



Guadalupe Pinzón Ríos
“Cubriendo las necesidades de la ruta transpacífica.
Abastos de embarcaciones y pertrechos navales
para el puerto de Acapulco, siglos XVII-XVIII”
p. 321-343

Redes empresariales y administración estatal
La provisión de materiales estratégicos en el mundo
hispánico durante el largo siglo XVIII
Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri y Pepijn
Brandon (coordinación)

México
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas
Cuadros, mapas, gráficas
(Historia General 39)

Primera edición impresa: 2020

Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2021

ISBN de PDF: [en trámite]

<https://ru.historicas.unam.mx>



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0
Internacional
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

©2021: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.

Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en:

<https://ru.historicas.unam.mx/page/terminosuso>

Se autoriza la consulta, descarga y reproducción con fines académicos y no comerciales o de lucro, siempre y cuando se cite la fuente completa y su dirección electrónica. Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



REPOSITORIO
INSTITUCIONAL
HISTÓRICAS
UNAM

CUBRIENDO LAS NECESIDADES DE LA RUTA TRANSPACÍFICA ABASTOS DE EMBARCACIONES Y PERTRECHOS NAVALES PARA EL PUERTO DE ACAPULCO, SIGLOS XVII-XVIII

GUADALUPE PINZÓN RÍOS
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

En 1648 el virrey de la Nueva España, conde de Salvatierra, hizo diversas consultas sobre la pertinencia de enviar una embarcación a las Filipinas para llevar su correspondiente situado, ya que ése era el segundo año en que los galeones de Manila no arribaban al puerto de Acapulco.¹ Que las islas contaran con el socorro correspondiente era de gran relevancia, pues se vivía un momento difícil: las Filipinas estaban rodeadas por enemigos debido a que la presencia neerlandesa se había incrementado en la zona y sus navegantes habían extendido sus contactos comerciales hasta Japón (1609) e incluso se habían posicionado en la Isla Hermosa (1624). Aunado a lo anterior, tras la restauración de la dinastía portuguesa (1640), los vínculos con Macao se vieron fracturados y la única comunicación posible del archipiélago debía realizarse a través de Nueva España.² El virrey y las autoridades de la Audiencia de México consideraron que era probable que los galeones filipinos no hubieran arribado en dos años debido a la precaria situación del archipiélago o incluso a la posible pérdida de Manila. La remisión

¹ Este trabajo se elaboró en el marco del proyecto PAPIIT IN402219 “El Pacífico septentrional: un espacio marítimo en construcción desde la mirada, registros y proyectos navales ingleses e hispánicos (1680-1790)”.

² Sobre la expansión neerlandesa en las costas asiáticas, véase Rui Manuel Loureiro, *Nas partes da China*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009, p. 278-329. Sobre las consecuencias que la restauración portuguesa tuvo en las bases ibéricas de Asia, véase Rafael Valladares, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación*, Lovaina, Leuven University Press, 2001, p. 65-91.

de la nave, por tanto, era vital para mantener la presencia hispana en las costas asiáticas.

Esta emergencia obligó a las autoridades novohispanas a buscar embarcaciones en las que pudieran hacer la remisión del socorro filipino. No obstante, pronto se hizo evidente que ni en Acapulco ni en sus alrededores había naves adecuadas para dicho fin, por lo que se tuvieron que emitir órdenes para buscar alguna en las costas de Guatemala o Perú. Además, se ordenó enviar diversos pertrechos marítimos que permitieran preparar la embarcación a remitir, así como los bastimentos necesarios para las tripulaciones que la aboradaran. Esto lleva a preguntarse ¿cómo es que el principal puerto novohispano de cara al Pacífico no contaba con nave alguna?, ¿por qué en este lugar no se tenían los bastimentos y pertrechos marítimos necesarios para preparar un viaje cuando anualmente se recibía a los galeones de Manila? o ¿por qué fue necesario enviar a Acapulco personal que tripulase la nave o le hiciese reparaciones? Una posible respuesta a dicha situación sería que, si bien Acapulco fue nombrado desde 1565 como único puerto con licencia para mantener comunicaciones con Filipinas (y hasta la década de 1640 también con algunos puertos peruanos y centroamericanos), en realidad era un asentamiento de tránsito cuya relevancia radicó en las redes de contacto y de abasto regulares que se establecieron en torno a él.³ Uno de dichos abastos se centró en los pertrechos marítimos, principalmente los usados en los galeones de Manila, los cuales podían llegar desde las costas del Atlántico a través de contactos por tierra con Veracruz, aunque también provenían de asentamientos costeros de Guatemala. Esto último debido a que, aunque con diversas limitantes comerciales, los puertos guatemaltecos jugaron un papel relevante en

³ Sobre Acapulco y los contactos que desde este puerto se establecieron con otras regiones americanas, véanse Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, p. 125-245; Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Mora, 2011, p. 213-226; Mariano Bonalian, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*, México, El Colegio de México (en adelante Colmex)/Colegio Internacional de Graduados, 2012, p. 259-258.

los tratos interamericanos y, por ello, llegaron a desarrollar faenas de construcción naval regulares. Gracias a ello contaron con bastimentos y embarcaciones que de cuando en cuando fueron requeridos en las costas novohispanas.⁴ En el caso de la navegación transpacífica, limitada a los galeones de Manila cuya fabricación estaba reservada a la Corona, toda remisión de pertrechos o de naves complementarias a dicha ruta debía ser financiada por la Real Hacienda novohispana a partir de asientos establecidos con particulares.⁵

El objetivo de este trabajo es revisar, a partir de la búsqueda que se hizo de una embarcación para enviar socorros a Filipinas en 1648, el tipo de remesas de pertrechos y naves que llegaron a realizarse a Acapulco, así como la continuidad que se dio a este tipo de acciones y envíos en momentos necesarios durante las primeras décadas del siglo XVIII.⁶ Esto servirá para revisar que la relevancia de Acapulco,

⁴ Sobre los puertos centroamericanos véase Héctor Pérez Brignoli, *Breve historia de Centroamérica*, Madrid, Alianza Editorial, 1985, p. 48-61, y Julio César Pinto Soria, *Historia general de Centroamérica, t. II. El régimen colonial (1525-1750)*, Madrid, Siruela, 1993, p. 127-275. Sobre el comercio interamericano, legal e ilegal, pese a las prohibiciones del siglo XVII, véase Manuel Rubio Sánchez, *Comercio de y entre las provincias centroamericanas, t. I, Guatemala, s/e*, 1973, p. 164-245.

⁵ Sobre el tema de los asientos establecidos en torno a la construcción naval en el marco del reinado de los Habsburgo, así como su posterior cambio con el de los Borbones, véase Iván Valdez-Bubnov, "Shipbuilding Administration under the Spanish Habsburg and Bourbon Regimes (1590-1834): A Comparative Perspective", *Business History*, 60, 1, 105-125, p. 105-107. Sobre el tema de la construcción de los galeones de Manila, sus financiamientos y su evolución, véase Iván Valdez-Bubnov, "Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la Carrera de Filipinas (1577-1757)", en Antonio José Rodríguez, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez Belén (eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017, p. 225-267.

