

# *El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación (1626-1654)*<sup>1</sup>

Ostwald SALES COLÍN

Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa

## I. ADVERTENCIA<sup>2</sup>

Las relaciones comerciales directas entre México y Filipinas se iniciaron cuando Acapulco fue designado en 1573<sup>3</sup> sede americana del tráfico asiático. Estabilizado el famoso comercio del galeón, surgieron una serie de regulaciones a la carrera transpacífica; la primera y la más conocida es la de 1593, la cual limitó el envío de mercadería de Manila al puerto Acapulco y restringió la salida de plata mexicana con dirección al archipiélago de poniente<sup>4</sup>. En estos momentos se creó propiamente el sistema monopólico del galeón, esa nave única, en la mayoría de las veces, que surcaba el Pacífico todos los años.

Las restricciones al tráfico generaron otro fenómeno paralelo fundamental, cuya comprobación y acercamiento es arduo; pero, asimismo debe abordarse: el fenómeno del contrabando. Lo que se escribe en estas páginas no desea acercarse ni remotamente a la cuantificación de los ejercicios fraudulentos llevados a cabo por el Pacífico, ni mucho menos de los géneros ilegales, pues se requerirían no sólo varios años de investigación, sino

---

<sup>1</sup> Una versión preliminar de este texto fue presentado en el VII Congreso Nacional de la Asociación Latinoamericana de Estudios de Asia y África (Colima 6-9 de diciembre de 1994). Deseo agradecer sus comentarios a Daniel Toledo, Lothar Knauth, Brian Conahugton y Jesús López.

<sup>2</sup> Se ha respetado la ortografía de los manuscritos del siglo XVII, el régimen de mayúsculas tampoco se ha modificado.

<sup>3</sup> GARCÍA-ABÁSULO, 1982, pp. 55-88.

<sup>4</sup> Para ampliar algunos puntos importantes puede consultarse a CHAUNU, 1976; y SHURZ, 1939.

también la participación conjunta de colegas especialistas. Ahora no es éste mi propósito. En ese sentido, este artículo tiene una doble finalidad: primero, creo conveniente que antes de analizar con detalle las «corrientes del tráfico ilegal» entre Acapulco-Manila es necesario estudiar el flujo de barcos Acapulco-Manila y Acapulco-puertos americanos: El Realejo, Sonsonate y El Callao, porque se conoce muy defectuosamente<sup>5</sup>; y segundo, presentar una documentación inédita que robustece los planteamientos del contrabando practicado entre Acapulco-Callao de 1631-1634; sobre la situación delicada para el comercio transpacífico, pues de 1635 a 1639 éste se interrumpió debido a la protesta de los mercaderes del Pacífico por la visita de Pedro de Quiroga en Acapulco; y finalmente acerca de las dificultades en las comunicaciones Filipino-Mexicanas de 1646 a 1648.

## II. LAS FUENTES

Chaunu estableció el «movimiento anual unitario del puerto de Acapulco entradas y salidas de 1591 a 1622»<sup>6</sup>. Él se valió de una rica documentación correspondiente a las cuentas oficiales de almojarifazgo de la caja de Acapulco que aportó valiosos datos. Yo empleo una documentación diferente debido a que los libros de almojarifazgo<sup>7</sup>, consultados en el Archivo General de la Nación (México), concentran información apretada y dispersa para los últimos años del siglo XVI. La documentación empleada es la siguiente: reales cédulas originales y duplicados, memorias del gobernador de Filipinas, índices reales correspondientes a la salida de naves de Acapulco a Filipinas, memorias de las provisiones enviadas de Nueva España a los religiosos de Filipinas, testimonios de remates, recaudos y mandamientos para la paga de bastimentos, pertrechos y matalotajes prevenidos para el galeón de Acapulco.

En las fuentes manejadas se recogen, aunque no con detalle, algunos nombres de los barcos procedentes de Filipinas, Centroamérica, concretamente El Realejo y Sonsonate, y El Perú. Se cita un caso de contrabando declarado por los oficiales reales de Acapulco, por otra parte está un pequeño número de manuscritos en donde se menciona la clandestinidad, no la denuncian. Por ello es una documentación aún limitada, la cual puede

<sup>5</sup> PÉREZ HERRERO, 1989, p. 447.

<sup>6</sup> CHAUNU, 1976, pp. 218-227.

<sup>7</sup> He consultado fundamentalmente Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 1292.

complementarse con información de archivos europeos y asiáticos; sin embargo, no debe desdeñarse la valía de la empleada en este trabajo. El inconveniente principal descansa en el hecho de que estos testimonios no están agrupados en series, ni en un sólo fondo del archivo arriba citado. La heterogeneidad, dispersión y fragmentación imposibilitan establecer series temporales de la entrada y la salida de barcos del puerto de Acapulco. No obstante, espero que una paciente y tenaz búsqueda en otros archivos mexicanos permita agrupar datos que amplíen este intento de aproximación del movimiento portuario acapulqueño en las fechas estudiadas y para el resto del siglo xvii.

La fiabilidad de las fuentes utilizadas, para esta empresa por demás difícil, se apoya en la minuciosidad de descripción de las mismas, en los informes del transporte de pasajeros de Acapulco a Centro y Sudamérica, en los aparentes esfuerzos por parte de los oficiales reales de Acapulco para evitar el contrabando a El Realejo, Sonsonate y el Perú, y principalmente porque la desobediencia de las disposiciones reales es evidente, lo cual robustece aún más los argumentos del contrabando practicado por el Pacífico. Todo esto fortalece las suposiciones que me había planteado para los años 1631-1634, momento del corte radical entre las comunicaciones marítimas Acapulco-Callao, y los años 1635-1639, con la visita de Pedro de Quiroga en Acapulco. Suponía que los barcos centro y sudamericanos no dejaron de entrar en Acapulco, y que el situado mexicano tampoco interrumpió su salida hacia las islas durante esos años aciagos para el movimiento portuario. Tengo el afán de subrayar lo señalado anteriormente porque este movimiento portuario no fue unilateral, sino multilateral, no sólo debe examinarse desde la perspectiva mexicana pensada como el motor de toda esta relación naval. Se añade la necesidad de buscar nuevos cauces en esta difícil tarea de recuperación del pasado naval mexicano, el cual, naturalmente, no se ciñó exclusivamente *en* Acapulco; aunque, sólo a él alude mi escrito por dos razones: primera, Acapulco fue el único puerto autorizado en la vertiente del Pacífico para comerciar con Asia; y segunda, aún no poseo fuentes que informen acerca de las recaladas ilegales de los barcos en otros puertos americanos.

### III. ACOTACIÓN TEMPORAL DE ESTE MOVIMIENTO

Este movimiento se sitúa temporalmente en la primera mitad del siglo xvii: desde 1626 a 1654. En estos veintiséis años existen tres momentos fundamentales, que no son precisamente de bonanza, dentro de la corriente

portuaria de Acapulco y sobre los cuales centraré mi atención en este trabajo: 1631-1634, 1635-1640 y 1646-1648. En los años 1631-1634 y 1635-1640 encuentro si no un aumento sustancial en la entrada de barcos en Acapulco, sí un tráfico «constante». Por otra parte, dentro de la primera mitad de la decimoséptima centuria también se identifican tres elementos principales que afectaron el tráfico naval de Acapulco:

1. Por el lado del Pacífico y del Atlántico está la pugna entre los cargadores del galeón de Manila y los cargadores de las Flotas de Indias, surgida desde finales del siglo xvi<sup>8</sup>. El enfrentamiento entre los mercaderes del Pacífico y los mercaderes del Atlántico se mantiene hasta el final de la relación transpacífica. Los mercaderes andaluces estaban en contra del comercio de la carrera filipina. A su juicio, ese tráfico, principalmente el comercio de la seda china, resultaba pernicioso para el comercio practicado por el Atlántico<sup>9</sup>.

