a lo sumo, se pondrá la acusación a los reos, sobre lo que individualmente resulte contra cada uno, y en el día que se ponga la acusación se dará traslado a los reos sobre lo que individualmente resulte

⁵. AHCM. Cédulas Reales, Bandos, Reales Ordenes, Provisiones, volumen 429-A, fs. 41v-52.

contra cada uno, y en el día que se ponga la acusación a los reos, recibiendo en el mismo auto la causa la prueba por ocho días comunes, con todas cargas, que no podrán prorrogarse, sino por causas muy especiales, entonces sin exceder de un mes.

7. Notificado incontinenti este traslado, correrá el termino de prueba, y dentro de él sin que lo puedan renunciar los reos, se ratificarán, con su citación los testigos de la Sumaria, y aun los reos, en los que por sus declaraciones, y confesiones resulte contra otros reos, se alegara y probara de parte a parte, lo que les convenga con recíproca citación, presentando interrogatorio, y las notificaciones traslados, y citaciones, se entenderán con los reos, en caso de no tener procuradores especiales, o curadores.

8. A el otro día se concluirse el testimonio de prueba, se llaman los autos para sentencia con citación de las partes, y sin que se pueda pasar del tercero día, se sentenciaran con acuerdo de Asesor, declarando en caso de estar justificado el fraude, por bien hecho el comiso, e imponiendo las demás penas, y aplicaciones, que dejadas se arreglaran, con prevención de que desde luego, que se hace la aprehensión, se me dará noticia por si según sus circunstancias tubiere por oportuna la avocación de los autos, en los casos, y causas que pueda, o el hacer alguna prevención al subdelegado, correspondiente a la mejor dirección.

CAUSA sin aprehensión de fraude pero con reos presentes.

9. Sin la aprehensión de fraude, se procederá también de oficio, por noticias fundadas que se adquieran de que algunos viven del fraude, o de encubrir, o auxiliar a defraudadores, se dará principio por auto de oficio, en que además de la noticia en general, se exprese caso o casos particulares mandando recibir en su tenor sumaria información; y no se procederá, a la prisión, que embargo, hasta que halla suficiente justificación, no vaga ni general, sino particularizada, con testigos idóneos, y si es posible con causas acumuladas, de modo que a lo menos por indicios, y conjeturas graves conste el delito, y el cuerpo de él.

10. Presos los reos se procederá al seguimiento de la causa determinación, y consulta, por el mismo tenor, y con igual brevedad, que en las causas de aprehensión, y se juzgara justificada la causa, como a verdadera aprehensos y defraudadores.

CAUSA para denunciación.

11. Cuando parece un denunciador presentando pedimento en que se refiera el hecho, causa, cosa y reos que denuncia, pidiendo, que a su tenor se examinen los testigos que presentase, deberá mandar el Juez, que se haga la justificación, y si presentase muestra de fraude, y retendrá ----- (sic).

12. Si por la Sumaria, aunque sin aprehensión de fraude constase debidamente el delito y reos se procederá por el mismo método arreglado en las causas sin aprehensión, y si se logró esta se procederá desde entonces, como en las causas de aprehensión, y en cualquiera caso que el denunciador del Fisco que debe nombrarse de oficio hasta su perfecta determinación y ejecución.

CAUSAS de rebeldía.

13. En cualquiera causa de las clases que van expuestas, estando ausentes los reos, se despacharan prontas requisitorias a las justicias de sus domicilios; y no pudiendo ser habidos, se le llamaran por Edictos y Pregones de tercer en tercer día; y se sentenciar su causa en rebeldía, en la forma ordinaria, como se practica en las causas criminales, siguiéndose, y sentenciándose, con la brevedad que las demás dándose de ellas noticias.

14. Si hubiese algunos ricos presentes, no se detendrá su causa por los ausentes, por que en tal caso, deberá formarse de la de estos ramos aparte.

15. Aprobada la sentencia para con los ausentes, solo será ejecutiva desde luego en el comiso, en las costas, y penal y pecuniaria; pero no en las corporales. Presos, o presentes los reos, se les tomara la confesión, y continuara desde aquel estado la causa abierta, oyéndoseles sus defensas, sin faltar al tenor y brevedad, que en las demás causas, y sin ser necesario segunda ratificación de los testigos de la sumaria.

ADVERTENCIAS para la substantación de estas cuatro clases de causas.

16. Cuando al aprehenderse el fraude de tabaco, en coche, carruaje, embarcación, casa o bagages, se aprehenderan otros géneros de fraude de cualquiera otra naturaleza, se seguirá la causa sobre toda la jurisdicción de la Renta de Tabaco, y la aplicación del comiso, en unos, y otros géneros, se ha de hacer como respectivamente prevenga al ordenanza de cada Ramo; y en cuanto a la pena, se impondrá las mas grave a las dos.

17. Cuando al aprehenderse el fraude de tabaco desamparado en el campo, o en otra parte, se hallasen a poca distancia, otros géneros de fraude debe conocer también la jurisdicción de la Renta contra quienes se forme la causa; y si no aparecieren estos, se sobreesera, con la declaración, y aplicación del comiso.

18. Cuando haya denuncia, o sospecha grave de ocultarse el fraude, en las iglesias, conventos, lugares sagrados, y otros cualesquiera excelentísimos no podrá practicarse el reconocimiento de ellos, sin que preceda dar noticia a su prelado, párroco, o superior de la precisión del reconocimiento, para que advertido no extrañe, ni impida la diligencia, y de el auxilio que se le pida; pero si lo negaré, o retardaré, en términos, que la dilación, pueda hacer malograr la aprehensión del fraude, precediendo tres requerimientos, aunque sea en un mismo acto, y no hallándolos, podrán por si solos proceder al reconocimiento; pero guardando al templo, monasterio o personas excelentísimas toda la reverencia que se debe, a los sagrados, y personas excelentísimas y evitando en cuanto sea posible el escándalo, y con la advertencia de que si de las diligencias, que principal y directamente se dirigen, y deben dirigirse no contra las personas excelentísimas sino a descubrir el genero de contrabando, y los reos seculares, resultará culpado, por inteligencia con el mismo hecho, o en el progreso de las diligencias algún excelentísimo concluida la sumaria deberán sacar testimonio, y remitirmelo para que se pase al prelado que corresponda, a fin de que se le imponga por su parte la consigna correspondiente o castigo.

