

EL DEPARTAMENTO NAVAL DE SAN BLAS Y SUS RELACIONES CON LAS FILIPINAS A
FINALES DEL SIGLO XVIII Y PRINCIPIOS DEL XIX

Claudia Patricia Pardo Hernández*

LOS INICIOS DEL DEPARTAMENTO NAVAL

En el año de 1768 se fundó el departamento de San Blas en las costas de Nueva Galicia. Su establecimiento obedecía a varias razones, casi todas de tipo estratégico-militar: para prestar auxilios vía marítima a los presidios y misiones de California, como base militar para vigilar las posesiones del rey y repeler ataque de enemigos, así como para organizar expediciones geográficas al noroeste del continente.¹ Era necesario mantener los litorales del Mar del Sur seguros, sobre todo ante el supuesto avance de los rusos al norte de California. También era preciso dotar a las costas del Pacífico de un apostadero que proveyera los navíos necesarios para cumplir tales tareas, ésa sería una de las funciones principales que se esperó de San Blas.

Con este artículo se desea presentar a grandes rasgos las características principales que tuvo el puerto de San Blas desde su fundación y, sobre todo, establecer los tipos de contacto que mantuvo con las Filipinas. Tradicionalmente siempre se vio al puerto de Acapulco como el poseedor del monopolio del comercio que se constituyó con el archipiélago; no obstante, San Blas también sostuvo, prácticamente desde su fundación, un contacto frecuente con las islas.

En un extenso informe que presentó el conde de Revillagigedo a Carlos IV en 1793, se recuerdan los inicios del puerto: “el mencionado año de 1768 ocupamos felizmente los referidos puertos [los de Alta California] y se estableció el departamento de San Blas, con la principal mira de auxiliar la expedición militar de-

¹ Virginia González Claverán, *La expedición científica de Malaspina en Nueva España. 1789-1794*, México, El Colegio de México, 1988, p. 79.

terminada contra los indios bárbaros seris y pimas que hostilizaban la Sonora y para establecer después el comercio con esa provincia y la de las Californias".² El comercio, la segunda meta, según Revillagigedo, fue en un principio secundaria y sería, para finales del siglo XVIII y principios del XIX, tarea fundamental para el fondeadero.

La elección para el apostadero tuvo que ver con la proximidad de la ribera del río Santiago, que tenía una gran cantidad de maderas como el cedro, álamo blanco, ébano, mesquite, guayacán y otras muchas de magnífica calidad, que eran adecuadas para la construcción de barcos.

La abundancia de buenas maderas y en particular de cedros excelentes llamaron la atención hacia el Río de Santiago distante del puerto de San Blas menos de 12 leguas, para poner en su margen las quillas para dos paquebotes pequeños y dos goletas que quedaran finalizados en un año, y debían servir a los proyectos y cumplimiento de las ordenes de llevó el

Ylustrísimo Sr. Dn. Joseph de Gálvez en la visita que hizo a las Provincias Internas y a la California en 1766."³

Cuando fue necesario, las cercanas islas Marías proveyeron de palo María, que por liviano era utilizado en las arboladuras y el guayacán que servía para la fabricación de rondanas.

No obstante, casi desde su fundación el puerto presentó un grave problema, la desembocadura del río Santiago en épocas de lluvias arrastraba gran cantidad de arena azolvando la pequeña rada en donde anclaban las embarcaciones. Los barcos de gran calado tenían que fondear fuera del puerto a merced de los vientos, por lo que los movimientos de carga y descarga de las naves se dificultaba. Esto influyó para que, casi desde su establecimiento, se hablara de buscar otro lugar para trasladar el astillero.

LA POBLACIÓN Y EL POBLADO

Las primeras casas con que contó el

² Archivo General de Indias (en adelante AGI), "En que el virrey de Nueva España, Conde de Revillagigedo, da cuenta a S. M. por conducto del excelentísimo Sr. Duque de la Alcudia de los asuntos de California y Departamento de Marina de San Blas, año de 1793", *Estado*, 21, N. 57, f. 10. En el citado informe también se tiene un breve extracto de cada una de las siete exploraciones de altura que salieron de San Blas al norte del continente con el fin de ocupar puertos para contrarrestar la presencia rusa e inglesa.

³ Archivo del Museo Naval de Madrid (en adelante AMNM), Pacífico, América II, doc. 12, f. 260.

puerto se hicieron en una parte baja, muy cercana al estero llamado del Pozo, pero la gran cantidad de mosquitos y otros insectos, así como los temporales, ocasionaron que se buscara un sitio más seguro. En 1773 la población se trasladó hacia el cerro de Bacilio en cuya explanada se planeó la edificación del pueblo, con los edificios de la contaduría y la iglesia con su plaza. El almacén, el arsenal y los talleres de la maestranza continuaron a un costado del estero del Pozo.

Cuando se fundó el puerto se estableció que se hiciera con 100 vecinos, "o a lo menos por ahora con 40 o 50 pobladores útiles".⁴ Pese a que se planearon incentivos como proveerlos de herramientas, animales de granja y un espacio para sembrar los habitantes no aumentaron, por lo que se pidió a las autoridades que enviaran presidiarios, así como marineros y artesanos de la maestranza de Veracruz.⁵ El contar con una población estable que le diera un crecimiento constante al puerto fue un problema recurrente desde su fundación.