2. En la primera mitad del siglo xvii el archipiélago filipino vive en «estado de continua alarma». Está latente la guerra hispano-holandesa que absorbía las fuerzas de los gobernadores de las Islas para guardar la colonia asiática, el famoso y codiciado cargamento del galeón, porque los «neerlandeses» acosaban constantemente a los galeones de la carrera de Nueva España. Además había que evitar las «correrías de saqueo de los piratas sureños —mindanaos, joloanos, etc.»<sup>10</sup>. Asimismo, en 1648 se concretaron los tratados de Westfalia poniendo fin al acecho holandés; pero, se produjeron algunos sucesos aislados, por ejemplo en 1658 una nave «neerlandesa» apoyaba a los piratas joloanos<sup>11</sup>.

3. El comercio del galeón se estabilizó en 1630<sup>12</sup>. De 1630 a 1640 inició un descenso «catastrófico» en los índices del tráfico transpacífico que finaliza en el quinquenio 1666-1670. A partir de 1640 las Filipinas se encuentran en la fase más dura de la contracción económica<sup>13</sup>, prueba de ello son los penosos años de 1646 a 1648 cuando el contacto náutico entre la colonia asiática y el virreinato mexicano fue nulo<sup>14</sup>.

<sup>8</sup> CHAUNU, 1951, p. 459; GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, pp. 40-67; YUSTE LÓPEZ, 1984, p. 34.

<sup>9</sup> Según L. Díaz-Trechuelo, por lo menos para los años 1660-1679 la seda no tiene el papel principal que se le atribuye dentro del comercio chino-filipino. DÍAZ-TRECHUELO, 1980, pp. 134-148.

<sup>10</sup> DÍAZ-TRECHUELO, 1984, pp. 139-144.

<sup>11</sup> DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 144.

<sup>12</sup> YUSTE LÓPEZ, 1984, p. 32.

<sup>13</sup> CHAUNU, 1976, pp. 237, 240 y 242.

<sup>14</sup> GIL, 1989, p. 234.

#### IV. EL MOVIMIENTO PORTUARIO DE ACAPULCO

##### A. El tráfico Acapulco puertos americanos. 1631-1634

Las cuatro primeras décadas del siglo XVII están marcadas por dos hechos que afectaron definitivamente el tráfico del galeón: primero, en 1593 el tráfico transpacífico se vuelve monopolio de la corona española, como se ha dicho, confirmado en la real cédula de 1604<sup>15</sup>; segundo, las prohibiciones de un tráfico que se inició desde 1587, cuando se permitió reexportar al Perú los artículos de las islas no necesarios en Nueva España<sup>16</sup>, me refiero al contacto Acapulco-Callao. Las regulaciones trataron de restringir la exportación de mercadería asiática al virreinato del sur. En 1604 el tráfico se limitó a tres naves anuales cada una de 200 toneladas. En 1609 se dictó una nueva limitación: dos naves de 200 toneladas cada una y en 1620 se reduce sólo a un barco. En 1631 se dispuso radicalmente el corte definitivo del contacto marítimo Nueva España-Perú, como se apuntó anteriormente, confirmado en 1634. Estipulaba la supresión en un período de cinco años; pero, se otorgó carácter de indefinido<sup>17</sup>. Según parece todas esas limitaciones animaban aún más el contrabando<sup>18</sup> no sólo entre Acapulco-Callao, sino también entre los puertos centroamericanos<sup>19</sup>.

Precisamente en los años 1630 a 1634 aumentó la presencia de los «barcos peruleros» en el puerto de Acapulco (*ver cuadro 2*). No poseo datos de las naos de Filipinas que entraron en Acapulco durante los años 1630-1633, y sólo existen noticias de algunos géneros embarcados en la nao que viajó a Filipinas en 1634<sup>20</sup>, de la cual desconozco el nombre. También ingresan en Acapulco navíos originarios de El Realejo. De 1630 a 1634, siete navíos proceden de El Perú y dos de El Realejo. Pretendo ilustrar el hecho, no comprobarlo en su conjunto, pues se presenta únicamente un «botón de muestra». El estudio detallado de la documentación revela para estos años que viajó un navío «sin mercancías» a El Realejo; pero, transportó personas a ese puerto.

<sup>15</sup> «Disposiciones resolutivas de su majestad a la contratación y comercio de las Islas Filipinas por parte de la Nueva España», Valladolid, 31-12-1604, en Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas Duplicados, V. 4, E. 61, p. 61.

<sup>16</sup> BORAH, 1975, p. 231.

<sup>17</sup> BORAH, 1975, pp. 244 y 245.

<sup>18</sup> GARCÍA DE LOS ARCOS, 1994, p. 27. NÚÑEZ, 1980, p. 156.

<sup>19</sup> El período 1634 a 1636 se identifica dentro del contrabando. PÉREZ HERRERO, 1989, p. 447.

<sup>20</sup> «Índice de reales títulos, remates y demás recaudos para el despacho de las naos de Filipinas de 1634», México, 1634, en Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 6-206.

A continuación se anotan los nombres de algunos navíos procedentes de Centro y Sudamérica.

En 1630 llegaron a Acapulco Felipe de Mieses y Esteban Castellanos en el navío San Francisco, quienes no retornaron el mismo año al Perú ya que solicitaron «pedimento diligencia para que pudiesen llevar las mercaderías de su permiso al dicho reyno en la fragata nuestra señora del Rosario (...) salga del dicho puerto [Acapulco] en seguimiento de su viaje a lo mas largo para el fin de mayo venidero»<sup>21</sup>.

En 1632 un suceso muy particular lo constituye la entrada del navío Nuestra Señora de la Concepción en Acapulco, el cual hacia 1633 «estando en el (puerto de Acapulco) dando Carena al dicho navio se fue a pique»<sup>22</sup>. Este acontecimiento estuvo matizado por el denuedo de Jorge Rodríguez de Lisboa, dueño y maestre del barco, para removerla del fondo de la bahía, quien buscó el apoyo necesario en «los maestros y gente de las dichas naos y la demas que supiere del ministerio ayuden por sus personas cables y demas peltrechos que fueren necesarios»<sup>23</sup>. Conforme con la documentación el barco se dejó «como cosa perdida»<sup>24</sup> porque no se contaba con el cable necesario además de ser un barco de gran tamaño. Causa por la cual el maestre no retornó al Perú. En los finales de 1633 o en los principios de 1634 ingresó en Acapulco la fragata San Pedro y San Pablo, originaria de El Realejo, la que compró Jorge Rodríguez para «poder llevar al piru (...) algunos peltrechos del dicho navio (...) y llevar las mercaderías del dicho permiso de las personas (...) advirtiendo que no se embarquen en ella otras personas sin licencia ni lleben otras mercaderías de contrabando»<sup>25</sup>. La fra-

<sup>21</sup> «Licencia a Ignacio de Figueroa, dueño de la fragata Santa Isabel, para que haga viaje de vacío a los puertos de Realejo y Sonsonate», México, 3-6-1633, en Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas Duplicados, V. 11, E. 261, p. 233.