19. Todo fuero con inclusión del Militar, y de Marina esta

derogado en causas de fraudes contra las Rentas Reales; y ni las casas de los títulos ministros y jueces serán preservadas de que se reconozcan cuando fuere necesario.

20. En las causas de fraudes que se formaren contra caballeros de las tres Ordenes Militares se ejecutara la pena del comiso; pero para las demás penas, hecha la causa se consultara a S.M. como a Gran Maestre por la vía correspondiente.

21. Contra las justicias, y contra los militares que encubriesen los fraudes, y contra los que embarcasen su averiguación, y aprehensión, o no diesen el debido, y pronto auxilio, tiene S. M. mandado se proceda con mayor rigor y pena que contra el mismo defraudador aprehendido; pero será por incidencia en la causa principal, sin ser necesario formales otra separada.

22. En los que fuesen de muy corta consideración, se formara un testimonio de la aprehensión, en cuya virtud se determinara la causa, y de las de esta naturaleza, se me dará mensualmente noticia por los jueces.

23. En los demás fraudes de alguna cantidad se formara causa criminal en el método prevenido, y se impondrá a los reos todo el rigor de las penas, estando probado debidamente su delito, para lo que se admitirán indicios, y conjeturas y las probanzas mas privilegiadas que en cualquier otro delito se admiten por derecho.

PENAS que deberán imponerse irremisiblemente probado el fraude.

24. Será pena común a todo fraude de polvo, y hoja del comiso, y perdición del que se aprehendiere en el coche, carruaje, bagages o embarcaciones en que se conduzca y lo mismo todos los efectos, o géneros que se encuentren en los tercios cofres, petacas, fardos, y demás en que vengan, aunque sean de lícito comercio, y que traigan los correspondientes despachos, con mas las costas de la causa, que se deberán pagar de los otros bienes embargados a los reos.

25. Además de esta pena común en todo fraude de tabaco, se impondrá a los defraudadores conductores, y sus compradores la pena del duplo del valor del tabaco aprehendido; esto por la primera vez; pues en caso de reincidencia, se les aplicaran a arbitrio de los Jueces Privativos, otras mayores, así pecuniarias como corporales, que sean correspondientes a la gravedad del delito.

26. A los que sembraren, o cultivaren tabacos de fraude, aunque sean silvestres, o cimarrones se les condenara además del comiso, y perdición del genero en el duplo de su valor, y de las costas de la causa, prevenidas para las introducciones, y ocultaciones, en la perdida y confiscación de las heredades en que se encontrasen, si perteneciesen a los propios reos, o culpados, en la concurrencia, ayuda, o malicia, y a efecto de poder imponer la pena del duplo, en cualquiera aprehensión de plantíos, deberá el Juez hacer que por peritos, se avalúen los sembrados, según el tamaño en que se hallen, habida consideración a la tierra que ocupan, costo de la semilla, y gasto del beneficio, hasta el estado actual; e igual avalúo podrá practicarse de los tabacos silvestres con la diferencia del costo que no hacen de semilla, y beneficio, y ejecutada dicha diligencia, que se pondrá con individualidad en la causa, se procederá a arrancar, y quemar las matas en cualquier estado que se encuentre, respecto, ser lo mas útil, y traer graves inconvenientes el beneficiarlo de cuenta del Rey.

27. La citada pena del duplo impuesta por introducción, siembra, o cultivo debe entenderse que se ha de exigir, no solo al dueño del fraude sino igual a todos los que resultan reos, con advertencia de que si algún, o algunos de ellos no tuviesen bienes de que cobrarles, se le impondrá otra pena corporal correspondiente al escarmiento y corrección, y no por eso deberá cargarse el duplo que pertenecía a aquellos a los demás de quienes se exigía; pues sería imponerles mayor pena que la que por ahora esta asignada al delito.

28. A los que hicieron resistencia con armas a los Ministros de la Renta, si no fuesen nobles se les darán doscientos azotes, y se les condenara por este solo delito a cuatro años de presidio de aumento de pena, y a los nobles en seis; y si la resistencia fuese tan calificada que causase estragos y mereciesen los reos pena de muerte se les impondrá.

APLICACIONES de comisos y condenaciones.

29. Estando acordado en junta celebrada en 1 de Diciembre de 1767, que todo el tabaco de rama enterciado o enmanojado, que se aprehenda y sea de calidad consumible en los Reales Estancos, se regule de cualquier clase que sea, indistintamente al respecto de dos reales y quartilla cada libra líquida para aplicar su valor por tercia parte, se advierte aquí esta disposición, para su observancia quedando extinguido el método que antes de estableció de avaluar los tabacos de las aprehensiones según sus clases, y calidades, en cuanto al tabaco de rama, pues solo debe subsistir para el polvo.

30. Aunque igualmente estaba establecido que la distribución de tercias partes de dicho valor de los comisos, había de ser destinado una al Juez otra al denunciador, y la otra a la Renta queda por ahora abolida dicha practica, y se resuelve que la una tercia parte sea para el Juez, la otra para el denunciador, y la otra para el aprehensor, o aprehensores; pues a la Renta, le es mas conveniente proporcionar este mayor estímulo para celar, y perseguir los fraudes.

