



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES "ACATLAN"



ENTRE CARGADORES Y LOBOS DE MAR. EL CASO DEL NAVIO MERCANTE SANTA ANNA ANTE LAS REFORMAS BORBONICAS (1775-1790)

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN HISTORIA

P R E S E N T A :

GUADALUPE PINZON RIOS

278958

ASESOR: DRA. ALICIA GOJMAN COLDBERG



MAYO DEL 2000



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo va dedicado a varias personas:

A MI PAPA por su apoyo durante todos estos años (y lo que le falta).

A LOS MAESTROS DE LA ENEP que me dieron clases, en especial a las profesoras del Seminario de Titulación, gracias a las cuales este trabajo pudo ser realizado.

A LOS LORENZ Y AMIGOS

por el apoyo y la confianza, aunque a veces iba con algo de burla y carrilla (Incluyendo a sus mamás).

INDICE

INTRODUCCION.....	I
I. ANTECEDENTES	
1. Avance náutico.....	1
2. El sistema mercantil español.....	3
3. Los peligros en altamar.....	6
4. Flotas, convoyes y contrabando.....	10
5. La nueva Casa Reinante.....	13
II. UNA NAVE EN EL OLVIDO.	
1. Revisión de bienes estancados.....	20
2. Inicio de la historia.....	28
3. Un regreso tormentoso.....	31
4. Reclamar para poder partir.....	33
III. ¡NUNCA MÁS A LA MAR!	
1. Cargadores: necesidad de un nuevo transporte.....	42
2. Marineros: solicitud de un nuevo trabajo.....	43
3. Peligro a la vialidad del puerto.....	47
4. El alimento es suspendido.....	49
5. La renuncia al poder.....	51
6. Un nuevo representante.....	52
7. La aparente solución.....	56
IV. EL FIN DE UNA NAVE.	
1. Consecuencias de un poder testamentario.....	61
2. Participación del capitán de la flota.....	67
3. Un heredero problemático.....	74
4. Los problemas olvidados.....	79
5. Marineros a San Blas.....	84
V. FIN DEL PROCESO.	
1. Nuevo intento de salvar pertrechos.....	88
2. Un trabajo para buzos.....	89
3. Revisión de los autos.....	91
4. Orden de devolución de dinero.....	92
5. Solución del caso.....	96
CONCLUSIONES.....	101
APENDICES.....	106
FUENTES CONSULTADAS.....	121

INTRODUCCION

En la historia del ser humano, el mar ha jugado un papel de gran relevancia, pues fue a través de él que el hombre entabló comunicación y comercio con la mayor parte del mundo. Para México fue a partir de la llegada de los españoles cuando el mar permitió la integración de este territorio a una economía europea.

Por otro lado, para España fue de vital importancia el sistema naval, pues a través de éste logró controlar y mantener a sus colonias americanas. Por estos motivos, el comercio transoceánico ha sido tema de numerosos estudios.

Generalmente los trabajos que se han hecho en torno a la navegación han sido realizados partiendo de lo general a lo particular, usando a varias embarcaciones para ejemplificar sus aseveraciones. Reflejo de ello son obras tan importantes para la navegación colonial como la de Clarence Haring, que estudia a esta actividad durante los siglos XVI o XVII; o el caso del trabajo de Martha de Jarmy, que sobre todo describe los efectos de la piratería en las diversas naves españolas.

Esos estudios permiten al lector tener una información bastante completa de lo que fue la navegación colonial, pues abarcan sobre todo las altas esferas de la sociedad novohispana, es decir, la que se dedicaba a las grandes transacciones comerciales. Por lo mismo, esas investigaciones son de gran utilidad para la realización de trabajos como este, pues permiten obtener una visión bastante completa de las diferentes etapas que esta actividad tuvo a lo largo del dominio español.

El problema de los estudios que se centraron en el siglo XVIII, es que generalmente abarcan el tema de las Reformas Borbónicas; el caso más común es el de la aplicación del Comercio Libre en la Nueva España. Aunque esto es uno de los puntos relevantes de esa época, en ocasiones se crea un vacío de información, dejando un poco abandonado el

periodo de la transición entre esas nuevas ordenanzas y los cambios que en los principales puertos se generaron.

La intención de este estudio es hacer lo contrario a los trabajos antes referidos. Se tratará de estudiar un caso específico que reflejará las características, y sobre todo, los cambios que la navegación novohispana sufrió durante la última parte del siglo XVIII; en especial, justo el momento en el que el puerto de Veracruz sufrió de modificaciones que buscaban su mejoramiento. Es decir, comenzar desde un caso particular para poder, a través de esto, llegar a lo general.

Esto se logrará a partir de un estudio de caso, el del navío mercante Santa Anna, una embarcación que viajó en las flotas de 1760, 1765 y 1772. Su capitán, Manuel Alexo Vivanco, pidió autorización al virrey novohispano del momento, José María de Bucareli, de partir llevando mercancías y dinero en gran cantidad. Por cuestiones climáticas la nave regresó algo dañada al puerto veracruzano, descubriéndose así un gran fraude que se intentaba cometer en contra del erario real.

Este fue un caso muy especial que generó gran cantidad de papelería, pues hubo que resolver varios conflictos que se generaron en torno al Santa Anna, además de que llevó largo tiempo su estudio y solución. Por la importancia social de quienes participaron en él (comerciantes acaudalados), esta documentación fue extensa y pasó por manos de las principales autoridades, no solo de la Nueva España, sino también de la Metrópoli.

Con la aplicación de las Reformas Borbónicas se buscó sanear las finanzas de la Nueva España, solucionando casos que habían quedado en el olvido por varios años. Pero para mejorar la administración se pensó que el control del virrey era la mejor alternativa para lograrlo. No se confiaba mucho en el poder que él tenía, así que de cada decisión que tomara este personaje debía notificar al monarca español; es decir, que todos los casos o conflictos que hubiera en la Nueva España debían pasar por manos del virrey, quien los remitiría a la Metrópoli. Pese a que creció el número de empleados en la Cámara del

Virreinato, el saneamiento que tanto se buscó no se logró debido a que era tanta la carga de trabajo que tenía el virrey que los problemas siguieron sufriendo serios retrasos. El Navío Santa Anna es un claro ejemplo de ello, pues antes de solucionar los varios conflictos que en torno a esta nave existieron, debía ser consultado el virrey, lo que se evidencia en la extensa papelería que se generó.

La documentación en torno a este caso se encuentra en el Archivo General de la Nación, en su mayoría en el ramo de Alcabalas, así como del Archivo Histórico de Hacienda, pues el principal problema que se siguió fue el de los reales dineros que debían pagarse a la Corona. Pero además, existe información en los ramos Reales Cédulas y Correspondencia con diversas Autoridades, pues muchas de las notificaciones en torno al navío provinieron directamente del monarca español así como de la máxima autoridad novohispana; además de los ramos General de Parte, Industria y Comercio y por supuesto el de Marina.

Este fue un caso que se llevó detalladamente, incluso en ocasiones día a día, pues continuamente se revisaban los diversos problemas que en torno a la embarcación se generaron. Por lo mismo, esto dio la posibilidad de realizar una reconstrucción de los hechos. Esto es válido en un estudio histórico; incluso Fernand Braudel dijo en su libro *La Historia y las Ciencias Sociales* que

*...el espíritu histórico es bastante crítico, pero más allá de las prudencias es también reconstrucción.**

Puede parecer entonces que un estudio como este no tendría ningún tipo de dificultad por la basta información existente, y sólo habría que armar este gran rompecabezas. Sin embargo, una de las labores más difíciles en un trabajo así, consiste en llenar los huecos de información, provocados en este caso por los conflictos que existieron en torno a la comunicación y a la administración de esa época. Por ello, hay que revisar ampliamente el entorno histórico de ese momento para comprender la situación verdadera en la que el Santa Anna se encontraba.

* Fernand Braudel, *La Historia y las Ciencias Sociales*, México, Alianza Editorial, 1986, p. 19.

Para lograrlo es necesario abordar el tema de la navegación colonial desde sus inicios, pues si no se comprenden los cambios que sufrió, será difícil entender la importancia de ese navío y las transformaciones que en su época se gestaron, las cuales fueron consecuencia de las Reformas Borbónicas. Estos puntos son los que apreciaremos en el capítulo uno.

A partir del capítulo dos se entra de lleno en el tema, pero desde la revisión a la que fue sometida la administración del puerto de Veracruz, la que buscaba dar fin a procesos rezagados, entre los cuales se encontraba el del Santa Anna. Es importante este apartado pues a partir de él es que se aprecia la relevancia del navío y los motivos por los que el caso debía ser retomado desde su inicio. A partir de eso es que se reconstruye el viaje, desde su partida del puerto hasta su regreso, incluyendo las causas por las que se vieron obligados a retornar. Es importante retomar esto pues no hay muchos estudios de viajes transoceánicos, por lo que la breve descripción de éste, aporta la situación poco descrita de labores y roles de trabajo que existían en los navíos. Además, en este apartado se encuentran los verdaderos motivos por los que el caso comenzó, es decir, el fraude al descubierto.

El capítulo tres abarca ya a las personas que directamente estuvieron involucradas en este navío, desde los comerciantes acaudalados hasta la humilde tripulación. Esta parte permitirá ver con mayor detalle la participación de estas personas en el comercio colonial, así como el tipo de relaciones existentes entre los distintos grupos entre sí y de ellos con las autoridades novohispanas. La importancia de este apartado es que describe no sólo el trato que existió entre hombres de mar en el siglo XVIII, tanto ricos como pobres, sino que aporta a sus relaciones la legislación del momento, que marcó el tipo de roles que debían existir así como el de las obligaciones y derechos que cada grupo tenía; por supuesto describiendo un poco de la vida que estos grupos debían llevar en el puerto durante su estancia en él. Además, se refleja la importancia que este navío representó para las autoridades veracruzanas, pues sus grandes dimensiones dejaron un verdadero problema a la vitalidad del puerto; estorbó de tal manera el lugar que provocó una verdadera

inseguridad para las otras embarcaciones, tanto de las del lugar como de las que estuvieran a punto de arribar.

En el capítulo cuatro se tratan los problemas legales. Las leyes del lugar buscaban al responsable de los conflictos creados en torno al Santa Anna. El culpable debía hacerse responsable tanto de dar solución a todos los problemas así como de sufragar gastos; pero también sería el encargado de recibir las ganancias que por piezas, carga, fletes, etc. se hubieran generado. En este punto es cuando vemos la importancia social de los comerciantes, pues es el momento en el que se ve la participación interesada tanto del Rey como del Ministro de Indias en turno; es decir, de las máximas autoridades, ya no solo de la Nueva España, sino de la Metrópoli.

Para finalizar, el capítulo cinco se enfoca en la última parte del caso, tanto al destino final de esta embarcación como a las presiones más severas por las que atravesó este problema, pues fue el momento de cambios administrativos y políticos, tanto de la Metrópoli y de sus colonias, como del resto del mundo.

Al revisar lo anterior, es que se podrá comprobar cómo las transformaciones a las que fue sometida la Nueva España (y en el caso que nos interesa, Veracruz) y que buscaban las mejoras de la administración del lugar, en realidad no lograron su cometido, como antes mencioné, pues al someterse a revisiones continuas, este caso se rezagó por más de 15 años.

A un trabajo como este se le presenta grandes dificultades debido a que no existe otro similar, que aborde un tema náutico de esta manera, lo que demuestra que casos particulares son necesarios. Por ese motivo espero que sea un aporte para la historia de la navegación en la época colonial. Además, fue complicado infiltrarse en este caso sin estar relacionada con términos especiales, no solo náuticos, sino también del siglo XVIII, por lo que la búsqueda de información fue larga exhaustiva.

Este trabajo es producto del Seminario de Titulación que encabezan la Dra. Alicia Gojman Goldberg, la Lic. Rebeca López Mora y la Lic. Milagros Pichardo. Este seminario

consiste en revisiones grupales constante de los trabajos realizados en él. Por tal motivo, esta investigación contó con las sugerencias y aportes de dichas profesoras así como de las compañeras que a él asisten. Las docentes que dirigen este seminario son especialistas en la Historia de la época colonial de México, por lo que su ayuda fue de gran relevancia para que este trabajo fuera terminado.

I. ANTECEDENTES.

El movimiento es natural en el hombre. El más allá no es sólo aquello a donde tiende el destino del hombre, es también aquello sobre lo que se interroga en su vida cotidiana. El más allá de las colinas para el aldeano, el más allá del horizonte para el marino. La sed de conocer lleva al hombre a inventar, mas tarde a desplazarse.
JEAN FAVIER.

1. AVANCE NAUTICO.

El mar siempre ofreció al hombre un medio eficaz de comunicación, ya sea para colonizar, hacer la guerra o establecer una red comercial. Mucha de la historia que conocemos como “antigua” se desarrolló en torno al Mediterráneo, ya que ofreció a los pueblos que vivieron a su alrededor, la oportunidad de mantener contacto entre ellos y entablar intercambio, tanto cultural como económico.

El hecho de que los europeos, en los siglos XIV y XV se adelantaran a aventurarse en el mar, fue consecuencia de la depresión y decadencia que padecían, debido tanto a epidemias y guerras como a la búsqueda de “especias”.¹ La suerte influyó en gran medida, pero la mayoría de los expedicionarios no se lanzaron a la aventura sin saber cómo hacerlo. Contaban con el conocimiento de una navegación sistemática, algo tosca, pero lo suficientemente precisa como para permitir su avance, ampliar sus conocimientos y poco a poco, hacer que las técnicas navales mejoraran.

Cada vez los viajes fueron más largos, en distancia y tiempo. Las empresas exigían un alto grado de optimismo, esfuerzo, valor y preparación anímica, incluso para enfrentarse al fracaso total.²

¹ El término especia es difícil de definir ya que abarcaba gran variedad de sustancias. Las más buscadas eran drogas medicinales, cosméticos o perfumes, pero sobre todo, condimentos para preservar los alimentos. John Parry habla detalladamente del tema en *El descubrimiento del mar*, México, Grijalbo, 1989, p.p. 106-107.

² Martha de Jarmy, *La expansión española hacia América y el océano Pacífico*, vol. I, México, Fontamara, 1988, p.p. 263-264.

Los primeros hombres que se aventuraron a la mar, para poder navegar, se basaron en la lectura de signos como el color del mar, su profundidad, el vuelo de las aves, el oleaje, los peces, etc. Los marinos procuraban no perder de vista tierra firme por temor a no encontrar el camino de regreso.

Poco a poco se fueron alejando de las costas, pero esta vez tratando de no perder de vista los astros. Tomaron en cuenta los fenómenos celestes como la fijación de la estrella polar, el movimiento del sol con relación a la tierra, la luna y su influencia en la marea, etc. Pero debido al escepticismo de algunos marinos, estos métodos no siempre fueron practicados; preferían basarse en su experiencia y en las técnicas tradicionales en lugar de en las nuevas. A pesar de todo, dichos conocimientos se utilizaron cada vez más, pero en épocas en que el cielo estuviera despejado, ya que sin los astros no podían ubicarse, algo que cambió con el uso de instrumentos, muchos de los cuales se conocían desde la antigüedad, pero que para su uso en el mar, debieron ser complementados. Por ejemplo, desde 1243 los árabes conocían la brújula, pero ésta no tenía utilidad si no se le adicionaban “portulanos”³ o cartas náuticas. El uso de instrumentos permitió que la navegación se practicara en cualquier época del año, sin importar que los cielos estuviesen nublados.⁴

La península Ibérica fue punto importante de la intersección entre los conocimientos orientales y occidentales; éste fue uno de los motivos por los que protagonizó los viajes de exploración y descubrimiento. Los judíos del lugar sirvieron de intermediarios entre la cristiandad y el Islam; hicieron llegar a occidente parte de la ciencia arábica y estaban familiarizados con las descripciones geográficas que se realizaron de Africa, tanto por árabes como por europeos.⁵ Estos conocimientos se vieron reflejados en los viajes de Colón.

³ Los portulanos marcaban la ubicación de los puertos conocidos y las distancias que había entre unos y otros. Jean Favier lo explica detalladamente en Los grandes descubrimientos, México, FCE, 1996, p.p. 227-233.

⁴ En torno a los avances náuticos coinciden varios autores como Pierre Chaunu, La expansión de Europa (siglos XII-XV), Barcelona, Labor, 1972, p.p. 40-41; John Parry, op. cit., p.p. 51-52.

⁵ Pierre Chaunu, op. cit., p.p. 51-53.

2. EL SISTEMA MERCANTIL ESPAÑOL.

A finales del siglo XV, la navegación colonial española iniciaba su desarrollo. Los viajes a Indias estuvieron exentos de cualquier tipo de contribución o tributo, ya que las primeras expediciones se equiparon a expensas del reino. Esto no significa que no se pusiera atención a esta actividad. En 1493 los Reyes Católicos escogieron a un miembro del Consejo, el capellán de la reina llamado Juan Rodríguez de Fonseca, para que se encargara de revisar los preparativos del segundo viaje de Colón. A partir de entonces, este personaje tuvo en sus manos la dirección de los negocios coloniales y de su administración, fundándose una institución en 1524 para ello: el Consejo Real y Supremo de las Indias. Este establecimiento, además de sus funciones políticas y administrativas, ejerció actividades legales, en el sentido de que sometía a la aprobación de Rey las propuestas para dictar leyes, aunque también tenía la facultad de emitir las sin consultarle. Además, era la máxima instancia de apelaciones en todos los procesos, civiles y penales, que se realizaron en América.⁶

Las puertas de las Indias quedaron abiertas a todos aquellos castellanos que se identificaran como “limpios de sangre”. Hay que recordar que a finales del siglo XV y principios del XVI la diferenciación social fue muy marcada debido a las políticas en materia religiosa, que dictaban las conversiones forzosas de las minorías moriscas y judías, por lo que se prohibía a estos grupos que pasaran al nuevo mundo.⁷

Los nuevos colonos podían llevar las mercancías que necesitaran para su mantenimiento y sostén, nada que pudiera ser usado con fines comerciales. Esto sólo se aplicó en los viajes a América ya que de regreso, cualquier mercancía debía pagar derechos de aduana. Todo debía ser revisado al salir de la Península y llegar al nuevo mundo y viceversa; se llevaba un registro de viajeros, bultos, artillería, víveres, etc. y si se

⁶ Clarence Haring, Comercio y navegación entre España y las Indias, México, FCE, 1979, p.p. 27-28; Horst Pietschmann, Las reformas Borbónicas y el sistema de intendencias en Nueva España, México, FCE, 1996, p. 58 y 129-133.

⁷ De este tema se habla en las obras de Horst Pietschmann, El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América, México, FCE, 1989, p. 49 y Clarence Haring, op. cit., p.p. 4-7.

encontraba carga de más, era confiscada a favor de la Corona. Comenzaban así a establecerse las bases de monopolio comercial español.

Ante el exceso de viajeros que se presentó, se creó una institución que se encargaría del orden y control de éstos y de sus mercancías: la Casa de Contratación, institución que se ubicó en Sevilla en 1503. Se escogió a éste puerto por ser el de la más opulenta y ostentosa ciudad de Castilla, no por tener las características necesarias para serlo. Cádiz tenía mayores aptitudes para convertirse en el puerto oficial ya que contaba con una profunda y cómoda bahía natural, cercana a la Metrópoli; pero Sevilla presentaba mayor resguardo. Para llegar a este puerto se debía subir veinte leguas por el río Guadalquivir, lo que lo convertía en un lugar protegido de ataques. Pero cuando los buques aumentaron sus dimensiones y no pudieron subir más por esta vía fluvial, los cargamentos comenzaron a ser llevados por tierra de manera fraccionada, lo que favoreció al contrabando. Ante este problema, se aceptó que los buques de mayor tonelaje llegaran a Cádiz, donde se estableció el Juzgado de Indias, pero dirigido únicamente por autoridades sevillanas.

Al inicio de su instauración, la Casa de Contratación tenía sólo funciones administrativas: debía fomentar el trato de la Corona con las Indias, guardar en sus almacenes mercancías y abastos navales de todo tipo, mantener correspondencia con las colonias, hacer relaciones de viajeros, dar licencia a pilotos, etc. Como los viajes aumentaban, se ordenó que ahí se instruyera a todos aquellos que participaban en la navegación, que se recolectaran cartas marinas, que determinaran qué barcos eran aptos para viajar, etc. Pronto se volvió oficina hidrográfica, escuela de pilotos y cartógrafos y archivo de cartas geográficas, las cuales debían ser levantadas en cada viaje de exploración; es decir que se convirtió en un centro científico de primer orden.

Pero esta institución estaba llena de corrupción. Los exámenes y permisos se vendían, o de antemano, se daban las respuestas a los examinados, se pedía un mínimo de requisitos para realizarlos; graduaban a extranjeros, cuando estaba prohibido que

participaran en el comercio, etc. A pesar de lo anterior, esta casa ejerció un importante control administrativo.⁸

El comercio novohispano fue un monopolio durante casi todo el periodo colonial; sólo se podía realizar con la Metrópoli y únicamente con aquellos productos que no representaran una competencia para los suyos. Las colonias eran usadas como complemento de la economía hispana.⁹

Los barcos debían ser registrados al zarpar y arribar a los puertos autorizados: Sevilla, y más tarde Cádiz, por el lado de la Metrópoli, y Veracruz por el de la Nueva España. A través del mencionado puerto se realizaron casi todas las transacciones comerciales de este territorio con la Península, pese a que no era natural, y que tenía malas condiciones meteorológicas, climáticas y salubres. La razón para que se estableciera en ese lugar fue que contaba con el islote de San Juan de Ulúa, apto para la edificación de un fuerte que protegería al puerto. Sus características no permitieron la construcción de un muelle, como en Acapulco o la Habana, teniéndose que efectuarse la carga y descarga de los navíos, que quedaban a más de una milla de la playa, a través de lanchas. La poca capacidad de esta bahía para resguardar a varios navíos hizo que en 1597 se cambiara el puerto a un lugar más abierto. A partir de entonces fue que comenzó el auge comercial y el crecimiento de la población de éste.¹⁰

España fue muy celosa de su comercio con Indias y trató de no compartir sus riquezas con otras naciones europeas. Con su actitud propició la envidia y deseo de los reinos vecinos de participar de las riquezas americanas, dando paso tanto a la piratería como al contrabando. Esto, aunado a las dificultades que los viajes representaban, hicieron de este comercio una actividad redituable, pero altamente peligrosa.

⁸ En torno a la administración colonial coinciden Clarence Haring, *op. cit.*, p.p. 371-376; Horst Pietschmann, *El Estado y ...*, p.p. 129-132.

⁹ Cristina Borchart, *Los mercaderes y el capitalismo en Nueva España 1759-1778*, México, FCE, 1988, p.60; Peggy Liss, *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las revoluciones de independencia*, México, FCE, 1989, p.49.

¹⁰ Bibiano Torres, *La marina en el gobierno y administración de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992, p.p.101-102.

3. LOS PELIGROS EN ALTAMAR.

La Corona tenía la obligación de vigilar que se tomaran las precauciones necesarias para la navegación, cerciorarse de que los navíos estuviesen en condiciones aptas para hacerse a la mar, de que se llevaran suficientes víveres, equipo y agua para el viaje (con un margen en caso de demoras), que las naves no estuviesen cargadas en exceso, que la tripulación fuese suficiente, que el piloto estuviese capacitado y acreditado como era debido, etc. Los oficiales debían abordar e inspeccionar a fondo antes de que las naves salieran de los puertos. Esto pocas veces se respetó, provocando que los naufragios se presentaran con mucha frecuencia.

El comercio era una actividad lucrativa y las colonias un llamativo lugar para los inmigrantes, ya que veían a las Indias como el lugar donde se resolverían todos sus problemas, es decir como:

...refugio y amparo de los desesperados de España, iglesia de los alzados, salvoconducto de los homicidas, pala y cubierta de los jugadores a quien llaman ciertos los peritos en el arte, añagaza general de mujeres libres, engaño común de muchos y remedio particular de pocos.¹¹

Los pasajeros muchas veces no llegaban a su destino por los peligros que el océano representaba o por la insalubridad y problemas que los navíos tenían; y los que lo lograban, lo hacían luego de someterse a los horrores del viaje: crecimiento de moluscos en el fondo del barco, decadencia y podredumbre de la madera debido al calor húmedo y el agua salada, gusanos en los cascos, enfermedades como escorbuto, malaria o fiebre amarilla, sed y hambre cuando las travesías se prolongaban, etc.¹²

En cuanto a la tripulación, los hombres de mar continuaron siendo los protagonistas del sistema transoceánico, debido a que el mar era el único medio de mantener unida a la Metrópoli con sus colonias. Del marinero común se sabe poco; eran en su mayoría

¹¹ Miguel de Cervantes Saavedra, *Novelas ejemplares*, Buenos Aires, Biblioteca Mundial Sopena, 1939, p. 5.

¹² Martha de Jarmy, *op. cit.*, vol 2, p.p. 68-69.

iletrados, ignorantes y supersticiosos. Las condiciones en que vivían en tierra, el descontento y el afán de aventura los hacían embarcarse. Además, si las travesías eran peligrosas, las condiciones de vida en tierra eran también duras e inciertas. El promedio de vida era de 30 años, y era más fácil que un campesino muriera en alguna epidemia que un marinero de escorbuto. Durante el viaje, cada hombre desempeñaba diferentes faenas de acuerdo a su cargo, tal como se ve en el cuadro 1.

CUADRO 1: FUNCIONES DE LA TRIPULACIÓN.

PUESTO	FUNCIONES
Maestre o Capitán	Tenía el mando total del buque
Piloto	Debía llevar la derrota y cuanto tuviera relación en la náutica. Debía llevar cartas, astrolabio, aguja, cuadrante, ampolletas y escandallos y además tener conocimientos de las mareas.
Contramaestre	Lugarteniente del maestre. Hacía cumplir las órdenes de éste y del piloto, repartía los trabajos y se ocupaba de la estriba, recorrido del aparejo, maniobras, limpiezas generales, achique de la setina, oreo de las velas y de que se apagara el fogón a la puesta del sol.
Escribano	Llevaba cuenta y razón por escrito de cuanto se cargaba y descargaba, así como los destinatarios, ejerciendo funciones notariales en los casos de otorgar testamentos.
Alguacil	Castigaba a los delincuentes.
Veedor	Levaba la cuenta de los gastos y reclamaba la parte correspondiente a la Corona.
Dispensero	Tenía a su cargo el agua, vino y víveres, así como el despabilar los faroles, alimentar el fogón, instruir a los grumetes en el cuarteo de la rosa y en las cantidades que debían dejar de oír al volver las ampolletas, particularmente para tener la certidumbre de que no se dormían; al repartir las raciones debía de procurar que se consumiera primero lo más añejo conservando siempre en su poder la llave del pañol de víveres.
Carpinteros	Además de los trabajos propios de su oficio y llevar para ello herramientas, clavazón y madera de respeto, cuidaba las bombas de achique, como el calafate.
Calafate	A su cargo estaba la estanqueidad del casco y las bodegas, para lo cual llevaba también herramientas especiales, estopa, aceite, sebo, brea, clavos, estoperoles, planchas de plomo y demás necesario para poder taponar rápidamente una vía de agua.
Tonelero	Cuidaba pipería, ponía duelas y enriaba.

Fuente: José María Martínez Hidalgo, *Las naves del descubrimiento y sus hombres*, Madrid, Mapfre, 1992, p.200

Los marinos con un buen cargo contaban con un camarote propio; los de bajo rango dormían en cualquier rincón de cubierta, pero estaba estrictamente prohibido que durmieran en la bodega. Las hamacas de los indios americanos fueron la solución al problema de las

camas. Además, tenían también prohibido quitarse la ropa, ya que debían estar siempre listos y dispuestos en el momento en el que se les necesitara, y si no se cumplía esta orden, se les castigaba:

*...tampoco el marinero debe desnudarse si no es en puerto de invernadero; y si lo hace por cada vez debe ser zambullido en la mar con la driza del penol tres veces; y pasando a tres reincidencias debe perder el salario y la pacotilla que tenga a bordo.*¹³

Esto explicaría en parte la suciedad, piojos y demás males que se encontraban a bordo de las naves, además de la urgencia de los marinos por bañarse en cuanto tocaban puerto. Respecto a su alimentación, los víveres que generalmente se embarcaban comprendían agua, vino, aceite, manteca de cerdo, harina, bizcocho o galleta, tocino, sal, vinagre, garbanzos, judías, lentejas, cebollas, habas, ajos, aceitunas, pescado seco y en salazón, arroz, azúcar, miel, queso, almendras, pasas, y otras frutas secas; es decir, todo tipo de alimento que pudiera conservarse durante meses sin descomponerse.¹⁴

Las naves con frecuencia eran sobrecargadas, tanto de mercancías como de pasajeros, por lo que perdían destreza en el mar, aunque esto no era exactamente lo que interesaba. Antes de zarpar se alquilaban anclas, cables y hombres, es decir, todo lo necesario para aprobar la inspección; mas tarde, bajaban todo esto y lo sustituían por más mercancías, lo que convertía al navío en presa fácil del mal tiempo o de ataques de piratas y corsarios.

Muchas veces, los barcos usados para el comercio trasatlántico eran viejos y destartalados, que habían sido enviados a astilleros sólo para que se les añadiera una superestructura con el objetivo de ampliar su capacidad de almacenamiento, no su seguridad.¹⁵ En ocasiones, éstos eran enviados con la finalidad de que no volvieran, ya que los cargamentos americanos como metales preciosos, algodón, azúcar, grana, granilla y vainilla, eran menos voluminosos que los europeos, que incluían toda una gama de

¹³ José María Martínez Hidalgo, *op. cit.*, p. 204.

¹⁴ Bibiano Torres, *op. cit.*, p.p. 35-39; Clarence Haring, *op. cit.*, p.p. 346-350.

¹⁵ Martha de Jarmy, *op. cit.*, describe esta situación en sus dos volúmenes, vol. 1 p.p.39-40 y vol. 2 p.p.364-365; también se encuentra información en Clarence Haring, *op. cit.*, p.p.364-366.

productos como lanas y lienzos finos, armas y armaduras, cobre, plomo, estaño, vino, aguardiente, aceite de oliva, vinagre, aceitunas, alcaparras, papel, plumas para escribir, cerámicas, libros, muebles, objetos de decoración, especias como clavo, pimienta, canela; frutos secos como avellanas, almendras, pasas; harina de trigo, etc.; por lo que sólo interesaba que llegaran a Veracruz.¹⁶

Por otro lado, los barcos también eran pesados porque era requisito que cargaran armamento y hombres, listos para defenderse en caso de ser presa de acciones enemigas. Estas agresiones se presentaron continuamente desde el inicio de los viajes trasatlánticos. La riqueza de las Indias Occidentales tentó a todas las naciones europeas que no participaron en su reparto, haciendo que la Corona española fuera presa de continuos ataques.

Francisco I, rey de Francia, fue de los primeros en agredir a su gran enemiga España y a su comercio, otorgando “patentes de corso”¹⁷ para aquellos que quisieran aventurarse a atacar navíos españoles, claro que aportando un 10% de ganancias a su reino. Inglaterra por su parte, tardó en interesarse en el Nuevo Mundo. Comerciantes británicos habían financiado y enviado a Sebastián Cabot en un viaje de exploración a Indias que no tuvo mucho éxito ya que no encontró metales preciosos, por lo que por un largo tiempo no se interesaron en disputar con España sus dominios. Además, ambas Coronas estaban ligadas por el matrimonio de Felipe II con María Tudor, quien al morir dejó sin descendencia al trono británico. Su sucesora fue la hija de Ana Bolena, Isabel I, que todo lo contrario de su antecesora, permitió e incluso propició las acciones de piratas de su reino sobre las naves españolas, convirtiéndose esta actividad en una industria nacional. Los astilleros ingleses florecieron, sus naves cada vez se perfeccionaron más, lo contrario de lo que pasó con las hispanas ya que éstas, en lugar de mejorar la maniobrabilidad y ligereza de sus buques, aumentaron su capacidad de carga.

¹⁶ John Parry, *op. cit.*, p.p. 110-111; Cristina Borchart, *op. cit.*, p.p. 95-96.

¹⁷ Las patentes de corso se usaron desde el siglo XIII para combatir a la piratería. Se le entregaba al portador el derecho de cobrarse lo que hubiese perdido en algún ataque, debía hacerlo sólo sobre naves de la nacionalidad de sus agresores. Las diferencias entre corsarios, piratas, bucaneros y filibusteros las podemos encontrar en Martha de Jarmy, *op. cit.*, vol 1, p.p.66-67; Juan de Dios Pérez, *Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo*, México, Panorama, 1992, p.p. 40-42.

Las islas y escondrijos caribeños ofrecieron refugio y abastecimiento a los agresores. La piratería se convirtió en una actividad lucrativa que dejó a la Corona inglesa importantes ganancias.¹⁸ El celo religioso de ambos reinos hizo de estas batallas verdaderas carnicerías. Ante los continuos ataques que sufrió el comercio hispano, la Corona implantó un sistema de defensa: el de flotas y convoyes.