<sup>22</sup> «Licencia a Jorge Rodríguez para que vuelva a los reinos del Perú», Chapultepec, 12-1-1634, en Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas Duplicados, V. 11, E. 271, p. 242. Carena es la reparación de los navíos. Consiste en retirar la broma y la carcoma de las tablas del casco de la nave. Después se calafatean los agujeros y las grietas con estopa y breá para que no entre el agua.

<sup>23</sup> «Para que el castellano del puerto de Acapulco compela a los dueños y maestros de los navíos en este puerto para que ayuden a sacar la nao de Jorgue Rodríguez de Lisboa», México, 9-6-1633, en Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas Duplicados, V. 11, E. 262, p. 236.

<sup>24</sup> «Ordenando al castellano de Acapulco compela a los dueños de navíos y fragatas para que ayuden a sacar la nao de Jorgue Rodríguez de Lisboa que se fue a pique y no consienta quitar cosa alguna del navío de Simón Cascos de Quiroz para tener que llevar piezas de artillería al puerto de Tehuantepec», México, 4-8-1633, en Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas Duplicados, V. 11, E. 266, p. 239.

<sup>25</sup> Ver nota 22.

gata debió de navegar en viaje directo a El Callao sin recalar en otro puerto. ¿Se cumplió la orden? No lo sé.

En 1633 viajó de El Realejo con dirección al puerto de Acapulco la fragata Santa Isabel que dio «aviso» al galeón de Filipinas, ésta llegó maltratada al puerto, el casco de la nave estaba apollado por la broma<sup>26</sup>; pero, en la bahía no se contaba con la «comodidad» para resarcirla en consecuencia se solicitó licencia «para salir de dicho puerto de Acapulco (sic) de baçio con la dicha fragata para los de Sonsonate donde tendra mejor disposición para derereçarla»<sup>27</sup>. La Corona deseaba enviar artillería a Tehuantepec; pero, el maestre Ignacio de Figueroa y Sosa informaba que la nave no podría trasladarla debido a la pequeñez de la embarcación; aunque, se reiteraba la disposición de «no llebar en la dicha fragata ninguna ropa ni Car-ga». Finalmente el quince de junio solicitó licencia para regresar con las personas «siendo de las que vinieron en ella del piru»<sup>28</sup>.

El navío San Ambrosio aportó recursos humanos y materiales «para ayudar a sacar al dicho nabio de jorgue Rodriguez de Lisboa»<sup>29</sup>. El San Ambrosio llegó de El Perú e ingresó en Acapulco el veintiséis de marzo de 1633. Los Oficiales Reales dispusieron que dicho navío trasvasara pertrechos militares de Acapulco a Tehuantepec y de ahí a San Juan de Ulúa, por consiguiente se programó la salida de éste para los mediados del mes de septiembre<sup>30</sup>. Resulta interesante constatar que el barco permaneció en Acapulco aproximadamente dos años porque transportó 1.700 cargas de cacao fraudulentamente a Nueva España, las cuales se manifestaron cuando el navío realizaba la travesía, acción evidentemente ilegal pues «los Registros debe (sic) hazerse presisamente en los puertos donde se embarcan los géneros que se navegan (...) por el daño o inconvenientes que dello se sigue a la Real caja»<sup>31</sup>. Como resultado de ello, el cacao y los géneros sin registro viajarían a la ciudad de México en donde los Oficiales Reales los venderían por almoneda. Después con ayuda de la justicia real «más cerca-

---

<sup>26</sup> La broma es un insecto que penetraba en las tablas del casco de la nave, dicho insecto dañaba la madera ya que la roía.

<sup>27</sup> Ver nota 21.

<sup>28</sup> «Licencia a Ignacio de Figueroa para que en su fragata se surta en Acapulco y lleve a los puertos de Realejo y Sonsonate a las personas que se mencionan», México, 15-6-1633, en Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas Duplicados, V. 11, E. 269, p. 240.

<sup>29</sup> Ver nota 24.

<sup>30</sup> Ver nota 24.

<sup>31</sup> «Para que la justicia realenga más cercana al puerto de Acapulco vaya a él y denuncie el cacao que se trajo fuera de registro en el navío que vino de el Perú», en Archivo General de la Nación, México, Ramo General de Parte, V. 7, E. 575 y E. 576, F. 368.

na» al puerto de Acapulco, se iniciaría la pesquisa apoyada en el interrogatorio al maestre, contra maestre, escribano, capitanes y otros ministros del barco quienes «declaren con su Juramento la plata, oro, mercaderías y otros jeneros que en el (barco) ayan venido y tomareis los Registros y visitas que los Oficiales reales hubiereden hecho y aviendo culpados los prendereis»<sup>32</sup>. Caso único de «contrabando» registrado en las fuentes. En 1635 su majestad informaba el perjuicio causado al virreinato del sur porque el navío *San Ambrosio* aún estaba detenido en Acapulco, pues «conbiene que quanto antes lleguen al Piru el açogue con que socorro aquel Reyno»<sup>33</sup>.

En 1634 se aprestó en Acapulco el navío *La Concepción* que viajó a Panamá y después a El Callao, de donde era originario. Según concentra la documentación, de Panamá se enviaron al puerto de Acapulco armas y pertrechos para el gobernador de Filipinas<sup>34</sup>. Este asunto merece indagarse detalladamente; de acuerdo con el estado de mi investigación en los años 1626 a 1654 las armas remitidas a Filipinas procedían de Europa.

Conforme con lo apuntado anteriormente debemos tener presente la diferencia entre las ordenanzas reales y el apego a ellas, cuestión que no es un dislate. Las constantes disposiciones anotadas en la documentación para evitar las exportaciones fraudulentas de mercaderías y el traslado ilegal de pasajeros confirman los argumentos de ese tráfico ilícito. Tal dinámica fue anotada años más adelante por Joseph Ferriol<sup>35</sup> quien exponía que desde el inicio de la supresión del tráfico Acapulco-Callao ingresaban en Perú «más mercancías chinas», sólo que los vecinos de Guatemala y de Nicaragua se beneficiaban con las lucrativas ganancias del contrabando, no los vecinos de México<sup>36</sup>.

Fue claro el conocimiento del tráfico ilegal, y; aunque, las naves eran fondeadas<sup>37</sup>, se requieren más señales para comprobar que los Oficiales Reales de la Corona obstaculizan el fraude o prestaban su anuencia. Al respecto sólo pueden decirse conjeturas. Por la simplicidad de la premisa tam-

<sup>32</sup> Ver nota 31.

<sup>33</sup> «Sobre la salida del puerto de Acapulco del navío del maestre Simón Cascos de Quiroz», México, 16-5-1635, en Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas Duplicados, V. 11, E. 292, p. 256.

<sup>34</sup> «Licencia a Antonio González Pantoja dueño del navío *La Concepción* para que se haga a la vela desde Acapulco», México, E. 287, p. 254.

<sup>35</sup> Joseph Ferriol representaba al prior, cónsules, Consulado y comercio de México y de toda la Nueva España, pedía la reapertura de la línea entre México y Perú. GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, p. 54.

<sup>36</sup> GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, pp. 55 y 56. Se recomienda ver la nota 39 de la página 36 del texto citado.