31. Respecto de que los tabacos que se hallen sembrados, no ha de tener aprovechamiento para su expendio en los Reales Estancos, pues evacuada la diligencia de avalúo de ellos, se han de arrancar, y quemar, como queda prevenido, no puede ejecutarse con esta especie la distribución de tercias partes de su valor, y para que no dejen tener remuneración el Juez, aprehensores y denunciadores se determinara que de la pena de duplo que se exija a uno de los reos, se aplique la tercia parte de él para distribuirse entre el Juez, y denunciador, y guardas que descubrieron el sembrado, y defecto de denunciados las dos partes de ellas a los mismos aprehensores. Y para el caso de que se descubran reos a quienes exigir la pena del duplo o cuando las haya no tengan bienes para ello, me reservo destinar una gratificación correspondiente en vista del avalúo del tabaco hallado, para que como un equivalente se distribuya en los interesados.

32. Los gastos que se causen en la operación de arrancar, y quemar las plantas del tabaco (que han de constar también por testimonio en la causa) se satisfarán inmediatamente por el respectivo Factor Principal de la Renta en virtud del recibo original, que ha de recogerse y remitirse del Gobernador, o Alcaldes de los naturales de aquel territorio que trabajen de peones, el cual se otorgue ante el juez con los testigos de

asistencia, y se resarcirán de los bienes de los reos, con preferencia a la exacción del duplo, cargándose en las costas de la causa, estos en caso de que resultaren reos y bienes; pues en su defecto los deberá lastar (sic) precisamente la Renta.

33. La pena del duplo que se exija a los reos de fraudes de tabacos que se hayan aprehendido, enterciados, o enmanojados, se han de aplicar integra a la Renta, lo mismo que cualquiera otra pena pecuniaria o multa.

34. Si con la aprehensión del fraude prendiesen en despoblado los guardas a los reos o a alguno de ellos, además de la pena que les corresponda en el comiso, se les aplicaran los bagages, armas, aparejos, y carruajes en que se conducía el fraude, y lo mismo se hará con los instrumentos, o maquinas en que se fabrica el genero para el fraude, si con el se aprehendieron los delinquentes, pero no se seguirá esta regla con los navíos o embarcaciones, que se comisaran, por que en estas tendrán la parte que les corresponda como denunciadores.

35. Los coches carruajes, y demás comisados que se cogieren dentro del poblado, serán públicamente vendidos, y aplicado su valor íntegramente a la Renta, y lo mismo los navíos y embarcaciones, instrumentos y maquinas para la ejecución de algún fraude, o fabrica, y el aprecio de todas estas clases de bienes, han de quedar sujeto en defecto de otros de los reos al descuento de costas, y gastos de la causa, y al de sus alimentos.

36. Cuando la jurisdicción de la Renta del Tabaco atrajese así el conocimiento de otro fraude de Rentas o Estancos la distribución del tabaco continuara entre Juez Denunciador, y guardas, y la de los géneros pertenecientes a otros Ramos se hará con arreglo a las respectivas ordenanzas se ellos, según esta prevenido en el capitulo 16.

37. Las tierras, o heredades en que se haya sembrado tabaco se aplicaran enteramente a la Real Hacienda, respecto a la pena de confiscación de ellas que esta impuesta.

Y para su puntual observancia he tenido por conveniente, se distribuya firmada por mi a todos los que tienen facultad de conocer de las causas de fraudes de tabaco, para que cada uno en la parte que le toque, se arregle exactamente al método que previene, sin ir ni permitir que se vaya contra su tenor modo y forma en manera alguna. Dada en México a 5 de Febrero de 1768. El Márquez de Croix.

Es copia de la instrucción en que se estableció regla fija para que en todo el Reino sea uniforme el método de substanciar las causas de fraudes de tabaco, y penas que se han de imponer a los reos, que expidió el Excelentísimo Señor Márquez de Croix en cinco de febrero de mil setecientos sesenta y ocho, y aprobó su Majestad en Real Orden de veinte y dos de octubre del mismo año, de que certifico Yo Don Silvestre Díaz de la Vega Contador General por su Majestad de la Real Renta de Tabaco de este Reino de Nueva España, y ministro de una de las Superiores Reales Juntas de dicho Ramo, en México a diez de julio de mil setecientos ochenta y cinco. Silvestre Díaz de la Vega.

RECOPIACIÓN DE ORDENES Y ACUERDOS POSTERIORES A LA INSTRUCCIÓN DE CAUSAS EXPEDIDA POR EL EXCELENTISIMO SEÑOR MÁRQUEZ DE CROIX EN 5 DE FEBRERO DE 1768.

1o. Que todos los tabacos que se aprehendieron bien sea en siembra bien en manojos, no siendo de las villas contratadas, se den a el fuego, poniéndose en las causas factura de testimoniada de la cantidad, y disposición en que se halle esta clase de tabacos arreglándose por lo que hace a los que se encuentran sembrados a los prevenido en la instrucción.

2o. Que los tabacos de la expresada naturaleza que se aprehendieron, fuera de los que se encontraren actualmente sembrados, se pasen para su reconocimiento a la administración mas inmediata, y a falta de sujetos inteligentes en ella se trasladen a la respectiva Factoría, para que hecho y concluida la causa se quemen.

3o. Que el fondo de la Renta del tabaco, no esta en obligación de satisfacer las costas procesales de la causa de comiso, que se formen, aunque a los reos falten bienes, y el valor de el no alcance a soportarlas; porque suponiendo, que solo puede llevarlas el Juez, y Escribano, que no tengan sueldo, uno y otro están obligados por sus cargos a actuar de oficio en los negocios del Real Erario. Y que siendo el contrabando de poco valor, no deben formarse autos, sino un testimonio, como previene el Capitulo 22 de la Instrucción.

4o. Que para regular la pena del duplo del valor de los tabacos que se aprehendan, debe girarse la cuenta solo de las libras netas, sin hacerse rebaja de la merma, y enjuague. Y que para la paga de su valor que se distribuye entre el Juez Aprehensor, y denunciante, se ha de deducir de las libras netas un diez por ciento en las jurisdicciones contratadas, y fuera de ellas un dos por ciento. Pero cuando el tabaco aprehendido se reconozca, con humedad excesiva, nacida de la malicia del defraudador, se depositara y repesara cuando haya quedado enjugado, y en su calidad natural para formar la distribución.