4. FLOTAS, CONVOYES Y CONTRABANDO.

Como una contestación a los continuos ataques de piratas y corsarios que las naves españolas sufrían, y a las cuantiosas pérdidas, tanto humanas como económicas que esto representaba, se decidió que las naves ya no viajarían solas a Indias, sino que irían en grupos de no menos de 10 integrantes, acompañados de convoyes perfectamente armados que los protegerían durante el trayecto.

Los metales preciosos representaban la principal riqueza para la Corona, por lo tanto había que prestar mucho interés en su protección; de ahí la importancia de mantener control, comunicación y vigilancia de las colonias y su comercio a través de las flotas. Esto se vio reflejado en sus leyes:

Porque una de las cosas mas necesarias y convenientes para la estencion y publicacion del Santo Evangelio, exaltacion de nuestra Santa Fe Catolica y Religion en nuestras Indias, bien universal de sus naturales y aumento y conservacion de tan grandes Reinos y Provincias, ha sido y es la dependencia y correspondencia que han tenido y tienen con estas, y porque esto se ha hecho y hace por medio de flotas, armadas y navios que han ido y van de las Indias y vienen de ellas, de que tambien se ha seguido y sigue haber crecido y engrosado el trato y comercio de estos y aquellos reinos, en gran beneficio de nuestros vasallos y naturales de ellos y de nuestra Real Hacienda....¹⁹

Las flotas hicieron su aparición en 1543. La idea era que zarparan dos veces al año. Llegaron a salir entre 20 y 60 buques, escoltados por convoyes perfectamente armados,

¹⁸ Detalles acerca de la piratería los podemos encontrar en Martha de Jarmy, *op. cit.*, a lo largo del volumen 2; Juan de Dios Pérez, *op. cit.*, capítulos 5 y 8.

¹⁹ *Recopilación de Leyes de Indias*, ordenanza de 1636, libro 2, título 2, ley XXVIII, p.p.158.

entre los cuales se encontraban la Capitana y la Almiranta, las que debían mantenerse comunicadas entre sí durante el viaje y diariamente pasar lista al resto de los navíos. Dependiendo del clima y del número de buques, éstas naves marcaron la formación que las flotas debieron seguir.²⁰

Para la década de 1560, el sistema de flotas conformó su organización, que se conservó con pocas variantes durante casi todo el periodo colonial. Las flotas salían una vez al año con la finalidad de lograr un control de las colonias a través del comercio.²¹

El problema de este sistema era que los gastos de las naves protectoras, de su tripulación y de su estancia en Veracruz corrían a cargo de los comerciantes, y se pagaban gracias a las “averías”, impuesto que representaba un porcentaje del valor de la carga, que variaba de acuerdo a la crudeza de los ataques y al aumento de las naves de defensa y de sus hombres, por lo que el precio de las mercancías se incrementó considerablemente.²² Existía otro impuesto por pagar: las alcabalas; éste era un derecho que se cobraba por todo lo que se vendía y el encargado de recolectarlo era el “Consulado”, que consistía en una agrupación de comerciantes que se unieron para defender sus intereses y participar en el monopolio comercial español; daban una cantidad fija al Estado y se quedaban con el resto de lo que recaudaran. Este impuesto varió del 2 al 6% de acuerdo a los gastos que la Armada Real Española generara en Europa.²³

Esto provocó que todos los interesados en el comercio conspiraran para evadir los gastos de viaje. Empezaron por llevar mercancía sin registrar, para no pagar el impuesto correspondiente, y los convoyes comenzaron a ser cargados, pese a que estaba prohibido debido a que se necesitaba que fueran naves rápidas y ligeras para la defensa.

²⁰ Martha de Jarmy, *op. cit.*, vol. 2, p.66; John Parry, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, México, FCE, 1968, p.117-118.

²¹ Cristina Borchart, *op. cit.*, p.60; Hira de Gortari, “El comercio novohispano a través de Veracruz (1802-1810)”, en *Historia Mexicana*, vol. XVII, no. 3, ene-mar, 1968, p.p.429-430.

²² Bibiano Torres, *op. cit.*, p.p. 66-67; Clarence Haring, *op. cit.*, p.p. 85-95.

²³ Eduardo Arcila Farías, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, México, SEP, 1974, p.p. 167-170; Felipe Castro, *Nueva ley y nuevo rey: reformas borbónicas y rebelión popular en Nueva España*, México, Colegio de Michoacán-UNAM, 1991, p. 104.

Los elevados costos, tanto de las averías como de las alcabalas, sólo beneficiaron a los intermediarios, ya que a los productores les afectaba el pagar los altos precios que el embarque de sus mercancías representaba, y los consumidores novohispanos se veían mal abastecidos y a un alto costo, por lo que se prefería comprar a contrabandistas caribeños, quienes vendían los mismos productos a precios mucho más bajos. Los comerciantes novohispanos podían hacer este tipo de transacciones ya que pagaban directamente con metales preciosos, lo que hacía de este comercio una actividad rápida y redituable para los extranjeros. Con esto, el comercio se vio severamente afectado; cuando llegaban las flotas, las colonias ya habían sido abastecidas por contrabandistas, por lo que las mercancías no se vendían con rapidez ni tampoco al precio que se esperaba, provocando que las flotas se retrasaran. Muchas veces el comercio ilícito se realizaba con el consentimiento de las autoridades indianas, ya que se veían obligadas a aceptarlo debido a la escasez de productos y a las presiones tanto de comerciantes como de consumidores americanos. Además, el comercio de exportación de Sevilla dependía de los productos extranjeros.

La producción industrial española no bastaba para satisfacer las necesidades de la Nueva España, tuvo que recurrirse entonces a otros centros de producción europeos. Como la industria hispana decaía, y los derechos de aduana disuadían a los productores a embarcar sus artículos, se optó por enviar mercancías extranjeras, de Francia o de los Países Bajos por ejemplo, hundiendo aun más el desarrollo económico español. En el siglo XVII la población, y la actividad industrial, disminuyeron considerablemente, y los colonos de Indias tuvieron que buscar por otro lado sus importaciones, lo que fue bastante favorable para el contrabando caribeño. España se vio víctima de su propio atraso, forzada a actuar solo como intermediaria entre sus colonias y el poderío económico de otras potencias europeas.²⁴

Los comerciantes sevillanos, ante las pérdidas económicas que sufrían, optaron por convertirse en presta nombres de los extranjeros a cambio de participar en el comercio indiano y en sus ganancias. España se vio así excluida de su propio comercio oficial. Por

²⁴ Colín MacLachlan y Jaime Rodríguez, "Racionalización, reforma y reacción", en Historia Económica de México, México, FCE, 1989, p.p. 599-600.

estas razones, cada vez que arribaban las flotas había menos comercio y pocas ganancias para el erario real.

Una de las soluciones que se planearon fue espaciar los viajes, para que cuando llegaran los productos fueran tan necesitados que se vendieran fácilmente, pero cuando lo hacían, ya también los contrabandistas habían hecho su aparición. Este sistema decayó considerablemente, y fue hasta la llegada de los Borbones al trono español en que sufrió serias modificaciones.²⁵

5. LA NUEVA CASA REINANTE.

Con la entrada de la nueva dinastía al trono hispano, y de las ideas ilustradas francesas que la acompañaban, se observaron una serie de cambios profundos en la Metrópoli conocidos como “reformas borbónicas”, que comenzaron a principios del siglo XVIII y llegaron a su cenit con el reinado de Carlos III. Su finalidad era sacar a España del retraso económico al que había llegado con los últimos Austrias. Para lograrlo, se tomaron una serie de medidas, como reformar la economía, aumentar la fuerza militar y construir una flota mayor, entre otros aspectos. Estos cambios respondían a la necesidad de revitalizar al imperio.²⁶

El cambio sobre todo se centró en el Estado, en aumentar su autoridad y organizar un sistema administrativo-burocrático eficiente y moderno, removiendo de sus puestos a nobles y eclesiásticos y sustituyéndolos por burócratas.²⁷

Muchos ministros se interesaron en sugerir nuevas estrategias para reactivar el comercio hispano. Entre los más representativos están Jerónimo de Uztáriz, quien propuso

²⁵ David Brading, *Mineros y comerciantes en el México Borbónico*, México, FCE, 1991, p.p. 136-137; Carmen Yuste, *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, México, UNAM, 1991, p.p.8-10

²⁶ José Ma. Quiros, *Guía de negociantes. Compendio de la legislación mercantil de España e Indias*, México, UNAM, 1986, p.p. 36-37.

²⁷ Horst Pietschmann, *Las reformas borbónicas...*, p.p. 3-4; David Brading, *op. cit.*, p.p. 49-50.

que para evitar el contrabando, se aceptara la participación de extranjeros en el comercio e incluso se transportaran sus productos en naves españolas, para así poder participar de la venta de éstos; otro fue José Campillo, quien sugirió que el comercio debía ser liberado de regulaciones, tal y como Inglaterra había hecho con sus colonias; que se redujeran impuestos y se eliminara el monopolio de Cádiz,²⁸ puerto que desde 1717 sustituyó a Sevilla como sede de la Casa de Contratación, dejando a la otra solo como juzgado y sucursal. Esto en parte debido a que en Sevilla había declinado considerablemente el comercio, ya que el llevar mercancías a la Casa de Contratación a través del Guadalquivir, representaba una importante pérdida de dinero y tiempo. Por otro lado, los comerciantes extranjeros, y los españoles que les servían de presta nombres, tenían mayor libertad de acción en Cádiz, y para evitar que siguiera esta fuga de ganancias, a partir de la llegada de los Borbones, se optó por el cambio de sede de dicha institución.²⁹

Una de las medidas que se llevaron a cabo desde el reinado de Felipe V, primer rey Borbón en España, fue la división de la Secretaría de Estado en varias dependencias; una de éstas, la de Marina e Indias, se responsabilizaría de todos los asuntos relacionados con los territorios transoceánicos. De momento no redujo la autoridad del “Consejo Real y Supremo de Indias”, pero poco a poco fue desplazándolo. Muchos de los asuntos administrativos se resolvieron por *vía reservada*, es decir, por el secretario de esta institución quien presentaba los asuntos directamente al Rey y éste emitía sus ordenanzas sin que el Consejo de Indias hubiese intervenido, lo cual fue un claro ejemplo del ataque que padecieron las instituciones fundadas por los Austrias.³⁰

Hacia mediados del siglo XVIII esta secretaría se había desarrollado de tal forma que resolvía de manera independiente muchos de los asuntos administrativos del Nuevo Mundo. La mayor parte de las reformas que se realizaron en las colonias fueron ordenadas por los Secretarios de Indias en turno. Para 1747 el Rey personalmente emitió una instrucción donde indicaba al Consejo no entrometerse más en asuntos financieros,

²⁸ Peggy Liss, *op. cit.*, p.p. 91-100; Colín MacLachlan, *op. cit.*, p.p. 601-602.

²⁹ Martha de Jarmy, *op. cit.*, vol. 2, p.56; Clarence Haring, *op. cit.*, p.p. 58-62.

³⁰ En torno a la Secretaría de Indias y sus funciones ver Horst Pietschmann, *Las reformas...*, p.p. 60-62; Fernando Bordeje y Morencos, *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, Mapfre, 1992, p.p. 294-295.

militares, de comercio y transporte marítimo, quedando éste sólo como tribunal de apelaciones legales.³¹

En este siglo los enfrentamientos bélicos de las potencias europeas se extendieron de manera creciente hacia sus posesiones transoceánicas, lo que generó mayores conflictos entre éstas. España se vio obligada a intensificar sus esfuerzos por asegurar sus territorios americanos y su comercio. La creciente necesidad de incrementar su capacidad defensiva, y las irregularidades que se presentaban en las instituciones administrativas americanas, impulsaron a la Corona a extender sus esfuerzos reformistas a sus posesiones ultramarinas.

La Nueva España era la colonia más rica y preciada para la Metrópoli. La Real Hacienda del lugar y su Tribunal de Cuentas se encontraba en un verdadero caos, por lo que fue de las primeras en sufrir cambios. A ella enviaron al visitador Francisco Armona, quien al morir en el viaje, fue sustituido por José de Gálvez, que se encargaría de mejorar la defensa, la eficiencia gubernamental, los mercados españoles y los ingresos reales; cambiar el personal de los funcionarios de aduanas, reformar las aduanas internas y externas, etc.³²

Uno de los más importantes cambios realizados fue restar poder al virrey, quien al reunir varios e importantes puestos en su persona, y por la lejanía y poca comunicación que había con la Corona, lo hacían peligroso para el control de las colonias. Para someterlo, se le obligó a informar, tan ampliamente como fuese posible, acerca de los asuntos de las provincias a su cargo; además, debía consultar y esperar respuesta antes de dar solución a cualquier asunto, lo que obligó a la Corona a mejorar e intensificar el sistema postal.³³ Esto provocó que en muchas ocasiones, problemas que requerían una solución inmediata se vieran severamente retrasados por la nueva ordenanza.

³¹ Horst Pietschmann, *Las reformas...*, p.p.58-62.

³² Los visitadores, en el sistema de gobierno español, eran funcionarios con todas las facultades para inspeccionar y modificar el funcionamiento de un sector de la administración y dar soluciones a fondo a situaciones de ineficacia, corrupción o conflictos. Más de sus funciones y de las labores que Gálvez realizó ver Peggy Liss, *op. cit.*, p.p. 112-113, Felipe Castro, *op. cit.*, p.102.

³³ Horst Pietschmann, *Las reformas borbónicas... op. cit.*, p.p. 58-62.

Gálvez, con sus reformas, también afectó al gremio de comerciantes, tanto peninsulares como novohispanos. Se observó que a partir de la Guerra de los Siete Años, en la que Inglaterra tomó el control de Cuba en 1762 y estableció un sistema de libre comercio, que esta actividad se vio bastante favorecida; en este lugar, antes de la guerra llegaban no más de 15 naves a la isla, pero durante los once meses de ocupación inglesa pasaron por la Habana cerca de 700 barcos mercantes, por lo que la Metrópoli optó por establecer una apertura comercial en varios de los puertos coloniales. En 1765 se permitió el comercio entre las islas caribeñas reduciendo los impuestos, concesión que se amplió posteriormente a otros territorios americanos llegando a permitirse incluso que las colonias comerciaran entre sí. En 1770 se abrieron algunos puertos como Yucatán y Campeche, pero Veracruz continuó con restricciones debido a la oposición que presentaban los comerciantes del lugar.

Esta apertura comercial era algo engañosa, ya que a pesar de las libertades que se estaban generando, el comercio seguía realizándose únicamente con España y sólo con los productos que de ella se enviaran, no permitiendo que otras naciones participaran de él, aunque la Metrópoli tuviera que comprar sus productos.³⁴ Además, pese a que se habían abierto otros puertos en la Península, Cádiz continuaba ejerciendo un mayor control comercial.³⁵

Junto con el cambio de dinastía, también se gestó una transformación del sistema comercial. Las flotas llegaban a tener retrasos hasta de cuatro años, debido tanto a las continuas guerras que se mantenían con Inglaterra, como a las irregularidades y decadencia en las que habían caído. Esto hizo que este sistema se suspendiera, dando paso al de naves de licencia, las cuales podían zarpar sin importar la época del año y llegar a cualquier puerto autorizado. Por un tiempo funcionó ya que no generaba demasiados gastos de defensa ya que cada nave debía ir armada para hacerlo por su cuenta, pero por las irregularidades comerciales que se presentaron y las pérdidas que los grandes comerciantes

³⁴ Colin Maclachlan, op. cit., p.p. 606 y 618; 1986, Enrique Florescano e Isabel Gil, "La época de las reformas borbónicas en el crecimiento económico 1750-1808", en Historia económica..., p.p. p. 61.

³⁵ Cécica Cánovas, "El contrabando inglés, una realidad en el ámbito colonial de la Nueva España", en Testimonios, no. 3, Universidad de Guanajuato, septiembre, 1989, p. 31-41; Guillermo Tardiff, Historia general del comercio exterior mexicano, 1503-1847, México, Gráfica Panamericana, 1868, p. 33.

novohispanos sufrieron al no poder controlar el intercambio, hicieron que éstos pidieran el restablecimiento de las flotas, lo cual se realizó en 1757.³⁶ En el cuadro 2 podemos ver las fechas en que las flotas del siglo XVIII partieron de Cádiz y llegaron a Veracruz, observándose además el periodo en el que este sistema fue suspendido.

Se procuró cuidar que las flotas no llegaran a Veracruz antes de noviembre ni salieran después de abril ya que los fenómenos climáticos podrían dañarlas. Pero la realidad fue que los retrasos provocados por las operaciones mercantiles y los largos requerimientos burocráticos de carga y descarga que podían llevar varios meses, hicieron que continuaran las demoras; incluso había naves que quedaban paradas en Veracruz dos o tres estaciones, cuando lo que se buscaba era que partieran con la misma flota con la que habían llegado para que el comercio fuese ágil.

Los comerciantes novohispanos tenían mayores ventajas que los peninsulares. A partir de 1729 todas las mercancías, después de ser desembarcadas, eran enviadas a la feria comercial de Jalapa, punto intermedio entre la ciudad de México y el puerto de Veracruz, que además contaba con una privilegiada situación geográfica y climática. No se permitía a los comerciantes españoles ir más allá de ésta ciudad, y los grandes almaceneros mexicanos asistían o mandaban a comisionistas a efectuar las transacciones. Éstos tenían una posición ventajosa para negociar en la feria debido a su provisión de moneda y a su capacidad de esperar largo tiempo. Retrasaban al máximo la compra de productos para que los españoles se vieran obligados a reducir sus precios, ya que no podían demorarse demasiado debido a los fuertes gastos de almacenaje de mercancías y sustento de la tripulación que realizaban, por lo que ellos no podían esperar mucho tiempo y se veían forzados a rebajar el precio de sus productos; vendían sus lotes completos sin obtener la ganancia esperada.³⁷ Por lo tanto, las flotas salieron en todas las épocas del año, dependiendo de las transacciones comerciales, y llegaron a alcanzar records, tanto en velocidad como en demora. Esto también se puede apreciar en el cuadro 2.

³⁶ Bibiano Torres, *op. cit.*, p.p. 50-51; Carmen Yuste, *op. cit.*, p.p. 14-17.

³⁷ David Brading, *op. cit.*, p.p. 137-139; Carmen Yuste, *op. cit.*, p.8.

CUADRO 2 FLOTAS DEL SIGLO XVIII.

Año	MAESTRE	SALIDA DE CADIZ	LLEGADA A VERACRUZ	COMPOSICIÓN
1706	Diego Fernandez de Santillana	10 marzo	29 mayo	-
1708	Andres del Pez	22 mayo	3 agosto	-
1711	Andres de Urriola	3 agosto	5 octubre	-
1712	Juan de Ubilla	13 septiembre	3 diciembre	-
1715	Manuel-Lopez Pintado	21 agosto	-	-
1717	Antonio Serrano	28 julio	-	-
1720	Fernando Chacon	7 agosto	26 octubre	-
1722	Antonio Serrano	9 julio	20 septiembre	3 guerra-13 mercantes
1725	Antonio Serrano	15 julio	21 septiembre	3 guerra-15 mercantes
1729	Marques de Mari	6 agosto	18-22 octubre	4 guerra-16 mercantes
1732	Rodrigo Torres	2 agosto	24-28 octubre	3 guerra-17 mercantes
1735	Manuel-Lopez Pintado	22 noviembre	18 febrero	4 guerra-12 mercantes
1757	Joaquin Manuel de Villena	11 noviembre	10 marzo	2 guerra-10 mercantes
1760	Carlos Regio	29 junio	4 septiembre	2 guerra-18 mercantes
1765	Agustin de Idiaquez	24 febrero	15-16 mayo	2 guerra-12 mercantes
1768	Marques de Casa de Tilly	23 diciembre	26 marzo	2 guerra- 8 mercantes
1772	Luis de Cordoba	29 mayo	12-15 agosto	2 guerra-14 mercantes
1776	Antonio de Ulloa	8 mayo	25 julio	2 guerra 15 mercantes

Fuente: Francisco de Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, México, UNAM, 1987, p. XXII.

Los problemas que siguieron, tanto por retrasos comerciales como administrativos, hicieron que en 1778 se decretara el “Reglamento de Comercio Libre”, pero la Nueva España no fue incluida en él. El estallido de la guerra con Inglaterra en 1779 impidió que el comercio libre se extendiera a los puertos autorizados, teniendo que esperarse a su terminación para lograrlo (1784).

Mientras, en la Nueva España, la oposición por parte de los grandes comerciantes mexicanos no permitió que el nuevo sistema de comercio se estableciera en esta colonia, y

lo retrasaron hasta 1789³⁸, pero el sistema de flotas y ferias hacía tiempo que había terminado definitivamente con la partida de Veracruz en 1778 de la última flota que este puerto vería, la de Antonio de Ulloa, cerrándose así una importante página en la historia de la navegación colonial.

³⁸ Javier Ortiz de la Tabla, Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de dependencia, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1978, p.p. 7-8.

II. UNA NAVE EN EL OLVIDO.

Gracias al extremo conservadurismo técnico de la industria española, los buques fueron más peligrosos por su tamaño. Los barcos mayores (poco manejables, pesadamente armados y muchas veces sobrecargados) eran mucho más peligrosos que los de tamaño moderado, especialmente en los concurridos y abiertos lugares de fondeadero que las flotas de Indias tenían que usar.
MARTHA DE JARMY

1. REVISIÓN DE BIENES ESTANCADOS.

Como ya se había mencionado, una de las instituciones que más cambios sufrió, desde el inicio de las reformas borbónicas, fue la Real Audiencia, ya que se encontraba en un desorden considerable, en especial el Tribunal de Cuentas, encargado de recolectar los impuestos del reino. A éste, se le dio prioridad debido a la importancia que tenía para los ingresos de la Corona. Dicha institución debió haber enviado cada seis meses, a los contadores reales en España, una relación de todo lo que se hubiese recibido y pagado; pero llevaba un largo tiempo sin hacerlo. A veces, ni siquiera cobraba cuentas pendientes, por lo que la Corona se vio desposeída de varios millones de pesos.

Inmediatamente después de que Carlos III tomó posesión del trono español, quiso conocer el estado de la Reales Rentas, y al encontrar *un desarreglo indecible* y numerosos desfalcos, optó por eliminar a todo el personal administrativo moroso y corrupto. Para 1776, se había reorganizado totalmente el Tribunal de Cuentas de la ciudad de México, y comenzó a erradicarse - ó por lo menos eso se intentó - la corrupción administrativa³⁹.

Esto llevó bastante tiempo, ya que no solamente debía revisarse a la capital de la Nueva España, sino a todas las regiones que la componían. Las zonas que más interesaban

³⁹Pedro Pérez, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Mapfre, 1992, p.p. 230-231; Eduardo Arcila, *op. cit.*, p.p. 230-231.

a la Corona que fueran revisadas eran las mineras y las portuarias, ya que representaban la principal fuente de ingreso para el erario real.

Veracruz, por su importancia comercial, fue de los lugares en la que más cambios se generaron. En 1766 Gálvez había estudiado la situación en la que se hallaba el puerto, llegando a la conclusión de que estaba poco resguardado y muy abandonado. Así que un año después, y con aprobación del virrey Croix, lo visitó y expidió instrucciones para mejorar la administración de rentas y eliminar el continuo contrabando que existía, en el que al parecer, estaban involucradas algunas autoridades del lugar. Así que comenzó a destituir a varios oficiales reales de sus puestos, incluso algunos de ellos fueron arrestados y reclusos en el Castillo de San Juan de Ulúa. El comerciante más acaudalado de la ciudad, D. Pedro Antonio de Cosío, fue nombrado *Administrador Interno de las Rentas Reales* y se convirtió en un aliado del visitador, que lo apoyó en todas sus reformas.⁴⁰

Además, Gálvez, estableció la *Aduana de Veracruz y la Administración General* para que ahí se cobraran todos los impuestos del lugar. Esta institución, debido a su importancia, obtuvo cierta independencia administrativa con respecto a la ciudad de México; pero esa libertad no incluyó el aspecto legal. Esto significa que los conflictos que no pudiesen solucionarse ahí, debían remitirse a la capital novohispana. Todos los géneros que por mar o por tierra entrasen al puerto, eran conducidos para su aforo⁴¹ a la aduana, donde se construyeron almacenes para el resguardo de las mercancías.

La revisión de aduanas llevó largo tiempo, pues se había encontrado que muchos asuntos legales quedaron pendientes y sin solución, por lo que era necesario revisarlos y resolverlos con la mayor prontitud posible.

El Juzgado del puerto de Veracruz fue víctima de esta situación reformadora; en su Ramo de Depósitos, en octubre de 1784, fueron encontrados 39,124 pesos 5 tomines 6 granos, pertenecientes a varios navíos decomisados o rematados; sus casos habían quedado

⁴⁰ José Antonio Calderón Quijano, *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1968, p.p. 218-220.

⁴¹ Aforo era el valuar los géneros o mercaderías que llegaban al puerto para el pago del impuesto

pendientes. Entre ellos se encontraba el del mercante Santa Anna, del cual se tenía la mayor cantidad de dinero detenido que de cualquier otro buque: 29,761 pesos, 1 tomín, 3 granos, generado por el remate de muchas de sus partes. Las autoridades veracruzanas de dicho Juzgado solicitaron al *Superior Gobierno de la Real Audiencia Gobernadora*, que les indicaran lo que debía de hacerse con este dinero, el cual se tenía detenido desde 1775. Se explicó que el caso había sido estudiado en la Secretaría del Virreinato tiempo atrás, y que por tanto sus autos, es decir los documentos relativos al navío, debían encontrarse en la ciudad de México.⁴²

Pero los comunes retrasos que caracterizaban a la burocracia novohispana, además de las reformas de las que era víctima, hicieron que este problema no tuviera la solución rápida que se buscaba. Hay que recordar que la Corona dio más funciones al virrey, obligándolo además a dar cuenta de todas las resoluciones que se tomaran, por lo que éste se vio en la necesidad de pedir más personal para que lo apoyase. La petición fue autorizada en 1773 por el propio José de Gálvez. A pesar del aumento de oficinistas, el trabajo de la Secretaría de Cámara del Virreinato seguía excediendo la capacidad del personal, lo que hacía que los asuntos que recibía continuaran con retrasos.⁴³

Para enero de 1786, autoridades del *Real Tribunal y Audiencia de Cuentas*, solicitaron que les enviaran los autos originales formados del decomiso del Santa Anna, para que se pudiera estudiar el caso y darle solución.⁴⁴ La solicitud fue hecha por el fiscal de Real Hacienda, el Licenciado Ramón Posada y Soto, quien desde 1780 y hasta 1798 desempeñó ese puesto. Sus obligaciones no sólo se desarrollaban al interior de la Audiencia, sino que, como abogado de la Corona, debía defender los intereses del Monarca en cualquier aspecto, tanto legal como administrativo, de cualquier parte de la Nueva España. A él se enviaban todos los casos pendientes para que revisara que se les diera conclusión. En muchas ocasiones, los que se encargaban de asesorar y revisar los autos pendientes eran los oidores, es decir a los miembros de la Audiencia, ya que ellos podían

correspondiente. Para mayor información ver Eduardo Arcila, *op. cit.*, p.167.

⁴² A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 5, fojas. 210-210v.

⁴³ Linda Arnold, *Burocracia y burócratas en México 1742-1835*, México, Grijalbo, 1988, p.p. 49-51.

⁴⁴ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 5, fojas. 210v-216.

desempeñar funciones administrativas en muchas áreas,⁴⁵ incluyendo las legales como la de nuestro navío. Pero todo documento, de cualquier caso, debía contar con la firma del fiscal para que fuese concluido, lo que hacía que se rezagaran y retrasaran.

El representante del monarca español debía estar al tanto de todos los asuntos que al fiscal llegaran; éste los revisaba, resumía, hacía propuestas para su solución y los pasaba al virrey, quien en caso de estar de acuerdo con su sugerencia, en ellos firmaba de enterado escribiendo: *hágase como pide el señor fiscal*.

El retraso de la llegada de los documentos relativos al Santa Anna hizo que se insistiera al Juzgado de Veracruz para que fuesen enviados a la ciudad de México, pero las autoridades del lugar explicaron nuevamente que los autos originales no se encontraban en el puerto, que desde tiempo atrás habían sido remitidos al Superior Gobierno, y que deberían localizarse en la Secretaría de Cámara del Virreinato, ya que este asunto fue tratado en dicho lugar, por el virrey en turno: José María de Bucareli y Ursúa.

La explicación que se dio a la ausencia de los autos fue que habían sido enviados al Rey en 1778 por *vía reservada*, es decir, a través de la Secretaría de Marina e Indias, por el Secretario de Cámara de Bucareli, José Gorraez, quien había realizado una revisión y copia de ellos por petición del mismo monarca español; en la Metrópoli se estudiaría el caso para darle solución.

Pero al parecer lo que se había enviado fue *una copia simple llena de erratas*, es decir, un documento plagado de errores que no contaba con la autorización de un Escribano Real, lo que hacía que no fuese legal. Esto fue algo extraño ya que la correspondencia dirigida al Rey debía pasar por muchas manos, y en alguna de ellas los errores que contenía debieron detectarse y corregirse.⁴⁶ Pero hubo una razón importante para no hacerlo.

⁴⁵ David Brading, *op. cit.*, p.p. 88-90; Horst Pietschmann, *Las reformas borbónicas ...*, p.p.80-81.

⁴⁶ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 5, fojas 216-218.

Posteriormente se explicó que en el momento del envío, la Metrópoli se encontraba en una de sus múltiples guerras contra Inglaterra, país que impuso un cerco a las colonias americanas en represalia a España, por haber apoyado al movimiento independentista de las colonias inglesas en América.⁴⁷ Por este motivo, la correspondencia debía salir a toda prisa y al amanecer, para evitar ser detectada y pasar el cerco; debido a lo anterior, no hubo tiempo de hacer las correcciones pertinentes.

Como en México los autos seguían sin aparecer, se ordenó al Escribano Real que se tomaran nuevamente testificaciones de dos de los participantes en la detención del Santa Anna: Sebastián Pérez, comerciante y vecino de Veracruz, y Manuel Alexo Vivanco, capitán y maestro de la nave en cuestión. A ellos se les citó ya que sus nombres estaban presentes en el auto que se buscaba. Así que se les mandaron citatorios para que ellos, o sus apoderados, fueran a la ciudad de México a responder por la ubicación de los documentos relativos a la embarcación.⁴⁸

En la Nueva España, el otorgar poder notarial a otras personas era común, debido a la pérdida de tiempo y dinero que un viaje representaba. Los grandes comerciantes lo hacían todo el tiempo, teniendo *contactos*, ya sea en el puerto, en la ciudad de México o en la Metrópoli. Muchos de estos comerciantes mantenían y apoyaban a familiares en el Consulado o en puestos gubernamentales, que en ocasiones lograban a través de lazos matrimoniales con funcionarios, pese a que las leyes indianas lo prohibían;⁴⁹ lo que explicaría las relaciones de los comerciantes veracruzanos con miembros de la Audiencia.

En este caso, Sebastián Pérez y Domingo Antonio de Vivanco, hermano y heredero testamentario de Manuel Alexo Vivanco, capitán de la nave (quien había muerto años atrás), otorgaron su poder a Juan Sánchez Casahonda, *Agente de Negocios del Numero de la Real Audiencia Gobernadora de México*, ambos nombrándolo para que:

...en mi nombre y representando mi propia persona, derechos y acciones me defienda en todos mis pleitos, causas y negocios civiles o criminales, movidos o por mover, que al presente tenga o en adelante tuviere con cualquiera

⁴⁷ Fernando Bordejé, *op. cit.*, p.p. 294-295.

⁴⁸ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 5, fojas. 218-221v.

⁴⁹ John Kicza, *Empresarios coloniales. Familias y negociantes en la ciudad de México durante los Borbones*, México, FCE, 1986, p. 177.

*personas, o las tales contra mí, así demandando como defendiendo por cualesquiera título, causa, razón o derecho que me favorezca, sobre lo cual siendo necesario parezca en juicio ante cualesquiera Señores Jueces y Justicias del Rey...*⁵⁰

Un *podatario*, o apoderado, también tenía la oportunidad de ceder el poder que se le había otorgado a otra persona para que lo representase, claro que dependía del puesto o rango económico que se tuviese. Esto fue lo que Casahonda hizo; nombró como su representante, en los casos de Pérez y Vivanco, a Mariano Pérez de Tagle, Procurador de la Real Audiencia.

Como su nuevo apoderado, Tagle solicitó que le entregaran los autos que tuvieran referentes a *sus partes*, es decir a sus representados, y al Santa Anna, para estudiarlos y pedir asesoramiento. Los documentos que se buscaban eran los que explicaban el caso completo del Santa Anna, para saber a quién pertenecía el dinero que se encontraba en el juzgado de Veracruz; pero Tagle sólo deseaba aquellos en los que a sus partes se les nombrara, para que a través de ellos, comprobara que sus representados habían quedado fuera del asunto, y absueltos de saber del paradero de los documentos; lo que lograría sólo con la reconstrucción de algunos de los hechos.