⁶ Esto debido a que las navegaciones por el Pacífico, transoceánicas o interamericanas, sufrieron pocos cambios en cuanto a su práctica y preparación, aunque sí se intentaron llevar a cabo modificaciones en su administración, control o uso defensivo, como parte del primer reformismo Borbón que se puso en práctica en los territorios americanos. Sobre este tema, véase Ernest Sánchez Santiró, *Corte de caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*, México, Instituto Mora, 2013, p. 30-31. Sobre las propuestas de cambio e incipientes proyectos marítimos por el Pacífico americano, véanse Guadalupe Pinzón Ríos, "Un interinato contra las prácticas corruptas en Acapulco. El castellano Teodoro de Croix al arribo del galeón *San Carlos de Borromeo* (1766)", en Christoph Rosenmüller y Stephan Ruderer (eds.), *"Dádivas, dones*

más allá de ser el punto de arribo de los galeones de Manila, radicó en que este puerto se convirtió en eje articulador de múltiples contactos —tanto terrestres como marítimos— ordenados por las autoridades reales y financiados por las arcas novohispanas desde distintos establecimientos.⁷ En cuanto a las remisiones hechas por vía marítima desde las costas centroamericanas, aunque éstas no necesariamente fueron regulares, sí se sujetaron a las necesidades, prácticas y posibilidades tanto de Guatemala como de Nueva España, lo cual permitió crear una región marítima en la que cada una de sus partes complementaba las funciones navales a realizar.⁸ Aunque el caso de 1648 servirá para conocer las redes de remisión de pertrechos marítimos en un momento excepcional, la repetición que hubo de dicha práctica sugiere que en realidad fue una labor que se llevó a cabo en el marco de intercambios marítimos de la zona que no fueron tan extraordinarios, sino que formaron parte de los propios procesos, ritmos, necesidades y posibilidades de las costas americanas.

y dineros”. *Aportes a una nueva historia de la corrupción en América Latina desde el imperio español a la modernidad*, Madrid, Iberoamericana, Vervuet, 2016, p. 88-112, y “Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales”, en Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 343-362.

⁷ Sobre la importancia de las transferencias fiscales que desde Nueva España se establecieron y su relevancia en los propios contactos interamericanos, véase Carlos Marichal, *La bancarota del virreinato. Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, Colmex/Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 34-37.

⁸ Esto no era excepcional, pues, según explica Iván Valdez-Bubnov (“Comercio...”, p. 107), el sistema naval hispano (desde los Habsburgo) fue resultado de la integración de diferentes reinos y cada uno de ellos tuvo prácticas regionales que evolucionaron y dieron solución a cuestiones estratégicas, militares y mercantiles propias. Sobre este punto, es importante recordar que una región (que se construye a lo largo de la investigación) es una hipótesis por demostrar delimitada por la homogeneidad que hay en ella y que la diferencia de otras. Véase Ignacio del Río, *Vertientes regionales de México. Estudios históricos sobre Sonora y Sinaloa (siglos XVI-XVII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2001, p. 140-141.

La búsqueda de una nave para Nueva España

El virrey y los miembros de la Audiencia de México se reunieron en distintas ocasiones para discutir la necesidad de remitir socorros a Filipinas, pues, siendo febrero, aún no se tenía noticias sobre el Galeón de Manila.⁹ Además, era la segunda vez que esto sucedía, pues el año anterior dicha nave tampoco había llegado a Acapulco. Las razones que justificaron su ausencia, según las autoridades virreinales, se relacionaban con la difícil situación que se experimentaba en Filipinas, de la cual tuvieron noticia por cédula del 23 de enero de 1644. En ella se narra que una armada holandesa compuesta por cinco naos y 1 200 soldados saltaron a tierra y realizaron diversos ataques, que de Batavia salió otra armada para atacar Terrenate y que, además, se había dado un rompimiento con los portugueses de la zona.¹⁰ Aunado a ello, hubo diversos eventos como “el levantamiento de la India y Macan, pérdida de Isla Hermosa y pretensiones del enemigo holandés para invadir con prodigiosa armada la costa de Manila”. Por lo tanto, Filipinas estaba rodeada, pues ya se encontraban en manos enemigas los asentamientos de “Japón, Macan y Isla Hermosa”.¹¹

Ante esta situación, desde la metrópoli se había encargado al virrey novohispano que socorriera por todos los medios posibles y de forma pronta a las autoridades del archipiélago. La mejor forma de hacerlo era aprestar una embarcación en la que se enviaran tanto los situados como armas y hombres que permitieran reforzar la defensa de Filipinas. El problema era que en las costas novohispanas no se contaba con una embarcación en que pudiera realizarse

⁹ Los ritmos de los galeones se hicieron regulares debido a que tuvieron que adecuarse a las temporadas de monzones, pues, de no respetarlos, los vientos contrarios podían hacerlos naufragar. Hacia fines del XVII dicha regularidad permitió mayor seguridad en las travesías, aunque de todas formas hubo algunos accidentes a lo largo de esa centuria. Sobre este tema, véase Carmen Yuste, “El dinamismo rutinario de la carrera transpacífica”, en Cristina Barrón (coord.), *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispano en Asia*, México, Universidad Iberoamericana, 2012, p. 199-222.

¹⁰ Archivo General de Indias (en adelante AGI), *México*, 36, n. 35. México, 5 de abril de 1648.

¹¹ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 12 de febrero de 1747.

la travesía transpacífica. Por ello fue necesario ordenar la compra de una en las costas de Guatemala, la cual sería pagada por las reales cajas de México.¹²

¿Por qué no se contaba con naves en Acapulco? Habría que recordar que, aunque tras el tornaviaje de Andrés de Urdaneta se implementaron viajes regulares para llevar socorros a Filipinas, pronto se construyeron naves en el archipiélago para ir en busca de éstos y se comenzó a usar el permiso que se les concedió para llevar géneros asiáticos y venderlos en Nueva España.¹³ Acapulco fue el eje articulador de esos contactos. Pronto se hizo común que los galeones llegaran al puerto y, tras llevar a cabo las descargas, se les hicieran aderezos en el casco antes de su regreso. Los gastos que esos arreglos implicaban eran financiados por la Real Hacienda, ya que se trataba de una navegación oficial y los galeones eran embarcaciones del rey.¹⁴ Pero Acapulco desde sus inicios fue zona de paso de cargamentos y personal. Si bien en el lugar había un asentamiento permanente, y desde el siglo XVII se habían edificado ya la fortaleza de San Diego, el hospital de san Hipólito y arsenal para guardar pertrechos, en realidad se carecía de bastimentos permanentes, pues usualmente

¹² AGI, *México*, 36, n. 35. México, 12 febrero de 1747.

¹³ Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1800*, México/Coruña, Instituto Mora/Universidad de Coruña, 2009, p. 261-302; Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1700-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 35-40.