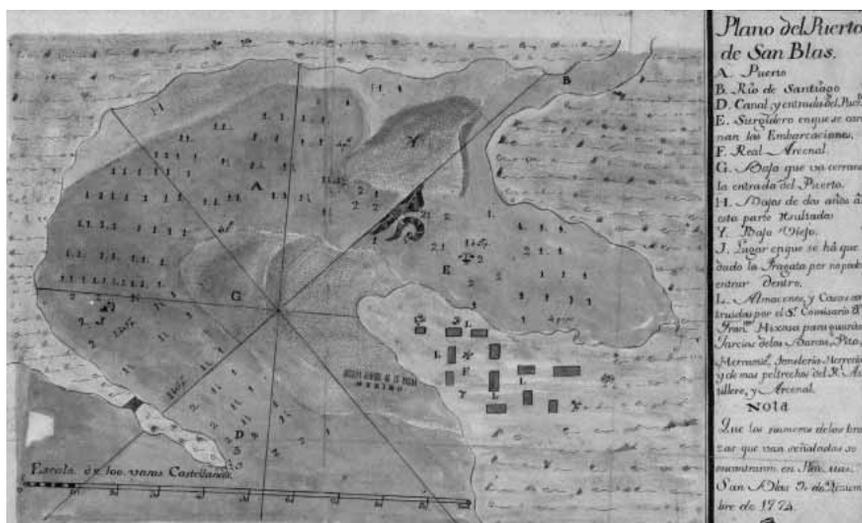
La pequeña población presentó problemas de crecimiento, para 1774 apenas llegaba a 752 habitantes. Una de las causas fue que gran parte de los oficiales y de la marinería emigraban a Tepic o hasta Guadalajara en época de lluvias, ya que el puerto quedaba prácticamente aislado. En la última década del siglo XVIII se calculó que en tiempos de sequía la población podía llegar hasta los 4,500 pobladores, de los cuales unos 600 eran hombres europeos, 200 criollos de ambos sexos, y el resto eran castas y unos cuantos indios.⁶ El departamento de San Blas estaba formado por varias secciones como se describió en los presupuestos de gastos de los años de 1796 y 1797:

tenemos oficiales de mar y a la marinería, la tropa de tierra, los empleados administrativos, servicios médicos y religiosos, más los artesanos. Dentro de los artesanos encontramos maestros, capataces y peones o aprendices de diferentes y variados oficios como carpinteros, calafateadores, toneleros, aserradores, cordeleros,

⁴ Marcial Gutiérrez Camarena, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Editorial Jus, 1956, p. 85. Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968, t. II, p. 10.

⁵ González Claverán, *op. cit.*, p. 79.

⁶ *Ibid.*, p. 82.



Correspondencia de Virreyes: 1ª Serie, vol. 81, exp. 44, f. 253.

armeros, faroleros, hacheros, etc., conformando un total de 1 105 hombres empleados en la conducción, administración, fabricación y reparación de naves.⁷

Antonio Gutiérrez de Ulloa estimó en 1803 que la población de San Blas era de 3 300 pobladores.⁸ Esto hace pensar que los oficiales, marinería y trabajadores del astillero aportaban cerca de la tercera parte de la población, cifra considerable, sin contar que la cuenta era menor a la calculada en la última década del siglo xviii.

Los primeros artesanos y oficiales que

llegaron al puerto eran europeos y los demás eran “gente del país”. La maestranza y la marinería aparentemente tenían la gente necesaria, pero cuando un navío regresaba de viaje los marineros se esparcían por los pueblos cercanos y sólo volvían cuando se les daba un anticipo por un nuevo viaje. Desde la fundación, José de Gálvez promovió que se les diera matrícula de marineros a los vecinos de los pueblos cercanos. A pesar de que se publicó y pregonó los privilegios que tendrían los que se matricularan de marineros, la falta de hombres fue una cons-

⁷ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Marina, vol. 90, fs. 143-161.

⁸ Jean Meyer, *Colección de documentos para la historia de Nayarit, II. Nuevas mutaciones. El siglo xviii*, México, Universidad de Guadalajara-CEMCA, 1990, p. 25.

tante que se atribuyó a ser “indios y otras castas sujetas al pago de tributos con privilegio de que se les mire con piedad, no se saquen de sus hogares y se cuide su conservación”.⁹ Una fuente segura para proveerse de tripulantes, y de paso de habitantes, que no funcionó tal vez por la falta de tradición marinera entre la población nativa.

Cuando era época de lluvias el puerto era prácticamente abandonado. Los oficiales y los pobladores con más recursos se refugiaban principalmente en Tepic, ya que durante esa temporada el apostadero quedaba prácticamente incomunicado por tierra. El camino de Tepic a San Blas estaba a 17 leguas, unos 100 kilómetros, y de Tepic se decía:

Es bastante grande y con mucha gente lucida, especialmente el cuerpo de marina que reside aquí la mayor parte del año con un comandante capitán de navío, tres tenientes, tres alférez, dos pilotos graduados, diez numerarios, cinco capellanes con dos más auxiliares y cuatro cirujanos.

Con este motivo, y con la tropa de la compañía fija de San Blas, hay mucho comercio y el pueblo tiene buenas fábricas”.¹⁰

Es decir, la plana mayor del departamento vivía de hecho en Tepic, mientras que en San Blas sólo quedaba la gente indispensable que en ocasiones no podía ofrecer los auxilios necesarios a las embarcaciones que llegaban desde las Californias o las Filipinas, como sucedió algunas veces, y en otras no se contaba con los oficiales y marinos necesarios para algún viaje.

Pese a los grandes planes que se tuvieron para el puerto, la realidad no correspondió a lo planeado. A cinco años de su fundación contaba con “113 casas de palos techadas con palmas y sólo dos eran de piedra y lodo”.¹¹ En 1791 arribó Alejandro Malaspina al frente de una expedición científica y su descripción del pueblo era semejante: “La población tiene pocos edificios y se compone de chozas cubiertas de paja, que dan un aspecto pobre y miserable; las mejores son las cons-

⁹ AGN, *Marina*, vol. 105, fs. 212-213.