5o. Que cuando el tabaco este en versa, o sin beneficio, siendo de las villas contratadas se perfecciones la cuenta de la Renta, rebajando para la exacción del duplo, y distribución del comiso, los gastos causados, y los abonos idénticos que hacen los cosecheros matriculados.

6o. Que la pena del duplo que se exija a uno de los reos cuando el tabaco aprehendido sea de calidad inservible, se aplique la tercia parte y distribuya entre el Juez, aprehensores, y denunciador, como previene el Capitulo 31 de la Instrucción en los tabacos sembrados. Entendiéndose que se ha de regular, por dos y cuartillas r.s cada libra para la exacción del duplo.

7o. Que el embargo de bienes que se haga a los reos debe proporcionarse a solo aquellos que prudentemente se consideren bastantes a la cantidad del tabaco aprehendido, para la satisfacción de costas, y duplo, sin excederse en el embargo.

8o. Que siempre que los reos exhiban la pena del duplo, no se les arreste, ni embarguen sus bienes, y solo por su defecto, se les imponga la pena de una moderada prisión, la que cumplida se les ponga en libertad, sin esperar la aprobación de la sentencia de lo que cuidaran los Factores; y en caso de advertir lo contrario darán las ordenes oportunas antes de remitir las causas, o testimonios para que no se grave a los reos con prisiones dilatadas.

9o. Que en las causas que se siguieren contra indios, asegurando el comiso se excuse el embargo de bienes, respecto a que no se han de condenar en penas pecuniarias, sino corporales, ni deben pagar costas.

10. Que el premio que se haya de dar al Juez, aprehensores, y denunciador en los casos en que por no ser de consumo el tabaco aprehendido se haya de quemar, ignorándose los reos o no hallándose bienes reserva su excelencia en si el que haya de ser, guardándose en esta parte lo mismo que previene el Artículo 31 de la Instrucción que habla sobre quema de tabacos sembrados.

11. Que la regulacion de la pena del duplo, debe hacerse para su exacción en las cajillas de cigarros y papeles de puros, que se aprehendieran sobre el todo de ellos, valuándose cada uno al respecto de medio real. Y que para la paga de su valor al Juez, aprehensores, y denunciante se ha de hacer la reducción a la cantidad de cajillas o papeles que compongan con sujeción a las docenas de cigarros, y numero de puros que vende la Renta en la Factoría, o Administración donde se haga la aprehensión, sin traer a consideración los cigarros sueltos que no compongan cajilla entera para la exacción y distribución.

12. Que el tabaco de polvo que se aprehenda sea de la calidad que fuere, se regule a seis reales libra, indistintamente para la exacción del duplo y distribución de terceras partes.

13. Que los géneros lícitos y de legítimos despachos que se aprehendieren en el fraude de tabaco, sean públicamente vendidos, y su valor se distribuya por tercias partes.

14. Que a imitación de los que en España se practica, todas las multas que se impongan a los dependientes de la Renta, por cualquier motivo que sea se apliquen a beneficios de la misma Renta.

15. Que aprobadas las sentencias de las causas, y ejecutadas se archiven estas en las factorías a que pertenecen los lugares donde se han seguido y substanciado, o reside el Juez que en primera instancia las haya decidido, aunque sea alguna de las Justicias ordinarias, para que de este modo los factores, como que se personan en ellas por el fisco, puedan pedir su acumulación en los casos de reincidencia, u otros que tengan por conveniente.

Yo Don Silvestre Díaz de la Vega Contador General por S. M. de la Renta del Tabaco de este Reino de Nueva España y Ministro de una de las Superiores Reales Juntas de este Ramo certifico que esta recopilación esta conforme a las ordenes que se citan a sus márgenes. México diez de julio de mil setecientos ochenta y cinco. Silvestre Díaz de la Vega.

RELACIÓN DE LOS MÉRITOS DEL PILOTÍN DE LA ARMADA D. JUAN CARRASCO COLEGIAL DEL REAL SEMINARIO DE SAN TELMO DE SEVILLA, NATURAL DE ALCALÁ DEL RÍO ARZOBISPADO CON DESTINO EN EL NUEVO ESTABLECIMIENTO DE SAN BLAS DE EDAD DE 42 AÑOS, ESTADO SOLTERO⁶.

Empleos	Data de los nombramientos			Tiempo que ha servido			Empleos
	Días	Meses	Años	Años	Meses	Días	
Grumete	15	Abril	1775	2	8	00	Grumete
Marinero	16	Dbre.	1777	2	5	21	Marinero
Artillero	7	Jun.	1780	4	7	13	Artillero
Pilotín	21	Eno.	1785	13	10	8	Pilotín
Total del tiempo que ha servido.....				23	07	12	

CAMPAÑAS

BUQUES EN QUE NAVEGÓ		COMANDANTES	DESTINOS
Navío <i>San José</i>	Capitán de Navío	D. Manuel Barona	De Cádiz a la expedición de Argel
Navío <i>Astuto</i>	Brigadier	D. Juan Antonio Moso	De idem. al puerto de El Callao Lima
Fragata <i>Favorita</i>	Teniente de Navío	D. Juan de la Bodega	De El Callao al Puerto de San Blas.
Fragata <i>Princesa</i>	Primer Piloto	D. José Camacho	De idem. a la Mar
Paquebote <i>Príncipe</i>	Segundo Piloto	D. Juan Echeverría	De idem. a la Antigua California
Fragata <i>Santiago</i>	Primer Piloto	D. Esteban Martínez	De idem. a la Nueva California

⁶. AGN. Marina, volumen 135, f. 86.