¹⁴ Hay que recordar que esta ruta se inició como un permiso que ayudara al sostén de los asentamientos filipinos (por ello las remesas de plata y los géneros asiáticos estaban limitados a los galeones de Manila) y que esos tratos fueron reglamentados hacia fines del XVI. Para controlar mejor la navegación transpacífica hubo que vigilar a los galeones, y eso implicó hacerse cargo de su construcción. Por ello, esta labor fue reglamentada y llevada a cabo por autoridades reales, lo que explica que las naves fueran de corte europeo y únicamente fabricadas en astilleros autorizados en Filipinas y, durante un tiempo, en costas aledañas (como Siam o Conchinchina). Sobre las licencias comerciales, véase Yuste, *Emporios...*, p. 22-38. Sobre la construcción de galeones, véanse Valdez-Bubnov, “Comercio...”, p. 236-259, y Miguel Ángel del Barrio, “Mejoras en el puerto y astillero de Cavite en la primera mitad del siglo XVIII: las Ordenanzas de 1738”, en José Quintero González, Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (eds.), *La economía marítima en España y las Indias. 16 estudios*, San Fernando, Exmo. Ayuntamiento de San Fernando, 2015, p. 115-120.

éstos se remitían de otros lugares cuando iban a ser usados.¹⁵ Por ejemplo, al momento de preparar la salida de los galeones se ordenaban almonedas públicas para conseguir “menestras, medicinas y pertrechos de mar y guerra para las naos”.¹⁶ En el caso de los pertrechos, si bien en los alrededores podían conseguirse materiales como brea, fibra de coco que era usada como estopa y algunas maderas, muchas veces éstos no fueron suficientes y tuvieron que solicitarse otros géneros en distintos establecimientos portuarios.¹⁷ Todo ello se guardaba en los almacenes de Acapulco. Lo probable es que éstos evolucionaran en cuanto a sus condiciones y que, al resultar insuficientes para guardar los pertrechos recibidos, se hiciera necesario edificar otros con mejores condiciones y más capacidad. Eso explicaría por qué en 1668 tesoreros y factores de Acapulco dieron aviso de la necesidad de arrendar una casa para guardar las velas y pertrechos de una nao de Filipinas.¹⁸

Seguramente en dichos almacenes había materiales que pudieron usarse en navegaciones oficiales locales. Ejemplo de ello se ve cuando en 1687 se encargó a la fragata *Concepción*, de Domingo Castro de Sotelo, que fuera a Perú a recoger azogues, pues en Nueva España se carecía de ellos y eran muy necesarios para la minería. El viaje sería financiado por el erario novohispano, y se ordenó “que los oficiales

¹⁵ Carmen Yuste, “El eje transpacífico: la puerta novohispana al comercio con Asia”, en Lourdes de Ita (coord.), *Organización del espacio en el México colonial. Puertos, ciudades y caminos*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2012, p. 220-221 (p. 207-228).

¹⁶ Ejemplo de ello se ve cuando se ordenó dicha almoneda en 1629 indicando que todo se remitiera a Acapulco. Véase Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 6, exp. 398, f. 1.

¹⁷ Así se ve con las compras de brea que se hicieron en Huatulco y Tehuantepec para Acapulco en 1596 y 1604. Véase AGN, *Indiferente virreinal* (Correspondencia diversas autoridades), caja 4641, exp. 26; AGN, *Indiferente virreinal* (Alcaldes Mayores), caja 4090, exp. 20.

¹⁸ Los encargados de ese trabajo fueron el contador Cristóbal Osorio, el tesorero de Real Hacienda Gabriel de Gastelu y el factor de Real Hacienda Manuel Melgarejo Ponce de León. AGN, *Indiferente virreinal* (Tribunal de Cuentas), caja 3350, exp. 36. Sobre la situación estructural de los almacenes, la misma Yuste (“El eje...”, p. 220) explica que, hacia fines del siglo XVII, el hospital de San Hipólito se convirtió en almacén donde se guardaban las cargas de los galeones. Seguramente eso incluyó el resguardo de pertrechos.

reales de Acapulco den para esto todo lo necesario de mis menestras y pertrechos”.¹⁹ Al parecer esta práctica fue constante. Así lo deja ver el hecho de que, cuando las naves de las misiones jesuitas de la California —establecidas desde 1701— requerían “jarcia, lonas y pertrechos”, éstas se dirigían a Acapulco para conseguirlos, aunque se aclaraba que dichas entregas no se hicieran en detrimento de las naves filipinas, “por ser uno y otro del real servicio y de Su Majestad”.²⁰

Pese a que es evidente que los almacenes de Acapulco cubrían ciertas necesidades de las navegaciones reales hechas por el Pacífico novohispano, al parecer los materiales referidos en su mayoría eran usados para hacer reparaciones o aderezos a las embarcaciones que llegaban al lugar y que eran fabricadas en otros establecimientos. Esto era así porque Acapulco no contaba con astillero para llevar a cabo faenas de construcción y, por ello, cuando se requería una nave para el servicio real era necesario recurrir a otros establecimientos con más experiencia. Esto se ejemplifica con la búsqueda de naves que se hizo en 1648.

Evaluando embarcaciones para el socorro de Filipinas

El primer lugar en el que se buscaron embarcaciones a usar en el planeado viaje a Filipinas fueron las costas novohispanas. En las inmediaciones a Acapulco se encontró la fragata *Nuestra Señora de Gracia*, pero ésta se encontraba en malas condiciones porque su dueño no había podido financiar sus reparaciones.²¹ La embarcación

¹⁹ AGN, *General de Parte*, v. 16, exp. 20, f. 15v-16. México, 7 de febrero de 1687.

²⁰ AGN, *Marina*, 18, exp. 153, f. 350. México, 15 de febrero de 1762. Sobre las navegaciones jesuitas y las remesas de abastos a las misiones californianas, véase Ignacio del Río, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, p. 140-154, y Pinzón, *Acciones...*, p. 57-61.

²¹ Había naves en otras costas novohispanas, en especial hacia el occidente, debido a que en aquella zona se preparaban viajes perleros que incursionaban al seno californio y que hacia fines del XVII e inicios del XVIII diversificaron e incluso prolongaron las travesías, lo que incrementó las dimensiones de sus cascos. Sobre este tema, véase Guadalupe Pinzón Ríos, “Quinto real, licencias y asientos en torno a la extracción de perlas en el Pacífico novohispano”, en Pilar Martínez López-Cano,

fue revisada y se le describió como una nave de cien toneladas bastante maltratada, pues varios de sus vahos estaban vencidos y buena parte de sus tablas estaban “pasadas de broma”. Para arreglarla se hubieran tenido que invertir al menos dos meses, lo cual impediría que el viaje se hiciera antes de abril, y eso provocaría que la embarcación se enfrentara a los vientos contrarios típicos de los monzones de verano. Además, los arreglos no podrían realizarse pronto porque en Acapulco no había personal que los llevara a cabo, por lo que era precisa su remisión desde otros establecimientos. Así se indicó: “este puerto está tan falto de carpinteros y calafates [que] no se puede echar el golpe de gente que requiere [...]”.²² La carencia de personal en Acapulco no era extraña, pues éste era un asentamiento poco poblado en el que incluso los oficiales reales no residían, sino que se trasladaban al lugar al arribo de los galeones o en momentos de emergencia, como podría ser la presencia de naves enemigas.²³ Por lo tanto, es comprensible que en el lugar no hubiera permanentemente personal dedicado a la construcción o reparación de naves, pues, al igual que los oficiales reales, dicho personal seguramente se trasladaba al puerto sólo en los momentos en que era necesario.