¹⁰ Jean Meyer, *op. cit.*, p. 256.

¹¹ Enrique Cárdenas de la Peña, “Presencia del puerto de San Blas de Nayarit en el siglo XVIII”, en autores varios, *San Blas de Nayarit, Zapopan, El Colegio de Jalisco*, 1993, p. 54.

¹² Pedro López González, “San Blas visto por Malaspina”, en autores varios, *San Blas de Nayarit, Zapopan, El Colegio de Jalisco*, 1993, p. 86.

truidas por el rey".¹² El tiempo pasaba y el puerto no lograba tener una urbanización acorde con la importancia que se supone debía de tener.

El proyecto inicial del poblado tenía planeada una plaza principal con la traza de damero para las calles que salían de ésta, pero tal parece que todo quedó en un propósito frustrado. Las calles no estaban alineadas, estaban llenas de piedras de todos los tamaños y las casas en su mayoría eran chozas.

LOS CORREOS EXTRAORDINARIOS

LOS INTERCAMBIOS ENTRE FILIPINAS Y SAN BLAS SE COMENZARON A DAR ANTES DE LA FUNDACIÓN DEL PUERTO. EN 1767 PARTIÓ UN CORREO EXTRAORDINARIO HUBO A MANILA LLEVANDO LA NOTICIA DE LA EXPULSIÓN DE LOS JESUITAS. EN OCTUBRE DE 1779, EL SAN CARLOS ZARPÓ HACIA MANILA CON EL INFORME DE LA GUERRA ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA. EL PRÍNCIPE NAVEGÓ CON EL MISMO DESTINO CONDUCIENDO PLIEGOS DEL REAL SERVICIO.¹³

Para 1780, se planteó la posibilidad de establecer un correo marítimo que condu-

jera noticias entre San Blas y Manila, pero se topó con la oposición de los fiscales de la Real Hacienda que argumentaron que al recibir y despachar correos sería muy difícil de controlar los contrabandos y salidas de plata, en pago de los mismos y que se llevaría a cabo en las embarcaciones involucradas. La entrada de mercancía asiática y el derrame de plata mexicana en el archipiélago estaban reguladas por el viaje anual del galeón de Manila que hacía feria en Acapulco.

En 1794 ante la falta de noticias de la nao, el virrey Revillagigedo mandó que se despachara un navío para que transportara la correspondencia pública, un socorro urgente y dinero para el auxilio de Filipinas y las Marianas.¹⁴ El galeón anual que llegaba a Acapulco y que mantenía el contacto económico y comercial entre el archipiélago y Nueva España ya no era suficiente, una nueva dinámica se anunciaba y ésta se aceleraba con las guerras de finales del siglo XVIII.

El pliego duplicado de la paz con Francia y correspondencia diversa fue el correo que el bergantín Activo condujo a Manila

¹³ El conde de Gálvez mandó construir dos buques en 1776 para conducir lo indispensable a Sonora. En agosto de 1767, el San Carlos quedó listo y a principios de octubre se concluyó *El Príncipe*. Cárdenas de la Peña, Enrique, *San Blas de Nayarit*, t. I, p. 125.

¹⁴ AGN, *Reales cédulas* (originales), vol. 157, f. 378.

y Macao desde San Blas en diciembre de 1795. Regresó al apostadero hasta agosto del siguiente año.¹⁵ Para 1798 por real orden de 22 de mayo, el rey se dio por enterado de que había regresado a San Blas el bergantín Activo, que había sido despachado desde enero de 1797 del citado puerto con rumbo a Manila con el aviso de guerra en contra de los ingleses enviado al gobernador de las islas y al comandante de la escuadra de operaciones de aquellos mares a fin de que tomara las providencias necesarias.¹⁶

En octubre de 1801, a sugerencia de Manuel Godoy, el rey ordenó al virrey Félix Berenguer de Marquina que se dispusiera el buque más adecuado de San Blas para que saliera a la mayor brevedad posible con rumbo a Manila con unos avisos y el resto de la correspondencia de esas islas.¹⁷ En diciembre del mismo año la fragata La Concepción zarpó llevando los preliminares de la paz con Inglaterra y varias órdenes que se enviaron a la armada de las islas. Nuevamente el puerto proporcionó los medios para conducir los pliegos que no podían esperar al galeón anual.

Humboldt refirió que el destacado piloto Francisco Mourelle navegó desde San Blas hasta Manila, casi 3,000 leguas marinas en una lancha de navío, La Sonora, para llevar el aviso del rompimiento de relaciones entre España e Inglaterra. En Cavite se conservó durante algún tiempo la embarcación.¹⁸

SAN BLAS Y SU FUNCIONAMIENTO COMO ASTILLERO

Desde su fundación, proveer de barcos a las costas novohispanas del Mar del Sur y el reparar navíos averiados fue su mayor actividad. Varios elementos se unían para esto, primero, la gran cantidad de maderas adecuadas y su cercanía para obtenerlas; segundo, su privilegiada ubicación que permitía que las naves rendidas de las largas travesías de las Californias, y hasta las provenientes de Filipinas, encontraran reparaciones desde las más sencillas hasta las mayores. Sin embargo, su clima poco sano, las enfermedades que sufrían sus habitantes, las dificultades de acceso por tierra, sobre todo en

¹⁵ AGN, *Reales cédulas* (originales), vol. 164, f. 35. *Marina*, vol. 88, f. 186v.

¹⁶ AGN, *Reales cédulas* (originales), vol. 169, f. 286.

¹⁷ AGN, *Reales cédulas* (originales), vol. 181, f. 73.