BUQUES EN QUE NAVEGÓ		COMANDANTES	DESTINOS
Idem.	Capitán de Fragata	D. Juan de la Bodega	De idem. al Callao de Lima
Idem. <i>Princesa</i>	Piloto Graduado	D. Francisco Mourelle	De idem. a Manila
Idem.	Segundo	D. Juan Aguirre	De idem. a la Antigua California
Paquebote <i>Aranzazú</i>	Idem.	D. Juan Pantoja	De idem. a idem.
Idem.	Idem.	Idem.	De idem. al Puerto de Realejo
Fragata <i>Aranzazú</i>	Idem.	Idem.	De idem. al puerto de Realejo
Fragata <i>Aranzazú</i>	Primer Graduado	D. José de Cañizares	De idem. a la Nueva California
Fragata <i>Princesa</i>	Primer Graduado	D. Esteban Martínez	De idem. al Puerto de Nutka
Balandra <i>Princesa Real</i>	Alférez de Navío	D. Manuel Quimper	De idem. a idem. y exploraron de Fuca
Paquebote <i>San Carlos</i>	Alférez de Navío	D. Ramón Saavedra	De idem. a idem. y a idem.
Goleta <i>Sutil</i>	Teniente de Fragata	D. Juan Matute	De idem. al Puerto de Bodega
Fragata <i>Aranzazú</i>	Primer Piloto	D. José Tobar	De idem. a invernar en Nutka
Fragata <i>Princesa</i>	Idem.	D. José Narvaez	De idem. a la Antigua California
Goleta <i>Váldez</i>	Idem. Graduado	D. José de Cañizares	De idem. a la Nueva California
Paquebote <i>San Carlos</i>	Teniente de Fragata	D. Pedro de Anda	De idem. a la Antigua idem.

BUQUES EN QUE NAVEGÓ		COMANDANTES	DESTINOS
Fragata <i>Concepción</i>	Idem. de Navío	D. Jacinto Caamaño	De idem. a la Nueva
Idem.	Idem.	D. Juan Matute	De idem. a idem.

San Blas 29 de Noviembre de 1798.

Juan Carrasco.

NOTA DE LOS ATAJOS DE MULAS QUE EN TROZOS HAN SALIDO DEL PUERTO DE SAN BLAS PARA LA CIUDAD DE MÉXICO CONDUCIENDO LOS EFECTOS PERTENECIENTES A LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS, Y RESPECTIVOS AL CARGAMENTO DE LA FRAGATA SAN FRANCISCO XAVIER CUYO REGISTRO SE HA DADO POR CONCLUÍDO EN VIRTUD DE ORDEN DE LA SUPERIORIDAD; CON EXPRESIÓN DE LOS DÍAS DE SU SALIDAS, NÚMERO DE TROZOS: DUEÑOS, O MAYORDOMOS DE RECUAS: MULAS DE QUE SE COMPONEN, BULTOS QUE CARGAN, Y TROPA QUE LOS ESCOLTAN⁷.

Días de su salida	Número de trozos	Dueños o Mayordomos de recua	Número de mulas	bultos que cargan	Tropa que los escoltan soldados
9 de Dic. de 801	2o.	D. Antonio Romero	080	124	04
	3o.	Don Salvador Garfias	066	077	03
	4o.	D. Vicente García	063	078	03
22 de Dic.	5o.	D. Pedro Osornio	038	059	01
	6o.	D. Agustín Anaya	030	063	01
	7o.	D. Mariano S. Anaya	072	127	03
24 de Dic.	8o.	D. Feliciano Briseño	216	363	06
	9o.	D. José Luis Pérez	128	199	04
25 de Dic.	10o.	D. José Bravo	075	136	02
	11o.	Casimiro de Torres	053	083	02
26 de Dic.	12o.	José Ramón de Orozco	075	187	02

⁷. AGN. Marina, volumen 182, f. 306.

Días de su salida	Número de trozos	Dueños o Mayordomos de recua	Número de mulas	bultos que cargan	Tropa que los escoltan soldados
31 de Dic.	13o.	José Ma. Domínguez	045	102	01
	14o.	José Antonio Zúñiga	027	060	01
	15o.	Manuel Baca	019	038	01
	16o.	José Ma. Carmen	054	108	01
Enero de 802	17o.	D. Diego García Avila	035	087	01
	18o.	D. José Romero	028	048	01
	19o.	D. Carlos Ledezma	067	097	02
	20o.	D. José Antonio Gutiérrez	027	054	01

1,198

2,090

40

Comisaría de San Blas, 15 de Enero de 1802.

Francisco de Paula Bermúdez

NOTICIAS DE SAN BLAS⁸

Ocupado el puerto de San Blas por las tropas españolas, a virtud de una contrarrevolución en Tepic, de que se ha hablado, el General D. José de la Cruz ordenó en dicha ciudad al Teniente de Fragata D. Pedro Valentino Negrete con fecha 8 de Febrero, que forman una amplia sumaria información sobre la entrega de dicho puerto. Practicándose multitud de diligencias que formaron un grueso volumen, y para que se tenga alguna idea de las principales, ponemos a continuación la que sigue.

Declaración certificada del Contador General del Apostadero de San Blas Don José Monzón.

En contestación al oficio que se conformó a lo dispuesto por el Sr. General [que] se sirvió pasarme en once del corriente, bajo mi palabra de honor y del sagrado de la religión del juramento que solemnemente protesto, manifestaré cuanto he entendido sobre los puntos de la rendición de esta plaza y demás a que se contrae.