La búsqueda de naves, por tanto, se hizo en Guatemala debido a que en sus costas había puertos con importante actividad relacionada con las navegaciones locales y en ellos se contaba con astilleros en los que particulares financiaban la fábrica de embarcaciones. Éstas usualmente eran pequeñas, pues hacían travesías cortas que poco se alejaban de tierra firme. Además, varios navíos peruanos y guayaquileños arribaban a las costas centroamericanas para hacer reparaciones o para comprar pertrechos de la zona y llevarlos a sus respectivos astilleros, donde se hacían naves de mayores dimensiones (véase figura 1).²⁴

Ernest Sánchez Santiró y Matilde Souto (eds.), *La fiscalidad novohispana en el imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones*, México, Instituto Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, p. 139-164.

²² AGI, *México*, 36, n. 35. Acapulco, 25 de abril de 1687.

²³ Pinzón, *Acciones...*, p. 68-69.

²⁴ Pinto, *Historia...*, p. 131-139. Esta imagen es ejemplo de cómo en las costas centroamericanas había diversas poblaciones y de cómo algunas de ellas se vinculaban a la construcción naval financiada por particulares. Dicha labor se evidencia

No era inusual que cuando las autoridades novohispanas requirieran de una nave la solicitaran a las guatemaltecas. Así ocurrió cuando, en 1642, se ordenó que se hiciera una “barca chata” para Acapulco, la cual sería usada en las labores de carga y descarga para la remisión de bastimentos y pertrechos para los galeones filipinos.²⁵ También en 1692 se dio cuenta del arribo a Acapulco de dos galeotas fabricadas en Guatemala que fueron solicitadas por el virrey novohispano para el resguardo de las costas del Mar del Sur, así como para trasladarse a California a esperar a los galeones de Manila, convoyarlos e informar a sus oficiales sobre la presencia de extranjeros en esas aguas.²⁶ Del mismo modo, cuando las misiones jesuitas de la California requerían de embarcaciones para la remisión de sus abastos, las autoridades virreinales ordenaban la fabricación de algunas de ellas en las costas de Centroamérica.²⁷

Si bien es innegable que en las costas de Guatemala había experiencia en la construcción de embarcaciones, lo cierto es que buena parte de esas naves fueron usadas en las travesías locales y, por tanto, eran de poco calado. De ese modo, cuando en 1648 se buscó una embarcación en esa zona, pronto se vio que las que ahí se construían, al ser pequeñas, no serían las más apropiadas para realizar una travesía transoceánica.²⁸ Por ello, pronto fue necesario ampliar el radio de búsqueda y considerar embarcaciones de fábrica peruana.²⁹ Así se indicó:

con el señalamiento de un astillero. La imagen expuesta, si bien está en inglés, se basa en un conjunto de mapas que fue capturado por los ingleses en las costas guayaquileñas a fines del siglo XVII. Sobre el tema, véase Guadalupe Pinzón Ríos, “Las costas de la Nueva España en la cartografía náutica inglesa: del viaje de Basil Ringrose al atlas de William Hack (1680-1698)”, *Investigaciones Geográficas*, 95, abril de 2018.

²⁵ AGN, *Reales Cédulas Originales y Duplicados*, v. D49, exp. 290, f. 246v-248v. México, 14 de abril de 1642.

²⁶ AGN, *Reales Cédulas Originales*, v. 24, exp. 114, f. 409-409v. Madrid, 17 de septiembre de 1692.

²⁷ Pinzón, *Acciones...*, p. 51-62.

²⁸ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 18 de abril de 1648.

²⁹ Se ordenó solicitar al virrey peruano que remitiesen embarcaciones de esas dimensiones desde El Callao, pues en aquel puerto sí se contaba con naves “de esta calidad”. AGI, *México*, 36, n. 35. México, 2 de marzo de 1647.

se acordó que Vuestra Excelencia despachase correo en toda diligencia al Señor Presidente de Guatemala pidiéndole que de los navíos que estuviesen en los puertos de su jurisdicción comprase por cuenta de Su Majestad dos de trecientas toneladas para arriba y que no habiéndola de este porte fuesen a lo menos de doscientas y cincuenta toneladas aptas y a propósito para navegar y enviar en ellos el socorro a las islas Filipinas los cuales remitiese al puerto de Acapulco para despacharlos a tiempo conveniente, y por si acaso en aquellos puertos no los hubiese despachase Vuestra Excelencia al Señor Virrey del Perú pidiéndole que de los navíos que se hallasen mas prontos en el puerto del Callao [...] haciendo el pago de su valor de la Real Hacienda de aquella caja o remitiéndola a la de México.³⁰

El primer bajel revisado fue el *San José*, el cual arribó a la costa de Acajutla el 3 de febrero de 1648. Su dueño y maestre era Diego de Andrade, quien fue informado de que no podría salir de ese puerto porque su nave sería revisada. Pronto se detectó que el *San José* tenía varios desperfectos y por ello se pidió licencia para que viajara a Realejo a recibir carena y, posteriormente, hacer viaje a Acapulco.³¹ La razón para dicha indicación era que Realejo funcionaba como el principal astillero de Centroamérica, pues Nicaragua contaba con bosques de madera de pino de altura, brea y resinas, así como maderas duras de cedro, caoba y guácimo. También había fibras diversas —como pita, maguey o cabuya— que eran usadas para hacer cordelería, además de mantas de algodón que servían para hacer velamen. Sólo el hierro debía ser llevado desde España.³²

Sin embargo, el viaje del *San José* no se llevó a cabo debido a que este bajel se vio envuelto en problemas administrativos.³³ Mientras éstos eran discutidos, la nave fue evaluada y se consideró que, al ser

³⁰ AGI, *México*, 36, n. 35. Acapulco, de 21 marzo de 1648.

³¹ AGI, *México*, 36, n. 35. Acajutla, 3 de febrero de 1648.

³² Pinto, *Historia...*, p. 132. El mismo autor señala que la cordelería y el velamen eran obtenidos a través del tributo de las poblaciones indígenas de esas regiones.