¹⁸ Humboldt, Alejandro, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Porrúa, 1991, p. 489.

épocas de lluvias, así como el constante azolve del río Santiago, motivaron que se planeara cambiar la marina a un lugar más adecuado, y casi desde su fundación se buscó un sitio para reubicar el departamento naval, como ya se mencionó.

Se pensaron en varios sitios para cambiar al departamento, como Acapulco, el Realejo en Nicaragua y Cavite en las Filipinas. Este último lugar, desde mucho antes de la fundación de San Blas, tenía una larga historia en la construcción de navíos, además de una larga tradición marinera entre los malayos. En las islas había excelentes maderas como el molave, la teca o el lañang; las jarcias y cuerdas se obtenían de las fibras del abacá, y el algodón de Ilocos servía para el velamen de los galeones que hacían el viaje anual de Manila-Acapulco.¹⁹ Durante los siglos *xvi* y *xvii* en el archipiélago hizo falta hierro para las embarcaciones, por lo que se tenía que exportar de China o Europa. Para el siglo *xviii* se comenzaron

a explotar los yacimientos de este metal que se localizaron en la isla de Luzón.²⁰

Para 1780 se vio la necesidad de mantener contacto por medio de correos entre Manila y San Blas. El gobernador de Filipinas pidió permiso al rey para construir en Cavite dos fragatas para el puerto neogallego, pues argumentaba que salían a la mitad de precio, ya que la mano de obra filipina era más económica y se decía que era más eficiente, además también se pensó que el contacto de los marineros del archipiélago con los del departamento mejoraría la navegación con Nueva España.²¹ Sin embargo, la construcción de navíos en las islas le quitaba una de sus funciones principales al departamento que era dotar de navíos a las costas del Mar del Sur.

La fragata Aranzazu de 205 toneladas y el paquebote San Carlos alias El Filipino de 196 toneladas fueron construidos en Cavite, pero las condiciones en que llegaron a San Blas fueron tan lamenta-

¹⁹ María Fernanda García de los Arcos, "Galeones españoles y trabajo asiático. Un caso de combinación de recursos coloniales", en *Signos. Anuario de Humanidades*, México, UAM-Iztapalapa, 1992, pp. 47-69.

²⁰ *Ibid.*, p. 53. María de Lourdes Díaz-Trechuelo, "Filipinas", en *Historia general de España y América*, Madrid, Rialp, 1983, xi-1, p. 524. Ana María Prieto Lucena, *Filipinas durante el gobierno del Marqués de Lara. 1653-1663*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984. Esta autora refiere, con relación al plomo, que cuando se producía un naufragio en las islas se intentaba recuperar la clavazón para reutilizarla al igual que las piezas de artillería.

²¹ Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, t. i, pp. 125-132.

bles que para la Aranzazu se necesitó carenarla en firme lo que aumentó su costo inicial de 8,000 mil pesos a 32,000; sin embargo, quedó poco consistente. Para el San Carlos, sus reparaciones consistieron en ponerle forro falso por fuera y por dentro, ya que llegó con las maderas podridas. Como las autoridades de San Blas no podían permitir que otro puerto compitiera con ellos en la construcción de barcos y atacaron la construcción de naves filipinas:

La culpa la tienen las maderas, porque como las filipinas las de mayor consistencia se pudren en el agua, como se experimenta en las naos que vienen de Acapulco que anualmente necesitan forros y partes de sus fondos nuevos, y unas son muy flojas y otras tan fuertes que no admiten flexibilidad, y si se construyen los barcos con las primeras resultan inutilizados en un viaje, y si con las segundas están entablados con pequeñas tablas, cuando según la buena construcción debe ligarse el buque desde la popa hasta la proa con sólo tres tablas... es preferible usar la

abundancia de cedros que el río Santiago ofrece sin contar con los del río San Pedro.²²

También se compraron barcos en el Realejo y en Lima. En 1777 se envió al piloto Juan Pantoja al Realejo para comprar la fragata Concepción, alias San Matías de 400 toneladas. Cuando la nave llegó al puerto de San Blas el casco estaba carcomido por una epidemia de broma que padecía el puerto nicaragüense.²³ La reparación que necesitó la nave consistió en una carena completa lo que incrementó considerablemente su costo.²⁴ En 1778 se compró en Lima la fragata *La Favorita* de 193 toneladas, fue conducida hasta el puerto por Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, pero las condiciones en que llegó también hicieron necesaria una reparación mayor que significó un considerable aumento en su costo.

La compra de estos dos navíos se debió a que la Real Hacienda sopesó la conveniencia económica de la construcción de navíos en San Blas o del traslado del departamento a las costas centroameri-

²² *Loc. cit.*

²³ Broma: molusco que se adhiere a las maderas de las embarcaciones y se alimenta de éstas.

²⁴ Cárdenas de la Peña, Enrique, *op.cit.*, t. I, p.131.

canas o a otras convenientes en donde el costo de las naves y los sueldos de la marinería, así como el de los artesanos de la maestranza, pudieran lograr un ahorro. Se sabe que los precios de construcción en La Habana resultaban cuatro veces más altos que en el Realejo que también contaba con maderas adecuadas pero carecía, al igual que San Blas, de velas, jarcias, clavazón, y otros insumos que tenían que enviarse desde La Habana o Veracruz. El acopio de material para el puerto podía llegar hasta de las Filipinas, ya que la Real Compañía de Filipinas ofreció en venta, a las autoridades del puerto, una serie de efectos navales con un descuento de cinco por ciento.²⁵