<sup>37</sup> Registrar la embarcación por parte de los Oficiales Reales.



bién suena atractivo pensar en el contrabando practicado en los barcos que viajaban como «aviso»<sup>38</sup> para anunciar el peligro de los «enemigos» o «piratas» en la cercanía del litoral mexicano. No debe descartarse dicha posibilidad, pero tampoco debe desdeñarse el empleo de los barcos contratados por la Corona para trasladar artillería a otros puertos de la vertiente del Pacífico novohispano como se ha dicho. Por otra parte las naves que viajaban «vacías» a Sonsonate en donde las aderezarían<sup>39</sup>, y los traslados de personas de Acapulco a Centroamérica sugieren, asimismo, el comercio ilegal. ¿Se transportó mercadería fraudulenta a Centro y Sudamérica? No cabe duda de ello. No obstante, las fuentes que informen la calidad, la cantidad, el precio y el tipo de géneros resultan de «muy difícil rastreo documental»<sup>40</sup>.

## **B. El tráfico naval Nueva España-Filipinas. 1635-1640**

La secuela del movimiento portuario de Acapulco de los años 1630-1634, creo yo, puede identificarse en el lustro siguiente: 1635-1639. Se produjo un descalabro temporal en el tráfico transpacífico, consecuencia de la desobediencia de las regulaciones dictadas en 1631 y 1634 que trataron de cortar el contacto Acapulco-Callao, como se ha dicho. Y por extensión resultado de los abusos y los excesos cometidos en el comercio del galeón. Este momento se agravó por la visita del doctor Pedro de Quiroga y Moya<sup>41</sup>, quien llegó a Acapulco en 1635. Era este un alto magistrado español, alcalde de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid<sup>42</sup>. El alboroto originado por la visita causó un sobresalto estentóreo en los pala-

---

<sup>38</sup> Actualmente investigo el «aviso» en el Pacífico. Desde 1594 los mercaderes del Consulado de México temían el ataque de los «enemigos» a los barcos procedentes de poniente porque en 1587 Thomas Cavendish capturó en Cabo San Lucas en galeón Santa Ana. ¿El «aviso» en el Pacífico fue el mismo que en el Atlántico? Todavía no se sabe, pues; aunque, he localizado que zarpan fragatas de Acapulco como barcos de «aviso» no se puede asegurar contundentemente que todo el tiempo fueran embarcaciones ligeras, falta indagar más en el movimiento portuario de Acapulco en la decimoséptima centuria.

<sup>39</sup> Aderezar significaba reparar o corregir los daños del barco.

<sup>40</sup> PÉREZ HERRERO, 1989, p. 447.

<sup>41</sup> Esta visita se conoce muy poco. Los autores que comentan dicho suceso son: BAUZON, 1981, pp. 61-63. DÍAZ-TRECHUELO, 1984, pp. 134-137. CHAUNU, 1951, p. 460. SCHURZ, 1939, pp. 369, 370 y 376. YUSTE LÓPEZ, 1984, p. 14.

<sup>42</sup> «Disposición a Pedro de Quiroga para evitar abusos en el puerto de Acapulco», Madrid, 17-4-1636, en Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas Originales, V. 1, E. 19, F. 355 y F. 356.

dines del comercio: los cargadores del galeón de Manila. Quiroga descubrió los ejercicios fraudulentos practicados a la sombra del contrabando, e impuso graves sanciones, cobró a las mercaderías de origen asiático derechos reales sobre una base impositiva<sup>43</sup>, ordenó abrir fardos, cajones y baúles<sup>44</sup>, y confiscó mercancías. El encono del visitador calentó los ánimos de los mercaderes del Pacífico quienes se negaron a embarcar y participar en la carga de la nao durante tres años mientras el rey establecía nuevas disposiciones<sup>45</sup>. Otro elemento se agregó con la retirada de los chinos del Archipiélago, ya que en 1635 y 1637 aparentemente no se envió el situado mexicano. Además, los vecinos españoles en Filipinas solicitaron licencia al rey para retornar a España<sup>46</sup>. La inconformidad de los mercaderes mexicanos se expuso en los memoriales de Juan Grau y Monfalcón, presentados al Consejo de Indias<sup>47</sup>.

La visita causó un momento especialmente problemático en el tráfico del galeón. Durante los años en que se suspendió temporalmente la carrera transpacífica, surgió una importante polémica en la cual existieron tres partes principales: el rey y el Consejo de Indias, el Consulado de mercaderes y el doctor Pedro de Quiroga. El árbitro del debate fue el rey, a quien se le escribió para informarle acerca de las disensiones creadas en torno a su funcionario<sup>48</sup>. Su majestad estuvo de acuerdo con los procedimientos realizados por el doctor para evitar el fraude contra la real hacienda. Es de destacar el punto de vista del Consulado de México, que propuso la conservación del comercio con las Islas y de la colonia filipina; pero, no estaba dispuesto a pagar los 600,000 pesos en reales por concepto de impuestos de las mercaderías que se consideraba una suma excesiva. Debido al mínimo caso prestado a los argumentos del Consulado por parte del rey, el Consulado paralizó el tráfico para no verse afectado con los impuestos fiscales<sup>49</sup>.

En torno a los sinsabores surgió una lucha de denuncias al Consejo de Indias por parte de los mercaderes del Pacífico y de Pedro de Quiroga<sup>50</sup>,

---

<sup>43</sup> DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 36; YUSTE LÓPEZ, 1984, p. 14.

<sup>44</sup> BAUZON, 1981, p. 67.

<sup>45</sup> CHAUNU, 1951, p. 460; DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 136.

<sup>46</sup> DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 136.

<sup>47</sup> YUSTE LÓPEZ, 1984, p. 14.

<sup>48</sup> Ver nota 42.

<sup>49</sup> Ver nota 42.

<sup>50</sup> La documentación empleada en la nota 42 y para este punto la presenté más detalladamente en el seminario Nuevas Interpretaciones y Últimas Fuentes para la Historia del Comercio Marítimo Colonial celebrado en México, D. F., julio de 1993, por lo que sólo comentaré la cuestión muy sucintamente. Debe añadirse que las fuentes aún son mínimas, la información no es contundente y tampoco reporta un caso concreto de contrabando.

con un endurecimiento de posiciones de ambas partes. En 1637 se acentuó la diatriba entre estos grupos por dos razones:

1. Se revela la práctica del tráfico Acapulco-Callao, prohibido desde 1631, «sacando por el dicho puerto de la Nueva España mas cantidad de plata y entrando mas ropa de la permitida»<sup>51</sup>. Para ello, Pedro de Quiroga fue autorizado por la Corona para establecer «instrucciones, Aranzeles, ordenanzas y capitulos los que luego se pusieren en ejecucion por las personas a quien tocare su cumplimiento». El visitador tenía capacidad de decisión triple<sup>52</sup>: poder de decisión resolutorio al instante, poder de decisión legal ya que decretaba leyes y el castigo de los culpados, y poder de decisión judicial, siendo juez y parte, «en cui averiguacion no le fuese impedida por ningun Juez, ni Justicia alguna (...) la averiguacion y castigo de lo referido (...) y previniendo quanto fuese neçesario para evitar en adelante tales desordenes y excesos»<sup>53</sup>. El caso se tornó al Consejo de Indias cuando los mercaderes mexicanos no estuvieron de acuerdo con las tasas impuestas por el visitador porque los tribunales mexicanos no estaban autorizados para atender el problema. Un aspecto singular lo constituyeron los salarios designados al visitador y a sus asistentes, en donde el pago lo subsanarían «los culpados», no la real hacienda, otro motivo más de descontento entre los mercaderes del galeón.

2. Los cargadores del galeón construyeron argumentos en detrimento del funcionario, a quien acusaron de participar en el fraude por otra vía pues «trataba el expresado doctor de ocupar muchas personas con excesivos salarios»<sup>54</sup> dilapidando las ganancias del comercio.