Estaba antes de la insurrección fortalecida del modo que el Comandante responsable a ella, creía que bastaba a su defensa; pero teniendo noticia de tan horrendo atentado por el primer posta que despachado de Guadalajara recibió en 22 de octubre [?] comenzaría a dictar sus ordenes como se deduce de hacer conducir a Tepic más artillería; pero habiéndose celebrado junta de apostadero el 31 de Octubre, es [ilegible] su actividad al cumplimiento de lo acordado en levantar baterías, desmontar sus inmediaciones, hacer un foso que cortara la entrada del camino por la tierra que divide los dos esteros de Cristóbal y del Arsenal: tener los buques armados, repostados de víveres y prontos para embarcar los efectos de los almacenes, como en lo posible se verificó y acopiar cuantas semillas y ganado se pudiese. Cuando estaba ya verificándose así el 8 y 19 de noviembre llegaron los oidores de Guadalajara, D. Juan Recacho y D. Juan Nepomuceno de Alba, con setenta hombres, poco más o menos con armas blancas y de fuego, que se nombraban unos oficiales y otros soldados del citado Sr. Recacho quién portaba las divisas de Coronel.

A los dos días me parece, si no padezco equivocarme, siguieron entrando en tropel como 200 individuos europeos de los empleados y comerciantes de Guadalajara, Tepic, y otras poblaciones, diciendo querían escapar sus vidas e intereses (que conducían) de los insurgentes que ya se acercaban a Tepic.

Con hecho que tan ciertamente lo comprobaba, agito extraordinariamente la defensa de las tres baterías, excluidas la fragata *Concepción*, dos lanchas cañoneras, una falua y dos botes que se situaron desde luego en donde por sí y los demás militares estimaron oportuno.

⁸. Archivo Histórico del Instituto Nacional de Antropología e Historia. Colección Bustamante, volumen 8, 1811, fs. 24-26v.

Serían más o menos como 600 hombres (haciendo cuenta de viejos, enfermos y algunos inútiles), los que la brigada, marinería, maestranza y rondines existirían más a causa del auxilio que se pidió de Guadalajara, sin armas, las que habían, las más eran inútiles y excluidas.

Con aquellas, los europeos y cortísimo vecindario, se guarnecían las fortalezas y embarcaciones, se hacían las avanzadas y guardias, pues los soldados de la Compañía Fija, aún con armas se desertaban en trozos, manifestando su ninguna disposición a sostener la defensa; de modo que sólo quedaban tres o cuatro del destacamento de 50 hombres que había.

Los efectos del acopio de reses y víveres, no fueron cual debía esperarse, porque es de creer como se decía que intimidados de los insurgentes por los ocultos emisarios, no prestaban auxilio, y tomados los caminos, sólo se consiguieron como 180 fanegas de maíz, pocas de frijol, treinta y tantos bueyes del Rey, porque el demás ganado hallándose en los potreros enmontados, era difícil su reunión, y mayormente por la falta de gente necesaria que tanto escaseó, desde luego por las convocatorias de ellos, pero si se tomó a D. Juan Gómez dueño del rancho de San Luis, la carga de harina que condujo y el queso, y a D. Ramón Moseiva el garbanzo que en su casa de comercio tenía. Todo lo poco que mantenían las pulperías o tiendas de comestibles, y aun el repuesto de lo que se consignó a cada buque para los bergantines, porque experimentándose en Tepic las mismas consecuencias, no pudo el encargado D. Juan Santa Fe completar las raciones que de cada especie se le pidió, con concepto en tres meses, tirada la cuenta muy superficialmente, porque no se pedía saber, a ciencia cierta, el número de gente, no era bastante a que se alimentase en quince días, y cuya escasez era proveniente de no haber fondos de propios para hacer los acopios con que se ocurre en iguales y otras lamentables ocurrencias.

Con haberse publicado un bando estableciendo Real Audiencia con la prerrogativa de Comandancia General y las demás facultades de la superioridad, se observó que la gente vacila o titubeó de estar despejado, o sujetas las del Comandante; accesos los europeos no se condujeron con el orden necesario, pues en las distintas alarmas que se daban sin saberse por quien, anunciando o diciendo que ya estaban encima los enemigos, no menos trataban de sus intereses que de sus vidas de modo que todo era una confusión originada mayormente de la ninguna confianza (que en aquel tiempo) se tenía de los sirvientes del rey. Confirmada en efecto la noticia de hallarse ya en Huaristemba los insurgentes, se dispuso quemar los Almacenes de sales de la Puerta para que no se abrigasen en ellos y se procedió a romper la fuente nombrada de los gachupines, que da paso a este estero preciso de atravesar para continuar el camino, y que está distante una legua de esta villa, extendiéndose la avanzada hasta este punto.

Acercándose los enemigos al de la Puerta el 28 de Noviembre, su caudillo, cura Mercado, despachó oficio intimidando la rendición de la plaza, y al día siguiente 29, el Comandante del Apostadero para parlamentar o conferenciar con aquel lo que estimara conveniente comisionó al Alférez de Fragata Don Agustín Bocalan, que regresó en la tarde, y entonces al decir que era

crecidísimo en extremo y muy lucido el número de gente que traía el cura.

El 30 volvió a salir D. Agustín Bocalan a continuar su parlamento, y habiéndose regresado igualmente se extendió la voz de que aquel se le reunieron en el mismo día la indiada de 30 o 33 pueblos.

Después, o cerca del anochecer, convocó el Comandante a junta de guerra de toda la oficialidad de marina del apostadero, de los oidores y oficiales de la gente europea, y a mi desde luego por si se tratasen puntos de Real Hacienda.

No sucedió así, sino que se contrajo sólo a la defensa o rendición de la plaza, y no conviniendo en un mismo sentir, se formó disputas de manera que era una confusión, porque casi ninguna se entendía, pues no se acortaban las palabras hasta términos de que al comandante dijese, que cada cual extendiese su voto por escrito, como se verificó en papeles separados.

Realizarse sin que nadie más que el suyo, y entregado al comandante que con los dos oidores se pasó a un corredor inmediato de la casa, resultó después la voz de la capitulación de la plaza y que los bergantines dieran la vela.