Sebastián Pérez había entregado a Manuel Alexo Vivanco la cantidad de 16, 784 pesos 7 ½ reales, para que los llevara a España en su caja de soldadas, que era donde se guardaba el salario de la tripulación. El dinero pertenecía a varios comerciantes, y al registrarlo, se realizó y entregó el respectivo conocimiento, es decir, el documento que indicaba la cantidad de dinero que se enviaba, el nombre de quien lo entregaba y su destinatario. Pero tanto el capitán como su apoderado, José de Ysasi, en lugar de registrarlo como era debido, lo hicieron a nombre de la *marinería*, es decir de la tripulación, y para entregar al dueño de la nave llegando a Cádiz. Así, el 3% que representaba el pago por el flete, no tendrían que pagarlo a la Corona y se lo quedarían para sí, defraudando al erario real.⁵¹ Podían ponerlo a nombre de la marinería debido a que estaba permitido que cada

⁵⁰ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 5, fojas., 222-224 y 226-226v.

⁵¹ *Ibidem*, fojas. 233-238.

miembro de la tripulación pudiese llevar cierta cantidad de cargamento, la cual variaba de acuerdo al rango que se tuviese, por ejemplo:

- Maestre pilotos: un arca no mayor de 5 palmos⁵² de largo por 3 de alto,
- Marineros: una entre dos,
- Grumetes: una cada tres,
- Pajes: una cada cuatro.⁵³

Esta, y otras irregularidades que se encontraron, y que eran comunes en el comercio trasatlántico, hicieron que la carga del Santa Anna fuera decomisada cuando se vio obligado a regresar al puerto de Veracruz. La nave corría el peligro de hundirse por encontrarse su casco en mal estado para cruzar el Atlántico. Entre lo decomisado estaba el dinero de Pérez, quien obtuvo su devolución después de un largo pleito contra Domingo Antonio Vivanco, quien se oponía a que se le entregara, a menos de que fuese enviado a España a través de la compañía que él representaba.

Una compañía era una sociedad entre dos o más personas, que juntaban sus capitales para realizar transacciones comerciales como podían ser compra, venta y remisiones, por mar o por tierra, de toda clase de mercancías. Podían ser socios o agentes los que participan en el comercio ultramarino. Estos contactos debían ser confiables, sobre todo debido a la lejanía, por lo que en muchas ocasiones a los agentes se les hacía socios de la compañía para que así, resguardaran mejor sus propios intereses.⁵⁴

Puede parecer una contrariedad que personas que tiempo atrás fueron adversarios, ahora estaban defendiéndose del mismo lado, y siendo representados en la ciudad de México por la misma persona; pero por un lado, en este caso ambos deseaban que ya no se les relacionara con los documentos extraviados, y por el otro, el grupo de comerciantes veracruzanos con fuertes capitales era reducido y cerrado, por lo que en muchas ocasiones los veremos relacionándose entre sí y con contactos o amigos comunes.

⁵² Medida de longitud que equivalía aproximadamente al largo de una mano del hombre extendida.

⁵³ José Ma. Martínez-Hidalgo, *op. cit.*, p. 205.

⁵⁴ Acerca de compañías y contactos comerciales podemos ver John Kicza, *op. cit.*, p.p. 169-170; José Ma. Quiros, *op. cit.*, en su capítulo III de contratos, art. 3 de compañías, p. 145.

Tagle afirmaba que sus *partes* estaban libres de obligación de saber del paradero de los autos, ya que a ellos se les absolvió por completo cuando se realizó la devolución del dinero, que incluso ya había sido remitido a España.⁵⁵ Es decir que la cantidad que estaba en el juzgado era relativa al remate de piezas del navío, no de ninguno de los comerciantes que en él intentaron viajar o mandar dinero. Ante la explicación de Tagle, el Superior Gobierno declaró que si los autos no aparecían, se tendría que dar cuenta al Rey, ya que en la Metrópoli era donde se encontraban las copias completas del caso que Gorraez había enviado tiempo atrás.⁵⁶

Parece que esto fue lo que ocurrió, ya que de España enviaron una Real Cédula donde se ordenaba que se devolviera el dinero que se tenía al dueño de la nave, Francisco Martínez Vallejo, orden dada al parecer por el propio Rey, quien:

*...se ha dignado mandar se entreguen a Vallejo con deducción de los derechos correspondientes los trece mil doscientos noventa y nueve pesos resto de aquella cantidad, rebajados siete mil cuatrocientos treinta y siete pertenecientes a la tripulación ...*⁵⁷

Esto pudo suceder ya que Vallejo recibió el título nobiliario de *Marqués del Castillo*, en Aranjuez, además de que el Santa Anna pertenecía a *Vallejo y Cía*, que era de su propiedad, la cual contaba con otros buques, lo que nos indica la importancia comercial de este personaje. Debido a su posición y a su influencia, la Corona pidió que fuesen enviados los documentos a España para dar solución al problema allá. Además, convenía más que se devolviera el dinero y así que el erario real percibiera cierta ganancia, en lugar de mantenerlo guardado y sin solucionar el caso, cuando lo que se buscaba era sanear la administración colonial, y terminar al fin con todos los rezagos existentes.

Antes de hacer la devolución al apoderado que Vallejo tenía en la Nueva España, las autoridades mexicanas optaron por revisar nuevamente el caso, pese a la orden dada por el monarca español, lo que nos deja ver que la aplicación de las leyes u ordenanzas seguían teniendo problemas en la Nueva España, a pesar de las muchas reformas a las que fue

⁵⁵ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 5, fojas. 240-241.

⁵⁶ *Ibidem*, fojas 241v-243.

⁵⁷ A.G.N., Ramo Reales Cédulas, volumen 14, expediente 297, foja. 430.

sometida. El Juzgado de Veracruz anunció que se habían encontrado otros autos relativos al Santa Anna, los cuales fueron llevados por varias y diferentes denuncias, por lo que estos documentos fueron enviados a la ciudad de México, donde se inició una revisión de todos ellos.

Así que se realizó la reconstrucción de esta historia, 6 años después de que se procuró darle un final al caso al consultar a la Real Audiencia para que ésta indicara lo que haría con el dinero del navío en cuestión.⁵⁸

2. INICIO DE LA HISTORIA.

El navío mercante Santa Anna fue una embarcación que cruzó el Atlántico en repetidas ocasiones. Se tiene referencia de que esto ocurrió gracias a los listados que existen de algunas flotas: la de 1760, comandada por Carlos Reggio⁵⁹; la de 1765, dirigida por Agustín de Idiaquez⁶⁰; y la de 1768, bajo el mando del Marqués de la casa de Tilly⁶¹. Por estas mismas referencias, sabemos que era una nave amplia ya que generalmente los cargamentos que llevaba eran variados y numerosos. Esto lo podemos ver en los apéndices 1 y 2.

Lo más probable es que también haya viajado en la flota de 1772, aunque no se tenga documentación exacta, como de las otras. Lo que sí es seguro es que no regresó a Cádiz con ella, ya que el propio capitán del navío explicó, en una carta dirigida al gobierno virreinal, fechada el 16 de marzo de 1774, que su nave estuvo detenida en el puerto por cerca de 15 meses por motivos climáticos que impedían la navegación⁶².

Pese a que la Corona ordenaba a los capitanes de flotas, que procuraran que los navíos que estuvieron a su cargo en el viaje al nuevo mundo regresaran con esta misma a

⁵⁸ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 5, fojas 244-244v.

⁵⁹ A.G.N., Ramo Archivo Histórico de Hacienda, volumen 207-1, foja 4.

⁶⁰ A.G.N., Ramo Marina, volumen 10, expediente 3, foja 43.

⁶¹ Antonio García-Baquero González, Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la carrera de Indias, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1991, p.147.

⁶² A.G.N., Ramo Marina, volumen 20, expediente 12, foja 279.

Cádiz, no siempre pudo cumplirse con ello debido al retraso que provocaban las transacciones comerciales entre españoles y novohispanos. Por otro lado, un motivo poderoso para retrasar el viaje pudo ser que el capitán, a pesar de ser español, en realidad era residente de Veracruz, al igual que su hermano, quien incluso era el representante en la Feria de Jalapa de una de las compañías más importantes dentro del comercio hispano, la de los *Cinco Gremios Mayores de Madrid*⁶³, lo que nos deja ver la importancia que ambos tenían en la Nueva España.

Esta casa comercial se había formado con la unión de varios de los gremios más importantes de España, donde se concentraba la industria suntuaria (sederos, joyeros, merceros) y del consumo (pañeros, lenceros, especieros, drogueros) que se unieron y trabajaron juntos desde 1726; pero no fue sino hasta 1734 en que tomaron el nombre de Los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Esta casa fue ampliando cada vez más el ámbito de sus operaciones, desde concesiones de crédito para exportación e importación y seguros marítimos, hasta dotaciones de buques. Su principal éxito fue *El Real Giro*, que fue el primer intento de creación de un Banco Nacional, y precedente de la Real Compañía de San Carlos (1767).⁶⁴

Cuando el sistema de flotas fue reinstalado en 1757, las naves de licencia, que las habían sustituido por algunos años, no desaparecieron. Nuestra nave fue un claro ejemplo de ello ya que, al no regresar con su flota y permanecer más tiempo anclado en Veracruz, lo hizo con la intención de regresar posteriormente por su cuenta; además contaba con el armamento requerido para aprobar los requisitos solicitados por la Corona para que una nave viajara sola: tenía 26 cañones *de calibre de a ocho*.⁶⁵ Para lograrlo, sólo debía pedirse la autorización correspondiente al virrey, que consistía en anunciar la partida programada y las mercancías que en la nave se pensaba llevar.

⁶³ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 6, fojas 337-338v.

⁶⁴ Francisco de Solano, *op. cit.*, p.p. 253-254. Para mayor información acerca de los Cinco Gremios Mayores ver Manuel Capella y Antonio Matilla, *Los Cinco Gremios Mayores de Madrid*, Madrid, Guadarrama, 1957.

⁶⁵ A.G.N., Ramo Correspondencia de Diversas Autoridades, volumen 30, expediente 40, fojas 116-116v.

En marzo de 1774 el capitán y maestro de la nave, Manuel Alexo Vivanco, hizo la solicitud al gobierno novohispano, para que se le permitiese zarpar:

...que siendo su ánimo regresar a España a fines del próximo abril en conformidad de la obtenida licencia de V.E. ha procedido a el tanteo de lo que necesitará el Navío, para satisfacer las soldadas a su arribo, tornaviaje a Cádiz, graduando este en quince meses por las contingencias que ofrece la navegación..⁶⁶.

En esta solicitud, además de las mercancías de los diversos cargadores que en la nave partirían, se pedía llevar 100 zurrone⁶⁷ de grana en sus bodegas, así como más dinero del que tenía en su caja de soldadas, exactamente 50 mil pesos, para hacer compra de madera en la Habana, donde pensaba parar antes de emprender el regreso a España. Comúnmente éste era el punto de reunión de los navíos que salían de los puertos autorizados de toda América, y partían rumbo a Cádiz en la flota; por su importancia, tanto el capitán como sus pasajeros, que en su mayoría eran comerciantes, debieron tener contactos en ese lugar.

Su solicitud fue hecha en el puerto y remitida a la ciudad de México días después. No tenemos la respuesta que se le dio al capitán. Pudo ser que la primera solicitud le fuera denegada y posteriormente otra le fuese aprobada; o también que se le hubiese autorizado su partida desde el principio, pero que por cuestiones burocráticas se haya retrasado. Así pues, si el capitán deseaba zarpar en abril, logró hacerlo 7 meses después, aunque en lugar de autorizarle los 50 mil pesos que en un principio solicitó, le permitieron llevar 80 mil. El navío estuvo listo y partió de Veracruz el 16 de noviembre de 1775, pero por daños que la nave presentó en su casco, se vieron en la necesidad de regresar 19 días después, no sin antes dejar noticias de lo que en el trayecto les aconteció y las causas específicas por las que anclaron de nuevo en Veracruz.

⁶⁶ A.G.N., Ramo Marina, volumen 20, expediente 12, fojas 279v-280v.

⁶⁷ Bolsa o morral donde se llevaba mercancía como la grana o cochinilla.

3. UN REGRESO TORMENTOSO.

Luego de partir la nave rumbo a Cádiz, varios personajes, tanto miembros de la tripulación como pasajeros, se reunieron ante el escribano para que tomara nota de un suceso importante. Recordemos que en cada nave debía ir este funcionario para que sirviera de testigo legal en todos los asuntos dentro de ella, y además para que diera cuenta de lo que acontecía.

El escribano, Sebastián Villar, dejó un documento muy valioso ya que describió el corto trayecto que realizó el Santa Anna y los motivos por los que el navío se vio obligado a regresar. Explicó que se realizó una reunión de emergencia el día 3 de diciembre de 1775 a las 7:30 P.M., a la que asistieron tanto miembros de la tripulación como pasajeros:

*...Don Juan Alonzo Sarmiento, capellán; Don Andrés Matos, cirujano; Don Bartolomé Pérez Roldán, Don Juan José de Arquellada y Don José de Bargas Machuca, pasajeros; Antonio Sánchez, contramaestre; Gaspar Romero, calafate; Juan Camacho, carpintero; Francisco Bracho, condestable y despensero; Thomás Delgado, sangrador; Miguel de Obando, tonelero; Agustín Bracho y Manuel Campusano, marinero...*⁶⁸

La junta se realizó debido al peligro que corría la seguridad del viaje; la nave se vio azotada por nortes desde el 29 de noviembre de 1775, vientos que se soportaron durante los tres siguientes días y que no provocaron intenciones de regresar, pero cuando los calafates descubrieron que la nave *hacía agua*, es decir, que entraba agua por el casco, la situación fue diferente:

*...la mañana de este día tres de diciembre en que observó el maestro calafate estaba la bomba en once pulgadas de agua y aunque esta se achicó a las doce del día, halló la referida bomba con veinte pulgadas de agua lo que también se achicó en aquella hora, a las cuatro de la tarde se reconoció la misma bomba y la halló con otras veinte pulgadas, que igualmente se achicó y volviendo a sandar a las cinco la halló con veinte y siete, con este cuidado repentino se acordó hacer la referida Junta para determinar lo que pareciere más conveniente para salvar las vidas, Hacienda y bajel...*⁶⁹

⁶⁸ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 5, foja 409.

⁶⁹ Ibidem, fojas 410-410v.

Todos los de la junta acordaron que era mas seguro y conveniente volver a Veracruz ya que era el puerto más cercano; además, el viento favorecía el regreso. El capitán no había asistido a la junta puesto que estaba en cama por su deficiente salud, pero se mantuvo al tanto gracias a su apoderado, quien le informó todo lo que se acordaba y a través de él anunció su oposición, indicando que deseaba que siguieran a la isla. Los pilotos explicaron a los integrantes de la junta, que esto no era seguro y que era el puerto jarocho al que sería más conveniente arribar. Esto nos hace pensar acerca del poder del capitán, de si no existió una especie de motín, ya que él debía ser la autoridad mayor de la nave, más aún si además contaba con el cargo de maestro; pero al parecer, él no fue quien tomó la última decisión. Claro que habría que preguntarnos si el hecho de que no estuvo presente en la junta influyó en esta situación, o de si el peligro que corría la nave autorizaba a los pasajeros y tripulantes a tomar esta medida.

Al día siguiente el viento había aminorado, por lo que los miembros de la junta, que se reunieron a las 11:00 P.M.; acordaron complacer al capitán, quien todo el tiempo había protestado por la decisión de regresar. El viaje a la Habana pudo haberse logrado si la nave no hubiera hecho más agua; pero no fue así. Media hora después de la junta los calafates observaron que la nave había hecho cuatro pulgadas más de agua que en las veces anteriores, por lo que definitivamente optaron por emprender el regreso a Veracruz.⁷⁰

A pesar de nuestras sospechas acerca de la verdadera autoridad que el capitán del navío tuvo, durante el regreso los miembros de la tripulación continuaron obedeciéndolo, ya que cuando ordenó que se revisase el lugar por donde entraba el agua, todos se movilizaron; aun así, nadie hizo caso de sus protestas y entraron a Veracruz el 5 de diciembre de 1775 a las 10:30 A.M., 19 días después de haber zarpado.⁷¹

Lo más probable es que el capitán no quisiese regresar porque sabía los problemas a los que se enfrentaría con las autoridades portuarias, pues su cargamento estaba alterado. Ante el peligro de que éste se perdiera, tanto por las condiciones climáticas como por los

⁷⁰ Ibidem, fojas 410v-411.

⁷¹ Ibidem, fojas 411v-412.

daños que la nave sufría, la nave fue descargada y las mercancías llevadas a los reales almacenes para su resguardo; antes de depositarlas ahí se revisó y realizó un listado de ellas, para protección de los dueños. La consecuencia fue que las autoridades portuarias comprobaron el intento de fraude a la Real Hacienda, ya que traía más carga de la que se había registrado; el cargamento fue detenido hasta que se determinase lo que se haría con él.

Mientras tanto, los pasajeros que tenían la intención de partir a Cádiz tuvieron que retrasar sus planes, pero hicieron todo lo posible para que sus mercancías les fuesen devueltas y poder así embarcarse lo más pronto posible en otra nave.

4. RECLAMAR PARA PODER PARTIR.

Luego de que el Santa Anna arribó, y de que sus mercancías fueron decomisadas, tanto pasajeros como miembros de la tripulación se acercaron a las autoridades portuarias para solicitar la devolución de sus pertenencias, ya que ellos no eran responsables de ningún tipo de irregularidad y deseaban embarcarse pronto en otra nave. Esto no fue del todo cierto, ya que algunos de ellos sí llevaban alterada su carga, pero gracias a sus reclamos nos permitieron conocer parte del cargamento que llevaba esta nave, así como la importancia social de sus *cargadores*, es decir, el usuario que embarcaba mercaderías⁷², puesto que sus autos fueron tratados incluso por la más alta autoridad novohispana: el virrey.

Entrando el año de 1776, el primero en solicitar la devolución de su equipaje fue el escribano del navío, Sebastián Villar, a quien pertenecían: *...dos baúles con ropa de su uso, seis baquetas⁷³ y 350 pesos que llevaba para pagar gastos de arribada y urgencias de su viaje*; ésta era una importante cantidad de dinero como para que sólo fuera para su manutención, por lo que sería cuestionable su declaración; por otro lado, era poco común que una persona llevara tanta ropa de su uso, cuando en esa época, sólo las personas de alto

⁷² Los contratos de fletamiento, México, SCT-Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, 1981, p.p.60.

⁷³ Varilla para limpiar armas de fuego.

nivel económico podían darse ese gusto. Lo curioso fue que el dinero, producto de una venta que hizo de *un vestido y un baúl de ropa*, aparte de los dos que llevaba, no había sido registrado en Veracruz, aunque según explicó Villar, tenía el permiso que le había concedido anteriormente el Presidente de la Casa de Contratación de Cádiz, y de lo cual había contribuido a *S.M. los correspondientes derechos en la Real Tesorería de Veracruz*.⁷⁴ Esto nos permite ver que a pesar de ser escribano, tenía entonces importantes contactos comerciales, incluso dentro de la Casa de Contratación; tal vez por esta razón llevaba una fuerte cantidad. Así que pidió que sus pertenencias le fuesen devueltas, en especial el dinero, ya que lo necesitaría para sostenerse en lo que el Santa Anna estaba listo para partir de nuevo.

Las autoridades no estuvieron de acuerdo con él, por lo que se autorizó la restitución de los baúles con su ropa, mas el dinero fue a parar a manos del tesorero del puerto, anunciándole que posteriormente se le devolvería, esto si no había algún contratiempo, como el que haya faltado a la verdad en su declaración.

Por otro lado se acercó un nuevo personaje, don Juan José de Arquellada Cabanna, *del comercio de España y residente en Veracruz*, quien también reclamaba la devolución de sus pertenencias. La carga que él había llevado fue *una saca de cacao de Tabasco... así como un cajoncito con dos blandoncitos*⁷⁵ *con un peso neto de 19 marcos de plata quintada para el culto de Nuestra Señora de la Luz en la ciudad de Zafira*. Él explicó que no le había dado tiempo de registrar su carga, que pensaba hacerlo en la Casa de Contratación, inmediatamente después de arribar a Cádiz, pero que nunca pensó en defraudar al Real Tribunal de Cuentas. Así que pidió que su carga le fuese devuelta, ya que eran para una *obra pía*. Pero al igual que a Villar, se le entregó su cacao, mas sus blandoncitos se quedaron hasta nuevo aviso.⁷⁶

⁷⁴ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 8, fojas 390-391.

⁷⁵ Candelero grande en el que ordinariamente se ponen las hachas de cera. Estos blandones pueden ser de metal o de madera.

⁷⁶ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 8, fojas 385-385v.

Cuando se realizaba la devolución de mercancías era necesaria la presencia de José de Ysasi, que representaba al capitán, quien por motivos de salud, se había retirado del puerto a un lugar más alto como lo era Orizaba; aunque bastante se especuló si mas bien no lo habría hecho huyendo de las reclamaciones que sabía se le presentarían. Entonces como apoderado, a Ysasi se le entregó una de las llaves que abrían los famosos *candados de tres llaves*, con las que los almacenes reales estaban cerrados. Una debía tenerla el gobernador del puerto, otra el alcalde y la tercera el interesado en la mercancía, a quien por cada devolución que se hacía, era citado y cuestionado si es que estaba de acuerdo en realizarla.

Las peticiones de estos personajes no pararon. Arquellada continuó insistiendo ya que para él era urgente embarcarse rumbo a España por cuestiones de negocios, y pensaba hacerlo en el Correo Marítimo que estaba a punto de zarpar; pero no podía partir sin solucionar el problema de los blandoncitos, por lo que nombró a un apoderado y fiador que lo representaría: Sebastián Pérez. Como podatario, resolvería los problemas en los que su representado estuviera; como su fiador, debía responder con sus propios bienes en caso de que su problema no tuviera solución e incluso se castigara por evadir los reales dineros.

Su petición fue enviada al Licenciado Lope José Blanco, abogado de la Real Audiencia de la Nueva España, quien fungía como asesor en este caso, el cual al parecer, necesitaba asesoramiento tanto por la importancia de la carga como del cargador. Después de una revisión se le autorizó a Arquellada que partiera en el *Paquebot Correo el Sandoval*, siempre que Pérez hubiera aceptado ser su fiador, lo cual no fue problema y nos permite ver además las relaciones, tal vez hasta de amistad, que había en este cerrado grupo de comerciantes. En esta ocasión, anunció que su carga sería:

- *un baúl de ropa de su uso,*
- *una saca de cacao de tabasco y*
- *un cajoncito con buscaros.*⁷⁷

Mientras tanto, otros comerciantes se acercaron a las autoridades, pero no a las del puerto, sino directamente al virrey novohispano. Por un lado estaba don Clemente de la Fragua, *vecino y del comercio de Puebla de los Angeles*, y por el otro don Bartolomé Pérez

⁷⁷ *Ibidem*, fojas 386-387.

Roldán, *del comercio de España y residente en Veracruz*. Ambos lo que habían embarcado era dinero, que querían que Vivanco llevara en su caja de soldadas. Al capitán se le había permitido llevar 80 mil pesos más de lo que correspondía al salario de la tripulación, lo que representaba una enorme cantidad de dinero, que no a cualquier navío se le autorizaba, por lo que debió tener prestigio e influencias para que se le diera tal permiso. Pero tuvo la mala fortuna de no completar la cantidad, y para no perder la *gracia*, es decir la autorización que se le había otorgado, comenzó a conseguir el dinero por varios medios, tanto por préstamos como por envíos de varios individuos; no de cualquiera, puesto que se trataba de una cantidad de dinero exorbitante, debía entonces solicitarlo a personas con importantes capitales.⁷⁸

Para realizar transacciones comerciales, en muchas ocasiones se podía recurrir a los préstamos, ya sea de instituciones benéficas, cofradías, viudas y a veces a comerciantes con fuertes capitales⁷⁹. En nuestro caso, a este último grupo fue al que Vivanco recurrió para completar los 80 mil pesos que le estaban permitidos llevar, aportando importantes cantidades para que el capitán las entregase en Cádiz.

La Fragua solicitó la devolución del dinero que Sebastián Pérez le había entregado a Vivanco, dinero que pertenecía a varias personas y que estaba registrado en los 5 conocimientos, en los cuales Ysasi firmó en nombre del capitán, y que decían:

Digo yo Don Manuel Alexo Vivanco capitán y maestro de Navío Mercante nombrado Santa Anna, próximo a seguir viaje desde este puerto al de Cádiz, que he recibido de don Sebastián Pérez la cantidad de...

- 8,000 pesos de plata doble del cuño mexicano⁸⁰, por cuenta y riesgo de don Antonio de Zularca, vecino de Cádiz;
- 1,487 pesos 5 reales de plata doble del cuño mexicano, por cuenta y riesgo de don Jorge de Araurrenechea, vecino de Cádiz;
- 597 pesos 2 ½ reales en plata doble del cuño mexicano, por cuenta y riesgo de don Miguel de Mediburo, vecino de Cádiz;
- 1,600 pesos de plata doble del cuño mexicano, pertenecientes a don Clemente de la Fragua, por cuenta y riesgo de don Fernando de la Vanda;

⁷⁸ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 13, foja 506.

⁷⁹ Cristina Borchart, *op. cit.*, p. 66.

⁸⁰ Moneda acuñada en la Casa de Moneda de la ciudad de Mexico.

- 4,000 pesos de plata doble del cuño mexicano pertenecientes a don Clemente de la Fragua, por cuenta y riesgo de don Juan Francisco de Alonso, vecino de Cádiz;

...los que me obligo a llevar en dicho navío de mi cargo insertos en el monto de su caja de soldadas que se me tiene concedido...para llegado que sea con bien a dicho puerto u a otro de España entregárselos ausente de su poder, rebajando de ellos, el importe de Derechos Reales que son regulares y corrientes con más de tres por ciento por razón de flete de mar...⁸¹

Vivanco debía entregar el dinero en España, descontando el 3% que correspondía al flete, a las personas que están indicadas en los conocimientos, a las que decían que el dinero estaba bajo su riesgo.

El riesgo de mar comenzó como una forma de préstamo, destinado a financiar reparaciones en el casco del buque; posteriormente se tomó el dinero para la compra de víveres para el viaje. En el comercio indiano se implantó como una práctica mercantil muy difundida en todos los ámbitos comerciales; se trataba de un contrato de préstamo en el que, la obligación de devolver la suma recibida, dependía de la feliz arribada del navío y de las mercancías que sirvieron de garantía, que podía ser la carga, la tripulación, o parte del navío. Los protagonistas en esta transacción eran los acreedores, es decir los que entregaban el dinero; y los deudores, quienes lo recibían para embarcarlo. En caso de siniestro, los deudores no estaban comprometidos a pagar a los acreedores. En ocasiones, se daba el dinero con la condición de que al entregarlo en otro puerto, se pagaran intereses que se hubiesen generado durante el tiempo transcurrido del viaje, pero eso dependía de la negociación realizada. La duración del riesgo de mar comenzaba cuando la nave era cargada y terminaba cuando la mercancía era entregada a su destinatario.⁸²

Pérez se enteró de que zarparía el barco de guerra Santiago la América, por lo que pensó que sería más conveniente y seguro enviar el dinero en este navío en lugar de esperar a que el Santa Anna estuviera listo para partir; por supuesto que pagaría al capitán lo justo por haberlo resguardado. La Fragua fue el encargado, tal vez por su posición económica o

⁸¹ A.G.N., Ramo Alcabala, Volumen 207, expediente 6, fojas 296-300.

⁸² Antonio García-Baquero, *op. cit.*, p.p. 139-142. Se puede encontrar la reglamentación de los riesgos de mar en José Ma. Quirós, *op. cit.*, p.p. 154-155.

tal vez por su cercanía a la ciudad de México, de dirigirse a la autoridad central para solicitarles que desde ahí se enviara una orden al gobernador de Veracruz y a sus ministros, para que éstos autorizaran la devolución.

Del virreinato se respondió que se le podía hacer la entrega del dinero a Pérez, siempre y cuando *...pague al Rey sus justos dineros ...y siempre y cuando no haya algún embarazo digno de suspender el embarque*. Pero como el caso era tratado en el puerto, su petición fue enviada al Ministerio de Real Hacienda de Veracruz,⁸³ por lo que en realidad no hubo gran diferencia de dirigirse directamente al virrey, aunque a nosotros nos deja ver la importancia e influencias de estos comerciantes, puesto que saltando a toda la burocracia novohispana, se dirigieron directamente a la autoridad central de la Nueva España.

Hay que recordar que la élite colonial era diferente a la de la Metrópoli respecto a los comerciantes, ya que éstos gozaban de un prestigio social igual al de los hacendados. Entre los grandes importadores y almaceneros se encontraban algunos de los hombres más ricos de la colonia. Su riqueza, les otorgaba posición y aceptación dentro de la sociedad novohispana.⁸⁴

Por su parte, Roldán explicó, a través de su apoderado en la ciudad de México, don José de Estrada, *Procurador del Numero de la Real Hacienda*, que él también había entregado dinero a Vivanco, al igual que otros comerciantes; al regresar la nave lo correcto hubiera sido que se cancelaran los contratos y se entregara el dinero a sus dueños para que ellos pudieran embarcarlo en otro navío. Pero esto era poco probable ya que el capitán y maestre de esa nave había partido del puerto dejando a Ysasi a cargo del caso, y a éste no se le veían intenciones de realizar la devolución correspondiente; por lo que su petición residía en que se le ordenara a Vivanco regresar al puerto a resolver todos los asuntos que había dejado pendientes. Además, la estancia del capitán en Orizaba no obedecía a su condición de salud, sino a razones diferentes.

⁸³ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 6, fojas 291-293v.

⁸⁴ David Brading, *op. cit.*, p.p. 41-42.

Según información que proporcionó Roldán, Vivanco había adquirido en ese lugar *una vara de alguacil mayor*, por la cual pagó 13,200 pesos; además de una hacienda con valor de 70 o 75 mil pesos. Su ausencia entonces fue para arreglar asuntos personales y no por las razones que había dado; y mientras él estaba ausente, los cargadores del navío, que llevaban tanto mercancía como dinero en el Santa Anna, tuvieron que retrasar su partida, con grave perjuicio para sus negocios.⁸⁵ Ante esta seria acusación, se tuvo que investigar si era verdad o no que Vivanco contaba con tales posesiones, lo que también llevó tiempo averiguar. Además, Roldán solicitó a las autoridades los autos relativos a su caso para que por su cuenta, consultara a un letrado que lo asesorara. Se le entregaron los autos y tardó bastante tiempo en devolverlos, debido a que tuvo que ausentarse del puerto, lo que provocó que su caso se retrasara aún más.

Por su parte, Villar también envió una carta directamente al virrey, donde expuso su petición acerca de la devolución de sus 378 pesos. Incluso explicó que en el caso de existir dudas acerca de ser o no verdad lo que expuso, podía preguntársele al señor administrador de la Real Hacienda de Veracruz, don Pedro, Antonio de Cosío.⁸⁶ Esto fue algo extraño puesto que anteriormente no lo había mencionado, siendo que Cosío era parte de los ministros que no le habían autorizado en un principio la devolución del dinero.

Desde la ciudad de México, se ordenó que en el caso de Villar, su dinero debía serle devuelto ya que le era necesario para su manutención durante su estancia en Veracruz;⁸⁷ además él debía permanecer en el puerto hasta que el Santa Anna estuviera listo para partir puesto que era un miembro de su tripulación; y en el caso de que nunca más navegara, las autoridades del puerto les indicarían, tanto a oficiales como a marineros, las naves donde podrían regresar a Cádiz.

Mientras a Pérez, representando a Arquellada, le fueron devueltos los blandones solicitados, los cuales podrían ser embarcados siempre y cuando se pagara lo

⁸⁵ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 13, fojas 507-509.

⁸⁶ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 8, fojas 394v-395.

⁸⁷ Ibidem, fojas 395-395v.

correspondiente a la Corona.⁸⁸ Pero en el caso de la petición de La Fragua sobre el dinero que Pérez había entregado a Vivanco, las autoridades de Veracruz enviaron los documentos al Licenciado Lope José Blanco, miembro de la Audiencia quien fungía como asesor en los variados casos del Santa Anna. Así que, después de estudiar los documentos, llegó a la conclusión de que no había ningún inconveniente en devolver el dinero solicitado por La Fragua, puesto que Pérez no violó ninguna ley y lo embarcó como era debido, y los conocimientos que mostró a las autoridades lo comprobaban. Fue el capitán el que registró 40,517 pesos *...de sí mismo, plata doble de la nueva estampa de cuenta y riesgo de la tripulación y oficiales del navío y medio barril de vino para entregar a los señores Vallejo y Cía., quienes eran los dueños del barco, violando así la ley que decía que ...no debe registrarse oro, plata u otra cosa suyo en nombre ajeno o viceversa, bajo pena de incautación.*⁸⁹.