La pugna se atenuó con la real cédula del treinta de septiembre de 1639<sup>55</sup>, resultado de las presiones de los mercaderes del Pacífico al rey, en la cual se dispuso lo siguiente: primero, suspender las restricciones al tráfico creadas por Quiroga; y segundo, la Corona «mandó que en quanto a las valuaciones y registros no abriese, ni pesase los caxones de las yslas Filipinas, que llegase a Acapulco, sino fuese precediendo las denunciaciones»<sup>56</sup>, es decir los mercaderes sólo declararían el contenido de los fardos

<sup>51</sup> «Reales cédulas. Extractos de varios sobre los fraudes y excesos que contra la real hacienda se cometieron en Acapulco en la contratación de las naos de Filipinas y Perú», Madrid, 1635-1640, en Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 599-12.

<sup>52</sup> SALES COLÍN, 1993, p. 9.

<sup>53</sup> Ver nota 51.

<sup>54</sup> Ver nota 51.

<sup>55</sup> DÍAZ-TRECUELO, 1984, pág. 136; YUSTE LÓPEZ, 1984, p. 14.

<sup>56</sup> Manuel Josef DE AYALA, *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*. Madrid, 1988, 22 vols., V. III, p. 283.

y de los cajones. ¿Puede entenderse esto como una promoción al contrabando? Es un suceso que no deja de parecer curioso. En todo caso, en 1640 se buscó la forma de estabilizar nuevamente la línea transpacífica. Por un lado los mercaderes filipinos quedarían exentos del pago de impuestos, y la real hacienda mexicana le restituiría los caudales que hubiesen pagado<sup>57</sup>. En contrapartida, sólo los mercaderes mexicanos estuvieron obligados a pagar las cantidades deudoras. Al parecer la situación terminó ahí; se reabrió el comercio, beneficiando a las Filipinas de donde se desprendía el comercio transpacífico.

Ahora es preciso considerar el movimiento portuario acapulqueño (*ver cuadro 2*). ¿Qué sucede en los años 1636 a 1639 mientras la pugna entre el visitador y los mercaderes del Pacífico está en plena efervescencia? ¿El situado mexicano se envió a las Islas? ¿Entraron en Acapulco naves insulares? ¿Zarparon barcos de Acapulco con destino a poniente? Según Chaunu y Bauzon<sup>58</sup>, viajaron barcos vacíos de Manila a Nueva España durante tres años consecutivos. Bauzon informa que en 1636 los mercaderes manileños rehusaron cargar mercancías en los dos galeones despachados a México. En los años 1637 a 1639 tampoco zarpan barcos a Nueva España con géneros filipinos por lo que el gobernador de las Islas despachó «barcos de aviso» o galeones durante esos años; pero sólo informaban en México de las necesidades de la colonia asiática<sup>59</sup>. Díaz-Trechuelo comenta una situación diferente. Durante dos años seguidos 1636 y 1637, no salen barcos de Manila porque los vecinos isleños se negaron a cargarlos por miedo al visitador. En esos años no llegó plata a Filipinas, y de ello resultó la retirada de los chinos del Archipiélago como se ha dicho, e interrupción del comercio<sup>60</sup>. En 1637 un patache llevó correspondencia a México, en 1638 y 1639 las naos despachadas de Manila a Nueva España llegan sin carga, lo cual coincide con lo señalado por Bauzon. No obstante en 1640, según la misma autora, no viajó ningún galeón a Acapulco<sup>61</sup>. En este escrito no se pretende contradecir lo expuesto por los autores, más bien, apoyado en una documentación complementaria, aún limitada, ampliar en la medida de lo posible la visión del período aquí analizado.

En suma, de 1635 a 1639 se confirma que Filipinas depende del tráfico por varias razones. Una es defensiva, porque de Nueva España se remitía

<sup>57</sup> Ver nota 51.

<sup>58</sup> BAUZON, 1981, p. 63; CHAUNU, 1951, p. 460.

<sup>59</sup> BAUZON, 1981, pp. 62 y 63.

<sup>60</sup> DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 136.

<sup>61</sup> DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 136.

CUADRO I  
Las cargas del galeón. 1635-1640

Año	Mercancía	Cantidad	Destino
1635	Paño	4000 b	I
	Vino	244a 24cu	I
	Vino	153a 24cu	I
	Vino	351a 16cu	I
1636	Géneros de lata	varios	G
	Tablas pino	1000	G
	Tablas pino	500	G
	Cera	450 ach	G
	Herrería	varios	G
	Pipas	500	G
	Garbanzo	25 f	O
	Paño	1998 b	I
	Papel	200 r	I
	Hojas de lata	30	I
	Jerguetas	10600	I
	Libros	4	I
	Garbanzo	95 f	I-O
	Medicinas	varias	G-I
	Machetes	200	—
	Lona	1500 b	G
	Tocino	—	O
Aceite	—	—	
1637	Pipas	500	G
	Tocino	500 a	O
	Vinagre	300 a	O
	Cajetas	32a 141lb	O
	Aceite	225 a	O
	Queso	200 a	O
	Vino	12 pi	O
	Garbanzo	25 f	M-S
1638	Pipas	519	G
1639	Cera	25a 11lb	G
	Pipas	120	G
	Tablas pino	1100	G
	Tocino	450 a	O
	Plomo en pan	200 q	I
	Plomo tirado	200 q	I

CUADRO 1 (Continuación)

Año	Mercancía	Cantidad	Destino
1939	Aceite	155 a	I
	Fardos y Caj.	varios	I
	Fieltros	1000	I
	Espadas	200	I
	Agujas p/velas	12 mil	I
	Medicinas	varias	G-I
	Lona	80 b	G-I
	Haba	220 f	O
1640	Cera	12a 21lb	G
	Tocino	250 a	O
	Queso	134a 16lb	O
	Avellana	2 q	O
	Lenteja	40 f	O
	Plomo tirado	200 q	I
	Espadas	600	I
1640	Hojas de lata	2000	I
	Fieltros	2000	I
	Sebo de cerdo	500 a	I
	Cajones p/sebo	85	I
	Vino	48 p	I
	Vino	48 p	I
	Fardos y Caj. Aceite	varios 180 a	I O-P

Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 6.

Abreviaturas empleadas:

I: Abasto para las Islas Filipinas (Administración española insular).

G: Abasto para el galeón.

M: Raciones para la gente de mar y de guerra instalada en el puerto de Acapulco procedente de Filipinas.

O: Abasto para la tripulación del barco.

P: Material empleado en el puerto de Acapulco para las reparaciones del galeón.

S: Raciones para los «sirvientes» del puerto de Acapulco

a: arroba                      lb: libras

ach: achiotes                f: fanega

b: varas                      q: quintal

cu: cuartillo                pi: pipas

hacia poniente: salitre, pólvora, arcabuces, mosquetes, espadas, balas, moldes para balas, etc., empleadas en la guerra hispano-holandesa librada en el Sudeste de Asia. Otra es de suministro para la administración española de las Islas. Se enviaba paño, vino, pipas, papel, hojas de lata, jerguetas, libros,

medicinas, fieltros, fardos y cajones. Debido al comercio ilegal incrementaron las precauciones fiscales en Acapulco. Más, en definitiva no se prohibió la salida de naos a Manila, ni la entrada de barcos filipinos en el puerto mexicano. La vida cotidiana en Acapulco no sufrió descalabros. Seguía el acarreo de las mercancías necesarias para cada galeón que retornaría a Manila o Cavite, para la tripulación del barco, y por supuesto, de los efectos solicitados por el gobernador de las Islas en los memoriales enviados a Nueva España, además de almacenar todos los géneros en Acapulco, estibarlos en el galeón y reparar el barco.