Por último y bajo mi juramento, aseguro a V. , que no he entendido ni tuve la menor idea de que determinados sujetos, ni en particular directamente o de que modo alguno, contribuyesen en la capitulación, pero la gente que entró a tomar la plaza, serían como dos mil hombres de indiada y otras castas a caballo y a pie, con lanzas machetes, flechas, hondas, palos, y sólo con fusiles (a excepción de uno u otro), los soldados de la compañía fija de este puerto.

Dios guarde a V. muchos años. Contaduría Principal de Marina y Real Hacienda de San Blas. 15 de Febrero de 1811 -José Monzón - Sr. D. Pedro Celestino Negrete, Ayudante del Ejército de Reserva.

Terminó por fin la causa en 18 de Septiembre de 1812, según la sentencia que certificada por el Fiscal D. Antonio Palao que substituyó a Negrete, se copia en su respectivo lugar.

PRESUPUESTO DEL GASTO QUE EROGARA EL BERGANTÍN SAN CARLOS CON ARREGLO A LO QUE SE HA PEDIDO, EL SR. COMANDANTE PREVIENE EN SU OFICIO DE 3 DEL MES PRÓXIMO PASADO PARA QUE DICHO BUQUE QUEDE MILITAR COMO LO ESTABA EN SU PRIMITIVA CONSTRUCCIÓN, Y CON TODA LA FUERZA QUE SE HA SUSTITUIBLE DE SER ARTILLADO CON PIEZAS DE CALIBRE DE A 8 CODOS, EN LUGAR DE LOS DE A 4 QUE EN EL DÍA LE DEN, CUYO COSTO HE CALCULADO CON EL MAESTRO MAYOR DE RIVERA, Y DEMÁS PERITOS DE ESTE ARSENAL, EN LA FORMA SIGUIENTE. ⁹

	PESOS	REAL
464 Codos cúbicos de madera para el buque y sus embarcaciones menores a 2 ps.	928	
16 Quintales de fierro labrado a 70 ps.	1.220	
5 Quintales de clavazón de fierro de todas medidas al precio medio de 62 ps.	310	
10 Quintales de brea a 7 ps.	70	
6 Quintales de estopa hilada a 25 ps.	150	
12 Quintales de alquitrán a 6 ps.	72	
4 Quintales de sebo en pan a 16 ps.	64	
12 Saleas a 12 rls.	12	
58 Varas de bayeta a 1 ps.	58	
124 Cargas de carbón para composición de herrajes y herramientas.	124	
100 Planchas de cobre para sus cocederos con peso de 600 libras a 1 ps. libra	600	
1 Quintal de clavos de bronce de 1 pulgada para id.	100	
47 Quintales de garcía alquitrana de todas medidas a 30 ps.	1.410	
950 Varas de lona, loneta y brin a 12 rs. la vara.	1.420	
Para composición y reemplazo de la vasija de aguada.	812	
Para los jornales de carpinteros de rivera, de blanco, calafates, aserradores y herreros.	4.500	
5 arrobas de tierra roja a 1 ps.	5	
1 arroba de albayalde	12	4
1 arroba de ocre	10	

⁹. AGN. Marina, volumen, 249, f. 208.

1 libra de añil	5	
1 1/2 de bermellón	12	
4 arrobas de Satore	12	
1/2 arroba de cardenillo	2	4
6 arrobas de negro humo	30	
50 cuartillos de aceite de chía	75	
12 cuartillos de beto	18	
2 piedras de amolar	10	
PESOS	11.948	

Arsenal de San Blas, 20 de Junio de 1818.

Vo. Bo. en Junta.

ARCHIVOS

Archivo General de la Nación. AGN.

Ramo Archivo Histórico de Hacienda: caja 475.

Ramo Filipinas, volúmenes: 22, 24, 43, 48.

Ramo Marina, volúmenes: 21, 64, 73, 82, 88, 90, 98, 102, 105, 109, 114, 120, 176, 135, 214, 219, 231, 271, 272, 278.

Ramo Reales Cédulas (originales), volúmenes: 90, 91, 108, 149, 157, 158, 162, 164, 167, 169, 181, 197.

Archivo Histórico de la Ciudad de México. AHCM.

Fondo Ayuntamiento de México: volumen 429-A.

Archivo Histórico del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Colección Bustamante, volumen 8, año 1811, fs. 24-26.

BIBLIOGRAFIA

Archivo General de la Nación. Cartografía mexicana. Tesoros de la nación, siglos XVI a XIX. Introducción de Elías Trabulse, México, Archivo General de la Nación, 1983.

Bernabeu Albert, Salvador. El Pacífico Ilustrado. Del Lago español a las grandes expediciones. Madrid, MAPFRE, 1992.

----- "Sobre intercambios comerciales entre China y California en el último tercio del siglo XVIII. El oro suave", en: Solano, Francisco de. Extremo Oriente Ibérico. Investigaciones Históricas: Metodología y estado de la Cuestión. Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional, Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia de América, CSIC, 1989, pp. 471-484.

Bernal, Rafael. México en Filipinas. Estudio de una transculturación. México, UNAM - Instituto de Investigaciones Históricas, 1965.

Cádiz, Juan Carlos. "La construcción naval: las embarcaciones" y "La construcción naval: las instalaciones en tierra", en: Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo. Puertos y fortificaciones en América y Filipinas. Madrid, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas. 1985, pp. 89-103 y 107-115.

Cárdenas de la Peña, Enrique. San Blas de Nayarit. México, Secretaría de Marina, 1968, 2 volúmenes.

-----"Presencia del puerto de San Blas de Nayarit en el siglo XVIII", en: Muriá, José María (coordinador). San Blas de

- Nayarit. Zapopan, Jal., El Colegio de Jalisco, 1993, pp. 49-63.
- Carrera Stampa, Manuel. "Las ferias Novohispanas", en: Historia Mexicana. Vol. 2, México, COLMEX, 1952, pp. 319-342.
- Cruz, Francisco Santiago. La Nao de China. 2a. ed., México, Jus, 1962.
- Díaz-Trechuelo Spinola, María Lourdes. La Real Compañía de Filipinas. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1965.
- "Manila: Puerto Franco. El Comercio libre en la última década del siglo XVIII" en: Verhandlungen des XXXVIII. Internationalen Amerikanistenkongresses. Stuttgart-München, 1968, pp. 501-508, (fotocopias de separata).
- "Filipinas", en: Historia General de España y América. Tomo XI, Madrid, Rialp, 1983, pp. 519-546.
- "Las Filipinas, en su aislamiento, bajo el continuo acoso", en: Historia General de España y América. Tomo IX, Madrid, Rialp, 1984, pp. 129-253.
- García de los Arcos, María Fernanda. Estado y clero en las Filipinas del siglo XVIII. México, UAMI, 1988, (Cuadernos Universitarios 46).
- "Ideas en torno a la expansión española en Asia a través de México", en: Signos. Anuario de Humanidades. México, UAMI, 1991.
- "Galeones españoles y trabajo asiático. Un caso de combinación de recursos coloniales". En: Signos. Anuario de Humanidades. Tomo II. México, UAMI, 1992, pp. 47-69.
- González Claverán, Virginia. La expedición científica de Malaspina en Nueva España. México, COLMEX, 1988.
- "Proyección pacífica de la Expedición Malaspina (1789-1794)", en: La presencia novohispana en el Pacífico Insular. México, Universidad Iberoamericana, Embajada de España, Comisión Puebla V Centenario y Pinacoteca Virreinal, 1990, pp.107-123.
- González González, Francisco. Astronomía y navegación en España. Siglos XVI - XVIII. Madrid, MAPFRE, 1992.
- Gutiérrez Camarena, Marcial. San Blas y las Californias. Estudio histórico del Puerto. México, Jus, 1956.
- Gutiérrez Contreras, Salvador. El territorio del Estado de Nayarit a través de la historia. Compostela, Nay., edición a cargo del autor, 1979.

Hamnet, Brian R. Raíces de la insurgencia en México. Historia regional 1750-1824. México, FCE, 1990.

Humboldt, Alejandro de. Ensayo político sobre el reino de Nueva España. México, Porrúa, 1966.

Martín Palma, María Teresa. El Consulado de Manila. Granada, Universidad de Granada, 1981, (Colección Monográfica Universidad de Granada no. 72).

Meyer, Jean. Colección para la historia de Nayarit - II. Nuevas mutaciones. El Siglo XVIII. México, Universidad de Guadalajara y Centre d'Etudes Mexicaines et Centraméricaines, 1990.

Molina, Antonio. Historia de Filipinas. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1984.

Muriá, José María. "San Blas en el siglo XIX", en: Muriá, José María (coordinador). San Blas de Nayarit. Zapopan, Jal., El Colegio de Jalisco, 1993, pp. 93-107.

Ortega Soto, Martha. "En busca de los rusos: expediciones novohispanas al noroeste del Pacífico 1774-1788", en: La presencia novohispana en el Pacífico Insular. México, Universidad Iberoamericana, Embajada de España, Comisión Puebla V Centenario y Pinacoteca Virreinal, 1990, pp. 125-137.

-----"Un nuevo modelo de colonización? Los rusos en Alaska", Signos. Anuario de Humanidades. Tomo II., México, UAMI, 1991, pp. 131-154.

Ortega Soto, Martha y Alexander Sisonenko. México y Rusia en la primera mitad del siglo XIX. México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1990.

Pérez Herrero, Pedro. "El Galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo Oriente y América", en: Solano, Francisco de (coordinador). Extremo Oriente Ibérico. Investigaciones Históricas: Metodología y Estado de la Cuestión. Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional, Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia de América, CSIC, 1989, pp. 445-457.

----- y Pedro A. Vives Azancot. "Puertos, fortificaciones y defensa de las Indias a través del virreinato novohispano", en: Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo. Puertos y fortificaciones en América y Filipinas. Madrid, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, 1985, pp. 163-180.

Quiróz, José María. Guía de Negociantes. Compendio de la legislación mercantil de España e Indias. Introducción, revisión del texto y notas de Pedro Pérez Herrero. México, UNAM, 1986.

Ramírez Cabañas, Joaquín. Comercio extranjero por el puerto de San Blas en los años de 1812 a 1817. México, SHCP Dirección de Estudios Financieros, 1944, (Colección de Documentos Publicados bajo la dirección de Jesús Silva Herzog).

Ramírez Flores, José. El Real Consulado de Guadalajara. Notas Históricas. Guadalajara, Banco Refaccionario de Jalisco, 1952.

Riva Palacio, Vicente. México a través de los siglos. Tomo II y III. México, Balleca y Compa. Ed, y Espasa Calpe y Compa. Ed., s/f.

Thurman, Michael E. The Naval Department of San Blas. New Spain's Bastion for Alta California and Nootka 1767 to 1798. Glendale, Cal., The Arthur H. Clark Company, 1967.

Torres, Bibiano. La Marina en el gobierno y administración de las Indias. Madrid, MAPFRE, 1992.

Valdéz Lakowsky, Vera. De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834. México, FCE, 1987.

----- "Galeones, seda y plata. Evocaciones del intercambio comercial entre México y el mundo asiático. 1565-1815", en: Signos. Anuario de Humanidades. México, UAMI, 1987, pp. 239-260.

----- "Problemas económicos en el Pacífico", en: La presencia novohispana en el Pacífico Insular. México, Universidad Iberoamericana, Embajada de España, Comisión Puebla V Centenario y Pinacoteca Virreinal, 1990, pp. 83-105.

Vila Vilar, Enriqueta. Los rusos en América. Sevilla, Escuela de Estudios Hiapano-Americanos, 1966.

Yuste López, Carmen. El comercio de la Nueva España con Filipinas. 1590-1785. México, INAH, 1984, (Colección Científica 109).