Aunque la comparación es forzada y no había semejanza entre las instalaciones que se tenían en el astillero del Ferrol en Galicia y el de San Blas, tenemos que en el primero sólo en el año de 1770 se llegaron a construir cuatro navíos: una bombardera, una goleta, un paquebote y una fragata. Entre 1770 y 1776, es decir, en sólo siete años, se armaron en el Ferrol 20 barcos de diferente tonelaje.²⁶

En San Blas, en 23 años únicamente se llegaron a construir once navíos. Con mucho la producción de San Blas era mínima, además, en un extenso informe del puerto, se decía:

La construcción de los buques en este Departamento no ha merecido a la verdad la mayor atención cuando por la razón de sus muchos costos exigía el mayor esmero para que fueren la mejor posible. Cuasi todas son de muy malas propiedades, incomodas y feas. Estas faltas son tanto más imperdonables cuanto que con grandísima facilidad pudieran haber adquirido planos regulares para construir por ellos, del constructor de La Habana.²⁷

La baja producción naval del puerto obedecía a muchos factores entre los que destacaremos la falta de pertrechos navales que se tenían que enviar desde Veracruz o La Habana y la falta de personal, pues eran constantes las peticiones de oficiales, marinos, médicos y artesanos para laborar en el puerto. El puerto, como ya se mencionó, tampoco logró una urbani-

²⁵ AGN, Reales cédulas (originales), vol. 158, fs. 156-170.

²⁶ Cárdenas de la Peña, Enrique, *op.cit.*, t. II, p. 73.

²⁷ AMNM, Pacífico, América II, doc. 12, p. 261v.

zación tal que resultara atractiva a los posibles pobladores. Factores, entre otros, que hacían poco atractivo a San Blas.

Además de la construcción naval, el prestar auxilio a naves averiadas también fue una de las actividades de San Blas. El 11 de noviembre de 1791, después de 121 días de navegación, llegó la fragata San Andrés con carga del comercio de Manila. Le hacía falta partes de hierro, el palo de la mesana y otras piezas de la arboladura, que sabían que no podían encontrar en Acapulco, su destino final, así que el departamento proporcionó todo lo necesario.²⁸

Corrió con menos suerte la fragata *San Rafael*, alias *La Palas*, que pertenecía a la Real Compañía de Filipinas. Salió de Manila con rumbo directo a Lima. Los temporales del mar de China retardaron su salida y los vientos del sur la hicieron elevar su navegación hasta los 43 grados norte alejándola de las costas peruanas. El escorbuto y la falta de víveres obligaron a su capitán a pedir auxilio a las autoridades de San Blas para cargar agua y comida fresca. La estancia de *La Palas* fue corta, de menos de una semana, ocho miembros

de su tripulación ingresaron al hospital de San Blas, uno de ellos, de oficio carpintero, murió y los demás permanecieron en el hospital del puerto hasta que fueron embarcados sanos con rumbo a Lima en la fragata *San Francisco Xavier*, alias *La Filipina*, propiedad de la Real Compañía de Filipinas, que se encontraba en trabajos de carena en el puerto.²⁹

Del otro lado del océano, en las islas Filipinas, en la bahía de Manila se encuentra el puerto de Cavite, a una distancia aproximada de 33 kilómetros de la ciudad de Manila, mucho más cerca de la distancia que había entre Tepic y San Blas. La comunicación marítima entre Manila y Cavite era fácil y rápida. Por su parte, la ciudad de Manila era una ciudad con mucho movimiento. Cavite, en cambio, era una fortificación muy completa que tenía edificaciones de muy buena factura: el castillo de San Felipe, la casa del Castellano, los reales almacenes, una zona de carenaje, maderería y carpintería, herrería, cámara para arboladuras, el convento de Santo Domingo, una parroquia, el colegio de jesuitas, el hospital de San Juan de Dios, el convento

²⁸ AGN, *Filipinas*, vol. 24, f. 352.

²⁹ AGN, *Filipinas*, vol. 48, fs 3-4.

de los agustinos descalzos, una ermita y sus respectivos baluartes, todo esto amurallado.³⁰ Cavite tenía muchos años de estar armando barcos y, aunque tampoco era un destino muy atractivo para la marinería, tenía algunas ventajas sobre San Blas: su cercanía a una ciudad como Manila, una infraestructura completa para la construcción de naves, así como acceso a mano de obra barata y abundante.

Así se inició una serie de alegatos entre las autoridades de ambos apostaderos defendiendo su posición en la construcción de bajeles y centrando sus argumentos en la calidad de materiales, la madera, con que contaba cada astillero. La travesía para cruzar el océano era larga, en ocasiones llegó a tomar hasta seis meses, así que por buenas que fueran las maderas presentaban problemas al llegar a cualquiera de los destinos. En realidad ambos apostaderos contaban con maderas adecuadas para la construcción de navíos, sin embargo, San Blas tenía en su contra su lejanía de una población atractiva como Tepic, y su falta de infraestructura urbana.

Entre 1787 y 1789 se pensó en trasladar el departamento al Realejo, el puerto

nicaragüense. El argumento también se centraba en la calidad y abundancia de las maderas, así como el bajo costo que tendrían los barcos en comparación de los armados en La Habana.

En 1790 el virrey Juan Vicente Güemes, segundo conde de Revillagigedo, consultó, entre otros, a los navegantes Alejandro Malaspina y José de Bustamante y Guerra así como a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, sobre la conveniencia de trasladar hacia Acapulco el departamento naval de San Blas. Las opiniones en general se inclinaron a favor de Acapulco, ya que brindaba mejores condiciones para el arribo de barcos de gran calado, la bahía era grande y estaba protegida por los vientos. Cinco años después el ministro de Guerra en España consideró que no era conveniente reunir al Castellano de Acapulco con la comandancia del departamento en un mismo puerto, pues se podían suscitar problemas de mando. Por otra parte, el costo del traslado era muy alto para la Real Hacienda. Por su parte la administración y contaduría general de la aduana de Guadalajara y la aduana de Tepic manifestaron que el traslado les acarrearía

³⁰ AGI, *Filipinas* 44, 1764.

una serie de pérdidas económicas.³¹ El apostadero no era importante únicamente por las expediciones que se hacían al norte del continente, por el contacto con las Californias y por la conquista de Sonora, sino también por que su función comercial estaba siendo significativa en una amplia zona en la que el desarrollo de circuitos comerciales para ciudades, como Guadalajara, con un crecimiento urbano acelerado eran necesarios.