Por otra parte, la salida y la entrada de navíos en Acapulco en estos años de crisis se explica por la llegada de barcos de Filipinas a México, y por la compra de navíos en Acapulco. Esta acción fue llevada a efecto por la Corona para enviar el situado a Filipinas cuando no ingresaban barcos insulares en el puerto novohispano.

En 1634 se aprestan en Cavite dos navíos: Capitana San Luis y Almiranta Nuestra Señora de la Concepción<sup>62</sup>, para viajar a Nueva España. Estas retornaron a Filipinas en 1635<sup>63</sup>. Merecen especial atención los años 1636 y 1637. En 1636 no llegó ningún galeón procedente de la colonia asiática a México, como se ha comentado. La principal preocupación de su majestad descansó en el envío del situado empleado en las Islas para subvenir las carencias de la administración española. El mismo año la Corona compró la fragata San Nicolás «para llevar el socorro a las islas Filipinas»<sup>64</sup>, mientras en Cavite aprestaban las dos naves dispuestas a realizar el viaje con destino a Nueva España: Nao Capitana San Juan Bautista y Nao Almiranta Nuestra Señora de la Concepción<sup>65</sup>, las cuales realizaron el tornaviaje a occidente en 1637. Aunque los coetáneos informan que las naves llegaban sin carga al virreinato mexicano. Dicho argumento, a mi juicio, requiere un análisis más cuidadoso porque de acuerdo con la documentación manejada la Junta de Repartimiento<sup>66</sup> del año 1636 otorgó dos boletas

---

<sup>62</sup> «El general don Cristóbal de Lugo y Montalvo capitán de las naos de Filipinas», Manila, 1634, en Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 6-191.

<sup>63</sup> Dicho asunto no lo comenta Díaz-Trechuelo.

<sup>64</sup> «Índices de reales títulos correspondientes al despacho de las naos de Filipinas del año 1636», México, 1636, en Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 6-201.

<sup>65</sup> «El general Andrés Pacheco de lo que fue de las naos que el año pasado de 1637 vinieron de las Islas Filipinas», Cavite, 6-6-1636, en Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 6-354.

<sup>66</sup> La junta de repartimiento se formó en 1604, decidía el volumen del espacio para cargar el galeón, dicho volumen estaba dividido en partes iguales que correspondía a una bala. Las piezas

a Juan de Tredo, dos al capitán Gregorio de la Serna y cinco a Juan de Vargas<sup>67</sup>, lo cual sugiere, si bien no prueba, que los navíos llegaron con carga a Nueva España. De ser cierto, se arrojaría nueva luz permitiendo asimismo ampliar este horizonte todavía estrecho. Esta primera señal demasiado tentadora, debe compararse con otro tipo de información, insisto en lo fraccionado de los manuscritos. Por el momento sólo se ha cotejado con la ofrecida por los autores aquí citados. En 1638 viajaron de Manila a México las naos: Capitana San Ambrosio y Almiranta Nuestra Señora de la Concepción<sup>68</sup>, las cuales retornaron a poniente en 1639. No obstante, se perdieron en las costas de Cagayán<sup>69</sup>. Esto «paralizó el comercio de las Islas», produciéndose un momento álgido en el Archipiélago, el cual benefició a los chinos para sublevarse en el pueblo de Calamba de donde se desprendió al parián de Manila. Se necesitaron cinco meses para controlar a los chinos<sup>70</sup>. En 1640 ingresó en Acapulco procedente de Filipinas la Nao Capitana Nuestra Señora de la Concepción, que retornó con todos los pertrechos solicitados por el gobernador de Filipinas. Remediaría las carencias derivadas del contratiempo sufrido un año antes por las naos<sup>71</sup>.

### C. Los años angustiosos<sup>72</sup> en las comunicaciones marítimas Nueva España-Filipinas. 1646-1648

De 1646 a 1648 devino un momento infastuoso en las comunicaciones náuticas filipino-mexicanas o se vieron seriamente dificultadas. ¿Por qué esta comunicación se debilitó otra vez momentáneamente? De acuerdo con

---

estaban representadas por boletas, la distribución de ellas también estaba a cargo de la Junta, la cual las distribuía entre los mercaderes. SCHURZ, 1939, pp. 158-167; YUSTE LÓPEZ, 1984, pp. 20-22.

<sup>67</sup> «Memorial a nombre de las Islas contra un diputado sobre el comercio», en Comercio con Filipinas. *Colección de siete piezas manuscritas relativas al comercio de Filipinas*, en Archivo Histórico del Instituto Nacional de Antropología Historia, Colección G. de Orozco, V. 56, p. 15, reverso.

<sup>68</sup> «El valor de 120 pipas abatidas», Acapulco, 21-3-1639, en Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 6-312.

<sup>69</sup> DÍAZ-TRECHUELO, 1984, p. 137. BARRANTES, 1878, p. 14.

<sup>70</sup> DÍAZ-TRECHUELO, 1984, pp. 137 y 146.

<sup>71</sup> «Alonso de Ortiz, artillero de la Nao Capitana Nuestra Señora del rosario que este presente año de 1640 vino de las Filipinas», México, 3-8-1640, en Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 6-326. «Géneros para el gobernador y los Oficiales Reales de Manila», México, 1640, en Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 6-52. «El flete de dos pipas de vino que se remitieron en la nao de 1640», México, 10-5-1640, en Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 600-69.

<sup>72</sup> Este adjetivo lo retomé de Gil, en honor a él. GIL, 1989, p. 234.



Blumentritt, Berthe, García de los Arcos y Juan Gil no entraron en Acapulco, ni salieron de él galeones con destino a Filipinas<sup>73</sup> (*ver cuadro 2*). La hipótesis que podría explicar la situación de esos años es la que se ha venido manejando, la cual se refuerza con el material consultado: el Archipiélago afrontó el acecho holandés, lo cual dificultó el comercio entre China y Filipinas. Hubo hostigamiento de los holandeses a los galeones, lo cual evitó la salida a Nueva España, y, obviamente, también afectó la llegada de plata a las Islas; en consecuencia aumentaba la mala situación económica de ellas. Este argumento susceptible de profundizarse y de modificarse, contiene algunos elementos que influyeron, no determinaron, la situación de esos años. Dicho argumento se apoya en la consulta de la obra de J. Gil, de L. Díaz-Trechuelo y de una información de archivo muy heterogénea en su contenido y al mismo tiempo fragmentada como se ha comentado.

No poseo una respuesta; pero, puedo resumir apretadamente algunas aproximaciones cuyo contenido robustecen mi planteamiento inicial. Primera, aún en los años 1645 a 1648 los holandeses incursionaron piráticamente en el Archipiélago filipino. Uno de los mayores ataques fue en 1646 cuando se apostaron frente a Luzón más de quince barcos holandeses pretendiendo sublevar a los naturales de Ilocos y de Pangasinan ofreciéndoles a cambio de su ayuda la exención de tributos<sup>74</sup>. En 1647 se produjo un nuevo ataque holandés, tres escuadras de quince navíos intentaban ocupar las Islas<sup>75</sup>.