Pérez solo debía pagar el 1% que representaba el flete por haberse realizado la tercera parte del viaje, y se le regresaría el dinero. Pero la devolución tuvo sus restricciones: no podría disponer de él ya que debería *...reintegrarlo en Cajas Reales cuando el Ministerio lo pida.*⁹⁰ Debía otorgar a un fiador que respondiera por él en caso de que no reintegrara el dinero cuando se le indicara. Pérez nombró a

*Ignacio Muñoz, vecino y del comercio de la ciudad...quien se obliga con su persona y bienes al cumplimiento y firmeza de lo requerido y da poder cumplido a los Jueces y Justicias del Rey, especialmente a Gobernador y Ministros de Real Hacienda de la ciudad.*⁹¹

Así que Pérez fue visitado en su casa por las autoridades veracruzanas para que se hiciera la devolución de los 15,528 pesos, 3 granos, de los cuales ya se había restado el 1% de flete, que dio la cantidad de 156 pesos 7 tomines 3 granos, y que fueron a parar a manos de tesorero del puerto.⁹²

Con las devoluciones que se habían realizado, sólo se solucionó una pequeña parte de los conflictos que alrededor del Santa Anna se habían generado, faltando todavía los

⁸⁸ *Ibidem*, fojas 392-392v.

⁸⁹ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 6, fojas 294-302.

⁹⁰ *Ibidem*, fojas 302v-303.

⁹¹ *Ibidem*, fojas 304-305.

⁹² *Ibidem*, fojas 307-307v.

casos más complicados: el de los cargadores, el de la tripulación y el de las condiciones en que el Santa Anna había quedado; este último provocó un grave peligro a la seguridad y viabilidad del puerto.

III. ¡NUNCA MAS A LA MAR!

Los marinos fueron los responsables de hacer los viajes y de mantener las comunicaciones en apoyo de la colonia. Para ello tuvieron que moverse en un elemento incierto de zozobra, como lo es el mar desconocido, que requiere de tolerancia, de habilidad y de libertad, características muy especiales, necesarias a quienes a los quehaceres navales se dedican.
CARLOS BOSH.

1. CARGADORES: NECESIDAD DE UN NUEVO TRANSPORTE.

Dos meses después de haberse iniciado, tanto peticiones como devoluciones de mercancías, en enero de 1776 se acercó un grupo mayor de cargadores del Santa Anna, solicitando les entregaran sus pertenencias. Estas se encontraban depositadas en los Reales Almacenes, lo que les ocasionaba perjuicios puesto que con el tiempo, podría perderse *por ser de especie corruptible*. Lo que ellos deseaban era que las autoridades les permitiesen embarcarse en otro navío, el San Nicolás Bari, pues se habían enterado de que el Santa Anna tardaría largo tiempo en zarpar debido a que sufría daños en su casco y se habían solicitado a la Habana madera y *clavazones* para su compostura; esto tardaría meses en llegar e impediría que la nave saliera en lo que restaba del año. Fueron esas circunstancias las que los orillaron a acudir con las autoridades del puerto para que les auxiliasen con su problema; además, culpaban a Ysasi, apoderado del capitán, del retraso que sufrían, puesto que actuaba con morosidad y no permitía la devolución de la mercancía.

Esto no era del todo cierto, puesto que al arribar el Santa Anna, todas sus mercancías fueron depositadas en los Reales Almacenes bajo incautación, ya que su cargamento estaba alterado. Al realizarse el decomiso, también quitaron a Ysasi el poder que tenía, impidiendo así que él actuara para que las mercancías fuesen remitidas en otro navío. Los cargadores del Santa Anna que se presentaron ante las autoridades eran:

*Bartolomé Pérez Roldán, La Casa de Cossío, Santiago Domingues, Manuel Albares de Guitian, Ignacio Gámez de Pinto, Bernardo Antonio de Portas, Manuel García Romay, Francisco Xavier Medina, Sebastián Pérez.*⁹³

Al enterarse de la petición, Ysasi solicitó a las autoridades que le regresaran su cargo de apoderado así como los caudales del Santa Anna para que pudiera enviar el cargamento en otra nave. De hecho él ya había hablado con Eligio Ustáriz, capitán del San Nicolás, quien respondió que su navío tenía registro abierto y que pronto zarparía a España. Las autoridades únicamente respondieron que se tendría presente su sugerencia, pero que por el momento no le devolverían su cargo ni mandarían nada en otra nave.⁹⁴

Lo más probable es que estuvieran esperando la respuesta del asesor del caso, puesto que por la importancia tanto de la carga como de los cargadores, y por lo que a la Real Hacienda se había defraudado, debían consultarlo con la Real Audiencia.

2. MARINEROS: SOLICITUD DE UN NUEVO TRABAJO.

No sólo Villar, como miembro de la tripulación, se acercó a las autoridades portuarias. En abril de 1776 también lo hizo un grupo de representantes de toda la tripulación explicando que desde hacía cuatro meses, el Santa Anna se había visto obligado a regresar a Veracruz, y no se les había pagado su salario ni permitido que regresasen a España en otro navío.

Los miembros de la tripulación tenían la obligación de esperar en su nave hasta que ésta regresara a España, y no podían partir en otra, a menos de que las autoridades lo indicaran, lo cual harían si su navío sufría serios daños. Esto es lo que ellos deseaban, debido a que el Santa Anna, según su opinión, no partiría más; primero porque las aguas estaban cerca, es decir que la estación del año ya no era la apropiada para partir; y por otro lado, el casco de la nave no resistiría la travesía, puesto que sufría de graves daños, por lo

⁹³ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 7, fojas 371-372.

⁹⁴ *Ibidem*, fojas 376v-377.

que ellos no deseaban arriesgar sus vidas en ella. Fue esta la razón por la cual pidieron el pago de sus soldadas y que se les indicara un navío en el que pudieran partir, ya que al suyo ni siquiera se le habían hecho arreglos:

...ni tampoco dado paso alguno a la caxena del navío lo que afecto tener no puede por la proximidad de las aguas, que la impedirán por no hallarse en disposición de recibirla según lo maltratado que se haya el casco...⁹⁵

La razón por la que la tripulación no debía abandonar su nave era que tenía la obligación que continuar realizando las labores necesarias en un navío, en este caso se requería que frecuentemente achicaran el nivel del agua con las bombas. Por esta labor, seguirían gozando de sueldo normal y de sus respectivas raciones de alimento; así lo indicaban las leyes:

...Si habiendo salido la nave del puerto y por vientos contrarios o por otro motivo que le impida la continuación del viaje volviéndose de arribada, deberá su capitán o maestro mantener a bordo a toda la tripulación corriéndoles sus sueldos como si estuviesen navegando.⁹⁶

Desde el inicio de la administración borbónica, se prestó gran interés al mar y a sus hombres. Antes, muchos de los individuos que se embarcaban a Indias lo hacían de manera forzada, por cumplir con penas de crímenes que hubiesen cometido, lo que hacía que la marinería fuese poco confiable y segura. En el caso de los principales puestos como capitán o maestro, los otorgaban a miembros de la burocracia o de la aristocracia sin que hubiesen contado con un gran adiestramiento.

Por el contrario, a partir del siglo XVIII a los oficiales y a su personal auxiliar se les formaba en la *Real Escuela de Guardiasmarinas*, que fue fundada en 1717, dentro de la Casa de Contratación. A los marineros por su parte, se les enlistaba en la *Matrícula de Mar*, que era una especie de catálogo de marinos, que fue creada en 1757. Para lograr ingresar en esa lista, debían haber realizado cierto número de viajes que los hicieran capaces de participar en las travesías. Los hombres de mar que estuvieran en esta matrícula contarían con sueldo seguro, ascensos, fueros y ciertos privilegios.

⁹⁵ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 9, fojas 398-399.

⁹⁶ José Ma. Quiros, *op. cit.*, capítulo 5, art. 6: Capitanes, maestros, oficiales de mar y tripulación. Esta obra es una recopilación de muchas de las leyes que del comercio se hicieron, y pese a que fue realizada en 1810, en realidad son leyes que se aplicaban desde tiempo atrás; por esta razón nos es útil para nuestro estudio.

Los resultados se vieron reflejados en el avance de estrategias militares marítimas, así como en conocimientos técnicos. Avanzaron la cartografía, medidas de longitud e hidrografía, dando garantías y óptimos éxitos en enfrentamientos bélicos, por lo que España recuperó parte de su dominio marítimo.⁹⁷

Respecto a los salarios, estos les eran entregados en España, puesto que había sucedido que si se les pagaba en las Indias, es decir, a la mitad del viaje, los marineros muchas veces no regresaban a su barco, quedándose ya sea en las colonias o embarcándose en otro navío donde ganaran más. Esto provocaba grandes perjuicios a los capitanes debido a que en ocasiones dejaban de contar con los hombres necesarios para las faenas de carga y descarga. Por esta razón se recurrió a los préstamos. Se les entregaban a los marineros una especie de adelanto, para que compraran mercancía o realizaran diversas transacciones, obligándolos a hacer la promesa de pago por escrito, asegurándose así de que no dejarían el navío.⁹⁸

Los marinos no podían bajar a tierra si su capitán no se los autorizaba, por esto la tripulación del Santa Anna debía permanecer a bordo, y si por algún motivo bajaban y no regresaban, el capitán tenía el derecho de utilizar su salario para contratar a otra persona que realizara sus labores, pero esta debía pertenecer a la Matrícula de Mar. Esto se puede apreciar en el apéndice 5.

Así que por la importancia que tenían los hombres de mar, la petición de la tripulación del Santa Anna fue tomada en serio y enviada a Ysasi para que le diera solución a este problema. El apoderado del capitán se había encargado de dar las raciones a la marinería desde que el navío regresó, aunque no hay documentos que especifiquen de dónde salía ese dinero. Las autoridades eran las que tenían el dinero de las soldadas detenido, por lo que fue extraño que se dirigieran a Ysasi para que resolviera el problema. Este tuvo que presentarse ante el Gobernador y los Ministros del puerto explicando que él

⁹⁷ Francisco de Solano, *op. cit.*, p.p. XXXVI-XXXVII.

⁹⁸ Martha de Jarmy, *op. cit.*, volumen 2, p. 202.

había pedido, poco tiempo atrás, la restitución de su puesto de apoderado, así como de los caudales del navío para que pudiera dar solución a los problemas, tanto de la tripulación como de los cargadores, para que nadie sufriera más perjuicios. Y mientras los caudales no estuvieran en su poder, no podía responder de manera alguna de la morosidad de la que se le acusaba.⁹⁹

Las autoridades del puerto enviaron este caso al asesor, quien sugirió que se le entregara a Ysasi el Reglamento de Soldadas, realizado en 1775, para que lo cumpliera. Este reglamento lo podemos ver en los apéndices 5 y 6. La sugerencia en realidad era algo absurda puesto que, como ya habíamos dicho anteriormente, el dinero para la paga no la tenía Ysasi sino las autoridades; así que el apoderado del capitán no podía disponer de él.

Los miembros de la Tripulación lo culpaban a él de no pagarles y de los retrasos que esta actitud les ocasionaba, por lo que Ysasi para defenderse pidió a las autoridades que les preguntaran a los oficiales si era o no verdad, que ellos asistieron por su propia voluntad a la junta que se realizó en el Santa Anna, y en la que ellos estuvieron de acuerdo en regresar, por lo cual no fue su culpa, ni la incautación ni el retraso que todos sufrían. Todos los entrevistados respondieron que lo que Ysasi decía era verdad, es decir, que de su propia voluntad asistieron a la junta donde se decidió regresar a Veracruz.¹⁰⁰ Esto lo hacía un poco menos responsable, aunque no por ello dejaron de acosarlo para que el problema se resolviera.

El caso de la tripulación seguía retrasándose, por lo que volvieron a insistir representantes de ésta a las autoridades, para que apuraran su situación. En esta ocasión asistieron:

D. Juan Sarmiento, Capellán; D. Tomás Sunico y D. Matheo García de la Mata, Primero y Segundo Pilotos; Antonio Sánchez, Contramaestre; D. Pedro Pardo, Pilotín, D. Andrés Martos, Cirujano; Juan Camacho, Carpintero; Gaspar Romero, Calafate; Francisco Bracho, Despensero; Tomás Delgado, Sangrador y Miguel Obando, Tonelero.

⁹⁹ A.G.N. Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 9, fojas 398-400.

¹⁰⁰ *Ibidem*, fojas 407-408.

Todos ellos pedían que les pagara y que se les permitiese partir rumbo a España en el San Nicolás Bari, próximo a hacerse a la mar. Así que nuevamente solicitaban el permiso, y en lo que el navío zarpaba, que sus soldadas se les siguiesen pagando, como la ley lo indicaba.¹⁰¹ Además, insistieron en que el Santa Anna en realidad sufría de serios daños, pues no sólo era entrada de agua sino que sus fondos estaban totalmente podridos. No hubiera resistido mucho tiempo a flote de no ser por las bombas con las que sacaban el agua, así que menos resistiría la travesía, y ellos no deseaban embarcarse de nuevo en él y poner en peligro sus vidas.

3. PELIGRA LA VIALIDAD DEL PUERTO.

Ante la declaración de los miembros de la tripulación acerca de las malas condiciones en las que el Santa Anna se encontraba, las autoridades veracruzanas solicitaron al *Capitán de Maestranzas*, que era el encargado de resguardar la seguridad y orden del puerto, que revisase la nave, puesto que si se iba a pique, causaría serios daños a otros buques y a la vialidad del puerto. Así que el capitán de Maestranzas, D. Bernardo de Amat, subió al navío acompañado de los maestros calafate y carpintero de Veracruz.¹⁰²

El puerto, en esos días, había sido azotado por fuertes vientos, y el Santa Anna no contaba con los suficientes amarres, por lo que no resistió mucho tiempo y fue arrojado a las rocas al pie del castillo de San Juan de Ulúa, haciendo que los daños fueran aun mayores al igual que la entrada de agua. Después de varias y cuidadosas revisiones, esta fue la conclusión de D. Bernardo de Amat:

*...de que dicho buque no esta capaz de reparo alguno como hice presente a V. Excelencia y V. Ministros así por la demora que ha habido en hacerle el que propuse en las dos anteriores visitas, como también por lo mucho que le ha ido deteriorando la bruma desde la lumbre de el agua, hasta la quilla, y por la dicha baranda y otras muchas de amarras y aparejo, pues está desproveído de un todo, por lo que es mi parecer se eche al través inmediatamente.*¹⁰³

¹⁰¹ *Ibidem*, fojas 416-417.

¹⁰² *Ibidem*, fojas 419-419v.

¹⁰³ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 10, fojas 419v-420.

Echar al través era alejar al navío del puerto, a un lugar donde pudiesen ser desmanteladas las partes que todavía sirviesen para otras naves, sin que esta acción provocara algún problema al puerto. Entonces debía llevarse al Santa Anna lejos, realizar un avalúo de sus piezas útiles y desbaratarlo. Amat sugirió que fuera al pie del río Temoya, que se encontraba a 20 leguas del puerto, donde se procedería *...sin perdida de tiempo al avalúo del Buque, pertrechos y demás para deducción de los Reales Dineros de través que corresponden a su Magestad*¹⁰⁴.

Las autoridades del puerto debían de solucionar este tipo de casos en los que el puerto corría peligro, pagándose todo lo necesario de las Reales Cajas, lo que luego se repondría con el remate de las piezas del navío en cuestión, por eso era importante el desarme de éste.

Pero antes de realizar cualquier tipo de actividad, el capitán o su apoderado debían entregar a Amat un inventario del navío, para ver qué era lo que debía salvarse, listado que debía coincidir con el que el capitán de maestranzas realizara. Pero Ysasi, al ser informado de esto respondió que él no podía ayudar puesto que las autoridades le retiraron su cargo de apoderado del capitán, y hasta que no se le reintegraran sus funciones, no podría realizar dicho inventario.

Las autoridades, ante esta respuesta, pusieron a Ysasi bajo arresto en el cuartel del puerto, y tuvieron que pedir su opinión al asesor en el caso, el Lic. Lope José Blanco, mientras que Amat los apresuraba, puesto que el navío cada vez estaba en peores condiciones: *...dicho Buque esta haciendo tanta agua que no es posible achicarla con las cuatro bombas que tiene...* corriéndose así el riesgo de que la nave se fuera a pique en el lugar donde se encontraba, es decir, al pie de San Juan de Ulúa; peligraban además tanto su artillería como sus pertrechos, por lo que era urgente que le indicaran cuál era su resolución.¹⁰⁵

¹⁰⁴ *Ibidem*, fojas 420-421.

¹⁰⁵ *Ibidem*, fojas 421-421v.

4. EL ALIMENTO ES SUSPENDIDO.

Por poner atención al problema de la vialidad del puerto, se descuidó a la tripulación. Esta se presentó ante D. Antonio Ocarol, *Comandante de la Fragata de su Magestad nombrada Dorada*, explicando que en dos días no se les habían dado sus respectivas raciones de alimento, ya que el encargado de hacerlo, José de Ysasi, había sido puesto bajo arresto. Cuando se dirigieron a las autoridades del puerto, no quisieron atenderlos ya que se trataba de un día feriado, por lo tanto no trabajaban. Don Antonio Ocarol inmediatamente les reprochó a las autoridades de Veracruz su actitud, puesto que esta situación no admitía ningún tipo de demoras debido a que provocaba que estos hombres buscaran su correspondiente alimento, sin importar las revueltas que ocasionaran. Así que pidió le indicaran rápidamente si deseaban que él les diera sus raciones y que luego el gobierno del puerto lo repondría, o si ellos se encargarían del asunto.¹⁰⁶

La explicación que las autoridades dieron fue que el dinero del Santa Anna estaba detenido y no podían entregárselo a la tripulación hasta que el caso fuese concluido. Lo que hicieron fue entregar 200 pesos a Francisco Bracho, despensero del navío, para que con ellos alimentara a la tripulación por algunos días. Debía hacerse una relación detallada de cada uno de los gastos; a cambio de sus raciones; la tripulación debería continuar realizando faenas en el Santa Anna, en especial el achicar agua con las bombas para que la nave no se hundiese.¹⁰⁷ La relación de estos alimentos, con sus respectivos precios, los podemos ver en los apéndices, pero en general, los productos que se compraron se aprecian en el cuadro 3.

¹⁰⁶ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 12, fojas 476-476v.

¹⁰⁷ Ibíd., fojas 476v-477.

CUADRO 3. RELACIÓN DE ALIMENTOS DE LOS TRIPULANTES DEL NAVÍO SANTA ANNA DURANTE SU ESTANCIA EN EL PUERTO.

MARINOS	OFICIALES
Carne	Carne
Verduras	Verduras
Manteca	Manteca
Pan	Pan
Ajos	Ajos
Postres	Postres
Potaje	Potaje
Coles	Chocolate
Plátanos	Pescado
Chiles frescos y secos	Aceite
Miel	Pollos
Jamones	Huevos
Sal	Harina
Limones	Vino

Fuente: A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 12, fojas 478-481v.

Este listado nos permite ver que la comida de la tripulación se diferenciaba entre oficiales y marinos, aunque en ocasiones, algunos productos coincidieran. Por supuesto era más el gasto que se realizaba de los víveres de la marinería puesto que era mayor el número de bocas, aunque algunos de los productos que se daban a los oficiales eran más caros. Por otro lado, los alimentos que en ese momento se les dieron, eran totalmente diferentes a otros listados de raciones de marinos que se tienen. Esto debido a que en este caso, se encontraban en puerto, y lo que consumían era fresco, mientras que en el mar la mayoría de la comida era seca, salada, y en conserva. La variedad de productos que existían en el puerto era abundante y variada, tal vez tanto como en la ciudad de México.

Las frutas aparecían poco en su dieta; solo encontramos plátanos, los cuales se daban en el lugar y por lo que no debieron ser caros y tal vez por esta razón los consumían; además de limones, que por los precios que tenían también eran accesibles, por ello era la marinería quienes los consumían. Por otro lado, y esto tal vez se deba a que eran españoles, no se menciona para nada en su dieta al maíz ni a ninguno de sus productos, lo que nos dice que no importaba dónde se estuviese o lo humilde que se fuera, el pan seguía siendo el principal alimento de los españoles y diariamente era comprado y consumido. El vino

también era importante en la dieta de mar, pero por su precio sólo se daba a los oficiales, mientras que el resto de la tripulación, debía conformarse con el agua o potaje.

El producto americano que consumían con bastante regularidad los marineros eran chiles, tanto frescos como secos, por lo que sí hubo una influencia americana en la dieta marítima, aunque haya sido pequeña.

En los listados también aparecen gastos de mandado, velas, cueros, cuerdas, etc., lo necesario para mantenerse a bordo; los gastos de esos productos eran divididos en los listados tanto de oficiales como de marinos. Un producto interesante que aparece es el jabón, lo que nos dice que en el puerto estos marineros tal vez tendrían la costumbre del baño, aunque no sabemos qué tan seguido la practicaban; o es posible que sólo lo utilizaran para el aseo de la nave y de sus utensilios.

5. LA RENUNCIA AL PODER.

A Ysasi se le notificó, en el cuartel donde se encontraba arrestado, que debía entregar el inventario del Santa Anna antes de que este se fuese a pique. Ante esta orden el representante del capitán renunció a su poder, ya que detenido, no podría hacer nada.¹⁰⁸

Debido a su renuncia, se consultó de nuevo al asesor, quien indicó que debía preguntarse a Vivanco antes de aceptarla, puesto que era necesario que el capitán nombrara a un nuevo apoderado para que se encargara de los conflictos que alrededor del Santa Anna se habían generado.

Así que el mismo día el escribano buscó al capitán en su casa, pero se encontraba ausente y le informaron que podía localizarlo en la casa de una *parda*, Ma. Agustina

¹⁰⁸ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 10, fojas 421v-422v.

Panama, quien lo cuidaba. Ella les informó las malas condiciones de salud que Vivanco tenía, por lo que entrevistarse con él

*...no era asequible por estar gravemente enfermo y próximo a dar cuenta a Dios, que esta Divina Magestad solo podía darle vida pues en lo humano no había remedio para su accidente...*¹⁰⁹

Al notificarse esto a las autoridades del puerto, ordenaron que se le enviase a un médico para que evaluara si era verdad la gravedad del enfermo. Este médico fue D. José de Avila, quien llegó a la siguiente conclusión:

*...habiéndole pulsado recetándole un cordial y mandándole que en el día de hoy con la mayor brevedad recibiese los Santos Sacramentos, dijo que según lo dicho se viene claro conocimiento de que el enfermo solo está para dar cuenta con Dios y no para contestar en asunto alguno, pues de verificarlo sería acabar con más prontitud su vida.*¹¹⁰

El asesor, que fue sustituido por el Licenciado Athanacio Calderón, sugirió que no se aceptara la renuncia de Ysasi, debido a que Vivanco no estaba en condiciones de nombrar a otro apoderado. Además, si en verdad hubiera deseado dejar ese cargo, su solicitud debió ser hecha cuando el capitán estaba en condición de autorizarlo y nombrar a un sustituto. Por lo tanto, se le avisó a Ysasi que debía de entregar el inventario que se le pidió, antes de que la nave causara algún daño.

6. UN NUEVO REPRESENTANTE.

Los cargadores insistían con las autoridades del puerto que llevaban 5 meses de retraso en su partida, y que lo único que ellos deseaban era que sus mercancías fueran remitidas a España en el San Nicolás Bari.

Así que las autoridades consideraron que debía hacerse un reconocimiento de la carga con la asistencia de los cargadores y de Ysasi, y si no había algún problema con el

¹⁰⁹ *Ibidem*, fojas 422-423.

¹¹⁰ *Ibidem*, fojas 423-424.

registro que de ella se tenía, podría partir. Pero antes debía consultarse al Lic. Athanacio Calderón.¹¹¹

En lo que esperaban la respuesta del asesor, les llegaron un par de cartas del maestro del San Nicolás, D. Diego Antonio Romero, nave que debía apurar su partida antes de que el clima lo impidiera. Estos escritos iban dirigidos a Vivanco y a Ysasi para explicarles que no podía retrasar más su viaje esperando si enviaban en su nave o no las mercancías del Santa Anna, por lo que pide le avisen pronto si puede irse o no:

..el deseo de despachar mi navío con la mayor brevedad (por estar la estación tan adelantada) es causa de incomodarle con la súplica de que me haga el favor de mandar que el día de mañana se pase a mi bordo la carga del Santa Anna para conducirla a Cádiz, pagándome su flete según el Real Proyecto...¹¹²

Ysasi respondió a su carta explicándole lo de su arresto, por lo que no podía hacer nada por ayudarle a resolver ese problema y que si la decisión dependiera de él, su buque podría partir, ya que desde el lugar de su arresto no podía disponer de la carga.

Los casos continuaron retrasándose, puesto que ni las autoridades ni Ysasi hacían algo por apurarlos. Así que nuevamente el asesor sugirió que se visitara a Vivanco para ver si su salud había mejorado, y en el caso de ser cierto, que nombrara otro apoderado. Efectivamente el capitán se encontraba mejor, listo para responder a las preguntas que le hiciesen. Le dijeron que Ysasi estaba enfermo y que había renunciado a su poder, la que Vivanco no aceptó, explicando que esperaría a que mejorara, puesto que nadie entendía tan bien sus asuntos como él.¹¹³

Ante la respuesta de Vivanco, el asesor sugiere que se ponga en libertad a Ysasi, ya que los problemas de los cargadores, de la tripulación y del navío, no podían esperar más, y encerrado en el cuartel, el apoderado no podría hacer nada.¹¹⁴

¹¹¹ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 7, fojas 378-380.

¹¹² *Ibidem*, fojas 380-381v.

¹¹³ A.G.N., Ramo, Alcabala, volumen 207, expediente 10, fojas 425v-427.

¹¹⁴ *Ibidem*, fojas 427-428.

Por su parte el maestro del San Nicolás, Diego Antonio Romero, pidió a las autoridades del puerto, que se le relevara de la responsabilidad de esperar la carga del Santa Anna, puesto que era necesario que partiera por el bien del viaje. Pero su petición también fue pasada a asesor, por lo que todavía sufriría retrasos.¹¹⁵

Ante la presión, y pese a la sugerencia del Lic, Athanacio Calderón, las autoridades del puerto veracruzano decidieron que era necesario que se nombrara a otro apoderado y avisar a Vivanco la verdad, que Ysasi estaba detenido en el cuartel del puerto y no enfermo como pensaba, y que no podía salir de ahí

...por ser reo defraudador de la Real Hacienda en el embarque que hizo en dicho navío de ocho zurrone de grana fina y fuera de registro, los mismos que en el acto del reconocimiento confesó ser suyos propios, cuyo arresto debió ejecutarse desde el acto mismo de la aprehensión del fraude, al que si no se dio fue con consideración a la legítima ausencia de Vivanco¹¹⁶.

Así que le notificaron a Vivanco la verdad, quien respondió que no poder hacer nada y que todo lo dejaría en manos de las autoridades, esperando que ellos tomaran las decisiones correctas, sin afectar sus intereses.

Ysasi entonces era el culpable de los fraudes cometidos en el cargamento del Santa Anna, o el chivo expiatorio debido a la importancia que el capitán tenía. Era una persona joven pues solo contaba con 25 años de edad, aunque hay también que recordar que la imagen de joven era diferente a la que tenemos en la actualidad Así que las autoridades concluyeron que él era el responsable de llevar sin registrar 20 zurrone de grana fina, del dinero de ambos cuños, en plata y oro, y el exceso de carga, pretendiendo en ese momento sobornar al guarda Francisco de Borja para que dijese que no encontró carga alterada. Del dinero que se registró como de la tripulación, lo acusaban también, pues había sido él, y no Vivanco, quien había firmado los conocimientos que le entregó a Sebastián Pérez y a Bartolomé Pérez Roldán, lo que lo hacía ver más culpable aún; aunque sería interesante saber si no lo había hecho con la autorización del capitán.

¹¹⁵ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 7, fojas 382-383v.

¹¹⁶ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 10, fojas 428-430.

Debido a estas razones, Ysasi no era confiable para delegarle las obligaciones del Santa Anna, por lo que las autoridades del puerto decidieron que se nombraría a un nuevo apoderado. Aquí vemos cómo, a pesar del consejo del asesor, los Ministros del puerto podían tomar otra decisión, no importaba que no coincidieran; ellos podían indicar lo que se haría, pero de todas maneras el hecho de tener que consultar al asesor provocaba grandes retrasos en la solución de los problemas.

Tanto el gobernador como los ministros de Veracruz decidieron que el mejor candidato para convertirse en el apoderado en los casos del Santa Anna era D. Ignacio Muñoz, *vecino y del comercio de Veracruz*, a quien ya habíamos mencionado que fungió como fiador en el caso de Sebastián Pérez, lo que nos sigue demostrando el cerrado grupo que era el de los comerciantes del puerto.

Se le preguntó si aceptaba esta responsabilidad, ofreciéndole por supuesto una gratificación cuando sus labores terminaran: pero respondió que como la flota no tardaría en llegar, estaba muy ocupado haciendo preparativos para su arribo, por lo que sólo aceptaría dos casos: el de la tripulación y el de los cargadores.

Sólo quedaba pendiente el caso del navío, del cual se encargaría Amat. Se le avisó entonces al capitán de Maestranzas que lo más pronto posible pusiese en tierra todo lo que sacara del Santa Anna y que pudiese ser salvado, que las autoridades le prestarían los auxilios que necesitara, tanto materiales de las Bodegas Reales como el disponer de los Almacenes para el resguardo de lo que bajara, para que no sufriese algún quebranto¹¹⁷.

Al parecer la noticia de la inutilidad de la nave corrió rápidamente pues el capitán de la fragata *La Dorada*, D. Antonio Ocarol, al enterarse de que el Santa Anna tenía 26 cañones con sus correspondientes pertrechos de artillería, y como al parecer ya no se iban a ocupar más, solicitó al gobernador del puerto, D. Fernando Palacios, que estos fueran enviados a la Habana, donde se construían tres fragatas, a las cuales esos cañones les serían de gran ayuda; por supuesto que se pagaría lo correspondiente por ellos luego de evaluar su

¹¹⁷ *Ibidem*, fojas 433-434.

estado de conservación. Pero esa decisión tampoco podía ser tomada en el puerto, por lo que la petición también fue enviada al Superior Gobierno para que ahí se indicara lo que debería hacerse con la artillería solicitada.¹¹⁸

7. LA APARENTE SOLUCION.

Muñoz, como encargado de que se realizara el envío de la carga y de la tripulación del Santa Anna en otras naves, tuvo que revisar los nombres de quienes formaban estos grupos y en qué consistía el cargamento. Así que hubo que hacer el listado de los cargadores, y en esta acción, aparecieron dos de los casos que habían quedado pendientes: el de Bartolomé Pérez Roldán y el de Sebastián Pérez, ambos cargadores de la nave en cuestión.

Como habíamos visto anteriormente, a Pérez se le devolvió su dinero pero, no podía disponer de él ya que debía devolverlo cuando las autoridades lo indicaran, incluso Muñoz era su fiador y debía responder con sus bienes en caso de que Pérez no devolviera el dinero. El momento llegó, y fueron escribano y tesorero del puerto a la casa de este comerciante para que entregara el dinero, para darle fin a este asunto¹¹⁹. Acerca de Roldán, se vio que había quedado pendiente su caso pues todavía no entregaba los documentos relativos a la devolución de dinero, que había solicitado para consultar a un letrado. Por esta razón hubo que localizarlo y pedirle que regresara los autos antes de que se procediese legalmente contra él; además se le debía tomar juramento en una nueva declaración.

En ella, volvió a explicar que él había entregado a Vivanco 8 mil pesos *para subvenir a los gastos de muchos y demás que iban ocasionando el Navío de su cargo*, y de esa cantidad, se dieron los respectivos conocimientos, firmados por Ysasi en nombre del capitán, con la condición de que se pagara en Cádiz. Como el viaje no se realizó, se le hizo la devolución de su dinero y sólo se le cobró lo de los 19 días de viaje, que equivalía a 300

¹¹⁸ A.G.N., Ramo Correspondencia de Diversas Autoridades, volumen 30, expediente 40, fojas 116-116v.

¹¹⁹ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 6, fojas 308-308v.

pesos por tres personas. Roldán estaba inconforme, esta fue la razón por la que se había dirigido al virrey.¹²⁰ Las autoridades del puerto, mandaron de nuevo sus autos al asesor, quien hizo la sugerencia de que Ysasi debía de mostrarles la documentación que se había realizado en el trato con este comerciante.

Ysasi explicó que él personalmente devolvió el dinero de Roldán y que en realidad no estaba seguro de qué era lo que éste peleaba. Así que para comprobarlo, mostró el correspondiente conocimiento donde se especificaba la cancelación del trato y la devolución del dinero:

*Recibi la cantidad de ocho mil pesos que se expresa a la vuelta del referido señor don José de Ysasi; respecto a no haber seguido viaje el Navío Santa Anna...*¹²¹

Mientras el asesor continuaba estudiando el caso para tomar una decisión, el gobernador del puerto recibió la orden, por parte del virrey Bucareli, de enviar los cañones del Santa Anna a la Habana, como antes lo habían solicitado para la construcción de tres fragatas.¹²²

Por otro lado, al despensero del navío se le entregaron otros doscientos pesos para que continuara dando las raciones correspondientes a la tripulación. Pero cada vez los listados de comida eran menores y comenzaba a entregar dinero a cada marinero para que se alimentara en el puerto por su cuenta.¹²³ Lo más seguro es que la nave continuara deteriorándose, por lo que la tripulación en ella iba disminuyendo.