Al mismo tiempo, las Filipinas, a finales del siglo XVIII, habían dejado de ser la lejana colonia asiática. Su localización era estratégica para establecer un comercio directo con China y el sudeste asiático. La fundación de la Real Compañía de Filipinas y la comunicación directa con la metrópoli por la vía del cabo de Buena Esperanza hacía ver que la larga vida del comercio transpacífico del galeón de Manila tenía un fin cercano. También es necesario recordar que para este periodo las islas comenzaron a ser importantes, pues los frutos de una agricultura comercial como la caña de azúcar, el tabaco y

el añil, daban buenos resultados.³² La dependencia económica de las las islas con Nueva España por medio del situado que se había mantenido desde que prácticamente Urdaneta descubrió el tornaviaje también, al igual que el galeón, tendría pocos años de vida.

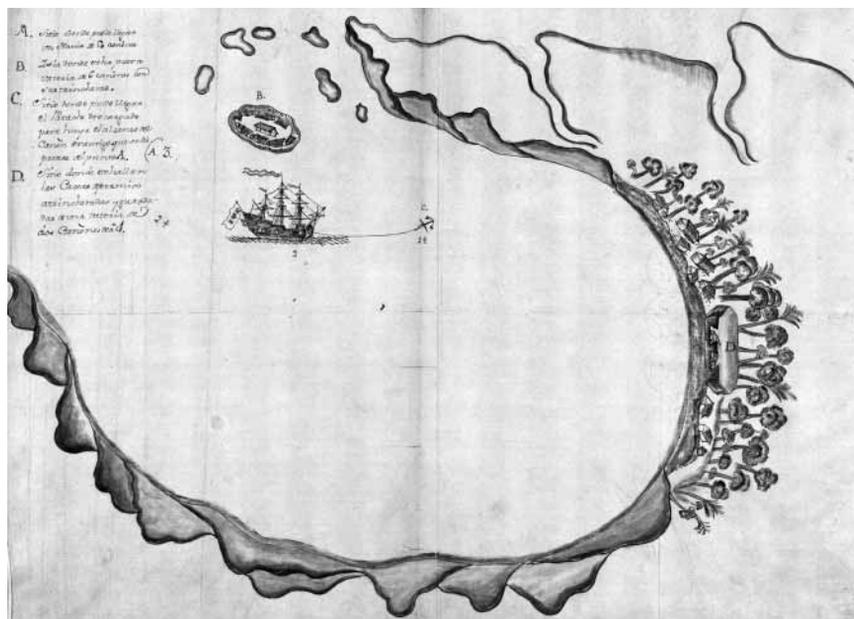
El año de 1796 fue definitivo en la vida de San Blas. La posibilidad de trasladar el departamento al Realejo o a Acapulco quedó olvidada. El 2 de mayo por medio de una real orden San Blas fue habilitado como puerto comercial para tener tráfico con los de Perú, Santa Fe, Guatemala y con el resto de los de Nueva España.³³ San Blas como puerto comercial beneficiaba, entre otros, al consulado de Guadalajara, creado en 1795, con el pago de 0.5% sobre las mercancías que entraran por su jurisdicción, ya que el apostadero estaba dentro de los límites de la intendencia de Guadalajara.

En septiembre del mismo año, desde la metrópoli se tomó la decisión de trasladar el departamento a Cavite, con esto quedaron terminados todos los alegatos

³¹ Enrique Cárdenas de la Peña, *op.cit.*, t. 1, p. 279.

³² María Fernanda García de los Arcos, *Estado y clero en Filipinas del siglo XVIII*, México, UAM-Iztapalapa, 1988, pp. 34-35.

³³ AGN, Reales cédulas (originales), vol 164, f. 3.



Filipinas, vol. 3, fc. 61.

que se habían dado respecto a donde establecer el departamento naval.³⁴ Las razones que manifestó el rey fueron que la conservación de las islas, de su población, la riqueza de su suelo y las ventajas que a la balanza nacional daba su comercio con Asia las hacía atractivas a los enemigos de España, por lo tanto la marina real y la navegación se tenían que fomentar. Y añadía que la población era adecuada para la navegación, así como la ventaja que tenían las islas por los numerosos materiales de buena calidad

con que contaba. Pero la seguridad era lo primordial:

se forme allí un astillero capaz de poner a cubierto aquellos establecimientos de las fuerzas europeas y de las piraterías de los mahometanos que ocupan las islas vecinas, y de auxiliar con dobles fuerzas y recursos nuestras escuadras de la América meridional.³⁵

También se decía que los barcos fabricados en Cavite eran defectuosos, por

³⁴ AGN, *Reales cédulas* (originales), vol. 165-C, expedientes, 6, 46, 81 y 256.

³⁵ *Loc. cit.*

lo que se comisionaba a Juan Villar, ayudante de construcción graduado de alférez de fragata y anteriormente destinado a La Habana, a que con un capataz de carpintería de ribera, y otro de calafate, estuviera a cargo de los planos y todas las explicaciones para la construcción de toda clase de bajeles así como de también de todos los integrantes de la maestranza y dotación de San Blas.