³³ El problema fue que la nave se alejó de la costa para dejar mercancías y pasajeros en otra costa antes de recibir arreglos en Realejo, pero como estuvo “barloventeando” durante diez días por haber perdido su ancla, esto fue considerado sospechoso y se ordenó su detención. Andrade explicó que la razón por la que se distanció de la costa fue debido a un temporal. AGI, *México*, 36, n. 35. México, 18 de abril de 1648.

de poco más de cien toneladas, tampoco sería útil para hacer el viaje a Filipinas. Esto obligó a enviar la solicitud de una embarcación a las autoridades peruanas, aunque se debería continuar a la espera de bajeles de doscientas toneladas que llegaran a Guatemala y que pudieran ser usadas para el envío de los socorros planeados.³⁴

En esos momentos llegó a Sonsonate el navío *El Buen Jesús*, el cual provenía de Panamá, a donde había ido a llevar cacao guayaquileño. La nave era de 250 toneladas, por lo que se le consideró propicia para hacer el viaje transpacífico. Su dueño, Diego González de Aranzamendi, explicó que al llegar a Panamá supo de la solicitud del virrey Salvatierra, y por ello ofrecía su nave para el servicio real. Sin embargo, aclaraba que llevaba cargas de cacao guayaquileño, por lo que solicitaba le permitieran venderlas en Acapulco. Por supuesto, se comprometía a pagar los correspondientes derechos reales tanto de salidas como de entradas. Pedía, además, que su licencia implicara que las autoridades de los puertos en los que hiciera escala no le pusieran restricción alguna.³⁵ Esto era importante porque pocos años antes se había ordenado el cierre total del comercio marítimo entre Nueva España y Perú para evitar que desde Acapulco se enviaran géneros asiáticos a las costas meridionales y que la plata peruana se remitiera a China.³⁶ En esas ordenanzas también se había prohibido que el cacao guayaquileño fuera enviado a Nueva España, pues ese mercado estaba reservado a las producciones venezolanas.³⁷ Sin embargo, los contactos marítimos no quedaron cerrados del todo y entre Nueva España y Perú se continuaron remitiendo —además de los contrabandos— cargas de azogue, funcionarios, correspondencia y, en ocasiones, pertrechos o cargas que recibieran licencias extraordinarias.³⁸ Lo anterior hace comprensible que, al ofrecer

³⁴ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 1 de marzo de 1647.

³⁵ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 11 de abril de 1647.

³⁶ Sobre las prohibiciones al comercio intervirreinal, véase Bonialian, *El Pacífico...*, p. 259-365.

³⁷ Sobre el tema del cacao guayaquileño y la evolución de sus tratos, véase Jesús Hernández Jaimes, “El fruto prohibido. El cacao de Guayaquil y el mercado novohispano, siglos XVI-XVIII”, *Estudios de Historia Novohispana*, 39, julio-diciembre de 2008, p. 43-79.

³⁸ El tema de las licencias extraordinarias es importante porque hacia fines del siglo XVII se fueron haciendo regulares, y eso llevó a que se solicitara en diversas

su nave, el capitán González tuviera que solicitar una licencia especial para viajar y, sobre todo, para llevar sus cargas de cacao. Así lo indicó:

Que caso que Vuestra Excelencia sea servido de aceptar dicho servicio y mandarme traiga dicho viaje en la forma referida se deberá advertir que en algún puerto donde estuviere dicho navío le ha de conceder licencia para que pueda venir al puerto de Acapulco, por habérselo prohibido Su Majestad a todos sus gobernadores y presidentes y a los oficiales reales de todos los puertos del sur.³⁹

La licencia solicitada por el capitán González para llevar cacao fue autorizada. El 4 de marzo el navío *El Buen Jesús* llegó a Acapulco, donde los oficiales del puerto lo revisaron y comprobaron que cumplía con las características que se buscaban.⁴⁰ Luego de distintos testimonios, la nave fue vendida por 40 000 pesos.⁴¹ Pronto comenzaron a darse órdenes diversas para su aderezo y se indicaron los objetivos que tendría su viaje.

Bastimentos y pertrechos en Acapulco

Se tenía planeado que el navío *El Buen Jesús* se apertrechara para llevar situados, armas y hombres a Filipinas, además de regresar con noticias sobre la situación en que se encontraba el archipiélago. Pero como no se sabía si sería posible arribar a Manila, se recomendaron distintas bahías aledañas —embocadero de Espíritu Santo, Lampon, Mauban, Binangona, Cabo del Engaño, entre otros— por las que podría ingresarse a Luzón por ser zonas de “doctrina cristiana” y con “alcaldes mayores”. Además, como no se sabía si la nave tendría oportunidad de conseguir alimentos o materiales para carenar antes

ocasiones la apertura de intercambios de frutos de la tierra entre Centroamérica y Nueva España. Para los tratos existentes, véase Pinto, *Historia...*, p. 133-140, y Pinzón, “Frontera...”, p. 345-353.

³⁹ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 11 de abril de 1647.

⁴⁰ AGI, *México*, 36, n. 35. Acapulco, 4 de marzo de 1648.

⁴¹ AGI, *México*, 36, n. 35. Acapulco, 21 de marzo de 1648.

de regresar, se ordenó que fuera cargada más de lo usual para que no careciera de ellos.⁴² Así se dio la indicación:

Y si fuese solo un bajel forzosamente debe llevar pertrechos doblados y bastimentos porque si la ciudad de Manila estuviese sitiada o perdida, lo que Dios no quiera, necesita llevar tres o cuatro calafates, otros tantos carpinteros con un género con todos sus pertrechos y herramientas suficientes para la carpintería y calafatería y un tonelero para cualquiera caso y accidente que pueda ofrecerse de dar carena en el puerto que tomasen para lo de volver a este reino y dar aviso del estado en que aquellas islas se hallasen.⁴³

Para conseguir personal, se indicó que se hicieran levas de gente de mar y guerra, artilleros, grumetes, e incluso que se solicitara al general de la flota de la Nueva España que tres pilotos del Mar del Norte pasaran a Acapulco. En cuanto a los pertrechos, en especial debían remitirse estopa, clavazón, cables, un anclote —porque la nave había perdido el suyo—, tachuelas para las bombas y velas diversas “porque de estos géneros siempre andan faltos los navíos de la carrera del Pirú”. Se indicó además que dichas cargas debían enviarse rápidamente, incluso si eso implicaba pagar doble flete.⁴⁴ Así, se hizo relación de los pertrechos que llevaba el *El Buen Jesús*, de los cuales buena parte, se señalaba, provenían de Chile. En cuanto a los pertrechos de Veracruz, algunos de ellos estaban en los almacenes del puerto y otros provenían de las navegaciones atlánticas (véase el cuadro 1).

Como se dijo antes, enviar pertrechos, alimentos y personal a Acapulco no era una práctica inusual, sino que, por el contrario, era una tarea que se hacía con cierta regularidad. Buena parte de esas remisiones tuvieron pocos cambios. Los alimentos se contrataban por almoneda pública en distintas partes del virreinato.⁴⁵ En cuanto

⁴² AGI, *México*, 36, n. 35. México, 16 de febrero de 1648.

⁴³ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 17 de febrero de 1648.

⁴⁴ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 16 de febrero de 1648.

⁴⁵ Yuste (“El eje...”, p. 218-219) explica cómo en torno al puerto había pocos cultivos de maíz y la propiedad más destacada de la zona era la hacienda de San Marcos (de la familia Gallo), que durante mucho tiempo se hizo cargo del asien-to de carne para los Galeones. Y en las poblaciones continuas, como San Miguel

Cuadro 1
 RELACIÓN DE PERTRECHOS CONTENIDOS EN LA NAVE
EL BUEN JESÚS Y DE LOS REMITIDOS DESDE VERACRUZ

<i>Contenido en El Buen Jesús</i>	<i>Remitido de Veracruz</i>
Árboles, vergas, masteleros cuadernales, motones, jarcia de Chile usada	500 candelas de sebo de novillo
1 vela mayor	24 petates de palma para aforrar los pañoles del bizcocho
1 vela de jarcia	20 barrenas soteadas (4 de costado, 4 de medio cortado, 6 de escora y 6 de barrete)
1 velacho	1 azuela de una mano con su estribo de fierro
1 mesana	1 martillo de fierro de una mano de oreja y 1 de bomba
1 cebadera	1 gurbias con sus birolas
Varias velas de pacaje de algodón de Perú	6 escoplos de fierro con sus virolas
2 cables nuevo de cáñamo de Chile	18 libras de hilo galludero de velas de Castilla
3 anclas grandes entrepadas de fierro de Vizcaya	36 agujas de acero esquinadas
1 barca de servicio del dicho navío	1 veintena de jarcia de cáñamo nueva de Castilla 31 arrobas y 11 libras neto de jarcia nueva de Castilla de cáñamo de diferentes llenas y menudas 1 quindalesa de cáñamo nueva de Castilla 2 betas delgadas de dicha jarcia de Castilla nueva 1 calabrote grueso y 1 delgado de cáñamo nuevo de Castilla 10 arrobas y 15 libras de dicha jarcia de Castilla, 1 equipada con velas de lona nueva de Castilla

Cuadro 1. *Continuación...*

<i>Contenido en El Buen Jesús</i>	<i>Remitido de Veracruz</i>
	1 vela mayor, un trinquete con su boneta, dos velas de gavia, un velacho, una seabadera
	400 estoperoles de Vizcaya para forrar el pañol de bizcocho
	500 clavos de barrote para el mismo efecto
	2 arrobas y 2 libras que peso un ramal de cadena de fierro de que le hicieron cadenas para las escotillas
	3 aros de fierro de pipas para cinchos de la cabeza del árbol mayor
	20 clavos de alfasia para firmar las armas
	1 calabrote delgado nuevo de cáñamo de Castilla
	20 arrobas y 18 libras de dicha jarcia nueva de cáñamo de Castilla
	1 palanqueta de fierro
	3 candados de mástil con llaves corredizas
	5 pesas de fierro
	4 arrobas y 11 libras de cebo macho neto para los árboles y aparejos
	4 cabos de yerro bergon sutil dobles de Vizcaya para armellas argollas con sus pernos chabetas y biroles para las escotillas mayores y menores de dicho navío y para fijar la barca en el combes fierro
	500 estoperoles de Vizcaya para las tapas del timón árboles
	1 libra de cera para encerar el hilo

FUENTE: AGI, *México*, 36, n. 35. México, Acapulco, 3 de abril de 1648.



Figura 1. Puerto de San Miguel (detalle), 1698. FUENTE: *An Accurate Description of all the Harbours Rivers Ports Islands Sands Rocks and Dangens between the Mouth of California & the Straights of Le Maire in the South Sea of America as also of Peyps's Islands in the North Sea near to the Magellan Straghts*, by William Hack Hydrographer, Londres, s/l [John CarterBrown Library Codex Z 6 / 3-SIZE]

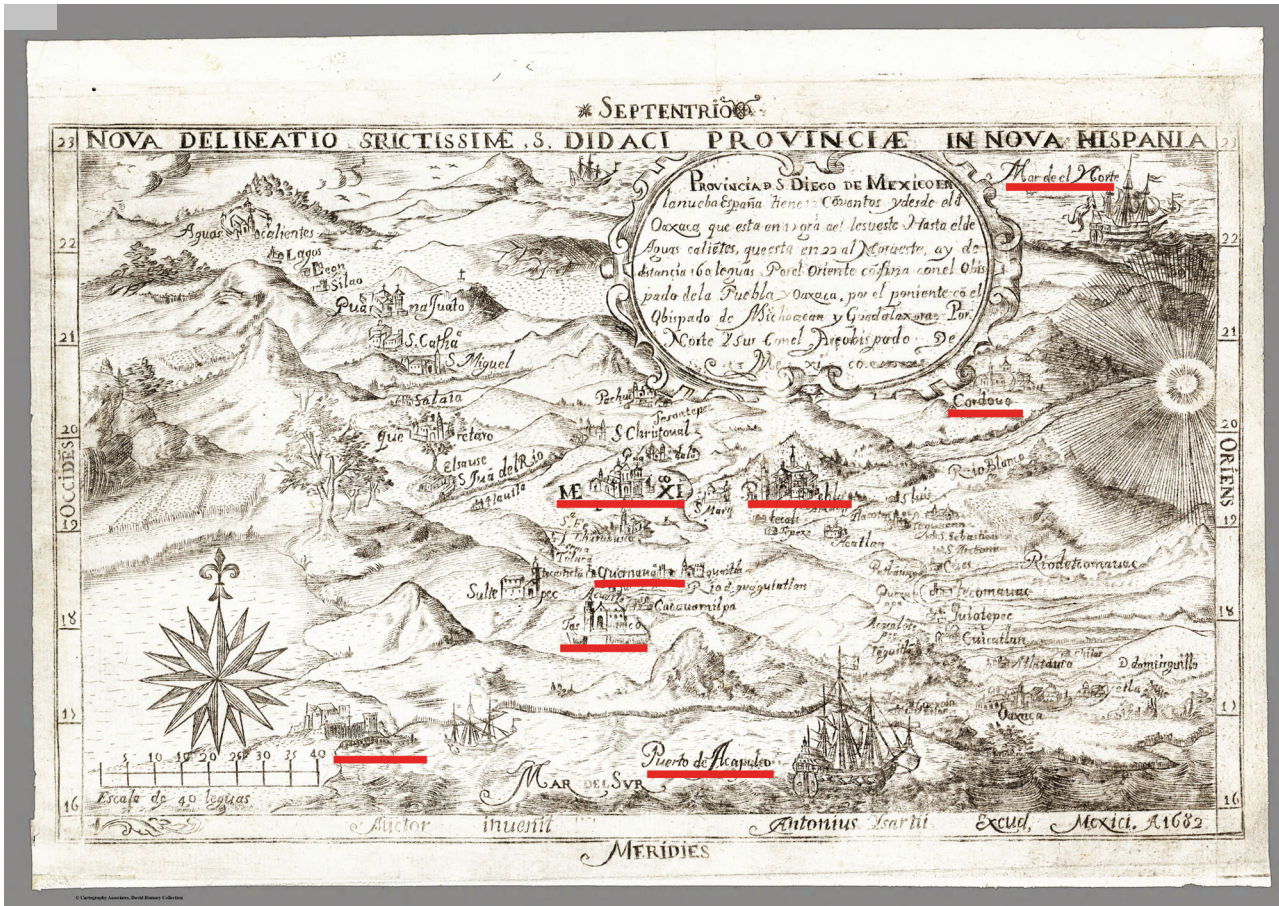


Figura 2. Antonio Ysarti y Baltasar de Medina, *Provincia de San Diego de México en Nueva España* (1682).
FUENTE: David Rumsey Map Collection, Reference Sabin 47336 (www.davidrumsey.com)

a los pertrechos, usualmente éstos eran remitidos desde establecimientos portuarios con mayor actividad. En el caso novohispano, el principal era Veracruz (véase figura 2).⁴⁶