Además, Muñoz había arreglado ya el envío de la carga y de parte de la tripulación en el San Nicolás, pero el resto de los hombres tuvieron que quedarse hasta nuevo aviso, aunque continuarían recibiendo sus raciones. Gracias al trabajo del nuevo apoderado, es que conocemos parte de los nombres de los marinos de esta nave.¹²⁴

¹²⁰ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 13, fojas 514v-516v.

¹²¹ *Ibidem*, fojas 519v-520.

¹²² A.G.N., Ramo Correspondencia de Diversas Autoridades, volumen 30, expediente 40, fojas 85-85v.

¹²³ Los otros listados de alimentos que se dieron a la tripulación los encontraremos en los apéndices.

¹²⁴ Los listados de los hombres del Santa Anna los podemos encontrar en los apéndices.

Al terminar su labor, Muñoz entregó a las autoridades la lista de gastos que el envío había ocasionado, lo que podemos apreciar en el cuadro 4. Gracias a dicho listado es que conocemos con mayor detalle el cargamento que en el Santa Anna se llevaba, coincidiendo ésta con las cargas que había llevado en otros viajes; es decir, numerosa y variada.

CUADRO 4. GASTOS QUE PROVOCÓ EL EMBARQUE DE LA CARGA DEL SANTA ANNA EN EL SAN NICOLÁS BARI.

DÍA	CARGA	GASTO
25 junio	Por 45p 6r importe del acarreo de 4586 ½ cueros a razón de 50 en carretada a 4 reales inclusivos los cargadores	45 pesos 6 reales
	Por el acarreo de las pipas y cuaterolas prestadas al Navío Sn. Nicolás para conducir agua para la tripulación del Santa Anna que fueron 69 piezas para sacar 40 pipas	5 pesos
	Por 8p 6r que pague a los cargadores que abrieron y volvieron a coser los tonos de granilla, polvo de grana, purga y cajas de vainilla	8 pesos 6 reales
	Por el eslingaje de los cueros curtidos a 4 cada uno	1432½ pesos
	Por el que corresponde a 29 zurrone y tercios de granilla a 3 reales	107 pesos
	Por el de 4 zurrone y tercios de polvo de grana a 2 reales	1 peso
	Por el de 2 cajas de vainillas y el cajoncito de plata a 4 reales	14 pesos
	Por el de 27 tercios de purga a 2 reales	66 pesos
	Por los acarreo de la tesorería al muelle de estas piezas a 4r carreta incluso cargadores	31 pesos
27 junio	Por 8p 2r suministrados de diarios a 44 hombres de la tripulación del Santa Anna	82 pesos
	Por 7p que pagué al maestro carpintero José Bernal para serrar y presentar 28 cajas que llevó Sn. Nicolás	7 pesos
28 junio	Por 1000p que pague este día a don Juan Antonio Zavaleta capitán del San Nicolás para el pasaje del padre capellán, primero y segundo pilotos, cirujano del Santa Anna como consta el recibo	1000 pesos
	Por 495p que pague a dicho capitán por la razón de armada de 22 individuos que lleva de transporte por tenerife a la tripulación del Santa Anna, a 4 meses la navegación a 1 ½ real cada persona diaria	495 pesos
2 julio	Por 23p entregados al capitán don Juan Alonso Sarmiento que importaron sus diarios desde el día 10 de junio inclusive hasta 1 de la fecha 8 reales cada día	23 pesos
	Por 23p entregados al piloto Dn. Tomas Sumico para el mismo efecto	23 pesos
	Por 11p 4r suministrados a Dn Mateo Garbia que le corresponden de diarios a 4r	11 pesos 4 reales
	Por 34p 4r suministrados a los maestros carpintero, calafate, sangrador y tonelero a 3r diarios	34 pesos 4 reales
	Por 11p 4r pagados al cirujano a 4r	11 pesos 4 reales
3 julio	Por 34p 4r al pilotín, despensero y primero y segundo cirujano para el mismo efecto	34 pesos 4 reales
4 julio	Por 23p entregados a escribano por el mismo fin	23 pesos
5 julio	Por 11p 4r entregados al contramaestre para igual efecto	11 pesos 4 reales
6 julio	Por 117p 6 ½ r pagados al panadero Carlos Carzia que importaron los guangos y galletas que ha suministrado a la tripulación del Santa Anna como consta de cuenta que para en mi poder	117 pesos 6 ½ reales
7 julio	Por 113p 1 ½ r pagados al maestre tonelero por la compostura de la aguada según su cuenta	113 pesos 1 ½ real

8 julio	Por 117p 4r que he pagado a los señores Dn. José Ramón de Betancurt y Dn. José Calderón por las diligencias que han practicado y testimonios que han dado como consta de 3 cuentas y que paran en mi poder	117 pesos 4 reales
	Por 3p de una certificación de la entrega de un pliego del Exmo. Señor Virrey a estos señores Exmo. Gobernador y Ministros de Real Hacienda	3 pesos
	Por 40p pagados a Dn. José Calderón por los dineros y certificaciones de lo registrado en el San Nicolás pertenecientes al nombrado Santa Anna	40 pesos
	Por 9p 3r pagados al Señor Betancurt por 3 certificaciones correspondientes a estas diligencias	9 pesos 3 reales
	Por 821p 4r que importa mi comisión de registro y embarque en el Sn. Nicolás de 820,151p 4r en parte de 1%	821 pesos 4 reales
	Por la que me corresponde para el embarque de 27 tercios de purga reales	27 pesos
	Por la de 2 cajones de vainilla a 2p	66 pesos
	Por la del cajón de plata de iglesia	600 pesos
	Por las de los 4,586 ½ cueros curtidos a ½ real cada uno	286 pesos 5 ½ reales
	TOTAL: 575 PESOS 5 REALES	

Fuente: A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 12, foja 492.

Entre la carga que llevaba, los productos más importantes y caros eran grana y granilla, que era importante que fuesen enviados a España porque podían descomponerse. Hay que recordar que esos productos revolucionaron la industria textil por ser importantes tinturas para telas. Otras mercancías de gran estima, aunque no con precios tan elevados, eran la vainilla y los cueros; de estos últimos se llevaba una importante cantidad.

Los pasajes que se pagaron por los miembros de la tripulación variaron considerablemente, lo que significa que los viajes estaban divididos por categorías o que la alimentación también iba a variar de acuerdo al puesto que se tuviese, que sería lo más lógico después de haber visto los listados de alimentos.

Los nombres de José de Betancurt y de José Calderón aparecen debido a que ellos fueron los escribanos encargados de llevar la documentación relativa al navío, por lo que entre los gastos aparecieron sus respectivos honorarios.

Podemos apreciar entonces que era tan numerosa la carga del navío Santa Anna, que provocó un gran gasto en el embarque de sus mercancías; además de los 575 pesos 5 reales que se ven en el cuadro, se pagaron otros 3575 pesos 5 reales en otros gastos relativos al mismo embarque. Así apreciamos que, en realidad, ésta era una importante nave por su capacidad y calidad de cargadores y mercancías, además de que el número de tripulantes

era considerable, con lo que se nos deja ver que la nave era de grandes dimensiones. Otro de los gastos que Muñoz realizó, fue entregar a cada miembro de la tripulación 1 ½ real por cada día de viaje, que se calculaba que sería de 120 días, y que serviría para su alimentación.¹²⁵

Además, la revisión de la artillería del Santa Anna se había realizado y aprobado su uso en otras naves, por lo que el gobernador del puerto informó al virrey que los cañones pronto serían enviados a la Habana.

Después del embarque realizado, sólo quedaban dos casos pendientes relativos a los cargadores en los que Muñoz no pudo intervenir: el de Sebastián Pérez y el de Bartolomé Pérez Roldán. De este último se habían enviado sus autos al asesor, quien concluyó que ya que se realizó la devolución de su dinero, no había delito que perseguir, por lo que Roldán tuvo que pagar el gasto que la papelería de su caso generó: 70 pesos. Tal vez Roldán deseaba que se le pagara más dinero y no solo se realizara la devolución; como fue préstamo lo que dio a Vivanco, debió generar intereses al llegar a Cádiz, y quizá por esta razón había quedado inconforme con el trato frustrado.

El caso de Pérez al parecer no era tan sencillo, puesto que estaba en juego una importante cantidad de dinero, por lo que su caso siguió estudiándose. De hecho, el virrey ordenó que se continuara con el caso hasta darle solución, y que por supuesto, le informaran de todas las decisiones que fuesen tomadas.¹²⁶

¹²⁵ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 12, fojas 489-491v.

¹²⁶ A.G.N., Ramo Correspondencia de Diversas Autoridades, volumen 30, expediente 58, fojas 126-126v

IV. EL FIN DE UNA NAVE.

En vez de enviar a América los mejores navíos, como lo requería tan largo y difícil viaje, lo común era que los barcos españoles hacían primero el servicio de Levante o de otras carreras y que solo cuando envejecidos y destartalados se les enviaba a vender a Sevilla para el tráfico de Indias y como muchos barcos para el caribe eran destartalados ahí, los compradores consideraban de poca cuestión la edad.
CLARENCE HARING

1. CONSECUENCIA DE UN PODER TESTAMENTARIO.

Para el 20 de agosto de 1779, luego de que Muñoz logró enviar tanto a tripulantes como a cargadores rumbo a España en el San Nicolás Bari, se dirigió a las autoridades del puerto para que le repusiesen el dinero que había invertido en esa labor, que constaba de 3,383 pesos 1 ½ reales. Su solicitud fue enviada al asesor para que indicara lo que debía hacerse. Este no se opuso a que se le pagara, sólo aclaró que Muñoz debía presentar los recibos que comprobaran los gastos que había realizado, lo cual no fue problema.

Su paga debía sacarse del dinero que pertenecía a las arribadas, es decir, el que se llevaba en la caja de soldadas para sufragar gastos que generara el navío al llegar a cualquier puerto. El virrey había ordenado a las autoridades veracruzanas que devolvieran a Manuel Alexo Vivanco o a su representante, las arribadas del Santa Anna; la entrega se realizaría luego de pagar tanto multas como gastos que ocasionaran los trabajos en el navío varado. El dinero de Muñoz se sacaría de ahí, pero debía aclarársele que estaba obligado a responder a cualquier interrogatorio que se le hiciese relativo a su labor como síndico o apoderado.¹²⁷ El Tesorero Oficial Real, Francisco González de Campillo, hizo la entrega:

...en plata doble de la nueva estampa, los mismos que se le mandó entregar por el Exmo. Señor Virrey de este Reino por su superior decreto de veintinueve de junio próximo pasado de este año dio orden se entregasen del

¹²⁷ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 12, fojas 487-493.

*caudal depositadas de arribadas y para reintegrarse de los gastos que ha erogado con dicha expedición...*¹²⁸

Pero había un pequeño inconveniente para realizar la entrega del dinero: Domingo Antonio de Vivanco, a quien ya habíamos mencionado y que presentó gran oposición a las decisiones que las autoridades tomaban. El se dirigió al gobernador del puerto explicando que su hermano Manuel Alexo Vivanco, capitán y maestro del Santa Anna, hacía poco tiempo había fallecido; como pariente más cercano, se había convertido en el heredero testamentario y por lo tanto, se encargaría de lo relativo a esa nave. El capitán antes de morir, había nombrado como apoderado a su primo Pedro Vivanco, para que desempeñara las funciones que Ysasi tuvo tiempo atrás; pero con su muerte, ese nombramiento se canceló, por lo que Domingo Antonio de Vivanco se convirtió en el único representante y defensor de los bienes de su hermano, del Santa Anna y de sus caudales.

La intención de Vivanco era que se le entregaran 12 mil pesos de los 25 mil que tenían detenidos de los gastos de arribada.¹²⁹ Por supuesto su petición fue pasada al asesor, por lo que la paga de Muñoz tendría que esperar. Además a los ministros se les presentaría un problema mucho más grande: el navío.

El 25 de julio de 1776 había arribado la flota comandada por Antonio de Ulloa, personaje que contaba con una importante y destacada carrera militar. A él como capitán le correspondía la seguridad de los barcos que en ella iban; por este motivo el Santa Anna representaba un gran problema para su cometido pues afectaba la vialidad del puerto y por consiguiente, la carga y descarga de mercancías. Además, algunas de las naves necesitaban reparaciones, por lo que el buque varado significaba una importante fuente de piezas.

Tanto Ulloa como el virrey Bucareli eran andaluces de Sevilla y existió una íntima amistad entre sus familias; en varios puestos que tuvieron llegaron a coincidir en el nuevo mundo, por lo que su trato fue más personal.¹³⁰ Desde la llegada de Ulloa al puerto de

¹²⁸ *Ibidem*, fojas 494v-496.

¹²⁹ *Ibidem*, fojas 494-495.

¹³⁰ Francisco de Solano, *op. cit.*, p. XI.

Veracruz, se entabló una comunicación por correspondencia bastante extensa donde narraban los problemas a los que se enfrentaban en cada una de sus labores. A lo largo de sus cartas el caso del Santa Anna fue tratado con regularidad.

A Ulloa llegó una carta del virrey donde explicaba que Pedro Antonio de Cosío, Administrador Interno de Rentas, nombrado desde la visita de Gálvez en 1766, escribió al virrey indicándole el peligro que el puerto corría debido al Santa Anna, el cual se había ido a pique sin que fuese echado al través como Amat lo había sugerido tiempo atrás.

Ya habíamos mencionado que la nave se encontraba al pie de la isla de San Juan de Ulúa, pero aunque tenía entradas de agua, todavía se mantenía a flote con la ayuda de las bombas. Pero la mayor parte de los tripulantes, quienes desempeñaban esas faenas, ya habían sido remitidos a España en el mercante San Nicolás Bari, por lo que las labores casi se suspendieron y el navío tocó fondo en un banco de arena cercano a esa isleta; por ese motivo el peligro de la seguridad y vialidad del puerto aumentó considerablemente. Como era de grandes dimensiones, su mitad superior todavía se encontraba fuera del agua, por eso aún conservaba parte de sus utensilios y pertrechos como balas, cañones, madera, etc. que le servían de lastre¹³¹ ya que si se los quitaban, los vientos lo hubieran arrastrado y deshecho totalmente.

Bucareli se había dirigido a las autoridades veracruzanas indicándoles que:

...si el navío Santa Anna perjudica al puerto en el paraje que está varado puede Vuestra Merced hacer que el capitán del puerto lo represente para que, oídos sus dueños o apoderados, se de la providencia oportuna.¹³²

Ulloa también se dirigió a las autoridades del puerto, exponiéndoles que la verga¹³³ mayor del navío *El Dichoso* se encontraba inservible y no había posibilidad de repararla, y con esa carencia no podría salir del puerto pues se trataba de una pieza importante. Se necesitaba madera para hacer otra, pero en el puerto novohispano no habían encontrado la

¹³¹ Peso que se pone en el fondo de una embarcación para facilitar su conducción.

¹³² Francisco de Solano, *op. cit.*, p. 132. Esta obra es una recopilación de la correspondencia de Ulloa con diversas autoridades, sobre todo con el virrey Bucareli, por lo que a través de ellas nos enteraremos de algunos de los pasajes y comentarios que en torno a nuestro navío se realizaron.

¹³³ Percha colocada horizontalmente a un palo que sostiene a las velas.

necesaria pues no contaba con árboles tan grandes; su única esperanza era la verga del Santa Anna. Además el navío tenía otras piezas de gran utilidad para muchas embarcaciones, pero todas se perderían debido a que estaban *a la inclemencia y con soles y aguas*.¹³⁴

Los ministros ordenaron que se realizara el avalúo de la verga, para que se indicara cuál era su valor y que éste fuera depositado en la Real Tesorería. Respecto al resto de la arboladura que estaba a la intemperie, se le avisaría a los interesados del navío, es decir a Domingo Antonio de Vivanco, para que se encargara de salvarlas o que fueran sacadas a *pregón*¹³⁵ para su remate. También se vendería la carga que aún se encontraba en las bodegas, la cual pertenecía a Ysasi, y que consistía en vainilla, 6 tercios de purga de Jalapa, 10 zurrones de grana y 21 de grana fina que había sido registrada como granilla; esto último debido a que la segunda pagaba menores impuestos que la primera.

Ulloa escribió a Bucareli informándole todo acerca de la incómoda situación en la que se encontraba el puerto, alegando que la estación, es decir la época del año, estaba muy avanzada, por lo que llegarían los nortes y el casco se rompería antes de que las piezas y la carga fueran sacadas. Estas eran costosas por lo que debía hacerse lo posible para que no se perdieran.¹³⁶

El plan de Ulloa se retrasaría. El fiscal de Real Hacienda se dirigió a los ministros del puerto en una carta donde explicaba que el decomiso realizado fue del dinero de arribadas puesto que estaba alterado su registro, pero de ninguna manera de la nave ni de su carga, por lo que el Real Fisco no tenía derecho a rematarlos, a menos que el dueño estuviese de acuerdo.

Este escrito fue pasado a Athanasio Calderón, asesor del caso, quien sugirió que la verga que pidió Ulloa fuera usada y el dinero de ella se entregara al tesorero del puerto. De esto habría que avisar a Domingo Antonio de Vivanco, así como advertirle del peligro que

¹³⁴ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 10, fojas 434-434v.

¹³⁵ Anunciar la venta de piezas o mercaderías para que se reunieran a rematarlas.

¹³⁶ Francisco de Solano, *op. cit.*, p. 140.

el resto de las piezas del Santa Anna corrían y de la necesidad de echar al través a la nave; como heredero, debía encargarse de esos asuntos así como de sufragar los gastos que el navío había provocado, y las autoridades le prestarían la ayuda correspondiente. Respecto a la carga que quedaba, era necesario que fuera sacada al pregón antes de que se descompusiese; el dinero que la venta generara se mandaría a la tesorería hasta que se indicara lo que se haría con él.¹³⁷

Así que las autoridades del puerto ordenaron que se contactara a Manuel Saviñón, *Guarda Mayor* de Veracruz, para que realizara una relación de gastos que el acarreo de los pertrechos del navío había generado; y a Pedro Madera, *Alcalde de la Real Aduana*, para que también entregara un listado de lo que se había pagado por cables, alquiler de almacenes, paga a trabajadores, etc. que permitieron que el Santa Anna se mantuviese a flote por algún tiempo. Esas relaciones las podemos ver en los cuadros 5 y 6

CUADRO 5. RELACIÓN DE GASTOS QUE GENERÓ EL TRASLADO DE PERTRECHOS Y CARGA DEL SANTA ANNA A LOS REALES ALMACENES DEL PUERTO.

Gasto	Dinero
Por nueve pesos pagados de una y media carreta en que se condujo por disposición del Exmo. Gobernador de esta plaza a los almacenes de la Casa Mata, la pólvora de la dotación de este buque, que estaba en el castillo de San Juan de Ulúa, a razón de seis pesos cada carretada con sus cargadores	9 pesos
Por quince pesos siete tomines y seis granos de ochenta y cinco carretas que condujeron con forzados desde el muelle a los almacenes todos los pertrechos de jarcía, motonería, herrajes, cables, calabrotos y efectos de víveres que tenían a bordo dicho navío a razón de una y medio reales carretada	15 pesos 7 tomines 6 reales
Por diecinueve pesos dos tomines y once granos pagados a don Bernardo de Amat por el alquiler de una bodega pequeña que le tomó para poner los víveres y otros efectos que no cabían ya en almacenes, vencido desde el veinte de junio de este año, hasta hoy doce del presente a razón de siete pesos al mes, siendo prevención que continúa ocupada en la misma forma	19 pesos 2 tomines 11 granos
TOTAL. 45 PESOS 2 TOMINES 5 GRANOS	

FUENTE: A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 12, fojas 496v-497.

¹³⁷ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 237, expediente 10, fojas 436v-438.

CUADRO 6. GASTOS DE LA CARGA DEL SANTA ANNA CONDUCTIDO A LOS REALES ALMACENES.

CARGA	DINERO
Por doce pesos a los carreteros y cargadores que trajeron la grana ese día	12 pesos
Por seis pesos a seis cargadores que trabajaron el día cuatro de enero de este año	6 pesos
Por seis pesos a los cargadores que trabajaron el día cinco en andar con dichos zurriones	6 pesos
Por ocho reales de un candado para la bodega de los cueros	1 peso
Por dos pesos a los cargadores que condujeron los cueros del muelle a la bodega	2 pesos
Por cinco pesos de seis candados que se compraron para el navío Santa Anna	5 pesos
Por doce pesos pagados a ocho negros que trabajaron el día primero de junio	12 pesos
Por tres pesos que se dieron a seis negros que vinieron a trabajar el día dos del dicho	3 pesos
Por tres pesos que se le pagaron a seis negros que trabajaron el día tres de junio	3 pesos
Por diecinueve pesos dos reales de hechura de treinta y nueve zurriones, a cada uno cuatro reales por dieciocho petates a un real y medio	3 pesos 3 reales
Por dos pesos gastados el hilo acarreto y de Campeche	2 pesos
TOTAL: 85 PESOS 7 REALES.	

FUENTE: A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 12, fojas 497v-498.

Las relaciones le fueron entregadas a Vivanco para que estuviese enterado de los pagos que del navío, del que él estaba encargado, se habían hecho. En realidad ambas tienen mucho en común puesto que se refieren a los gastos que de los trabajos en torno a la nave se realizaron; podemos ver con ellas algunas de las piezas útiles que la nave todavía tenía así como la necesidad de contratar hombres para realizar las faenas de traslado, debido a que la marinería ya no lo haría. Por otro lado, los hombres contratados para los trabajos eran del mismo puerto, y en su mayoría negros, quienes sobre todo eran utilizados para cargar bultos que se trasladaban a la feria de Jalapa. Además los gastos de almacenaje eran bastante elevados, y si tuvieron que ocuparse dos bodegas (incluyendo la que alquiló Amat) significa que las piezas guardadas eran aún numerosas.

Uno de esos almaceneros, Felipe Martín García, pidió a las autoridades que se le pagara, pues hacía 5 meses 23 días que guardaba mercancía del Santa Anna sin ver el dinero que le correspondía. El precio al que él alquilaba la bodega era de 40 pesos mensuales, por lo que ya se le debían 235 pesos $\frac{1}{2}$ real.¹³⁸ Esto tuvo que ser estudiado para sacar una conclusión de los gastos realizados, del dinero que quedaba en cajas y de lo que se debía entregar a Vivanco.

¹³⁸ *Ibidem*, fojas 498-498v.

2. PARTICIPACIÓN DEL CAPITÁN DE LA FLOTA.

El 16 de septiembre de 1776 se realizó una Junta de Marina en el puerto, con la finalidad de resolver algunos de los problemas de las naves de la recién llegada flota. Las urcas¹³⁹ Santa Rita, Visitación y Sta. Polonia debían descargar las balas y pertrechos que les servían de enjute o lastre; lo harían porque este iba a ser llevado a España en la nave capitana. Se podía lastrar con piedras del río de la Antigua¹⁴⁰ pero costaba 4 pesos la tonelada, gasto que tendría que hacer la Real Hacienda. Ulloa explicó que esas piedras no servían en los puertos de España (aún cuando no mencionó la razón), así que se pensó en otro plan.

En la isleta del castillo de San Juan de Ulúa había 309 lozas y 161 tablones a la intemperie, pertenecientes al varado navío Santa Anna; esas piezas podrían ser usadas como lastre de las urcas ya que era *madera de construcción*, por tanto pesada y de buena calidad; de las tablas entonces debían realizarse un avalúo. Además los cañones podían ser útiles todavía, tal vez no en el puerto, pero sí en otra embarcación (como los que anteriormente fueron enviados a la Habana para ser usados en diversas naves). El dinero se depositaría en la tesorería del puerto, hasta que se decidiera lo que se haría con él. Así que los ministros consideraron

...que respecto a que las urcas no pueden verificar la total descarga de las balas y pertrechos que traen a su bordo, hasta tanto no se les meta el lastre correspondiente para sujetarlas, les parece muy conveniente el pensamiento del señor administrador en cuanto a maderas y cañones...¹⁴¹

Ulloa además, expuso nuevamente a las autoridades portuarias los graves perjuicios que el Santa Anna provocaría al puerto en cuanto llegaran los nortes, sobre todo porque las embarcaciones entraban de manera forzada a él. Así que sugirió...*sacarle los palos y útiles*

¹³⁹ Embarcación grande usada para transporte.

¹⁴⁰ Lugar donde fue el primer establecimiento del puerto de Veracruz.

¹⁴¹ A.G.N., Ramo Industria y Comercio, volumen 10, expediente 9, fojas 138-140.

*arboladuras, así como artillería y lastre, quedando ligero y se lleve a varar a donde no causara perdición del puerto.*¹⁴²

El costo de dichas maniobras se sacaría del valor de las piezas rematadas así como del casco que sería vendido como leña; esto era lo que se hacía en los puertos españoles que tuvieran barcos en las mismas circunstancias, *costeando gastos quienes causaran los perjuicios*. Debían realizarse estas labores antes de que llegara la resolución del virrey, a quien el mismo Ulloa había enviado una carta informándole de la situación y de su plan. No podía esperarse más, pues los nortes no tardarían en deshacer el buque y sería imposible quitar su fondo y sus pertrechos se perderían. Así que pidió le autorizaran que al día siguiente pudiera actuar en esa labor.¹⁴³

Después de estudiar el caso, las autoridades de Veracruz estuvieron de acuerdo con Ulloa, pero siempre y cuando el virrey lo aprobara. Así que de todas maneras se esperaba la respuesta de Bucareli, pero enviaron su sugerencia a la ciudad de México para que también fuera estudiada.¹⁴⁴

Entonces, a pesar del peligro que corrían tanto el puerto como las piezas del navío, se nos muestra la poca iniciativa de las autoridades de Veracruz; tal vez por temor a que las cosas no resultaran, lo que los convertiría en los únicos responsables, por lo que era mejor no comprometerse. En un caso tan importante, no era necesario esperar la autorización del virrey, tal y como Ulloa lo había indicado; de hecho, tanto el Gobernador como los Ministros habían mostrado anteriormente su autonomía en la toma de decisiones cuando destituyeron formalmente a Ysasi y nombraron como apoderado a Ignacio Muñoz, pese a la sugerencia del asesor del caso. Por estas razones lo más probable era que sólo retrasaran el asunto, esperando que la resolución llegara de la capital novohispana.

¹⁴² *Ibidem*, foja 140.

¹⁴³ A.G.N., Ramo Marina, volumen 32-A, expediente 22, fojas 215-216.

¹⁴⁴ *Ibidem*, fojas 216-216v.

Ulloa se había dirigido al virrey en otra carta para quejarse del comportamiento del capitán de Maestranzas del puerto, explicando que en cuanto llegó a Veracruz intentó tratar el asunto del Santa Anna con Amat para que fuese movido de su paraje, pero él le respondió que lo dejara, que los nortes se encargarían de arrastrarlo a la playa. Justificaba su negligencia debido a la avanzada edad del capitán de Maestranzas, que rebasaba los 80 años; por eso mismo pedía que no participara mucho en las labores que él pretendía realizar. Así que ante su respuesta, trató el tema en la Junta de Marina, donde se acordó que debía solucionarse ese problema sin pérdida de tiempo. Al día siguiente el Maestro Carpintero y el Primer Contramaestre de la escuadra, revisaron la parte del casco que estaba fuera del agua y llegaron a la conclusión de que *no se puede pensar en otra cosa que en deshacerlo para leña, o para quitarlo de donde perjudica, que es lo principal*. Por ésta razón no se podía esperar la resolución del virrey¹⁴⁵.

Por otro lado, Ulloa solicitó a las autoridades 2 de las 6 bombas que el Santa Anna tenía, para usarlas en las naves de guerra España y Dragón. Sugirió además que el resto de ellas, así como los masteleros y las velas que se hallaban en la playa junto a los almacenes, fueran puestos bajo alguna cubierta, protegiéndolos del sol, agua y temporales que los perjudicaban, corriéndose incluso el peligro de llegar a inutilizarlas; así que lo dejó a su consideración ya que

*...estas piezas son muy necesarias en el puerto para socorrer las necesidades de los navíos que las necesitan como acaba de suceder con una de los de la presente flota de mi mando*¹⁴⁶.

Las autoridades le respondieron que tomara las bombas que solicitó, pero respecto al resto de las piezas no podían hacer nada para resguardarlas, ya que ese era un asunto que debía ser resuelto por los legítimos interesados en el navío y sus pertrechos.¹⁴⁷

Mientras tanto, Vivanco había escrito una carta al *Comandante General de Flota y Vocales de la Junta de la Dirección y Gobierno de Marina* para pedir que se le citara en la siguiente reunión que se realizara relativa al Santa Anna, pues a él también le interesa saber

¹⁴⁵ Francisco de Solano, *op. cit.*, p.p. 154-155.

¹⁴⁶ A.G.N., Ramo Marina, volumen 32-A, expediente 22, fojas 217-217v.

¹⁴⁷ *Ibidem*.

de dónde se sacaría el dinero que cubriría los gastos de mover a ese navío, explicando que esperaba que fuera por cuenta del culpable de la destrucción y abandono que sufría así como del perjuicio que dicho buque provocaba a la bahía.¹⁴⁸ Con esta declaración dio a entender que él no se consideraba responsable y por tanto no pagaría esos gastos; aún faltaba saber quién fue entonces el responsable de ellos.

Más retrasos, pues esta petición también sería estudiada. Pero el caso no podía demorarse más. Por la seguridad del puerto era necesario tomar las medidas pertinentes, por lo que Ulloa hizo otra propuesta para mover los restos del Santa Anna:

...que al mismo tiempo se recojan los herrajes, madera, arboladuras y demás cosas que fueron sacando V.E. y V. Srias, se sirvan nombrar una persona de confianza que pague a los operarios sus jornales, en virtud de las certificaciones que el Ingeniero de Marina D. Bernardo de Amat les diere: que franquee o facilite el barco o barcos que fuere necesario para conducir las Maestranzas a dicho casco y recoja lo que fuere sacado de él, para conducirlo a donde V.E. y V. Srias. determinen que se deposite. Así mismo será necesario que las jarcias y motonerías que estuvieren almacenadas de dicho casco se franqueen con cuenta y razón las piezas que el Primer Contramaestre de escuadra Bernardo de Paz necesite para las maniobras que se deben hacer.¹⁴⁹

Esto debía realizarse antes de que llegaran los nortes, pues podía empeorar la situación. La respuesta de las autoridades fue que estaban de acuerdo con él, pero debían esperar la resolución del virrey y con su aprobación; se nombraría a la persona que se encargaría del asunto pero, no podían hacerlo sin la participación del interesado del navío, lo que retrasaría ese nombramiento. Su carta fue enviada al virrey, la cual fue revisada por Areche, fiscal de la Nueva España en ese momento.¹⁵⁰

El secretario de la Junta de Marina, José Radas, Contador del navío de Armada, que viajaba en “El España” (capitana de la flota), después de estudiar la carta de Vivanco, explicó que Ulloa la presentó a los miembros de la Junta de Marina para que los integrantes de esa decidieran si el heredero del capitán tenía o no derecho de asistir a la siguiente

¹⁴⁸ *Ibidem*, fojas 221-223.

¹⁴⁹ A.G.N., Ramo Marina, volumen 15, expediente 16, fojas 224-224v.

¹⁵⁰ *Ibidem*, fojas 224v-226.

reunión para justificar el que haya omitido los llamados que se le habían hecho en torno a mover al navío.¹⁵¹

Los Ministros estudiaron el caso, reunieron a la Junta y se discutieron los daños que provocaría el Santa Anna si terminaba de hundirse en el lugar donde se encontraba, y se ordenó que le fueran recortados 3 palos, bauprés, trinquete y mesana,¹⁵² además de 8 cañones de calibre de a 8 y porción de lastre. La nave debía ser conducida a un paraje menos dañino. Se había discutido en la Junta de Marina anterior que los gastos serían por cuenta de los caudales del navío, destinados a sus arribadas, siempre y cuando lo aprobara el virrey. Es decir, no tomaban ninguna decisión nueva; se sabía lo que debía hacerse y se repetía continuamente esa decisión, pero no se daba la orden de realizar las labores.

En cuanto a sacar al buque de su paraje, se seguiría esperando que la resolución final llegara de la ciudad de México. Pero primero se mostró el escrito que Vivanco les envió donde pedía se aclarara quién era el causante del perjuicio del buque, pidiendo además que lo escucharan, como era su derecho. Los ministros no querían dar los caudales si no llegaba la autorización del virrey, pero enviaron a Ministros Mayores de Carpinteros y Calafates de la flota para que nuevamente reconocieran el estado del navío. Se preguntó a varios capitanes de naves acerca de esta situación y concordaron en que era urgente que se sacaran antes de que llegaran los nortes, y que el pago debía tomarse de los caudales del navío o bien de la venta de sus pertrechos.¹⁵³

Ulloa por su parte, insistió en que la estación próxima retrasaría las labores de extracción de piezas del Santa Anna, que consistía en 8 cañones, 2 *lancadas* de lastre (según el ingeniero de marina eran 330 toneladas de madera), etc. Por el sondeo que se practicó tenía de 20 a 30 pies de agua, por lo que esperar la respuesta del virrey no era muy recomendable; él no se molestaría si no se esperaba su resolución. Así que sugirió nuevamente que se pusieran manos a la obra.¹⁵⁴

¹⁵¹ A.G.N., Ramo Marina, volumen 32-A, expediente 22, foja 222.