Sabemos por el presupuesto presentado por la Real Hacienda que fueron 91 individuos de la maestranza los destinados al puerto de Cavite y que el costo del traslado ascendió a 13,300 pesos.³⁶ A mediados de año se embarcaron en la fragata Aranzazu y llegaron a Cavite el 23 de diciembre de 1797 al mando de Juan Villar. La duración de San Blas como departamento naval había terminado pero no su vida, el comercio le inyectó nuevos bríos.

EL COMERCIO

A raíz de las expediciones de altura y del

contacto con Nutka, Nueva España vio la posibilidad de entrar al lucrativo comercio de pieles, principalmente de nutria. La falta de azogue y su alta demanda en la minería llevaron a pensar a las autoridades la posibilidad de intercambiar pieles por azogue en China. Vicente Basadre propuso que los barcos que regresaban de las Californias a San Blas podían traer pieles para ser llevadas después a Filipinas y de ahí a Cantón para el intercambio. Así lo rectificó una carta enviada a Revillagigedo: "se ha enterado el rey de la remesa hecha al gobernador de Filipinas de tres mil trescientas cincuenta y seis pieles de nutria para su venta en cantón de cuenta de Real Hacienda en cambio de azogue".³⁷ Dicho comercio prometía ser floreciente, pero Nueva España lo dejó de lado y sólo quedó en unas pocas remesas.

Como ya se mencionó San Blas fue habilitado como puerto comercial el 2 de mayo de 1796. Al año siguiente el consulado de Guadalajara propuso al rey que se estableciera el comercio recíproco en-

³⁶ AGN, *Marina*, vol. 90, fs 153-154 y 210.

³⁷ AGN, *Reales cédulas* (originales), vol. 149, f. 341. Salvador Bernabeu Albert, "Sobre intercambios comerciales entre China y California en el último tercio del siglo XVIII. El oro suave", en Francisco de Solano, *Extremo Oriente Ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión*, Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional-Centro de Estudios Históricos-Departamento de Historia de América-CSIC, 1989, pp. 471-484.

tre Manila y San Blas, por ser este último más propio y seguro para la conducción del situado, la navegación entre ambos puertos era muy segura y se podía fomentar la población y la extracción de riquezas de esas costas, que de otra forma continuarían despobladas. El rey pidió al virrey Branciforte que evaluara si la descarga de la nao y la feria de Tepic o el comercio en buques particulares serviría como medio para fomentar el poblamiento y prosperidad de las Provincias Internas, las que tenían que cuidar y fomentar a sus habitantes ante el avance de otras potencias como Rusia e Inglaterra al norte del continente.³⁸

En la feria de San Juan de los Lagos de 1796 se supo que "pozuelos finos de China", "coletillas" y un "cajoncito de ruedos de bolas" introducidos con guía de Tepic produjo por derecho de avería trece pesos con cinco reales.³⁹ La entrada de mercancía asiática ya entraba por San Blas, no necesariamente por barcos del

apostadero que hacían el viaje a las islas o por la nao, así que había para la última década del siglo XVIII y principios del XIX barcos angloamericanos que introducían de contrabando mercancías asiáticas por diversos puertos.⁴⁰

El puerto de San Blas alcanzó parte del comercio con Asia que comenzó a finales del siglo XVIII y principios del XIX. Por su lado Manila se había convertido en puerto franco desde la creación de la Real Compañía de Filipinas en 1785, pero sólo para naciones asiáticas y que a raíz de una comisión formada para evaluar los resultados se llegó a solicitar la apertura de Manila como puerto a todas las naciones europeas por tres años a partir del primero de septiembre de 1790.⁴¹

El destino del comercio con Filipinas como se efectuaba tradicionalmente por el puerto de Acapulco se vio legalmente suprimido en 1813 cuando las Cortes de Cádiz tomaron la decisión de terminar el viejo sistema del galeón habilitado por los

³⁸ AGN, *Reales cédulas* (originales), vol. 167, fs. 279-280.

³⁹ José Ramírez Flores, *El Real Consulado de Guadalajara. Notas históricas*, Guadalajara, Banco Refaccionario de Jalisco, 1952, pp. 75-76.

⁴⁰ Véase el artículo de Dení Trejo Barajas, "El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste", en *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, núm. 44, julio-diciembre de 2006.

⁴¹ María Lourdes Díaz-Trechuelo Spinola, "Manila: puerto franco. El comercio libre en la última década del siglo XVIII", en *Verhandlungen des xxxviii Internationalen Amerikanistekongresses*, Stuttgart-München, 1968, pp. 501-508.

comerciantes de Manila para realizar su comercio con buques particulares con un permiso de 500,000 pesos y 1,000,000 de retorno, al igual que lo estipulado para el galeón. Dicha orden se recibió hasta julio de 1814 y se anotó al final de la misma: "No corrió esta Real Orden porque al tiempo de cumplirla se hizo la restitución de nuestro soberano Sr. Don Fernando VII al trono".⁴² Sin embargo, el final del comercio Manila-Acapulco por medio del galeón había llegado a su fin.