Por ejemplo, en 1687 se informó sobre la presencia de navegantes ingleses en las costas del Pacífico, lo cual obligaba a preparar al menos dos bajeles que fueran a la California al encuentro del Galeón de Manila para darle aviso sobre la presencia enemiga. Para prepararlos se ordenó que desde Veracruz se enviaran los pertrechos marítimos necesarios.⁴⁷ Más tarde, en 1681, se ordenó a los oficiales de Real Hacienda, Athanasio Fernández Buendía y Miguel González de Figueroa, que compraran en Veracruz y enviaran a Acapulco 120 pipas con sus aros, duelas y fondos, así como 250 arrobas de breá para preparar el tornaviaje que se espera de la nao de Filipinas.⁴⁸ Situación similar se vio cuando, en 1717, el factor de Real Hacienda, Pedro Núñez de Aguayo y Bustamante, mandó relación de los géneros que era necesario remitir antes del arribo del galeón de Manila de ese año. En su listado, además de solicitar personal especializado —cabo de obra de tonelería, carpintero de ribera y reclutas diversos para Filipinas— y alimentos para sustentarlos, se incluyeron diversos pertrechos que, en su mayoría, se enviaron desde Veracruz y que también provenían de las navegaciones atlánticas (véase el cuadro 2).⁴⁹

Cada vez que se hacían estas remesas era preciso recordar que se llevaran las cuentas de los gastos realizados y, en caso de que éstos fueran para los galeones filipinos, que se hicieran los descuentos de

Coyuca, había familias mestizas que se dedicaban a la pesca y podían obtener el asiento para pescado salado, además de dedicarse a la producción de cultivos tropicales que también se destinaban al puerto. Por su parte, Pinzón (*Acciones...*, p. 276-281) menciona las remesas de bizcochos, cereales, quesos o petates para envolver que se hacían de establecimientos del interior.

⁴⁶ Este mapa, si bien refleja la provincia eclesiástica de San Diego, permite distinguir varias poblaciones por la que, hacia finales del XVII, transitaban los pertrechos marítimos enviados desde Veracruz hasta Acapulco.

⁴⁷ AGN, *Reales Cédulas Originales y Duplicadas*, v. D34, exp. 256, f. 652v. México, 26 de septiembre de 1687.

⁴⁸ AGN, *Indiferente virreinal*, caja 6549, exp. 1. México, 15 de octubre de 1681.

⁴⁹ AGN, *Indiferente virreinal* (Almacenes Reales), caja 5554, exp. 63. México, 8 de octubre de 1717.

Cuadro 2
 PERTRECHOS ENVIADOS A ACAPULCO
 PARA EL GALEÓN DE MANILA, 1717

20	70 arrobas de estopa de cáñamo de Castilla
21	6 arrobas de plomo tirado en hoja
22	2 zurrone de alquitrán
23	25 arrobas de fierro platinilla
24	3 mil clavos de barrote
25	3 mil clavos de media barrote
26	3 mil clavos de contablar
27	1 mil clavos de clavos de escora
28	1 mil clavos de media escora
29	12 libras de tachuelas de bomba
30	25 libras de acero coronilla
31	2 mil clavos de tonelería
32	300 clavos de reata
33	6 estoperoles
34	200 agujas de vela y empalomar
35	6 cerradillas de cuero curtido
36	150 pipas con las duelas, aros y fondos correspondientes
37	150 medianos para llevar dichas pipas

FUENTE: Archivo General de la Nación, *Indiferente Virreinal* (Almacenes Reales), caja 5554, exp. 63.

ellos del situado a enviar al archipiélago.⁵⁰ Pero al parecer esos gastos eran demasiado para Veracruz y tal vez también para el erario novohispano que se hacía cargo de financiar diversos situados en el Caribe.⁵¹ Seguramente por ello, en 1726 se ordenó que, para evitar

⁵⁰ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 1242, libro 1, f. 74v-75. Nueva Veracruz, 31 de diciembre de 1717.

⁵¹ Para conocer sobre diversos situados que se instauraron en América y Filipinas, véase Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto*

gastos excesivos, los galeones de Manila viajaran con el doble de pertrechos, pues esos serían usados en sus propias reparaciones al llegar a Acapulco.⁵² Además, es posible que esto se debiera a que, por experiencias previas, se sabía que los materiales comprados en Veracruz y entregados en Acapulco no eran del todo confiables por estar envejecidos, mientras que géneros filipinos, como las mantas de algodón tejidas en Ilocos —y entregadas a través de tributo—, eran de mejor calidad y más baratos.⁵³ Tal vez por lo anterior esta ordenanza tuvo continuidad, pues en 1733 volvió a emitirse una real cédula en la que se informaba al castellano de Acapulco, Eusebio Gallo, sobre la orden de que los galeones de Manila llevaran sus propios pertrechos, los cuales debían ser usados para su carena al llegar a Acapulco.⁵⁴

Las remesas de pertrechos a Acapulco no se enviaban únicamente desde Veracruz o desde las mismas Filipinas, sino que también hubo envíos desde las costas de Guatemala. El tema había sido discutido en el marco de las licencias extraordinarias para intercambiar géneros vía marítima entre los puertos centroamericanos y los novohispanos. Por ejemplo, en 1734 desde Guatemala se ordenó informar sobre las distancias que había por tierra entre México, Sonsonate y Realejo para así mostrar las conveniencias de permitir los intercambios marítimos de forma más regular.⁵⁵ En una revisión similar, vinculada a una propuesta para crear una compañía comercial en Guatemala, el tema de los pertrechos fue discutido, pues géneros como hierro, plomo, cedros y otros maderos eran necesarios y “excelentes en ambas costas de mar para las construcciones navales”.⁵⁶ Además, si se permitían los intercambios marítimos, sería

del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII, México, Colmex/Instituto Mora, 2012.

⁵² AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 1242, libro 3. México, 10 de enero de 1726.

⁵³ Valdez-Bubnov, “Comercio...”, p. 243-244.

⁵⁴ AGN, *Indiferente virreinal* (Filipinas), caja 4370, exp. 21, 1733.

⁵⁵ En el informe se indicó que entre la bahía de Nuestra Señora de Trinidad y Sonsonate había cuarenta leguas, y de Sonsonate a Realejo ciento diez leguas. Archivo General de Centro América (en adelante AGCA), *A1*, libro 285, exp. 25801. Guatemala, 2 de septiembre de 1734.