¹⁵² BAUPRES: palo horizontal que sale de la proa. TRINQUETE: Verga mayor del palo de proa. MESANA: Mástil que está más a la popa.

¹⁵³ A.G.N., Ramo Marina, volumen 32-A, expediente 22, fojas 224-225.

¹⁵⁴ Ibidem, foja 225.

Mientras a México llegó la carta, de la que el virrey tomó la siguiente resolución:

...con citación del apoderado general se proceda a ejecutar la propuesta por el Señor Comandante, erogándose en gasto de los caudales de arribada y de lo que se venda, previo avalúo y demás solemnidad del caso y queda esto que fuere y sea de provecho, a otras embarcaciones, se guarde para que no se inutilice de todo contra los objetos que rigen la providencia.¹⁵⁵

Por otro lado, respecto a lo que los miembros de la Junta sugirieron acerca de descargar balas y pertrechos para que sirvieran de lastre en las naves de flota, no se podía disponer de ellos sin consultar a los interesados, por lo que sugirió que se les citara e informara de lo que se planeaba hacer.¹⁵⁶ Por lo tanto, debían los ministros mover al Santa Anna, nombrar a una persona de confianza que pagara a los operarios del caso, que se llevaran las maderas para lastre a las urcas del Rey y lo más importante, que se informara al apoderado o a su representante para que estuviese al tanto de lo que aconteciera.¹⁵⁷

Ulloa por su parte recibió una carta del virrey en donde se disculpaba por el retraso de su contestación, pues era tanta la correspondencia que le llegaba que muchas veces no se daba abasto con su personal para responder a todas. Indicó que siguiera con las acciones que había sugerido:

Bueno es evitar todo riesgo de que se haga peor ese mal fondeadero. Las formalidades con que aquí se siguen todos los expedientes, particularmente cuando hay partes que pueden reclamar perjuicios, tal vez detendrá el que yo conteste este correo sobre el buque varado Santa Anna, pero siga vuestra merced lo empezado.¹⁵⁸

Se le autorizó entonces a Ulloa el uso de las 2 bombas que había pedido, y respecto a mover al navío, podía hacerlo y los gastos serían sufragados de la arboladura, artillería y casco que se sacaran y vendieran.¹⁵⁹

¹⁵⁵ *Ibidem*, fojas 219v-220

¹⁵⁶ A.G.N., Ramo Industria y Comercio, volumen 10, expediente 9, fojas 140v-141

¹⁵⁷ A.G.N., Ramo Marina, volumen 15, expediente 16, fojas 226v-227.

¹⁵⁸ Francisco de Solano, *op. cit.*, p. 157.

¹⁵⁹ A.G.N., Ramo Marina, volumen 32-A, expediente 10, fojas 438-440.

Bucareli también escribió a los ministros del puerto informándoles lo de las bombas que autorizó a Ulloa. Además indicó que debía realizarse el avalúo de las piezas antes de ser entregadas a la Real Hacienda; todo eso para aprovechar las maderas por ser de construcción y sin que fueran dañados los bienes del interesado. También había que guardar los cañones, ya que si éstos no servían en el puerto, serían útiles en otro lugar. Indicó además que debieron tener presente la opinión de los afectados, dueños de la madera y del buque, lo que era necesario que no se repitiera. Finalmente aprobó el envío de lastre a las urcas mencionadas.¹⁶⁰

El mismo día en que llegaron las resoluciones del virrey, Ulloa escribió a Bucareli quejándose de la situación que había en el puerto:

No se ha podido hacer nada en cuanto a la saca de la Santa Anna, lo que en Cádiz se ha practicado en iguales circunstancias es suplirse de Real Hacienda los gastos y después reembolsarse del valor del cargamento que conducía la embarcación y del de sus fragmentos. Aquí hay un embrollo entre los apoderados y oficiales reales sobre la causa de haberlo dejado bajar en el paraje que está. Pero en el día lo que importa es quitar el bajo que se formaría con su lastre que en tanto que lo mantiene en la bodega puede hacerse y que si el buque se destroza con los nortes será muy costoso, largo y no seguro practicarle con el portón.¹⁶¹

Los ministros, luego de las cartas de Bucareli, indicaron que se cumpliera con el avalúo de madera, cañones, artillería, etc., con la citación de Vivanco. Todo debía ser pasado a las urcas Sta. Rita, Visitación y Sta. Polonia; de la Real Hacienda se sacaría el dinero de los gastos, que luego se repondrían del caudal del navío. Así que comunicaron al Guarda Almacén Manuel Saviñón que continuara recibiendo pertrechos, jarcia y motonería que le llevaran de la nave. Por supuesto se avisó a Amat del avalúo, por ser el encargado de realizarlo.¹⁶²

El Capitán de Maestranzas, acompañado de los Maestros Calafate y Carpintero del puerto, volvieron a hacer un avalúo, llegando a la conclusión de que cuando el buque llegó a ese paraje ya tenía el fondo maltratado, por lo que:

¹⁶⁰ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 10, fojas 438-440.

¹⁶¹ Francisco de Solano, *op. cit.*, p.p. 160-161.

¹⁶² A.G.N.; Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 10, fojas 440v-441.

*...es imposible sacar el buque de aquel paraje por estar enteramente podridas sus maderas y partido este desde el palo mayor a la proa, que se evidencia por el juego que tiene con la poca marejada que hay en la popa forme y que el remedio único se encuentra en evitar el bajo que se teme por su notorio celo es hacerlo pedazos y buscar cañones y lastre...*¹⁶³

Antes ellos mismos habían dicho que no había arreglo o reparo alguno, ahora la situación era más peligrosa. Pero aunque se avaluó todo, siguieron sin actuar con prontitud.

3. UN HEREDERO PROBLEMÁTICO

Vivanco volvió a dirigirse a las autoridades del puerto, explicándoles que el escribano, José de Betancurt, le informó lo que el virrey había notificado en sus cartas relativo al navío varado y a las acciones que deberían tomarse; es decir, realizar el avalúo de la madera así como de los cañones, balas y demás pertrechos, labor que debían llevar a cabo tanto el Capitán de Maestranzas como el Capitán de Artillería del puerto. Todo sería embarcado para que sirviera de lastre en otras naves; la cantidad que se obtuviese sería depositada en la Real Hacienda. Los jornales de trabajadores y demás gastos que provocaran sacar al Santa Anna del paraje donde varó, serían pagados del dinero de arribadas de la embarcación. Pero Vivanco, como heredero, no estaba de acuerdo con esas decisiones.

Explicó que la madera no tenía relación con el comiso, por lo tanto, no podían obligarlo a venderla pues estaba destinada a la construcción de otros buques para el dueño de esta misma; como heredero debía encargarse de su entrega y de dar cuenta de lo acontecido al Santa Anna y a sus piezas al propietario de dicha embarcación en Cádiz. Por otro lado, él tenía el derecho de enviar a personal de su confianza para realizar un avalúo de la nave y sus piezas, ya que en los anteriores que se realizaron, nunca fue citado. El pago de gastos debía realizarlo el Ministerio, pues este era el responsable de la desgracia del navío. Y eso lo explicó de manera detallada.

¹⁶³ Ibidem, fojas 447-447v.

Luego del arribo del Santa Anna (15 diciembre 1775) se despojó a Ysasi de su puesto de apoderado del capitán. Bernardo de Amat hizo un reconocimiento de los daños o reparaciones que podían realizarse al navío (20 marzo 1776), y ante la negativa del Ministerio de dar las *providencias necesarias* para la compostura, como Ysasi había pedido, así como de la restitución de los caudales de arribadas, se retrasó el asunto, por lo que se perdió toda esperanza de reparo. El 10 de mayo hubo fuertes vientos que llevaron al navío al pie del castillo de San Juan de Ulúa, chocando con las piedras del lugar, haciendo que se dañara severamente y que la entrada de agua fuera aún mayor; esto lo verificó Amat el 22 de mayo, indicando además que la nave no tenía posibilidad de reparación alguna. Sugirió que esta fuera *hechada al través* sin que se le desarmara, por el peligro que se corría de que se fuese a pique en ese lugar, provocando serios daños a la vialidad del puerto. Se informó de esa resolución a Ysasi, para que como apoderado autorizara que se llevaran al buque más allá del río Tenoya, puesto que era tanta el agua que entraba que las bombas que en él había eran insuficientes para mantenerlo a flote por mucho tiempo; pero a Ysasi no se le puso en libertad para realizar la labor que se le pedía, por lo que renunció a su cargo de apoderado.

Los ministros se enfrentaron a otros conflictos como el envío de cargadores y tripulantes a Cádiz en el San Nicolás Bari, por lo que se descuidó al navío y este se fue a pique, dejando que los masteleros, cañones, balas, etc. se deterioraran cada vez más. Así que por los perjuicios que le había provocado ese Ministerio a él como heredero, llegó a la conclusión de que las autoridades veracruzanas eran las culpables de su desgracia, por lo que debían también ser los encargados de sacar al navío de su paraje y de pagar los gastos que eso ocasionara, haciéndose además responsables de los problemas que se causarían al puerto en el caso de que la nave ya no pudiera ser movida.

Los acusaba entonces de ser ellos, por su negligencia, los causantes de que la nave varara, luego del *despojo violento* del que fue víctima Ysasi, así como de no haber sacado a tiempo los palos, arboladura, artillería, cajas de la tripulación, utensilios y lastre que en la nave había; los ministros no habían querido comprometerse, puesto que mover al navío del

paraje donde se encontraba y sacar sus pertrechos, representaba un gran gasto, del cual no quisieron hacerse responsables.

El objetivo de Vivanco era que se le pagara lo que correspondía al avalúo del navío cuando se encontraba en buen estado, es decir del que se hizo en Cádiz, y no del reciente, realizado de una nave destrozada y sin posibilidades de arreglo.¹⁶⁴

Mientras Vivanco les complicaba aún más el caso a las autoridades veracruzanas, Antonio de Ulloa continuó realizando las labores de descarga de la flota, las cuales no concluían. De sus acciones informaba al virrey con regularidad, al igual que hacía comentarios de lo que en el puerto ocurría, quejándose de lo retrasado que estaba el asunto del Santa Anna, y que por haberse atendido a los pleitos con el heredero, se había abandonado al navío, lo que provocó que se fuera a pique en su totalidad:

Con el aguacero se declaró el norte, que duró hasta el día 5 [de octubre de 1776] con fuerza. Y con este motivo el navío Santa Anna se rompió y cayó hacia el canal donde aunque en esta disposición, permanece sumergido, despidiendo algunos fragmentos que salen a la playa, por lo que cesó la maniobra de sacarle el lastre, según se intentaba, no siendo fácil hacerlo ahora como cuando estaba la mitad de su buque fuera del agua. Y cualquier diligencia que se haga será muy costosa, a causa de la profundidad en que se halla, de 33 o 34 pies.¹⁶⁵

Avisaron a Amat, pues era necesario hacer algo con los fragmentos que alrededor de la nave flotaban y que podían dañar a otro buque:

...llegaron los nortes que arreciaron entrada la noche y esto provocó que el casco del Santa Anna se desbaratara en muchas partes y quedara dividido en trozos...¹⁶⁶

Debido al clima, era difícil llegar al paraje donde el navío se encontraba; algunos fragmentos habían llegado a la playa y los ministros temían que la gente intentara tomarlos. Así que por ello avisaron al Capitán de Maestranzas para que tomara cartas en el asunto; Amat respondió que a él como Capitán del Puerto no le correspondía recoger fragmentos

¹⁶⁴ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 10, fojas 441-446v.

¹⁶⁵ Francisco de Solano, *op. cit.*, p. 164.

¹⁶⁶ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 10, foja 449.

de barcos, por lo que sugería que nombraran a un comisionado de confianza para que realizara esa labor y llevase todo a los Reales Almacenes. Además, él estaba ocupado *...con la visita de embarcaciones de la presente flota y urcas y sus carenas*¹⁶⁷.

Así que si Amat no se encargaba de recoger las piezas, el heredero tendría que hacerlo, por lo que fue urgente avisarle a Vivanco de su labor a realizar. Pero él se apegó a lo que dijo anteriormente, es decir:

*...al abandono del navío y sus apegos a favor de su Excelencia y Mercedes con las formalidades necesarias, con protesta que hace de mandarlo al Ministerio por el avalúo que de él se hizo en Cádiz y consta en el Consulado, cuyo derecho deja a salvo a sí y a los interesados.*¹⁶⁸

Es decir, que él no se haría responsable de esas labores, puesto que al haber sido los ministros los culpables del daño que sufría el Santa Anna, ellos deberían encargarse de todo; pero el dinero que generara la venta de piezas de la nave debía estar segura para cuando él la reclamara.

Los ministros, ante esa respuesta, concluyeron que la Real Hacienda no tenía por qué hacer gastos inútiles como lo sería la paga de operarios que se encargaran de recoger los fragmentos del casco que fueron arrojados a la playa por el viento. Pero Vivanco debía aun devolver algunos utensilios del Santa Anna que se le habían entregado luego de ser rescatados, para que fueran depositados en los Reales Almacenes con el resto de las cosas del navío. Vivanco no tuvo problema con ello, pero aclaró que él no se haría responsable de los gastos de traslado, sino que era obligación del Ministerio pagarlo; entonces ese dinero no debía sacarse de los caudales del navío.¹⁶⁹ Los ministros pronto se verían en la necesidad de tomar una resolución determinante respecto a este problema.

Ulloa por su parte, continuaba quejándose con su amigo el virrey de la situación que imperaba en el puerto, de irresponsabilidad y abandono respecto al Santa Anna:

Con el último [norte] se acabó de destrozar el Santa Anna, perdiéndose la arboldura que tenía dentro y las piezas que pudieran haberse aprovechado.

¹⁶⁷ *Ibidem*, fojas 447-449v.

¹⁶⁸ *Ibidem*, fojas 449-450.

¹⁶⁹ *Ibidem*, fojas 450-453v.

Lo peor del caso es el bajo que queda ya formado con todo el lastre que tenía dentro, pero como esto no lo comprendieron el Gobernador y los Oficiales Reales cuando determinaron vararlo, no pensaron entonces ni después en sacarle el lastre para conducirlo a donde no perjudicase, ni tampoco en sacarle los cañones, arboladura y la jarcia, ocupando toda su atención el comiso, como si en esto se comprendiese todo es servicio del Rey. A la verdad los daños que se han originado a mi juicio, importan muchos miles por una unidad: ellos dispusieron que se llevase a varar, pero no que se sacase antes lo que podía dar provecho y hacer daño: como si en el caso de ser condenados por el consejo satisficiesen todo el importe de lo perdido, diciendo que lo dejaran íntegro en el casco sin tocarla. Aseguro a Vuestra Merced que es compasión del modo que se ha manejado, sin entrar yo en el asunto del embargo del navío, que no tiene que ver con el de la mala varada y pérdida total de sus maderas, herrajes y arboladuras, que todo valía dinero.¹⁷⁰

Los ministros por fin habían tomado una determinación respecto al Santa Anna. Después de estudiar con detenimiento el caso, volvieron a revisar las denuncias de fraudes y malversaciones que cometieron tanto Manuel Alexo Vivanco como José de Ysasi contra la Real Hacienda,

...no sólo de llevar sin permiso su cantidad considerable de pesos efectivos con la mistura de ambos cuños, sino también zurriones de grana fina sin registro y sin licencia necesaria como otros muchos registrados por granilla se descubrieron en presencia de Ysasi en el mismo acto del reconocimiento por el de grana fina,... lo que perjudica bastante a los Reales Intereses...¹⁷¹

Así que con el delito comprobado debía aplicarse la ley que el Rey había expedido el 22 de julio de 1771 para castigar fraudes y contrabandos, la cual decía:

...que aprehendido el fraude se declare por decomiso con la embarcación, carruaje o caballería en que se conducía y que vendido todo lo que depositado su importe hasta la ejecución de la sentencia y que en odio de el expresado crimen se cumpla su pena de comiso a las mercaderías lícitas cuando vienen con las ilícitas y se introducen más y otros en los puertos, lo que así mismo enseña la opinión más segura sobre la sujeta materia.¹⁷²

Se realizó un listado del cargamento que había sido decomisado, el cual consistió en las siguientes mercancías:

¹⁷⁰ Francisco de Solano, *op. cit.*, p. 169.

¹⁷¹ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 11, fojas 456-458.

¹⁷² *Ibidem*, fojas 458-459.

- 20,730 pesos 1 real,
- 20 zurrones de grana,
- 10 de granilla,
- 6/3 de purga,
- 19 macitos de vainilla,
- 9 cajoncitos de tabaco,
- 77 abanicos de hueso y caña y
- 25 cueros curtidos (de los cuales se informó a la Casa de Contratación para que los detuviera y vendiera cuando llegara el San Nicolás Bari).¹⁷³

El resto de las cosas del navío como jarcias, aperos pertrechos y utensilios, sin importar el estado en que se encontraran, debían ser enviados a los Reales Almacenes, realizándose un inventario y avalúo de todo en presencia de Vivanco y de Ysasi. Todo debía ser sacado a pregón para ser rematado y esta vez no se aceptaría ninguna causa para retrasar el asunto.¹⁷⁴

Por fin tanto Gobernador como Ministros del puerto tomaron cartas en el asunto en lugar de dejarlo todo en manos de los asesores. Así que para poder darle fin a todos los casos que habían quedado pendientes fue necesario hacer una nueva revisión de los autos, lo que provocó que algunos de ellos fueran nuevamente sacados de su olvido.

4. LOS PROBLEMAS OLVIDADOS.

Debido al interés que las autoridades veracruzanas pusieron en los problemas que el Santa Anna causó al puerto, así como el conflicto en torno al dinero que de este navío había quedado, algunos casos se fueron rezagando. Al haberse realizado una nueva revisión del origen del dinero de arribadas del Santa Anna, se encontró un par de autos que era necesario que fueran retomados: el del dinero de Sebastián Pérez y el de los marineros que aún no habían sido remitidos a España.

¹⁷³ *Ibidem*, foja 459.

¹⁷⁴ *Ibidem*, fojas 459-460.

ESTA TESIS NO DEBE SALIR DE LA BIBLIOTECA

Recordemos que Clemente de la Fragua, comerciante de Puebla, se había dirigido al virrey pidiendo la devolución de 15,684 pesos 7 ½ reales que Sebastián Pérez, vecino de Veracruz, había entregado a Manuel Alexo Vivanco, capitán del Santa Anna, para que lo llevara a España en su caja de soldadas, de lo cual se hizo registro en cinco conocimientos. Luego de la revisión del asesor, se decidió devolver el dinero a Pérez, pero debía entregarlo a las autoridades cuando ellas lo indicaran, y para asegurarse de que lo cumpliera, tuvo que nombrar a un fiador que lo respaldara, el cual fue Ignacio Muñoz.¹⁷⁵

Así que para terminar de una vez con este asunto, fue notificado Pérez de que debería devolver ese dinero, para que el caso fuera estudiado nuevamente. De esta noticia también se informó a Domingo Antonio de Vivanco, por ser el heredero de los bienes del capitán; y a José de Ysasi, por haber participado en esa transacción y al que le correspondía el pago de flete de 1%. Se había registrado el dinero bajo riesgo de la tripulación, y para entregarlo en Cádiz al dueño de la nave Francisco Vallejo y Cía., evadiéndose así el impuesto de 3% que correspondía a la Corona, que se quedarían tanto el capitán como su apoderado.¹⁷⁶

Por ese motivo se había violado la ley que decía:

...mandamos que ninguno registre oro, plata, perlas, ni demás cosas que deben registrar, siendo ajeno por suyo, ni en nombre de otro tercero, sino de aquel mismo que se la encomendó y cuyo fuese pena de pagarlo en el cuarto tanto de sus bienes y mas sea habido por robador público y como tal procedan contra él el presidente de la Casa de Sevilla y otras nuestras justicias y así mismo mandamos que ninguno registre oro, plata ni otra cosa alguna suya a nombre ajeno, pena de lo haber por perdido y que se confisque para nuestra Cámara con mas el dos tantos de que había la tercera parte del denunciador y ordenamos que en todas las partidas de registro venga expresamente declarado el nombre de las personas para quien vienen y quien las envía y de qué parte o lugar y no se diga el registro que se han de dar a quien pertenece ni se ponga en él otra alguna generalidad, pena de incurrir en las penas de esta ley.¹⁷⁷

¹⁷⁵ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 6, fojas 308v-310.

¹⁷⁶ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 11, foja 462v.

¹⁷⁷ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 6, fojas 310v-311v.

Las autoridades revisaron y comprobaron que Muñoz sirvió de fiador de Pérez y este no violó ninguna ley, sino que fue el capitán el culpable verdadero; para reiterar su obediencia el dinero fue entregado al tesorero del puerto.¹⁷⁸

Vivanco por su lado, no había querido contestar a las noticias de devolución de dinero a Pérez hasta que el virrey personalmente lo indicara. De mala gana respondió, pero hizo la petición de que tanto Pérez como Ysasi debían responder bajo juramento qué tipo de tratos tuvieron con su hermano; además, pidió que fueran entrevistados 5 capitanes de naves que estaban en Veracruz, de los cuales proporcionó sus nombres, y que contestaran las siguientes preguntas:

1. *Que si es cierto que rendido el viaje en Cádiz, revisa la oficina de marina a los oficiales y tripulación su soldada y si ese juramento pasa a la Contaduría General de la Casa de Contratación.*
2. *Si es cierto que el caudal registrado en América por razón de caja de soldadas sólo se libera de dineros, lo que ajusta al proyecto de la Oficina de Marina y que también ajusta a la contratación de sirvientes de Cámara.*
3. *Si es cierto que lo que excede del registro de América de soldadas, paga a S.M. dineros.¹⁷⁹*

Con esto, Vivanco trataba de comprobar que aunque se llevara dinero de más, al llegar a España este podía ser registrado, además de que justificaba que el dinero sí podía ir en caja de soldadas pues de lo que ahí sobrara, pagaría impuestos a la Corona al llegar a Cádiz. Las autoridades permitieron que se realizaran esos cuestionarios, para ver si así ese heredero cooperaba y el caso se solucionaba con prontitud.

La declaración de Ysasi, otorgada desde el cuartel del puerto donde cumplía con su arresto, fue que Pérez había buscado a Vivanco para que llevara su dinero, puesto que el capitán no había completado la cantidad que se le había autorizado anteriormente; se acordó que sería bajo riesgo de la caja de soldadas. Pero Vivanco padeció de mala salud y

¹⁷⁸ *Ibidem*, foja 317.

¹⁷⁹ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 6, fojas 319-320.

se fue a Jalapa a reponerse antes del viaje, así que la transacción terminó con Ysasi. Por otro lado Pérez también declaró algo parecido. Él fue quien se acercó a Vivanco, para llevar el dinero en la caja de soldadas, el capitán se fue a Jalapa y terminó el trato con Ysasi.¹⁸⁰

Por otro lado, los cinco capitanes fueron entrevistados con las preguntas que indicó Vivanco, y en su mayoría respondieron:

1. *Cierto que se revisa el contenido.*
2. *Cierto que el caudal que pertenece a soldadas es libre de dineros.*
3. *Es constante que lo que queda líquido del caudal de soldadas, luego de la liquidación, paga a S.M. los dineros reales.*

A todos les mostraron los conocimientos para ver cuál era su opinión de haberlo registrado a otro nombre, y en esta ocasión las respuestas variaron, desde que no sabían por no ejercer el cargo de maestros, los que dijeron que Vivanco e Ysasi habían violado la ley, y los que respondieron que no creían que lo hubieran hecho de mala fe.¹⁸¹

Esas respuestas fueron pasadas a los tres interesados, Vivanco, Ysasi y Pérez; en especial al primero, que era el de la petición. Después de revisar las declaraciones, anunció que había encontrado diferencias en ellas. Los ministros informaron de todo lo anterior a Juan Francisco de Porras Madrazo, abogado de la Audiencia que ayudaría a tomar una resolución para darle fin al caso.

Este problema terminó con la devolución del dinero a Pérez, pero mucho tiempo después como lo pudimos observar al inicio del caso, cuando se le citó a éste para investigar si era de él el dinero guardado en las cajas de la Real Hacienda. Se declaró en ese momento que la devolución se había realizado tiempo atrás, aún así ese caso tardo años en ser resuelto; no tenemos registrado el momento en que la entrega se realizó, aunque si el antecedente de que lo consideraron limpio de haber violado la ley al registrar su dinero y por eso sí se realizó la entrega posteriormente.

¹⁸⁰ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 6, fojas 321v-323v.

¹⁸¹ *Ibidem*, fojas 323v-327v.

Pero mientras el caso fue nuevamente revisado, Vivanco se ausentó del puerto debido a que tuvo que hacer sus respectivas transacciones comerciales por ser miembro de una compañía comercial importante, como ya antes habíamos mencionado. Con su partida, se evidenció que el caso no le interesaba o que solo buscaba retrasarlo, pues no informó de su ausencia ni dejó a algún apoderado que lo representara. Así que con esa actitud, las autoridades pensaron que sólo rehuía el caso para que la entrega del dinero a Pérez no se realizara, y optaron por enviar una orden a su residencia en Jalapa, donde se le indicó que era necesario que nombrara a alguien que resolviera sus asuntos pendientes en el puerto; además de que debía mostrar los documentos que lo mostraran como verdadero heredero de su hermano el capitán.¹⁸²

Vivanco lo hizo, nombró a su primo Pedro Vivanco como su representante en el puerto y mostró los documentos donde se le nombraba heredero. Lo curioso de esto es que su hermano el capitán no fue quien lo nombró. El primer y único beneficiario de los bienes de Manuel Alexo Vivanco era su tío, Francisco Martínez de Vallejo, dueño de la embarcación; pero por cuestiones de comodidad debido a la distancia, acordaron que era mejor ceder el puesto de heredero a Domingo Antonio de Vivanco.

*...Como Domingo Antonio de Vivanco, del comercio de España y residente en este Reino y hermano del difunto, es el más acreditado para heredarlo, mediante lo cual y el amor con que el otorgante lo trata según la buena correspondencia que del ha tenido, se le dará a él la herencia. Francisco Vallejo otorga se transfiera todos los pesos, reales, alhajas, géneros, causas, vínculos, mayorazgos y otros cuales quiera bienes raíces, muebles y semi bienes que como heredero del difunto le tocan, como único y universal heredero del difunto tienen todo el poder y facultades sobre los bienes..*¹⁸³

Lo más probable es que el nombramiento de heredero a Domingo Antonio de Vivanco se debió a que como él estaba en Veracruz, le sería más fácil encargarse de resolver este caso del Santa Anna y de los demás problemas que se llegaran a tener con los bienes del difunto capitán, entre los cuales también se quedó el problema de una vara de alguacil mayor y una hacienda en Orizaba (la que anteriormente Roldán había denunciado),

¹⁸² *Ibidem*, fojas 360-363.

¹⁸³ *Ibidem*, fojas 364-367v.

que había adquirido Manuel Alexo Vivanco antes de morir. Lo que no se esperaron es que posteriormente, tanto Vivanco como su tío tendrían problemas entre sí provocados por el Santa Anna, como veremos más adelante.

5. MARINEROS A SAN BLAS

Por otro lado, llegó a Veracruz una carta donde se informaba que los marineros que fueron enviados a Cádiz se encontraban en la Habana. No todos la tripulación habían podido ser enviada en el San Nicolás Bari; otros tantos fueron remitidos en la fragata “La Dorada”, que había hecho parada en ese puerto esperando la reunión de la flota. Esos marinero habían entrado al servicio Real en la Habana, pero los gastos que se generaron en el viaje, y su estancia en esa isla en lo que comenzaban a correr sus salarios, debía ser pagado por las autoridades del puerto novohispano. El contador de la Real Armada fue el encargado de enviar una relación de los gastos que generó la manutención de la tripulación en 48 días, hasta que entraron a trabajar a las naves del rey con goce de sueldo.¹⁸⁴

Eso significaba entonces que las naves se encontraban esperando en la Habana a que se reuniera la flota para que juntas partieran. El Ministro de Indias había enviado una carta señalando que ésta debía salir de ese puerto el 1º de octubre de 1777. Pero el viaje no estuvo listo para partir en la fecha indicada pues las transacciones comerciales de Jalapa, y la carga de las naves, no había terminado aún.¹⁸⁵

Desde Cuba se insistió por el pago que generó la manutención de la marinería en su viaje a la Habana, enviando otro listado de la tripulación.¹⁸⁶ Muñoz, que había participado como síndico del Santa Anna, solicitó a las autoridades que pagaran lo que se les pedía, pues él había sido el encargado de mandar a los marinos en otras naves rumbo a España,

¹⁸⁴ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 12, fojas 449v-501.

¹⁸⁵ Francisco de Solano, *op. cit.*, p. CXXVI.

¹⁸⁶ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 12, foja 499v.

por tanto se le autorizó actuar en otro envío, sin importar que generara gastos, los cuales también debía sufragar el ministerio del puerto.

Se mandó un emisario a la isla cubana para satisfacer el pago del dinero gastado en los hombres que se fueron en La Dorada a la Habana; la cantidad a pagar era de 1,521 pesos.¹⁸⁷ Ese emisario iba de parte de Muñoz, síndico de la nave, y quien fue el encargado de hacer la relación y entregarla a las autoridades de Veracruz cuando todo quedara solucionado.

Pero todavía quedaban hombres del Santa Anna que no habían podido ser remitidos aún a la Metrópoli. Los que permanecieron en Veracruz tenían una nueva opción, ser enviados a un puerto del pacífico: San Blas.

Una de las consecuencias de la visita de José de Gálvez a la Nueva España fue la fundación de una nueva base comercial. En 1768, durante el gobierno del Marqués de Croix, se dio la orden de establecer en San Blas un puerto con la finalidad de mantener mayor contacto con las provincias de Sonora y las Californias; además, con ello se facilitarían las expediciones hacia el noroeste.¹⁸⁸

Para la fundación de esta plaza fueron mandadas 116 familias (80 de blancos españoles) de todos los oficios para que se asentaran ahí. Incluso de ese lugar salió la expedición de Gálvez que se dirigió a Sonora y las Californias para su visita.¹⁸⁹

El departamento de San Blas era una base estratégica de gran importancia para la expansión de la Nueva España. El virrey, José Ma. de Bucareli, fue el encargado de realizar y organizar las expediciones de exploración; pero había otro motivo, de vital importancia, que impulsó esta fundación: la amenaza rusa.¹⁹⁰

¹⁸⁷ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 12, fojas 501-502v.

¹⁸⁸ Enrique Hernández, *San Blas en la perspectiva de su historia*, Tepic, Gobierno del Estado de Nayarit, 1975; José Antonio Calderón, *op. cit.*, p. xviii.

¹⁸⁹ Enrique Hernández, *op. cit.*, p.p. 38-38-39.

¹⁹⁰ José Antonio Calderón, *op. cit.*, p. xx; Francisco de Solano, *op. cit.*, p. xxxvi.

Los rusos, bajo el gobierno de Catalina II, realizaban expediciones a tierras todavía no descubiertas ya que pensaban que tenía derecho sobre las costas americanas aún no ocupadas. Vitus Bering, navegante danés, había iniciado sus recorridos alrededor de 1733; Tchericov posteriormente realizó una expedición más profunda entre 1769 y 1771. De la Metrópoli se ordenó al virrey que tomara las medidas convenientes para descubrir más territorios y detener el avance ruso.¹⁹¹

Así que el virrey Bucareli organizó esos viajes. El primero, comandado por el piloto Juan Pérez, partió el 1º de diciembre de 1774 y duró 11 meses; el segundo encabezado por Bruno de Ezeta, partió el 16 de marzo de 1775 y duró 250 días. Ambos lograron grandes avances hacia el noroeste. Ya preparaba el virrey el tercero cuando tuvo que retrasar el viaje, ya que el 4 de julio de 1776 un suceso captó la atención de toda Europa así como de sus dominios americanos: las 13 colonias inglesas se declararon independientes.

Bucareli siguió con la organización de ese viaje, pues continuó reclutando gente para ello; pero se le presentó un nuevo problema ya que el fiscal de la Real Hacienda de la Nueva España, Antonio de Areche, fue nombrado por José de Gálvez (ya como Ministro de Indias) Visitador General del virreinato del Perú. Con eso, la carga de trabajo sería mayor para el virrey novohispano.

*Quiere el Rey nuevas expediciones en el año próximo para conocer mayor altura en las costas septentrionales de la California. Pero, ¿cómo he de hacerlo si me faltan buques y aún debo separar alguno para conducir al señor Areche a su visita a Lima?*¹⁹²

A pesar de la carga de trabajo, continuaba enlistando personal para la expedición con ayuda de Antonio de Ulloa, quien incluso le hizo algunas sugerencias para el reclutamiento. Proponía anunciar el salario que los marinos recibirían en bandos que se publicaría en los puertos; eso llamaría la atención de muchos desertores que vivían en la colonia. Además esos carteles debían ser publicados en *ciudades capitales y pueblos*, así como en los *Reales de Minas*. El anuncio también debía realizarse en las misas parroquiales durante 3 o 4 domingos, pues sólo así se enterarían los marinos que no supieran leer.