Por otra parte, en San Blas habían estado recibiendo mercancías asiáticas por diversos motivos. En 1799 la fragata Nuestra Señora del Pilar, que navegó en compañía de la nao, tuvo que abandonar la por un temporal y llegó de arribada a San Blas. La venta de productos traídos de Manila fue tan escandalosa que la noticia llegó hasta el rey quien ordenó, en 1806, al virrey José de Iturrigaray que se tomaran medidas en contra de sucesos semejantes. Se descubrió que los oficiales del puerto y los de la fragata eran responsables de la introducción clandestina de 118,284 pesos de mercancías chinas. Entre los oficiales mencionados se efec-

tuó el fraude, ya que proporcionaron a los compradores de San Blas y de Tepic los documentos que garantizaban los pagos de alcabalas e internación. El Consulado de Guadalajara decomisó las mercancías con la sorpresa de que los compradores engañados protestaron ante el rey. Se dispuso que se regresara las mercancías a sus compradores previo pago de 16.66% de derechos de Comercio de Manila. A los oficiales de Nuestra Señora del Pilar, se les impuso el pago de otro 16.66%, mientras que los oficiales del puerto fueron amonestados severamente y advertidos de que perderían sus empleos si se repetían acciones semejantes.⁴³

En el año de 1801 había llegado la fragata *La Filipina*, propiedad de la Real Compañía de Filipinas y cuyo destino era Lima y Cádiz. El arribo se debió a que el barco necesitaba una reparación mayor. La junta superior de la Real Hacienda y el factor de la compañía acordaron la descarga y venta de los efectos en el puerto, lo que propició una controversia sobre el pago de los derechos. El representante de la Compañía de Filipinas solicitaba los privilegios y exenciones de la rebaja de 12% sobre el

⁴² AGN, *Filipinas*, vol. 43, f. 113.

⁴³ AGN, *Reales cédulas* (originales), vol. 197, fs. 322-325 y 330-331.

valor del cargamento, igual al que gozaba la nao, pero el Tribunal de Cuentas exigió el pago de "33.33% sobre valores de Manila, el 6% de alcabala de internación sobre el valor de San Blas y otro 6% de la tierra de México sobre sus aforos".⁴⁴

En 1817 fondeó en San Blas, procedente de Manila, la fragata *Santa Rita* con permiso de abrir feria en Tepic "conforme a las reglas estipuladas". Pero el cargamento ocasionó varios conflictos, el primero de ellos fue la solicitud del capitán Francisco Dapena para la extracción de 60,000 pesos de plata quintada, con o sin el permiso correspondiente. Como se efectuó la descarga y el retorno de la fragata en un tiempo muy corto, no alcanzó a llegar desde Guadalajara la negativa a la petición de Dapena.⁴⁵ La salida de plata quintada de Nueva España estaba prohibida, las embarcaciones procedentes de Manila debían retornar con el doble de lo que habían traído, pero en moneda.

El segundo conflicto fue la feria de Tepic que no llegó a celebrarse por la polémica venta anticipada de los efectos de la *Santa Rita* a cinco comerciantes. Di-

chos comerciantes se negaron a la apertura de la feria, decían que dañaría sus intereses ya que si se verificaba tendrían que esperar un mes, por lo que el traslado posterior de los efectos a Guadalajara coincidiría con la época de lluvias que por lo intransitable de los caminos, ocasionaría daños en la mercancía. El administrador de Tepic se había adelantado dando permisos para la conducción de los productos aun antes de tener el permiso del virrey para la "aceptación judicial o renuncia de ese privilegio", de abrir o no la feria en Tepic. Los comerciantes finalmente enviaron sus géneros a Guadalajara y la tal esperada feria no se llevó a cabo. Los intereses personales de unos negociantes estuvieron por encima de los antiguos reglamentos, comisarios y oficiales encargados de cumplirlos.

Así una feria comercial semejante a las de Xalapa o Acapulco, que alguna vez se pensó se podría celebrar al norte de Nueva España, quedó, por mecanismos diferentes, sujeta al monopolio de unos cuantos comerciantes que movieron la mercancía a su conveniencia, además

⁴⁴ AGN, *Filipinas*, vol. 182, f. 306.

⁴⁵ AGN, *Filipinas*, vol. 43 fs., 297-313.

los tiempos que se avecinaban serían muy distintos a los que había rodeado al círculo comercial Manila-Acapulco.

UNA REFLEXIÓN FINAL

A finales del siglo xviii la dinámica que se había establecido entre las islas y Nueva España requería de contactos más frecuentes, por tanto San Blas con sus barcos podía satisfacer esta necesidad.

Desde que inició su vida como departamento naval, San Blas presentó diversos problemas que hicieron que se pensara en su reubicación. Entre las dificultades tenemos su clima "enfermo", la gran cantidad de moscos y alimañas que por las cercanías del estero molestaban a sus habitantes; asimismo, el pueblo no se llegó a urbanizar adecuadamente como para dar las comodidades básicas a una población que no aumentaba, por lo que la mayor parte del tiempo los oficiales y otros miembros de dicho departamento tenían que huir a Tepic en busca de mejores aires. La abundancia de maderas propias para la construcción de navíos no era suficiente, pues la rada se mantenía azolvada y los grandes barcos no podían fondear.

Sus relaciones con las Filipinas comenzaron con los correos extraordinarios y otra serie de comunicaciones urgentes que no podían esperar a la nao para enviar y tener noticias del archipiélago.

La construcción de barcos se mantuvo en un nivel bajo si se le compara con la producción que se tenía en otros astilleros, aun así las reparaciones urgentes, desde las más sencillas hasta las mayores fue una tarea que se efectuó y de la que fueron objeto algunas embarcaciones que hacían el viaje Manila-Acapulco y otras que transportaban efectos desde Manila a puertos sudamericanos, como fue el caso de algunas naves de la Real Compañía de Filipinas.

El destino del fin del departamento quedó sellado cuando en 1796 éste fue trasladado a Cavite con su personal de la maestranza. Pero, a diferencia de lo que han planteado algunos autores de que San Blas decayó después de que terminaron las expediciones de altura y de su traslado, el comercio, primero ocasional y poco a poco más frecuente, le dio un segundo aire que se mantuvo hasta bien entrado el siglo xix. 

* Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.