⁵⁶ AGCA, *A3*, libro 123, exp. 2271. Guatemala, 29 de enero de 1744. Sobre licencias extraordinarias y la propuesta de compañía véanse Pinzón, “Frontera...” y

posible incrementar la fábrica de bajeles, como llegó a indicarse: “la compañía se obligará a fabricar en los astilleros de sus costas las embarcaciones de todos los portes que tuviere por convenientes y hará que naveguen de unos puertos a otros”.⁵⁷

Podría decirse que las remisiones de pertrechos a Acapulco fueron constantes y que se realizaron sobre todo cuando era necesario su uso, lo cual se relacionó con las reparaciones de los galeones de Manila, así como en algunas travesías extraordinarias que llegaron a realizarse desde el principal puerto novohispano de cara al Pacífico.

Comentarios finales

Si bien no se da cuenta de la salida del navío *El Buen Jesús* hacia Filipinas, la preparación de este viaje en 1648 fue un caso extraordinario que permite revisar los tipos de pertrechos que se remitieron a Acapulco, las redes que para ese momento ya se habían establecido por mar o tierra y, hasta cierto punto, la continuación que dichas prácticas tuvieron hacia la primera parte del siglo XVIII. Por un lado, puede verse tanto la dependencia de materiales e instrumentos del mundo atlántico (donde más navegaciones se practicaron para conectar a la metrópoli con los reinos americanos) como las redes que por el Caribe se fueron estableciendo y que permitieron contar con mayor experiencia marítima. Esto significó que el *hinterland* de Acapulco se extendiera hasta Veracruz. Por otro lado, se crearon distintas redes de intercambio a lo largo del Pacífico que también implicaron la remisión tanto de pertrechos como de embarcaciones. Esto significó que el *foreland* de Acapulco no incluyera únicamente a las Filipinas, sino también a las costas del occidente novohispano, de Guatemala e incluso del virreinato peruano.

“À plus vaste commerce, meilleure défense”. Un projet de compagnie commercial au Guatemala (1742)”, en Elsa Carrillo Blouin (coord.), *Espaces, temps, pratiques et représentations. Formation de la culture/formation des cultures*, Brest, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, Université de la Bretagne Occidentale-Brest, Université de Bretagne Loire, 2017, p. 179-200.

⁵⁷ AGCA 43, libro 123, exp. 2271. Guatemala, 29 de enero de 1744.

En el caso del Pacífico, las remesas de pertrechos o naves, si bien no fueron regulares, sí se insertaron en las redes de intercambio — legales o no— establecidas a lo largo de esas costas. Además, distintas regiones complementaron los trabajos realizados en Acapulco, los cuales se vincularon sobre todo con las travesías transpacíficas. Sin embargo, es importante notar que esto implicó la creación de una región marítima que se integró a partir de sus propias articulaciones y cuyos contactos dependieron en gran medida de sus propios intereses y posibilidades.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ÁLVAREZ, Luis, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1800*, México/Coruña, Instituto Mora/Universidade da Coruña, 2009.
- BARRIO, Miguel Ángel del, “Mejoras en el puerto y astillero de Cavite en la primera mitad del siglo XVIII: las Ordenanzas de 1738”, en José Quintero González, Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (eds.), *La economía marítima en España y las Indias. 16 estudios*, San Fernando, Exmo. Ayuntamiento de San Fernando, 2015, p. 115-141.
- BONALIAN, Mariano, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*, México, El Colegio de México/Colegio Internacional de Graduados, 2012.
- BORAH, Woodrow, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.
- HERNÁNDEZ JAIMES, Jesús, “El fruto prohibido. El cacao de Guayaquil y el mercado novohispano, siglos XVI-XVIII”, *Estudios de Historia Novohispana*, 39, julio-diciembre de 2008, p. 43-79.
- LOUREIRO, Rui Manuel, *Nas partes da China*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009.
- MARICHAL, Carlos, *La bancarrota del virreinato, Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 1999.
- MARICHAL, Carlos y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, El Colegio de México/Instituto Mora, 2012.

PÉREZ BRIGNOLI, Héctor, *Breve historia de Centroamérica*, Madrid, Alianza Editorial, 1985.

PINTO SORIA, Julio César, *Historia general de Centroamérica. Tomo II. El régimen colonial (1525-1750)*, Madrid, Siruela, 1993.

PINZÓN RÍOS, Guadalupe, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Mora, 2011.

———, “Quinto real, licencias y asientos en torno a la extracción de perlas en el Pacífico novohispano”, en Pilar Martínez López-Cano, Ernest Sánchez Santiró y Matilde Souto Mantecón (eds.), *La fiscalidad novohispana en el imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones*, México, Instituto Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, p. 139-164.

———, “Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales”, en Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 343-362.

———, “Un interinato contra las prácticas corruptas en Acapulco. El castellano Teodoro de Croix al arribo del galeón *San Carlos de Borromeo* (1766)”, en Christoph Rosenmüller y Stephan Ruderer (eds.), “*Dádivas, dones y dineros*”. *Aportes a una nueva historia de la corrupción en América Latina desde el imperio español a la modernidad*, Madrid, Iberoamericana, Vervuet, 2016, p. 88-112.

———, “‘À plus vaste commerce, meilleure défense’. Un projet de compagnie commerciale au Guatemala (1742)”, en Elsa Carrillo Blouin (coord.), *Espaces, Temps, Pratiques et Représentations. Formation de la culture/formation des cultures*, Brest, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, Université de la Bretagne Occidentale-Brest, Université de Bretagne Loire, 2017, p. 179-200.

———, “Las costas de la Nueva España en la cartografía náutica inglesa: del viaje de Basil Ringrose al atlas de William Hack (1680-1698)”, *Investigaciones Geográficas*, 95, abril de 2018.

RÍO, Ignacio del, *Vertientes regionales de México. Estudios históricos sobre Sonora y Sinaloa (siglos XVI-XVII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2001.

- _____, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003.
- RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Comercio de y entre las provincias centroamericanas, tomo I, Guatemala, s/e*, 1973.
- SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest, *Corte de caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*, México, Instituto Mora, 2013.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván, “Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la Carrera de Filipinas (1577-1757)”, en Antonio José Rodríguez Hernández, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez Belén, *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017, p. 225-267.
- _____, “Shipbuilding Administration under the Spanish Habsburg and Bourbon Regimes (1590-1834): a Comparative Perspective”, *Business History*, 60, 1, 2018, p. 105-125.
- VALLADARES, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación*, Lovaina, Leuven University Press, 2001.
- YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1700-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007.
- _____, “El dinamismo rutinario de la carrera transpacífica”, en Cristina Barrón (coord.), *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispano en Asia*, México, Universidad Iberoamericana, 2012, p. 199-222.
- _____, “El eje transpacífico: la puerta novohispana al comercio con Asia”, en Lourdes de Ita (coord.), *Organización del espacio en el México colonial. Puertos, ciudades y caminos*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2012, p. 220-228.