Segunda, en 1645 Diego Fajardo, gobernador de las islas, señalaba al rey la penosa situación sufrida en el Archipiélago. A la isla de Formosa (Taiwan) «todos los años asisten los olandeses a coger las embarcaciones que van de china a comerciar con aquellas islas (Filipinas)»<sup>76</sup>, lo cual suponía un menoscabo en la vida económica y el comercio exterior de la colonia asiática. Inclusive si a Manila llegaba ganancia era mínima «por la falta y carestía de mercaderías que dizen a caussado la quiebra de Macán y otras partes, de donde concurrían a Manila copiosas y baratas»<sup>77</sup>. Al parecer ese hecho se derivó de las acciones piráticas holandesas.

Tercera, el galeón San Luis Rey de Francia zarpó de Acapulco a Manila el dos de abril de 1646; pero, «la nao capitana (...) que el año pasado de

<sup>73</sup> BLUMENTRITT, 1882, pp. 53 y 57; BERTHE y GARCÍA DE LOS ARCOS, 1992, p. 143; GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, p. 56; GIL, 1989, p. 234.

<sup>74</sup> DÍAZ-TRECHUELO, 1984, pp. 143-144.

<sup>75</sup> GIL, 1989, p. 234.

<sup>76</sup> «Se asista con todo a Filipinas, importa la conservación de ellas», Madrid, 18-1-1648, en Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas Originales, V. 3, E. 3, F. 23.

<sup>77</sup> GIL, 1989, p. 234.

1646 vino de la Nueva España con el socorro ordinario se perdió en la provincia de Cagayan»<sup>78</sup>. La pérdida de ese galeón parece haber agravado la situación en los años aquí examinados porque no llegó el situado a Filipinas.

Cuarta: otro factor nocivo para las comunicaciones marítimas entre Nueva España y Filipinas fue precisamente que no zarparon barcos de las Islas a Acapulco como ya se comentó. En el Archipiélago se necesitaban cuatro bajeles para enviarlos por el situado a Nueva España. Según parece los demás navíos eran reparados en los astilleros filipinos, pero en las Islas faltaba hierro, clavazón y otros géneros para reparar los galeones<sup>79</sup>. La respuesta podría encontrarse en que a finales de 1646, a principios de 1647 y en los últimos meses de 1647 no llegaron a Filipinas navíos de Acapulco con pertrechos navales, como el plomo, necesarios para la construcción naval<sup>80</sup>, aunque no debe olvidarse la compra de otros géneros en las partes aledañas de Filipinas y los proporcionados por las Islas. Las fuentes informan, no confirman, que las naos no viajaron a Nueva España debido a la necesidad que la colonia insular tenía de los navíos para protegerse de los «enemigos».

Quinta, el virrey Salvatierre convocó el dos de febrero de 1648 junta general de Hacienda y después otra de Guerra para enviar socorro a Manila en virtud de no haber tenido noticia de las Islas en Nueva España. Se temía que Filipinas hubiese capitulado<sup>81</sup>. «La falta de hombres de mar dificultaba la supervivencia de la colonia y eso que, como decía el gobernador Salcedo “consiste todo el ser de estas islas en que vayan y vengan naos”»<sup>82</sup>. Así, el nueve de abril viajó a poniente el patache el Buen Jesús procedente de Panamá<sup>83</sup>. El mismo año las naves holandesas se apostaron en Boca de Mariveles (Bataán) evitando la salida de los galeones a México, también se produjo un nuevo ataque contra Cavite encabezado por trece naves «enemigas»<sup>84</sup>. Ese estado de cosas retrasó la salida del galeón Nuestra Señora de la Encarnación, programado para el ocho de mayo de 1648, éste ancló en

<sup>78</sup> «El galeón nombrado San Luis arribó en 1646 en Manila que vino de la Nueva España con el socorro ordinario», Manila, 15-4-1648, en Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 218-9.

<sup>79</sup> Blumentritt señala que no se podía reunir dinero en Filipinas para conservar en buen estado las embarcaciones, armas y municiones debido a que no habían llegado las naos de Acapulco a Manila de 1646 a 1648. BLUMENTRITT, 1882, p. 53.

<sup>80</sup> Ver nota 76.

<sup>81</sup> GIL, 1989, pp. 234 y 235.

<sup>82</sup> GIL, 1989, p. 235.

<sup>83</sup> BERTHE y GARCÍA DE LOS ARCOS, 1992, p. 143.

<sup>84</sup> «Se envíe puntualmente el socorro a las Filipinas para su defensa», Madrid, 27-5-1651, en Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas Originales, V. 4, E. 24, F. 57.

Acapulco el doce de diciembre y zarpó el primero de abril de 1649<sup>85</sup>. Este navío sufrió los tropiezos de la navegación en las aguas filipinas. El veintinueve de junio la nao arribó<sup>86</sup> en el Cabo Espíritu Santo (Samar) porque se dirigió a cumplir una orden del gobernador de las Islas. El barco reconoció la isla Gingua (posiblemente Guinguan al sudeste de Samar). Ahí se perdió el galeón, ya que las fuertes corrientes lo llevaron hasta el presidio de Banganga<sup>87</sup>. Era la zona donde la mayoría de las naves naufragaban al tener que afrontar las innumerables islas e islotes del mar de Filipinas<sup>88</sup>. Los Oficiales Reales de Manila no tenían noticias del navío a finales de julio de 1649<sup>89</sup>, además temían una nueva incursión holandesa<sup>90</sup>. No cabe duda, la principal preocupación de éstos era el galeón. En 1650 la navegación entre México y Filipinas volvió a la «normalidad», de 1652 a 1654 ingresaron en Acapulco navíos originarios de poniente, los cuales retornaron al lugar de origen: Filipinas (*ver cuadro 2*).

En suma, de los datos obtenidos acerca del movimiento portuario se puede concluir lo siguiente. Durante la década 1631-1640 la entrada y la salida de naves del puerto de Acapulco fue constante. A pesar de las limitaciones impuestas, por parte de la Corona, para obstaculizar el fenómeno del contrabando entre Acapulco y Sudamérica, sorprende el hecho de que no pudo cortarse definitivamente. En ese sentido, durante los años 1631-1634 estando vigentes las regulaciones, los barcos «peruleros» y centroamericanos atracaban en Acapulco. En consecuencia, el traslado de pasajeros de ese puerto a El Realejo y Sonsonate, y la salida de naves «vacías» sugieren la práctica del comercio ilegal.

Por otra parte, durante los años 1635-1639 el tráfico naval en Acapulco se agravó, ya que en teoría el contacto Acapulco-Callao no debía llevarse a cabo, aunque en la práctica fue todo lo contrario. Por consiguiente surgió una disputa entre el visitador don Pedro de Quiroga y Moya, y los cargadores del galeón porque también se descubren excesos en el comercio transpacífico.

<sup>85</sup> BERTHE y GARCÍA DE LOS ARCOS, 1992, p. 144.

<sup>86</sup> En este caso arribar se entiende como la entrada de un navío a otro lado adonde no se encaminaba.

<sup>87</sup> BERTHE y GARCÍA DE LOS ARCOS, 1992, p. 144.

<sup>88</sup> BERTHE y GARCÍA DE LOS ARCOS, 1992, p. 144.

<sup>89</sup> En la Capitana Nuestra Señora de la Encarnación viajó Francisco Samaniego, quien fue nombrado fiscal de la Real Audiencia de Manila. Después del naufragio del barco, éste abordó una embarcación malaya llamada *caracoa* que lo condujo a Cebú, luego pasó a otra nave asiática, un *champán* y arribó a Manila el 29 de septiembre de 1649. Este interesante estudio se puede consultar en BERTHE y GARCÍA DE LOS ARCOS, 1993, pp. 141-151.

<sup>90</sup> Ver nota 84.