¹⁹¹ Enrique Hernández, *op. cit.*, p.p, 44-45.

¹⁹² Areche duró en Perú de 1777 a 1782; ver Francisco de Solano, *op. cit.*, p. 86.

La opinión de Ulloa era que el reclutamiento debía ser voluntario y no forzado, pues así la expedición tendría mejores resultados; por interés asistirían mayor número de hombres. Esto era lo más conveniente y seguro para la expedición *por los que se enferman, mueren o se inhabilitan por otras causas.*¹⁹³

Ulloa logró reclutar a varios hombres que consideró que eran buenos marinos, pues en su mayoría contaban con experiencia en embarcaciones:

*...unos son desertores, otros del Santa Anna y de otras embarcaciones que se han quedado al través. Pero la mayor parte han venido de polizontes y aquí han hecho varios viajes, por ser su ejercicio la marinería.*¹⁹⁴

Con ese reclutamiento, los tripulantes que habían quedado del varado Santa Anna por fin lograron ser acomodados en una actividad naval. Para ellos fue importante este trabajo pues así sus soldadas aumentarían y el mismo gobierno debía remitirlos posteriormente a Cádiz; además, formarían parte de una labor altamente importante para España.

Con esto se cerraba la última página de la historia de nuestro navío, puesto que las labores de envío de carga y marineros se habían ya completado, lo que provocó el irrevocable final de este navío. El Santa Anna se había hundido, quedando todavía asuntos pendientes respecto a la seguridad del puerto y a las piezas por salvar, pero por esa nave ya no se podía hacer nada.

¹⁹³ Francisco de Solano, *op. cit.*, p.p. 194-195.

¹⁹⁴ *Ibidem*, p. 196.

V. FIN DEL PROCESO

1. NUEVO INTENTO DE SALVAR PERTRECHOS.

Antonio de Ulloa no dejó de insistir con las autoridades del puerto para que los cañones del varado Santa Anna se recuperasen; nuevamente se dirigió al gobernador del puerto, Juan Fernando de Palacios, pidiendo que éstos volvieran a ser revisados

*...con el fin de asegurarse más de si serán útiles en la Habana para aplicarlos a las tres fragatas que están construyéndose en aquella plaza o algún buque de la escuadra de ella...*¹⁹⁵

Esta petición también la había dirigido al virrey, quien instó a las autoridades del puerto que apoyasen a Ulloa en sus intenciones. De hecho lo logró pues el gobernador del puerto anunció al virrey Bucareli que los cañones ya habían sido revisados como Ulloa había solicitado:

*Con presencia de esta determinación, se dio la orden correspondiente al Capitán de Artillería Don Diego Panes, para que pasase al reconocimiento de los 18 cañones de calibre de a ocho que se pudieran sacar del referido navío y habiéndolo ejecutado, certificó en 3 de octubre que los consideraba en estado de más de mediano servicio. En consecuencia, dispusimos embarcarlos en la urca Santa Rita como se ejecutó...*¹⁹⁶

Por fin la insistencia de Ulloa logró su cometido, pues esperó bastante para poder lograr la autorización de los Ministros del puerto para que los cañones fuesen enviados a Cuba. El mismo informó al virrey de esta buena nueva:

*Las urcas deben salir hoy. ...Llevan los 18 cañones del Santa Anna siendo lo primero que embarcaron después de reconocidos, por disposición de este Gobernador y Oficiales Reales, por el Comandante de Artillería de tierra, con asistencia de uno de los condestables de las mismas urcas.*¹⁹⁷

¹⁹⁵ A.G.N., Ramo Correspondencia de Diversas Autoridades, volumen 30, expediente 40, foja 216.

¹⁹⁶ *Ibidem*, fojas 231-231v.

¹⁹⁷ Francisco de Solano, *op. cit.*, p. 191.

Después de mucho insistir, por fin los cañones del Santa Anna habían sido rescatados. Hay que recordar que en este asunto Ulloa insistió con gran frecuencia en el asunto de quitar al navío del lugar donde se encontraba pues estorbaba a la vialidad del puerto; además de que era necesario rescatar sus piezas servibles pues no podían permitirse el lujo de perderlas nada más por problemas administrativos; por ello este es uno de los logros que obtuvo. Pero todavía quedaba el asunto del peligro del puerto por encontrarse obstruido por la nave varada; así que la participación del capitán de la flota en este asunto todavía no concluiría.

2. UN TRABAJO PARA BUZOS.

Nuevamente Ulloa se dirigió al virrey de la Nueva España para solicitarle permiso de sacar los restos del Santa Anna del paraje donde todavía se encontraban, así como de otras piezas que aún quedaban; todo eso para dejar el canal del puerto limpio y sin peligro. Esta había sido una propuesta del buzo¹⁹⁸ de la capitana de la flota, que pensó en asociarse con los buzos de otras embarcaciones para realizar esa labor. Ulloa sugirió que se le diera la autorización, pues la paga se sacaría de la venta del lastre. Ellos serían entonces los encargados de sumergirse, limpiar el puerto de un navío por el que ya nada se podía hacer y el gobierno portuario no tenía que perder pues no pagaría porque se realizara esa labor.

La petición fue hecha dieciséis meses después de la llegada del navío, en abril de 1777.¹⁹⁹ Pero la propuesta aunque bien acogida en la ciudad de México, tuvo que ser estudiada puesto que antes era necesario pedir la opinión del gobernador y ministros del puerto acerca de esta idea. Estos estuvieron de acuerdo, el trabajo y gasto de sacar el lastre no lo haría la Real Hacienda, aunque debía de pagar las piezas utilizadas en la labor, pero era mínimo lo que aportarían y valía la pena que se realizara el trabajo pues si ellos no lo permitían, posteriormente tendrían que encargarse del asunto, y si hubiera algún accidente

¹⁹⁸ El hombre que con habilidad de gran nadador, deteniendo por largo espacio el aliento, saca del fondo del mar cosas sumergidas en el agua.

¹⁹⁹ A.G.N., Ramo Marina, volumen 41, expediente 13, fojas 135-135v.

ocasionado por esos restos, ellos serían los responsables. El asesor general sugirió que se llevara a cabo esta propuesta, pero difería con Ulloa respecto a la prisa que tenía en resolver este asunto, pues antes de cualquier labor que se realizara debía avisarse a los interesados del buque. Además su opinión con respecto la urgencia del asunto también era contraria a la de Ulloa, pues decía que:

*...en el puerto no es de temer halla novedad, según expone el Ministerio y por consiguiente no urge extraer los fragmentos del buque.*²⁰⁰

Es decir que para el asesor el buque seguiría ahí, por lo que si se volvía a retrasar el caso, nada cambiaría en el puerto. Se dio entonces la orden de preguntar a los interesados en la nave su opinión acerca de esta propuesta, y que posteriormente todas las declaraciones volvieran a manos del asesor.

En lo que eso sucedía, llegó una Real Cédula dictada por José de Gálvez donde indicaba que el virrey debía solucionar este conflicto lo más pronto posible:

*...la voluntad de S.M. de que se finalice y remita la referida causa con la posible brevedad y en su consecuencia me manda prevenir a V.E. que respecto al Gobernador de Veracruz le tiene ya remitidos los autos, que de ella se siguen graves inconvenientes.*²⁰¹

Pero las notificaciones ya habían corrido, y de hecho Vivanco había respondido que él ya no tenía por qué enterarse de ese problema de sacar piezas, puesto que el navío ya había sido decomisado y ahora los encargados del asunto eran solamente las autoridades del puerto de Veracruz.²⁰² Con esa declaración ya no había pretexto para retrasar el caso pues las autoridades veracruzanas tenían en sus manos el encargo de resolver este caso, sin mas personas a quién consultar.

No se sabe si el trabajo de limpiar el puerto se realizó, puesto que no hay documentación que nos lo indique; es probable que sí se halla realizado pues era continua la insistencia de Ulloa para que este asunto se resolviera pues de otra manera afectaría la

²⁰⁰ *Ibidem*, foja 140.

²⁰¹ A.G.N., Reales Cédulas, volumen 238, expediente 21, foja 201.

²⁰² A.G.N., Ramo Marina, volumen 41, expediente 13, fojas 142-143v.

salida de la flota que él comandaba. En enero de 1778 partió de regreso a España y la participación de este personaje en el asunto, por fin se vio terminada.

3. REVISIÓN DE LOS AUTOS.

Aunque parecía que el asunto del Santa Anna ya casi llegaba a su fin, la situación legal de los interesados en el dinero que éste había generado todavía tendría serias complicaciones. José Gorraez, escribano real, se dio a la tarea de recopilar todos los documentos y autos relativos al caso para remitirlos a España pues el Ministro de Indias ya había insistido en que le fueran enviados para que ese asunto se resolviera en la misma Metrópoli. Así que en 1778 reescribió todos los autos, desde que los cargadores pidieron la devolución de su mercancía hasta la revisión de las posesiones de Vivanco. Pero lo que se envió fueron las copias que estaban llenas de errores ya que, como antes se habían mencionado, habían sido enviadas con prisa debido a la guerra que España sostenía contra Inglaterra debido a la intervención que tuvo la primera en la independencia de las 13 colonias inglesas; esto hizo que el caso tampoco fuera resuelto con prontitud.

El problema llevaba cerca de tres años sin poder ser concluido, por lo que el mismo Gálvez insistió continuamente en que se apurara la solución de éste, puesto que el propio monarca español ya se había interesado en que se le diera fin a este asunto.

Como esto representó una nueva revisión del caso, el asesor ordenó que debían publicarse bandos en los principales puertos del reino novohispano para que no volviera a ocurrir lo que hicieron Vivanco e Ysasi a Pérez, es decir, haber registrado dinero ajeno a nombre propio.

...en lo sucesivo deben de ponerse decretos que digan que no se admitan registros en caja de soldadas a menos que sean bajo juramento de capitán y maestre en que digan que todo el caudal que se registra es propio y perteneciente a la misma caja de soldadas, sin que persona alguna tenga parte en él y bajo pena de comisos, se pondrán bandos en Veracruz,

*Acapulco para que todos conozcan la noticia y no aleguen ignorancia.
México, 22 de enero de 1779.*²⁰³

Con esto se tomaba una medida para evitar que este caso de tan larga duración se repitiera, pero no por ello el asunto del Santa Anna terminó con prontitud, pues todavía le faltaban nuevas administraciones para lograr ser resuelto.

4. ORDEN DE DEVOLUCIÓN DE DINERO.

En 1776 el virrey Bucareli había solicitado ser relevado de su puesto ya que en ese momento tenía 60 años de edad y llevaba 44 de servicio a la Corona. Su plan era partir en la flota de su amigo Antonio de Ulloa, que salió de Veracruz en 1778. Su solicitud fue denegada pues la situación que el reino español padecía era difícil. Primeramente la independencia de las trece colonias inglesas representó para España una época de gran tensión con Inglaterra, la cual desembocó en guerra. Bucareli tuvo que seguir con su puesto y enfrentarse a ésta situación; además también debía encargarse de continuar con los envíos de expediciones hacia el norte del continente por el lado del pacífico debido al temor que se tenía al avance ruso. Pero no duró mucho tiempo su labor pues en 1779 murió, dejando un conflicto de poderes por la sucesión de ese puesto.²⁰⁴

Su lugar fue ocupado por don Martín Mayorca, no con poco disgusto del Ministro de Indias quien deseaba ese puesto para sus familiares, en este caso, para su hermano Matías. Por ese motivo le declaró la guerra al virrey nombrando a Pedro Antonio de Cosío como Secretario de Cámara del Virreinato, quien conservó su puesto de Administrador de Veracruz. Luego fue nombrado Director General de todas las rentas y posteriormente Intendente del Ejército, con lo que se privó al virrey del gobierno de la Hacienda. Esto representó un desorden económico en la Nueva España así como grandes inconformidades

²⁰³ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 6, fojas 368-369.

²⁰⁴ José Antonio Calderón, *op. cit.*, p.XXI

de los comerciantes del lugar, puesto que el cambio no favorecía ni el intercambio comercial ni las actividades de los funcionarios novohispanos.

La guerra contra Inglaterra se había recrudecido, pero en esta ocasión España dejó su anterior actitud pasiva, ya que naval y económicamente estaba mejor preparada, por lo que se dio una lucha en América en la que el reino hispano logró recuperar Honduras y Campeche, pero no pudo echar a los ingleses de Belice.²⁰⁵

La tensión para el virrey fue demasiada pues se le había retirado todo poder fiscal y de hacienda, por lo que en 1783 presentó su renuncia, con beneplácito del Ministro de Indias, quien ya era conocido por su marcado nepotismo.²⁰⁶

El asunto del Santa Anna no solo no se resolvió, sino que pasó un largo tiempo sin siquiera ser tocado; tal vez debido a estos cambios administrativos a los que la Nueva España se enfrentó. En julio de 1784 llegó a México una carta del Ministro de Indias dirigiéndose al virrey de la Nueva España, que en esta ocasión era el propio hermano de José de Gálvez, don Matías de Gálvez; en ella se le indicaba que debía ordenar a las autoridades del puerto de Veracruz lo siguiente:

*...dispondrán ustedes se le entregue a don Francisco Martínez de Vallejo o persona que legítimamente le represente seis mil quinientos siete pesos cuatro reales diez granos cuya cantidad es el resto del registro de su navío nombrado Santa Anna...*²⁰⁷

Además del dinero correspondiente al registro que todavía se conservaba de la nave, debía devolverse también a Vallejo o a su representante el importe correspondiente a la madera de construcción que el navío transportaba.

*...ha resuelto S.M. se entregue a Vallejo el importe de dicha madera, al precio que tenía aquel puerto cuando se embarcó para el Ferrol, por cuenta de la Real Hacienda precediendo a este efecto la liquidación correspondiente.*²⁰⁸

²⁰⁵ *Ibidem*, p.p. XXII-XXIII.

²⁰⁶ *Ibidem*.

²⁰⁷ A.G.N., Ramo Marina, volumen 57, expediente 114, fojas 288-288v.

²⁰⁸ A.G.N., Ramo Reales Cédulas, volumen 129, expediente 115, foja 172.

Por otro lado, también debía entregársele al representante de Vallejo ocho mil cuarenta y nueve pesos, un real, cinco granos:

...en que se apreciaron los utensilios y pertrechos que se salvaron de dicho buque y depositaron en los almacenes reales de Veracruz.²⁰⁹

La devolución de este dinero en parte debió ocurrir por la importancia social que tenía el dueño de la nave en España, quien era un acaudalado comerciante que había adquirido un título nobiliario, el de Marqués del Castillo en Aranjuez. Con la llegada del virrey don Matías de Gálvez este asunto prontamente fue retomado pues Francisco Martínez de Vallejo, dueño de la nave, tenía contacto directo con el Ministro de Indias, hermano del virrey.

Después de dar a V.E. con mucha satisfacción mía la enhorabuena de su acenso al virreinato de México, sirve la presente de decirle que mi sobrino don Joseph Gil de Partearroyo, dador de esta, entregará a V.E. una orden de S.M. en que manda se me entregue el valor de 1,782 codos de madera de cedro que conducía mi navío Santa Anna y se dieron por decomiso por el Ministerio de Veracruz con el frívolo pretexto de que no venía registrada...Hace diez días que el Exmo. Señor Joseph de Gálvez, tío de V.E. ofreció que luego que S.M. nombrase virrey de México daría orden para que a dicho mi sobrino (dador de esta) se le diere la primera maestría de plata del Navío de Guerra que se aprontase con registro en Veracruz.²¹⁰

Así que el dinero debía ser entregado a Vallejo o a su representante, que en este caso, también nombró a un apoderado para que lo representara en el caso. Ya antes habíamos mencionado que un representante, de acuerdo al nivel económico y social que tuviera, podía nombrar a otra persona que a su vez lo representara.

En Aranjuez a 18 de mayo de 1790 Francisco Martínez de Vallejo, Marqués del Castillo de San Felipe y residente en ese lugar otorga y da su poder a Joaquín Gutiérrez de los Ríos, Caballero de la Orden de San Juan, vecino de México; y en segundo lugar en caso de ausencia del primero a Manuel García Romay vecino de Veracruz, para que en su nombre y representación demanden se les entregue lo decomisado del Santa Anna que se encuentra en las cajas reales del Puerto de Veracruz...²¹¹

²⁰⁹ A.G.N., Ramo Reales Cédulas, volumen 131, expediente 175, foja 390.

²¹⁰ A.G.N., Ramo Industria y Comercio, volumen 10, expediente 9, fojas 147-150.

²¹¹ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 5, fojas 247-248v.

Al ver la familiaridad con la que le escribe el dueño de la nave a Joaquín Gutierrez, da la impresión de que hubo algún tipo de relación entre el dueño de la nave y su apoderado. A él le mandó una carta donde explicaba los motivos por los que lo nombraba podatario y por supuesto lo que deseaba que hiciera con el dinero que le entregarían; así que le explicó el caso con detalle.

Expuso que llevaba más de 15 años en pleito por la pérdida de su navío, caso en el que hasta el Consejo de Indias concordó con él respecto a lo injusto que fue el proceder del gobernador del puerto de Veracruz, así como de sus oficiales. Después de haber revisado el caso, el mismo Rey había tomado la resolución de que debía entregársele 13,299 pesos. Después de mucho tiempo se había dictado esa ordenanza, por lo que pensó que hasta ese momento se le hacía justicia.

Así que le pidió a Joaquín Gutiérrez de los Ríos que como representante se sirviera recoger ese dinero para que pudiese también remitírselo. El envío solamente debía ser realizado en un buque de guerra puesto que con el rompimiento que hubo entre España e Inglaterra la situación en el mar era peligrosa. Así que debía de enviar el dinero, o de preferencia, utilizarlo en comprar grana fina para evitar el peligro de corsarios, quienes mas bien se interesaban en el dinero.²¹²

Con esta orden se suponía que la entrega se realizaría sin ningún problema, puesto que el mismo monarca español había ordenado esta entrega, pero en esta ocasión tanto España como su colonia, la Nueva España, padecerían más cambios administrativos, por lo que el caso volvería a quedar pendiente.

²¹² Ibidem, fojas 249-250.

5. SOLUCION DEL CASO.

Pasaron otros cinco años y ni el dinero se entregó ni el caso se resolvió. Esta vez pudo deberse a que los cambios administrativos continuaron, pero en esta ocasión tanto en la Nueva España como en la Metrópoli. En dicha colonia, Matías de Gálvez había muerto en 1784 luego de año y medio de gobierno, siendo sustituido por su hijo Bernardo de Gálvez, quien también murió al poco tiempo de tomar posesión del territorio novohispano (1786) impidiendo así que José de Gálvez implantara una dinastía en el nuevo mundo. Fue sustituido por el arzobispo Alonso Nuñez de Haro y Peralta quien solo fungió como presidente interino, de mayo a agosto de 1787, y posteriormente entregó el puesto al último virrey que fue nombrado por Carlos III, Manuel Antonio Flores.²¹³

En la Metrópoli también los cambios administrativos fueron drásticos pues murió en 1787 el Ministro de Indias, José de Gálvez. A su muerte, el Ministerio de Indias fue dividido en cinco partes: Guerra, Marina, Hacienda, Justicia y Estado. El Consejo de Indias, encargado de la revisión judicial, de la auditoría fiscal y de la consulta política, volvió a recuperar su poder, convirtiéndose en la única institución especializada en los asuntos de América. La energía con la que Gálvez transformó el sistema colonial desapareció para siempre, dejando a sus sucesores con serias dudas acerca si era apropiado o no conservar las reformas que él impuso con anterioridad.²¹⁴

Por otro lado, el monarca Español, Carlos III, murió un año después que el Ministro de Indias, provocando que en lo que se realizaba el cambio de monarca, los problemas rezagados quedaran pendientes, pues debía esperarse la resolución del nuevo Rey en los casos que su antecesor ya había revisado. Además, poco después de su toma de poder, Europa se enfrentó a un serio conflicto que conocemos como la Revolución Francesa y que fue un duro golpe para las monarquías del lugar, por lo que España también tuvo que preocuparse de la guerra que se declaró a ese país.

²¹³ José Antonio Calderón, *op. cit.*, p.p. XXIII-XXV

²¹⁴ David Brading, *op. cit.*, p. 118.

Por estos motivos el caso del Santa Anna volvió a quedar sin solución, pero en agosto de 1790 llegó la resolución del nuevo monarca español acerca del caso; en esa ocasión enviada al virrey Revillagigedo, donde:

El Rey declaró que se entreguen a Vallejo, con deducción de dinero, 13,299 pesos restos de la cantidad de la cual se rebajó 7,434 pertenecientes a la tripulación y la cual fue entregada a sus dueños.²¹⁵

Así que el Fiscal de Real Hacienda anunció esta orden al Intendente de Veracruz, para que verificara si existía esa cantidad en las Reales Cajas del puerto, la cual debía ser entregada a Joaquín Gutiérrez de los Ríos, apoderado del Marqués del Castillo. Para que se hiciera la revisión, se le enviaron al Intendente del puerto los documentos relativos al caso, los cuales debía revisar y posteriormente entregar un estudio detallado sobre el asunto.²¹⁶

Así que se sacó un informe donde se explicaba lo siguiente:

El contador ha formado reconocimiento de la liquidación hecha al navío mercante Santa Anna al llegar a Veracruz de Cádiz: 13,682 pesos 3 tomines 3 granos pertenecientes al Marqués, en lugar de 13,299. 643 pesos 7 tomines 6 granos asciende la alcabala, pertrechos y demás útiles del navío apreciados en 8,049 pesos 1 tomín 5 granos. Entregables al Marqués o apoderado: 12, 638 pesos 3 tomines 9 granos.²¹⁷

Es decir que se le debían entregar al Marqués solo 12,638 pesos en lugar de 13,299 que antes se había indicado, esto deducido luego de haber revisado detalladamente el dinero que en verdad se encontraba en las cajas reales del puerto de Veracruz así como de los gastos de trabajos e impuestos que se le habían cobrado.

Al enterarse de la orden de devolución del dinero, Domingo Antonio de Vivanco nombró a un apoderado, Manuel Lorenzo Menoyo, que debía acercarse al Fiscal de Real Hacienda para solicitarle en su nombre que a él se le nombrara representante de Vallejo ya que así podría su compañía encargarse de remitir el dinero a Cádiz.²¹⁸ Pedía que se suspendiera la entrega de dinero y que a él se le otorgara el expediente relativo al caso para

²¹⁵ A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 5, foja 246.

²¹⁶ *Ibidem*, fojas 253v-255.

²¹⁷ *Ibidem*, fojas 255-255v.

²¹⁸ *Ibidem*, fojas 271-271v.

estudiarlo. Este le fue entregado por nueve días y luego el asunto se finalizaría.²¹⁹ Menoyo también nombró a una persona que lo representaría en el caso, este sería Ygnacio Covarrubias, *Procurador de Número de la Real Audiencia*, por lo que los asuntos se tratarían con él.²²⁰

Así que Covarrubias se acercó explicando que su representado reclamaba parte del caudal decomisado que perteneció a su hermano muerto, que consistía en 18 zurrone de grana fina y 13 de granilla, la cual fue rematada tiempo atrás y comprada por Juan Miguel Yriarte por la cantidad de 16,000 pesos 4 granos. Así que su parte pedía la devolución de lo incautado; además si ya habían indultado al dueño de la embarcación, por qué a él no, si no tuvo culpa alguna en el delito cometido. Proponía que para realizar la entrega de dinero, este fuera enviado a través de la compañía que Vivanco representaba en la Nueva España, la de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, y esta se encargaría de entregarlo en Cádiz.²²¹

Esto último era lo que en verdad interesaba a Domingo Antonio de Vivanco, pues si su compañía era la encargada de remitir ese dinero a España, del viaje obtendrían generosas ganancias puesto que se trataba de una cantidad de dinero respetable. Si sus anteriores peticiones no habían tenido la respuesta que él esperaba, al menos sacaría algún beneficio de tan largo problema.

Esta sugerencia volvió a ser estudiada, incluso por el representante del Marqués, quien expresó su inconformidad ya que pensaba que era falsa la reclamación que hacía Vivanco a través de su representado pues si hubiese sido verdadera lo hubiera hecho evidente desde el inicio y no cuando el caso ya estaba a punto de ser resuelto. Además si se retrasaba la entrega del dinero se estaría desobedeciendo una orden real dictada por el propio monarca español. Por otro lado, ya se había gastado mucho dinero en papelería que este caso había generado entre España, México y Veracruz como para que todavía se gastara más por la reclamación de este personaje.²²²

²¹⁹ *Ibidem*, fojas 272-273.

²²⁰ *Ibidem*, fojas 269-270.

²²¹ *Ibidem*, fojas 274-277.

²²² *Ibidem*, foja 281v.

Luego de esta opinión se dictó la orden de que se cumpliera con la entrega de dinero, la cual se realizó en 1792 con la aprobación de Rey, quien a través del Ministro de Indias declaró:

*La providencia que V.E. tomó conforme con el dictamen del Fiscal de Real Hacienda relativa a haber mandado entregar al apoderado de Francisco Martínez de Vallejo los doce mil setecientos treinta y ocho pesos que resultaron de existencia en las Cajas Reales de Veracruz del navío Santa Anna, sin embargo de la oposición que hizo Don. Domingo Antonio de Vivanco a quien se reservó su derecho a salvo para que usase de él en el Consejo...*²²³

Es decir que después de tantos años de conflicto en torno a este navío, por fin este asunto llegó a su fin. No se sabe si Domingo Antonio de Vivanco utilizó su derecho de reclamar en el Consejo de Indias, puesto que ya no existe documentación relativa a este hecho, pero aunque así hubiera sido, nosotros llegamos al final de tan largo proceso con la entrega del dinero al representante del dueño de la nave, con lo cual se puso punto y aparte al último de los procesos que en torno a este navío acontecieron.

La importancia de este caso no fue tanto si la entrega de dinero se hizo a determinada persona, sino lo que alrededor de él se generó, es decir, a lo largo de este caso hemos visto cómo la administración y las leyes se iban generando, tanto en la Metrópoli como en la Nueva España. Además es importante resaltar que los problemas relativos a la marinería y a los cargadores siempre los encontramos de manera superficial, por lo que en este caso nos hemos enterado más a fondo de las diversas situaciones que padecían en sus viajes al nuevo mundo así como de las transacciones comerciales que se realizaban en el puerto más importante que esta colonia tuvo del lado del Atlántico: Veracruz.

Es importante recordar que a Vivanco se le otorgó el derecho de reclamar su caso pues el Consejo de Indias tenía la función de Máxima casa de Justicia y Apelaciones de las colonias americanas, por lo que si existía alguna inconformidad en determinado proceso que se llevara en la Nueva España, podía estudiarse el caso ahí; pero después de tantos años

²²³ A.G.N., Ramo Reales Cédulas, volumen 152, expediente 55, fojas 80-80v.

de proceso, quién sabe si sería o no conveniente enfrentarse a más años de espera y gastos de papelería cuando era un momento crucial para el mundo entero, pues el Rey que gobernaba España sería el último que esta colonia tendría, y el caso tal vez se hubiera olvidado o perdido.

CONCLUSIONES

Debido a la importancia que el mar tuvo para la Corona Española, esta intentó mantener un dominio sobre las actividades navales, tanto en la Nueva España como en la Metrópoli. Al hacerlo, modificó constantemente la legislación naval, esperando que con ello dicha actividad fuera más redituable para el erario real.

A la llegada de la dinastía Borbón al trono español, gran parte de las actividades económicas y administrativas del virreinato fueron sometidas a revisiones constantes, incluso las funciones del virrey se vieron afectadas. Con ello se buscó mantener mayor control de las colonias americanas, sanear la administración y evitar que volvieran a existir rezagos en este ámbito, como los que existieron durante el reinado de los Habsburgo.

Eso no fue lo que ocurrió. Al someter a las colonias a una vigilancia tan exhaustiva, en especial a la máxima autoridad novohispana, se provocó que los rezagos administrativos aumentaran, debido a que fue el mismo virrey quien debió revisar todos los casos que se llevaran en la colonia, tomando él la última decisión para dar soluciones a los conflictos o aprobando las que ya se hubiesen propuesto anteriormente. La carga de trabajo de este personaje aumentó considerablemente, lo que ocasionó que en lugar de verse agilizada la administración colonial, también sufriera continuos rezagos.

Con las Reformas Borbónicas se quisieron evitar los innumerables retrasos que durante el reinado de los Habsburgo existieron en la administración novohispana, pero se fracasó en este intento. El navío mercante Santa Anna es un claro ejemplo de esta afirmación. Su detención ocasionó grandes dificultades para las autoridades de Veracruz. Al ser una nave de grandes dimensiones, causó severos daños a la vialidad del puerto, además de que estaban involucrados en él importantes comerciantes del lugar, así como la numerosa tripulación que en esa embarcación laboraba, lo que provocó que los casos que se generaran en torno al Santa Anna fueran numerosos y variados, desde los que tenían que ver con la alta esfera social, hasta los relacionados con los simples trabajadores. Esta

diversidad impidió una rápida solución de todos ellos, pues hubo que tratarlos de manera diferente. El desarrollo de estos casos permitió apreciar mejor el tipo de relaciones laborales, comerciales y administrativas que existieron a finales del siglo XVIII.

El año en que se generaron los conflictos en torno al Santa Anna (1776) fue crucial para la historia, no solo de la Nueva España, sino también para el resto del mundo. Fue un año de transición administrativa, justo en el que las Reformas Borbónicas comenzaron a acentuarse en torno a la navegación novohispana. Ya se habían presentado en otros ámbitos, como la presión que se generó en la producción minera, en la venta de tabaco, en políticas de impuestos, etc; pero en torno al mar, todavía faltaban muchos cambios. De hecho, el caso del Santa Anna ejemplificó algunos de las transformaciones administrativas e incluso fue la causa de algunas de esas nuevas legislaciones, tal y como lo mostró la ordenanza que indicaba no permitir que naves registraran bienes de algún comerciante a nombre de otro o de los miembros de la tripulación, bando que se publicó en los puertos novohispanos autorizados (Veracruz y Acapulco); además del reclutamiento de personal para los viajes al noroeste de la Nueva España. Así que este estudio permite apreciar mejor todos estos cambios en la legislación náutica así como los roles que jugaron los hombres que vivieron de actividades navales.

Respecto a Europa, 1776 representó un año de grandes cambios en los que España estuvo constantemente involucrada, comenzando por la guerra que sostuvo contra Inglaterra y que en esta ocasión afectó a las colonias de ambas naciones. La independencia de las Trece Colonias Inglesas provocó que España fuera más cuidadosa de sus colonias americanas y de su comercio con ellas, por lo que se ejerció mayor presión sobre la navegación. Además, se trata del periodo en el que se gestó la idea de aplicar el Comercio Libre en las colonias españolas.

Por otro lado, la reconstrucción de los múltiples casos que en torno al Santa Anna se generaron, permitieron apreciar de una manera diferente, las características de la vida y de las actividades comerciales que en Veracruz se desarrollaron, tanto de las altas esferas sociales como lo eran las autoridades del lugar y los acaudalados comerciantes, como el de

la clase baja, es decir, la tripulación. Digo de una manera diferente, debido a que los estudios que generalmente se han desarrollado en torno a la navegación, han ejemplificado sus afirmaciones con varias embarcaciones; como anteriormente mencioné, los casos de las obras de Clarence Haring y Martha de Jarmy, ratifican esta afirmación. Los menciono a ellos debido a que sus obras son importantes pilares para la historia de la navegación colonial, aunque existen muchos otros ejemplos a los que puedo referirme.

En este caso es lo contrario, pues fue a través de una sola nave que hemos hecho ciertas afirmaciones acerca de los cambios que en torno a la navegación colonial se presentaron durante la segunda mitad del siglo XVIII, por lo que es una visión diferente, muy particular gracias a la reconstrucción de lo acontecido al navío mercante Santa Anna.

No se trató de un caso cualquiera, pues en él intervinieron varias instituciones e incluso personajes de gran renombre. Ejemplo de ello fue que no solo las autoridades de Veracruz (Gobernador, Tesorero, Oficiales Reales, etc.) tuvieron que atender el caso, sino que el mismo virrey, José María de Bucareli y Ursúa se encargó de hacer algunas ordenanzas para la solución de este serio problema. Además, el Comandante de la flota, Antonio de Ulloa, interesado en la seguridad del puerto y de las naves que él comandaba, participó intensamente en este problema. La correspondencia que él mantuvo con el virrey novohispano demostró algunas de las diferencias que la administración colonial tuvo con las de la Metrópoli, pues continuamente él afirmó que en España este problema del Santa Anna se hubiera solucionado de una manera diferente y rápida.

Luego de un largo pleito, los cargadores lograron que sus mercancías fueran enviadas a Cádiz, como al principio solicitaron a las autoridades reales; la mayoría fueron remitidas en el navío San Nicolás Bari. En el caso de la tripulación, algunos fueron enviados en esa misma embarcación; otros, enviado posteriormente en la flota comandada por Antonio de Ulloa; y los últimos que quedaron, fueron enviados al puerto de San Blas, para que de ese lugar formaran parte de las expediciones que se realizaban hacia el noroeste. El Santa Anna no corrió con tanta suerte, pues luego del abandono en el que se le dejó, muchas de sus partes se perdieron; pero también bastantes fueron salvadas y

reutilizadas en embarcaciones o fuertes, como el caso de la verga mayor y de los cañones que antes mencionamos; pero el casco en general, fue sacado del puerto, destrozado y vendido como leña, pues ya no tenía ninguna utilidad para otras naves.

Al pertenecer esta embarcación a Francisco Vallejo y Cía, empresa de un acaudalado comerciante, quien incluso obtuvo un título nobiliario, se le tomó en consideración también en la capital española. El mismo monarca español emitió ordenanzas donde indicaba que el conflicto debía solucionarse prontamente. Es decir que era de tal importancia el nivel social del dueño de la nave que hasta la más alta autoridad española, es decir el Rey, se involucró en el caso. Pero no fue extraña esta situación debido a que no sólo era un miembro de la nobleza, sino un acaudalado comerciante; estos aportaban algunas de las principales ganancias al erario real, por lo que mantener buenas relaciones con ellos era importante para la Corona; y qué mejor forma de hacerlo que apoyándolos en este tipo de conflictos.

Por otro lado, este caso no sólo permitió apreciar la vida portuaria de Veracruz, sino que además ejemplificó el desmoronamiento de la administración española del que el Santa Anna también fue víctima. Esta se manifestó con la muerte de los principales exponentes de las Reformas Borbónicas: Carlos III y José de Gálvez. Su ausencia provocó severos cambios en la aplicación de las nuevas ordenanzas, incluso algunas de ellas fueron totalmente eliminadas. Además, la Metrópoli se enfrentó con un suceso que cambió la ideología del mundo: la Revolución Francesa. El temor de que este movimiento se extendiera por toda Europa obligó a la Metrópoli a prestar más atención a sus políticas Europeas, e incluso llegó a aliarse con su enemigo histórico: Inglaterra.

Por su parte, la Nueva España padeció de continuos cambios de virrey, lo que a su vez provocó desorganización en la administración y retrasos en los conflictos que se llevaban. Se mostró entonces la poca estabilidad que tanto la Metrópoli como su colonia más preciada estaban padeciendo. Por estos motivos es que el caso del Santa Anna se alargó tanto tiempo, no sólo por ser varios los problemas a tratar, sino que por los

problemas administrativos que padeció la Nueva España, el conflicto quedaba olvidado y cuando era retomado nuevamente, se estudiaba con gran detalle desde el inicio.

Esto en parte demuestra el desquebrajamiento que las colonias americanas padecían. A pesar de ello, algunas instituciones continuaron teniendo gran presencia en la administración. Una de ellas fue el Consejo de Indias, la que a lo largo del periodo colonial continuó fungiendo como el único centro de apelaciones de las Indias Occidentales en todos los conflictos legales.

Pese a sus altibajos, el comercio colonial fue parte trascendental de la economía novohispana, por ello siempre gozó de la atención de las principales autoridades españolas. Dio trabajo a tantas personas que incluso después del movimiento de independencia, las características, costumbres y vida en torno a esta actividad, se conservaron por un largo tiempo. Ejemplo de ello son los puertos, donde Veracruz sigue jugando un papel trascendental.

APENDICES

Apéndice 1

EXTRACTO DE LA CARGA QUE CONDUCE LA FLOTA DEL MANDO DE DON AGUSTÍN DE YDIAQUEZ (1765)

NAVIOS	JIROS DE ROPA	CAJONES ARPILLADOS	JOSCOS	PALMOS
Capitana	424	165	-	9351
Almiranta	438	132	45	8773
Triunfante	3938	180	139	51286
Buen Consejo	3098	157	105	43786
Sn Francisco Xavier	4124	209	101	52432
Sn. Nicolás Bari	3622	223	168	49775
Aquiles	4145	342	342	57275
Santa Anna	4217	258	293	61028
Concepción	2272	192	96	30596
Jason	2779	521	275	54809
Perla	1335	72	188	19040
Oriente	2859	247	271	44850
La Luz	-	-	-	8873
TOTALES	33246	2635	2023	49874

NAVIOS	FIERRO QUINTALES	ACERO QUINTALES	CRUDOS	CASERILES
Capitana	3000	-	500	-
Almiranta	2350	179 1/2	350	1400
Trinfante	5490	-	3487	-
Buen Consejo	4205	35	3428	-
Sn Francisco Xavier	2600	-	3522	450
San Nicolás Bari	3112	92	3858	-
Aquiles	4539	400	3499	880
Santa Anna	3463	379	2935	936
Concepción	4203	355	1622	100
Jason	2815	196	1606	1758
Perla	1900	292	2747	329
Oriente	2577	200	3963	1698
La Luz	3370	600	2000	-
TOTALES	43654	2723 1/2	34417	7851

NAVIOS	PAPEL BALONES	CANELA CHURLOS	CERA ARROBAS	AGUARDIENTE BARRILES
Capitana	-	-	-	-
Almiranta	-	-	-	-
Triunfante	4012	767	8235	245
Buen Consejo	1882	344	7024	3748
Sn. Francisco Xavier	2949	488	5952	696
Sn. Nicolás Bari	2208	605	6162	260
Aquiles	2127	452	10754	1605
Santa Anna	2213	361	5566	342
Concepción	6075	363	4964	125
Jason	703	247	2437	957
Perla	1585	141	2434	238
Oriente	2001	447	2434	540
La Luz	-	-	1052	8104
TOTALES	25755	4548	57054	17260

NAVIOS	VINO BARRILES	ACEITE ARROBAS	PIMIENTA ARROBAS
Capitana	-	-	-
Almiranta	-	-	-
Triunfante	1814	2271	-
Buen Consejo	3280	250 ½	95
Sn Francisco Javier	1784	1350	513
Sn Nicolás Bari	1293	151	70
Aquiles	1460	1170	297
Santa Anna	1127	3075	150
Concepción	1555	500	36
Jason	1404	995	-
Perla	4	525	328
Oriente	165	2225	379
La Luz	150	1150	-
TOTALES	14363	14462 ½	1818

NOTA. Que no se comprenden en este extracto simples de botica ni algunas otras menudencias por su poca importancia.

Veracruz 22 de mayo de 1765.

FUENTE: A.G.N., Ramo Marina, volumen 10, expediente 3, foja 43.

Apéndice 2

RIESGOS DE MAR EN LA FLOTA DE 1768

	Santiago la España	Dragón	Aquiles	Toscano	Sn Rafae
Generales	136297 (32)	91320 (27)	-	-	-
Equipaje y envoltorios	40565 (16)	14506 (8)	17546 (14)	3455 (3)	953 (2)
Casco y Quilla	3223 (3)	2914 (2)	10240 (1)	-	1380 (1)
Quilla y Costados	1656 (3)	1368 (1)	800 (1)	-	-
Casco, Quilla, Costado	-	-	-	-	-
Casco, Quilla, Costado, Aparejos	-	-	-	-	-
Vida	1876 (3)	-	4520 (1)	-	-
Mercancías	300909 (56)	156529 (38)	809287 (111)	270493 (75)	273897 (93)
TOTALES	484526 (113)	266638 (76)	842393 (9280)	273948 (78)	240230 (66)

	Santa Anna	Divina Pastora	Perla	Jason	N.S. Rosar
Generales	-	-	-	-	-
Equipaje y envoltorios	7418 (5)	575 (1)	8484 (50)	16012 (12)	2000 (3)
Casco y Quilla	-	70853 (5)	40781 (2)	94622 (12)	-
Quilla Costados	-	9082 (3)	-	-	-
Casco, Quilla y Costado	-	-	6720 (1)	1839 (2)	200 (1)
Casco, Quilla, Costado y Aparejos	-	22661 (2)	-	-	-
Vida	2184 (1)	-	-	467 (1)	-
Mercancías	370216 (93)	497913 (119)	285515 (78)	405007 (92)	347725 (110)
TOTALES	379818 (99)	601084 (130)	341590 (86)	517938 (140)	431289 (119)

	Neptuno	Sin determinar navío	TOTALES
Generales	2800 (1)	-	230417 (60)
Equipaje y envoltorios	4965 (4)	-	116479 (73)
Casco y Quilla	1618 (2)	-	225721 (28)
Quilla y Costados	-	-	12906 (8)
Casco, Quilla y Costado	-	-	8750 (4)
Casco, Quilla, Costado y Aparejo	-	-	22661 (2)
Vida	4607 (2)	-	13654 (8)
Mercancías	416299 (110)	25649 (5)	4124439 (953)
TOTALES	431289 (19)	25649 (5)	4755027 (1136)

FUENTE: Antonio García-Baquero González, Comercio y Burguesía mercantil en el Cádiz de la carrera de Indias, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1991.

Apéndice 3

REGLAMENTO DE SOLDADAS

Reglamento de soldadas, que han de ganar los capitanes, oficiales y tripulación de los navíos Marchantes que navegaren a la América, en conformidad de Real disposición. Don Juan Gervaur, capitán de Navío de la Real Armada, Comisario Ordenador de Marina, destinado de orden del Rey a servir la Intendencia General de Marina de el Departamento de Cádiz con todas las facultades pertenecientes a ella. En consecuencia de la orden del Rey, comunicada por el señor Baylio Fray Don Julián de Arriaga, cuyo tenor es como se sigue: Noticioso el Rey de los continuos embarazos, que ofrece el Reglamento de Soldadas de la Marinería en los Navíos Marchantes por lo confuso de él, y los extraños establecimientos, de haber de pagarles los trabajos de cargas y descargas y otros; y sobre todo el mas repugnante de abandonar el Buque apenas dan fondo en la Baháa a su retorno, precisando a los Dueños a que busquen gente a jornal para la descarga; ha resuelto su Majestad que el convocado V.S. a algunos Dueños de Navíos de los mas experimentados como Don José del Duque, Don Raymundo de Soto, Don Thomás de Apodaca, Don José de Sierra, Don Antonio Rodríguez, y los mas, que a V.S. les parezca, y si lo juzgase conveniente a algunos oficiales de mar; trate V.S. de un arreglo de sueldo mensual así para la marinería, como para los oficiales de mar, cirujanos, barberos, [sic] comprehendiendo la Mesa o Gratificación diaria, que hayan de gozar en los Puertos de Indias, los que antes tenían, en inteligencia de que el Marinero ha de asistir a su bordo y hacer cuantos trabajos y faenas se ofrezcan propias de su Profesión, del mismo modo, que se practica en los Navíos de la Real Armada. Y para que pueda ejecutarse con mas conocimiento y seguridad, manda su Majestad que V.S. tenga presente los Reglamentos de las Compañías de Caracas y Habana, que se cree están sobre este pie, y lo aviso a V.S. de su Real Orden para su puntual cumplimiento y que dé cuenta de lo que resultare para noticia de su Majestad. Dios Guarde a V.S. muchos años. Madrid ocho de octubre de mil setecientos cincuenta y cuatro. El Baylio Fray Don Julián de Arriaga.

Se citó a dueños de navíos de los nombrados para que congregados en la Sala de la Intendencia de Marina para ver cómo se trató el veinticuatro del mes anterior y siete del corriente los puntos de la referida Real Orden y así quedaron:

- 1. Que en Navío alguno de los de Carrera no deba sentarse plaza a marineros, carpinteros y calafates que no sean matriculados.*
- 2. Que tampoco deba sentarse plaza a Marineros cuyo viaje haya sido a la América menos que antes no tenga hecha la campaña de usurpar en Navíos del Rey exceptuando de esa escala a los carpinteros y calafates que así como a los capitanes, pilotos, maestros, capellanes, contra-maestros, guardianes y dispenseros, conviene se destinen a elección de los dueños de los Navíos.*
- 3. Que la gente de mar deba graduarse en las tres clases de Marineros, Grumetes y Pajes.*
- 4. Que el reglamento de las dos primeras clases, sea una tercia parte de marineros y las dos restantes de Grumetes.*
- 5. Que el señalamiento de Pajes de haga sobre la proporción, de que a doscientos hombres de las dos clases expresadas toquen diez pajes: a ciento y cincuenta ocho pajes: a ciento seis pajes: a cincuenta y cuatro pajes y a veinte y cinco dos pajes.*
- 6. Que la indispensable obligación de todo individuo que gozare sueldo en cualquier navío de la Carrera sea Marchante o Aviso y con particularidad la de los oficiales de mar y gente de las tres clases expresadas de la tripulación deba ser su continua asistencia a bordo para cuantos trabajos se ofrezcan de carga o descarga y de cuantas otras faenas ocurran tanto en Puestos de Europa como de América, así como recorridas o carreras son que por esto deba considerarse les gratificación ni Jornal alguno, cuya referida obligación ha de empezarlos, desde el día que les corra el sueldo hasta el en que les cese, que será el mismo día que el Ministerio de Matricula fuere a pasar a el Navío la Revista de Arreglo de Tripulación para la salida, hasta que restituido a la Bahía de Cádiz hubiere quedado finalizada la descarga y precedido el acostumbrado Fondeo, por el caballero oidor del Tribunal de la Contratación, no pudiendo en todo este intermedio ausentarse alguno de abordó, sin una expresa licencia del*

capitán, por el día o días que se la concediesen. Bien entendido que esta regla ha de seguirse sólo con los que el capitán halle por conveniente mantener a bordo después de la primera visita de llegada porque a todos los oficiales y tripulaciones, que después de ella quiera despedir, por no necesitarlos para la descarga y desarme, han de pagárseles únicamente los sueldos que haviesen vencido hasta la primera visita. Y en caso de hacer su regreso cualquier registro a otro Puerto, que el de Cádiz, y haya en él de ejecutar su descarga, deba el equipaje mantenerse a su bordo desde el día de la visita de vuelta hasta conducirlo a Cádiz gozando en este tiempo los sueldos como de Europa según práctica en los navíos de la Real Armada, bajo el concepto de que si sucediere o por motivo de [sic] u otros acontecimientos ocasionarse alguna demora larga (después de hecha la descarga) en que le fuese de grave dispendio al dueño del Navío la manutención deberá el capitán representando al Intendente o Ministro de Marina a fin de que resuelva el mejor medio para que esta tripulación sin notable perjuicio suyo ni mayor gravamen del referido dueño, se restituya a su departamento.

7. *Que como han de satisfacerse de remate de las correspondientes mesadas a los oficiales y tripulaciones de los Navíos de la Carrera a la restitución de ellos en España, siempre que algunos individuos del Equipaje desertasen en los puertos de Indias, han de perder todos sus sueldos vencidos, y quedar estos a beneficio de los Dueños para sufragar al inevitable costo, que causa la diligencia del reemplazo de nueva gente, demás de las penas a que estarán (...)la deserción.*
8. *Que siempre que cualquier Navío Mercante que navegue a las Indias con conserva de banderas o navíos de Guerra fuere detenidos involuntariamente en los Puertos o escalas de su (...), bien sea por Reales Ordenes o disposiciones de los virreyes, gobernadores, comandantes de marina, por el motivo que fuese, no ha de ser el capitán ni maestre mesadas algunas a los oficiales y tripulaciones del Navío por el tiempo que durase la detención haciéndolas constar por testimonios del Escribano del propio Navío y que solo ha de ser obligados durante ella, a dar a los oficiales mayores los diarios, que se previenen en el capital tiene y la manutención a la gente de mar, pero que si la demora o*

duración de tiempo regular fuere voluntaria en el capitán o maestro del Navío, corrieran en tal caso enteramente las mesadas y sueldos a los oficiales y tripulaciones durante el tiempo del viaje (...) a excepción del fortuito caso de arribada involuntaria a cualquier puerto que sea por mal tratamiento u otro accidente acaecido en el Navío, que sea indispensable remediar pues entonces deberán todos gozar sólomente la manutención y dos mesadas que servirán de gratificación por todo el trabajo: a que precisamente han de asistir para el total reparo del Navío hasta dejarle en disposición de que pueda seguir el viaje aunque la estada en la arribada ocasione mayor detención de tiempo para su avío sin que por esto puedan pretender o gratificar, ni jornal alguno.

9. *Que en las descargas de los Navíos en América, han de estar obligadas las Tripulaciones a conducir los fardos a tierra hasta dejarlos asegurados en parte donde no puedan llegarles avería de agua, como en Veracruz, hasta la contaduría o la barraca inmediata a ella.*
10. *Que a cada oficial de mar se permita llevar una caja y otra a cada dos marineros, tres grumetes y cuatro pajes.*
11. *Que la comida o ración que diariamente habrá de subministrarse en los Navíos de la Carrera ha de ser en todo conforme a la de los Navíos del Rey.*
12. *Que el mayordomo, reportero, cocinero del equipaje, cocinero del capitán y galopín, deberán estar incluso en el numero de las dos clases de marineros y grumetes quedando a discreción del capitán, llevar o no estas plazas las que tuviere por conveniente a excepción de la de cocinero del Equipaje que precisamente ha de subsistir.*
13. *Que los puertos de Indias deberá darse en lugar de mesa, solo al capitán, maestro y primer piloto a ocho reales diarios; pero en viaje se ha de dar mesa a todos estos individuos.*
14. *Que a toda la referida gente se dará a la salida de España para cualquiera parte, paga y media de préstamo excepto para viaje de Buenos Aires y Mar del Sur, que serán dos pagas.*
15. *Que el dinero de vino deba satisfacer a las Tripulaciones, disponiéndose que el Barril de esta especie, que corresponde solo al contraamaestre, guardián,*

despensero, carpintero, calafate, condestable, marinero y grumete, se venda por el maestre al precio corriente en el Puerto del destino del Navío, para que puesto en caja su valor, se les entere la mitad del a la salida para el regreso a España, y la otra mitad deberá venir en la caja de soldadas para que la perciban ejemplo de derechos cuando se les pague de remate, cuyo sistema se observará también en cuanto al pago de los treinta pesos que han de concederse a los individuos expresados en viaje de Buenos Aires y cuarenta en el del Mar del Sur, en lugar de barril de vino, que les perteneciera.

Cádiz, 9 de noviembre de 1754. Don Juan Gorbat, don José del Duque, don Raymundo de Soto, don Tomás de Apodaca, don Antonio Rodríguez, don José de Sierra, don Lorenzo de Arco, don Manuel Rivero, don Juan de Olave.

El Rey aprueba este reglamento a excepción de que en cuanto a que toda la gente de mar sea precisamente matriculada, se observen las órdenes que halla de S.M. sobre este asunto. Madrid, 3 de enero 1755. El Baylio Fray don Julián de Arriaga.

Fuente: A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 9, fojas 402-406.

Apéndice 4

Reglamento de sueldos mensuales de los Oficiales Mayores y de Mar y de Individuos de las tres clases de Tripulación

MIEMBROS DE LA TRIPILACION	SALARIOS²²⁴
El capitán que en Navío de cualquier porte hubiere el cargo de maestre deberá gozar cada mes:	100 pesos
El capitán que en Navío de cualquier porte tuviere el cargo de piloto	90 pesos
Todo capitán que no lleve el cargo de maestre ni de piloto	80 pesos
El primer piloto de Navío de cualquier porte	60 pesos
El segundo piloto de Navío de cualquier porte	30 pesos
El capellán	15 pesos
El maestre	80 pesos
El escribano que deberá nombrarse por el Consulado	30 pesos
El cirujano	25 pesos
El sangrador y barbero	12 pesos
El condestable	12 pesos
El despensero	12 pesos
El carpintero o calafate	15 pesos
El primer contra maestre como lleva el mayor peso del trabajo y confianza y tiene a su cargo y cuidado el arrumaje de la carga del Navío deberá gozar cada mes en Navío de cualquiera porte	30 pesos
Todo guardián de Navío de cualquier porte	15 pesos
Marineros	8 pesos
Grumetes	5 pesos
Pajes	3 pesos

Fuente: A.G.N., Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 9, fojas 404-405.

²²⁴ Pesos de ciento y veinte y ocho cuartos.

Apéndice 5

Razón del gasto que se ha hecho desde el día dos de junio hasta el día diez del dicho, ambos inclusive con los oficiales de mar y tripulación del Navío Santa Anna.

DIA	RANGO	PRODUCTO	REALES	PESOS
2	Oficiales	Vino	8	
		Pescado	4	
		Ensalada	2	
		Pan	6	
		Postres	2	
		Mandado	1	
		Manteca	2	
		Carbón	5	4 p
3	Oficiales	Pan	6	
		Carne	4	
		Principio	6	
		Postres	3	
		Chocolate	8	
		Verduras	6	
		Mandado	1	
		Carbón	5	
		Pescado	5	
		Manteca	2	
		Vino un barril	16	26p 5r
	Tripulación	Carne	16	
		Plátanos	8	
		Chiles y limones	2	
		Coles	10	
		Mandado	1	
		Ajos y chiles secos	7	
		Por una saca de pan	106	
		Por un guadaño	2	
		Por un cuero de manteca	95	25p 3r
4	Oficiales	Carne	3	
		Pan	6	
		Verduras	6	
		Postres	2	
		Principio	5	
		Pescado	4	
		Ajos	2	
		Mandado	1	3p 6r
	Tripulación	Por una saca de pan con seis arrobas quince libras a dos pesos	106	
		Carne	16	
		Plátanos	8	
		Verduras	10	
		Chiles y limones	1	
		Chiles secos y ajos secos	8	
		Mandado	2	
		Velas tres mazos	9	20p 1r

DIA	RANGO	PRODUCTO	REALES	PESOS
5	Oficiales	Pan	6	
		Carne	3	
		Pollos	4	
		Postres	3	
		Verduras	6	
		Mandado	1	
		Pescado	5	
		Manteca	2	4p 6r
	Tripulación	Carne cuatro arrobas	22	
		Verduras	16	
		Chiles y limones	3	
		Mandados y hostias	1	
		Chiles secos con ajos	7	
		Velas	12	
		Por 1/3 de mecate	80	17p 6r
6	Oficiales	Pan	6	
		Carne	3	
		Verduras	5	
		Postre y principio	7	
		Chocolate	8	
		Mandado	1	
		Pescado	9	
		Carbón	5	5p 4r
	Tripulación	Carne	22	
		Verduras	14	
		Chiles y limones	1	
		Jabón dos arrobas a 23	46	
		Mandado	2	
		Pan	120	25p 6r
7	Oficiales	Pan y pescado	18	
		Huevos y mandado	6	
		Postres y potaje	4	
		Verduras y harina	6	
		Guadaños	5	
		Manteca	9	6p
	Tripulación	Pescado	48	
		Chiles secos	6	
		Ajos	3	
		Chiles y limones	3	
		Mandado	1	
		Pan un guadaño	1	7p 6r
8	Oficiales	Carne y verduras	9	
		Principio	3	
		Pescado	5	
		Postres	2	
		Huevos	2	
		Mandados	2	
		Ajos y manteca	11	
		Aceite	3	4p 6r
	Tripulación	Por un día y nueve raciones pagadas a la fragata la Dorada el día que no hubo qué comer a uno y medio reales para los que se hallaron a bordo	28	

DIA	RANGO	PRODUCTOS	REALES	PESOS
8	Tripulación	Postres barriles de miel	288	
		Postres arrovas de jabón y quince libras a 26 reales	94	
		Mandado de miel	2	
		De jamones	0	
		Carne	22	
		Mandado	1	
		Verduras	14	
		Ajos y chiles secos	8	57p 2r
9	Oficiales	Pan	6	
		Aceite	4	
		Carne	3	
		Chocolate	4	
		Principio	5	
		Verduras	4	
		Postres	2	
		Manteca	9	
		Mandado	1	4p 6r
	Tripulación	Carne	22	
		Verduras	14	
		Chiles y limones	2	
		Mandados	1	
		Un guadaño	3	
		Chiles y ajos	5	6p
10	Oficiales	Pan	3	
		Carne	2	
		Principio	3	
		Huevos	2	
		Postres	1	
		Manteca	4	
		Pescado	3	
		Mandado	1	
		Verduras	3	3p
	Tripulación	Carne	22	
		Verduras	16	
		Chiles y limones	1	
		Chiles secos y ajos	8	
		Sal	4	
		Mandado	1	
		Por una saca de pan	122	
		Mandado	1	22p

Importa esta cuenta según parece 252 pesos

Nota: El dinero se toma de lo detenido del Santa Anna.

FUENTE: A.G.N. Ramo Alcabala, volumen 207, expediente 12, fojas 478v-483.

Apéndice 6

Razón de la gente de mar que se le ha dado diario por no poder comer desde el día 19 de junio hasta el día 22 del dicho.

<i>Marinos</i>	<i>Pedro Ynfante</i> <i>Benito Ramires</i> <i>Juan Antonio Otero</i> <i>Francisco Vasquez</i> <i>Manuel Campusano</i> <i>Juan Antonio Nuñez</i> <i>Atanasio Geau</i> <i>Blas de Abal</i> <i>José Duran</i>	<i>Manuel de Graña</i> <i>Diego de los Santos</i> <i>Manuel Rodriguez</i> <i>Placido Martinez</i> <i>Bernardo Parra</i> <i>Agustin Fernandez</i> <i>Josef de Prado</i> <i>Domingo Varela</i> <i>Juan Agustin Nuñez</i>
<i>Grumetes</i>	<i>Juan Cardenas</i> <i>Bernardo Martinez</i> <i>Francisco Lombardia</i> <i>Josef del Rio</i> <i>Juan Camacho</i> <i>Manuel de Aguilar</i> <i>Francisco Perez</i> <i>Geronimo Padilla</i> <i>Diego Ximenez</i> <i>Josef Mariano de la Cruz</i> <i>Josef Martinez</i> <i>Gabriel Mengual</i> <i>Clemente Visconil</i> <i>Miguel Martinez</i> <i>Josef Jaime Aguila</i> <i>Josef Mendoza</i> <i>Basilio Rodriguez</i>	<i>Juan Andres Perez</i> <i>Enrique de los Santos</i> <i>Ygnacio Ximenez</i> <i>Antonio Ximenez</i> <i>Josef Maria Castro</i> <i>Benito Blanco</i> <i>Francisco Lopez</i> <i>Manuel Meza</i> <i>Diego del Castillo</i> <i>Josef de Echeverria</i> <i>Francisco Garrido</i> <i>Cristoval Pintor</i> <i>Antonio Gomes</i> <i>Josef de Bora</i> <i>Juan Nepomuseno Bernal</i> <i>Josef Broche</i>
<i>Pajes</i>	<i>Juan Diaz</i> <i>Rafael Bracho</i> <i>Manuel Moreno</i> <i>Lucas Josef Lopez</i> <i>Manuel Cardenas</i>	<i>Cristoval de Silva</i> <i>Sebastian Rodriguez</i> <i>Marcos Perez</i> <i>Josef Basques</i> <i>Manuel Franson</i>
<i>Reposteria</i>	<i>Antonio Bilouta</i> <i>Rafael Garrido</i>	<i>Esteban Martines</i> <i>Felix Pinzon</i>

FUENTES CONSULTADAS

FUENTES DOCUMENTALES.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION

Ramo Alcabala:

- volumen 207, expedientes 5 al13.

Ramo Archivo Histórico de Hacienda:

- volumen 207.

Ramo Correspondencia de Diversas Autoridades:

- volumen 30, expedientes 40 y 58.

Ramo General de Parte:

- volumen 57, expediente 534.

Ramo Industria y Comercio:

- volumen 10, expediente 9.

Ramo Marina:

- volumen 10, expediente 3;
- volumen 15, expediente 16;
- volumen 20, expediente 12;
- volumen 32, expediente 22;
- volumen 57, expediente 114.

Ramo Reales Cédulas:

- volumen 109, expediente 141;
- volumen 110, expediente 203;
- volumen 116, expediente 67;
- volumen 127, expediente 87;
- volumen 129, expediente 115;
- volumen 131, expediente 175;
- volumen 145, expediente 145;
- volumen 152, expediente 55;
- volumen 158, expediente 1;
- volumen 238, expediente 201.

FUENTES BIBLIOGRAFICAS.

ARCILA Farías Eduardo, Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España, México, SEP, 1974.

ARNOLD, Linda, Burocracia y burócratas en México. 1742-1835, México, Grijalbo, 1988.

BENEYTO Pérez, Juan, Historia de la administración española e hispanoamericana, Madrid, Aguilar, 1958.

BORCHART de Moreno, Cristina Renate, Los mercaderes y el capitalismo en Nueva España, 1759-1778, México, FCE, 1988.

BORDEJE y Morencos, Fernando, Tráfico de Indias y política oceánica, Madrid, Mapfre, 1992.

BOSH García, Carlos, "Hombres de mar y hombres de tierra en la Historia de México", en España y Nueva España: sus acciones transmarítimas, México, Universidad Iberoamericana, 1991.

_____, México frente al mar, México, UNAM, 1980.

BRADING, David A., Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1810), México, FCE, 1997.

BRAUDEL, Fernand, La Historia y las Ciencias Sociales, México, Alianza, 1986.

CALDERÓN Quijano, José Antonio, Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1968.

CANOVAS Marmo, Cécica, "El contrabando inglés, una realidad en el ámbito colonial de la Nueva España", en Testimonios, No. 3, Universidad de Guadalajara, Septiembre, 1989.

CAPELLA, Manuel y Antonio Mantilla, Los cinco gremios mayores de Madrid, España, Guadarrama, 1957.

CASTRO Gutiérrez, Felipe, Nueva ley y nuevo Rey: reformas borbónicas y rebelión popular en Nueva España, México, Colegio de Michoacán-UNAM, 1996.

CERVANTES Saavedra, Miguel, Novelas Ejemplares, Buenos Aires, Sopena, 1939.

Los contratos de fletamiento, México, SCT-Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, 1981.

CHAUNU, Pierre, La expansión de Europa (siglos XII al XV), Barcelona, Labor, 1972.

- CHAVEZ Orozco, Luis, El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España, México, Publicaciones del Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., 1967.
- Diccionario de Autoridades, Madrid, Gredos, 1963 (3 vols.).
- FAVIER, Jean, Los grandes descubrimientos, México, FCE, 1996.
- FLORESCANO, Enrique (coord.), Bibliografía general del desarrollo económico de México, 1500-17-976, vol. 1, México, SEP-INAH, 1980.
- FLORESCANO, Enrique e Isabel Gil, “La época de las reformas borbónicas y el crecimiento económico 1750-1808”, en Historia Económica de México, (comp. Enrique Cárdenas), México, FCE, 1989.
- GARCIA-BAQUERO González, Antonio, Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1991.
- GOMEZ de la Serna, Gaspar, Los viajeros de la Ilustración, Madrid, Alianza, 1974.
- GORTARI, Hira de y Guillermo Palacios, “El comercio novohispano a través de Veracruz (1802-1810)”, en Historia Mexicana, vol. XVII, no. 3, ene-mar, 1968.
- GROSSO, Juan Carlos y Juan Carlos Garavaglia, Las regiones de Puebla y la economía novohispana. Las alcabalas en la Nueva España, 1776-1821, México, BUAP-Instituto José Ma. Luis Mora, 1996.
- HARING, Clarence H., Comercio y navegación entre España y las Indias, México, FCE, 1979.
- HERNANDEZ Z., Enrique, San Blas en la perspectiva de su historia, Tepic, Gobierno del Estado de Nayarit, 1975.
- JARMY Chapa, Martha de, La expansión española hacia América y el océano Pacífico, México, Fontamara, 1988 (2 volúmenes).
- KICZA, John E., Empresarios coloniales. Familias y negocios en la Ciudad de México durante los Borbones, México, FCE, 1986.
- LISS, Peggy K., Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las revoluciones de independencia, México, FCE, 1989.
- MACLACHLAN, Colín y Jaime Rodríguez, “Racionalización, reforma y reacción”, en Historia Económica de México no. 64 (comp. Enrique Cárdenas), México, FCE, 1989.
- MARTINEZ Hidalgo, José Ma., Las naves del descubrimiento y sus hombres, Madrid, Mapfre, 1992.

ORTIZ de la Tabla, Javier, Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de dependencia, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1978.

PARRY, John Horace, El descubrimiento del mar, México, Grijalbo, 1989.

_____, La época de los grandes descubrimientos geográficos, 1450-1620, Madrid, Guadarrama, 1964.

_____, Europa y la expansión del mundo (1415-1715), México, FCE, 1968.

PEREZ Galaz, Juan de Dios, Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo, México, Panorama, 1992.

PEREZ Herrero, Pedro, Comercio y mercados en América Latina colonial, Madrid, Mapfre, 1992.

_____, Plata y libranzas. La articulación comercial del México Borbónico, México, El Colegio de México, 1988.

PIETSCHMANN, Horst, El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América, México, FCE, 1989.

_____, Las reformas borbónicas y el sistema de intendencias en la Nueva España, México, FCE, 1996.

QUIROS, José María, Guía de negociantes. Compendio de la legislación mercantil de España e Indias, México, UNAM, 1986.

Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias, mandadas imprimir y publicadas por el Rey Carlos II, Madrid, 1681.

SOLANO, Francisco de, Antonio de Ulloa y la Nueva España, México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, UNAM, 1987.

TANDRON, Humberto, El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad del comercio, 1796-1821, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976.

TARDIFF, Guillermo, Historia general del comercio exterior mexicano, 1503-1847, México, Gráfica Panamericana, 1868.

TORRES, Bibiano, La marina en el gobierno y administración de Indias, Madrid, Mapfre, 1992.

YUSTE López, Carmen, Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII, México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 1991.