Ambos grupos fueron, obviamente, contrarios pues el primero representaba los intereses de la Corona que deseaba evitar el fraude contra la administración fiscal virreinal; y los segundos, que se beneficiaban con el contrabando, vieron menoscabada su actividad durante los años 1636-1639 pues, según parece, los barcos zarpaban vacíos de Manila a Acapulco por iniciativa de los mismos mercaderes del Pacífico, ya que no estaban dispuestos a pagar impuestos elevados por los géneros de origen asiático. No obstante, de acuerdo con los registros consultados, el situado no dejó de enviarse a Filipinas. Además, los barcos que zarpaban de Acapulco con dirección a poniente eran de origen insular, a excepción del patache enviado a las Islas en 1636.

Finalmente, durante los años 1646-1648 el contacto náutico Nueva España-Filipinas sufrió un sinsabor más. Pero, ahora no fue consecuencia del contrabando. En esos años las incursiones holandesas en el Sudeste de Asia fueron constantes. Dichos ataques impidieron la salida de las naves insulares rumbo a Nueva España; y en consecuencia no se recibió el situado mexicano en Filipinas, lo cual agravó aún más la difícil situación que se vivía en el Archipiélago. Si a lo anterior se añade la falta de barcos, de materias primas y de reparación en los astilleros de las Islas, puede explicarse el por qué se interrumpió el tráfico marítimo Manila-Acapulco de 1646 a 1648.

## CUADRO 2

*Entrada de barcos en el puerto de Acapulco 1626-1654*

Año	Procedencia	Nombres	Destino
1626	Filipinas	San Jacinto	Acapulco
1630	Perú	San Francisco	Acapulco
1632	Perú	San Ambrosio	Acapulco
	Perú	Nuestra Señora de la Limpia Concepción	Acapulco
	Realejo	Nuestra Señora del Rosario	Acapulco
1633	Perú	Nuestra Señora del Rosario	Acapulco
	Acapulco	Santa Isabel	Sonsonate
1634	Relaejo	San Pedro y San Pablo	Acapulco
	Perú	La Concepción	Acapulco
1635	Cavite	Nuestra Señora de la Concepción	Acapulco
		San Luis	Acapulco
1636	Cavite	Nuestra Señora de la Concepción	Acapulco

CUADRO 2 (Continuación)

Año	Procedencia	Nombres	Destino
1636	Cavite	San Juan Bautista	Acapulco
	Acapulco	San Nicolás	Filipinas
1638	Manila	Nuestra Señora de la Concepción	Acapulco
		San Ambrosio	Acapulco
1640	Filipinas	Nuestra Señora de la Concepción	Acapulco
1641	Filipinas	San Juan Bautista	Acapulco
1643	Filipinas	Nuestra Señora del Rosario	Acapulco
1645	Filipinas	Nuestra Señora del Rosario	Acapulco
		Nuestra Señora de la Encarnación	Acapulco
1646	Filipinas	San Luis Rey de Francia	Acapulco
1649	Filipinas	Nuestra Señora de la Encarnación	Acapulco
1650	Filipinas	Nuestra Señora de Guía	Acapulco
1652	Filipinas	Nuestra Señora de Guía	Acapulco
1652	Filipinas	San Francisco Javier	Acapulco
1653	Filipinas	San Diego	Acapulco
1654	Filipinas	San Diego	Acapulco

Fuente: Archivo General de la Nación, México, Archivo Histórico de Hacienda, Leg. 6-43, 6-58, 6-159, 6-191, 6-201, 6-309, 6-312, 6-314, 6-6-316, 6-326, 6-354, 6-407, 6-412, 6-463, 6-465, 6-486, 472-61; 600-4, 600-7, 600-18, 600-69, 600-110, 600-134, 600-214, 600-254, 600-285, 600-302, 600-458, 600-465, 600-466, 600-4765; Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas Duplicados, V. 11, pp. 227, 232, 233, 239.

## BIBLIOGRAFÍA CITADA

- BARRANTES, V. (1878): *Guerras piráticas en Filipinas contra Mindanaos y Joloanos*. Madrid.
- BAUZON, L. (1981): *Deficit Government. Mexico and the Philippine Situation. 1606-1804*. Tokio, Press Company LTD.
- BERTHE, J. P. y GARCÍA DE LOS ARCOS, M. F. (1992): «Les îles Philippines, "troisième monde" selon D. Francisco Samaniego (1650)», en *Archipel*, núm. 44, pp. 141-151.
- BLUMENTRITT, F. (1882): *Ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Madrid, Imprenta de Fortanet.

- BORAH, W. (1975): *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
- CHAUNU, P. (1951): «Le Galion de Manille. Grandeur et décadence d'une route de la soie», en *Annales E.S.C.*, vol. VI, núm. 4, octubre-diciembre, pp. 447-462.
- CHAUNU, P. (1976): *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos, siglos XVI, XVII y XVIII*. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
- DÍAZ-TRECHUELO SPINOLA, L. (1980): «Relaciones en Oriente en la Edad Moderna. Veinte años de comercio entre Filipinas y China», en E. de la Torre Villar, comp. *La expansión hispanoamericana en Asia. Siglos XVI y XVII*. México, Fondo de Cultura Económica, pp. 134-148.
- DÍAZ-TRECHUELO SPINOLA, L. (1984): «Las Filipinas, en su aislamiento, bajo el continuo acoso», en *Historia General de España y América*. Tomo IX. Madrid, Rialp, pp. 129-152.
- GARCÍA-ABÁSULO, A. (1982): «La expansión mexicana hacia el Pacífico: primera colonización de Filipinas. 1570-1580», en *Historia Mexicana*, vol. XXXII, núm. 121, julio-septiembre, pp. 55-88.
- GARCÍA DE LOS ARCOS, M. F. (1993): «La batalla de la seda», en A. Tortolero Villaseñor, coord. *Estudios Históricos I*. México, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, pp. 39-67.
- GARCÍA DE LOS ARCOS, M. F. (1994): «Una ruta, muchas vías. La influencia asiática en América», en *Topodrilo*, núm. 34, mayo-junio, pp. 24-29.
- GIL, J. (1989): *Mitos y utopías del descubrimiento. 2. El Pacífico*. Madrid, Alianza Universidad.
- DE AYALA, M. J. (1988): *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*. 22 vols., Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica-Instituto de Cooperación Iberoamericana.
- NÚÑEZ, E. (1980): «Huellas e influencia de Oriente en la cultura peruana de los siglos XVI y XVII», en E. de la Torre Villar, comp. *La expansión hispanoamericana en Asia. Siglos XVI y XVII*. México, Fondo de Cultura Económica, pp. 149-161.
- PÉREZ HERRERO, P. (1989): «El Galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo Oriente y América. (El estado de la cuestión)», en Francisco de Solana, F. Rodao, L. E. Tógores, eds. *El Extremo Oriente Ibérico. Investigaciones Históricas: Metodología y Estado de la Cuestión*. Madrid, Agencia de Cooperación Internacional-Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, pp. 445-452.
- SALES COLÍN, O. (1993): «Una coyuntura en el comercio transpacífico:

fuentes complementarias para la visita de Pedro de Quiroga a Acapulco. 1635-1640». Ponencia presentada en el Seminario Nuevas Interpretaciones y Últimas Fuentes para la Historia del Comercio Marítimo Colonial. México, D. F. (jul.).

SCHURZ, W. L. (1939): *The Manila galleon*. New York, Dutton and Company.

YUSTE LÓPEZ, C. (1984): *El comercio de la Nueva España con Filipinas. 1590-1785*. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia.