



Guadalupe Pinzón Ríos

“Discusiones en torno a las marinerías transpacíficas.
El caso de la duplicidad de plazas en el Galeón
de Manila *Santísima Trinidad*, 1752-1753”

p. 211-266

Los oficios en las sociedades indianas

Felipe Castro Gutiérrez e Isabel M. Povea Moreno (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2020

373 p.

Figuras

(Serie Novohispana 128)

ISBN 978-607-30-3381-7

Formato: PDF

Publicado en línea: 14 de octubre de 2020

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/714/oficios_sociedades.html

D. R. © 2020, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



DISCUSIONES EN TORNO A LAS MARINERÍAS TRANSPACÍFICAS

EL CASO DE LA DUPLICIDAD DE PLAZAS EN EL GALEÓN DE MANILA *SANTÍSIMA TRINIDAD*

1752-1753

GUADALUPE PINZÓN RÍOS

En 1752 llegó al puerto de Acapulco el galeón de Manila *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin* a recoger los situados destinados a la administración filipina y a llevar a cabo la permisión comercial que le era autorizada a aquel archipiélago. Como era habitual, lo primero que se revisó fue la lista de tripulantes y sus pertenencias, para posteriormente dar paso a las descargas de los géneros asiáticos y cotejar su concordancia con el libro de sobordo. No obstante, en esta ocasión en la revista hecha a los tripulantes se detectaron algunos nombres repetidos pues había quienes iban con dos nombramientos y, por consiguiente, con dos salarios. La revisión de esta situación llevó a la noticia de que en Manila, por instrucciones del gobernador marqués de Ovando, se había ordenado la reducción del número de tripulantes y el nombramiento de cien soldados que irían con oficios marineros para que, de esa forma, quedaran registrados ejerciendo dos puestos. El plan era que esos trabajadores sólo recibieran un salario y las ganancias del segundo irían a parar a una caja de ahorro creada por el gobernador filipino en aras de contar con recursos para hacer frente a gastos defensivos de las islas.

El caso tuvo que ser revisado a detalle por las autoridades novohispanas. En especial, el virrey Revillagigedo ordenó se hicieran cotejos con los registros de anteriores galeones para conocer las habituales formas en las que se componían las tripulaciones transpacíficas y, así, mostrar la inusual situación, de la

cual además se dio cuenta a las autoridades metropolitanas. El objetivo del presente texto es conocer estas revisiones pues a través de ellas puede indagarse acerca de la organización, las características o la situación social y salarial de los trabajadores que formaron parte de los galeones de Manila en el marco de las transformaciones navales que en el imperio hispano se implementaron a lo largo del siglo XVIII.

Se parte de la idea de que los oficios practicados en las armadas reales hispanas no tuvieron muchas variaciones en su estructura ni en las obligaciones que cada oficio conllevaba, sino, más bien, esas diferencias existieron dependiendo de las rutas y los espacios que recorrió cada una de dichas armadas, pues fue ahí donde la naturaleza del personal, de los bastimentos y de las dificultades a las que hacían frente les hicieron desarrollar características propias. En el caso de los galeones de Manila, al ser éstos las embarcaciones reales más distantes de la administración metropolitana, aunado a que hacían una de las navegaciones más peligrosas, no pudieron sujetarse estrictamente a las ordenanzas reales ni, por supuesto, echar mano de tripulaciones peninsulares. Por el contrario, buena parte de sus trabajadores fueron originarios del archipiélago filipino o de zonas con las que éste mantenía contactos, y su formación fue más bien obtenida de forma empírica y se basaba en las experiencias y realidades existentes en los propios mares asiáticos. Así que, aunque en teoría la composición y administración de los galeones estuvo regida por la legislación hispana —ya fuera basada en la *Recopilación de Leyes de Indias* o, bien, en las nuevas ordenanzas del siglo XVIII como las matrículas de mar—, en la práctica desarrollaron condiciones propias para adecuarse a las posibilidades humanas y económicas del archipiélago. Y este caso de 1752 es buen pretexto para acercarse a dicha situación y conocer tanto las normativas de los oficios del mar como algunas diferencias y características de los trabajadores que participaron en las rutas transpacíficas.¹

¹ Un caso específico, analizado de manera detallada, o microscópica, según Giovanni Levi permite registrar eventos significativos que pueden insertarse en un contexto mayor. *Vid.* “Sobre microhistoria”, en *Formas de hacer historia*,

Cabe señalar que el tema de las tripulaciones hispanas de la época moderna —si bien había sido mencionado en el marco de investigaciones relacionadas con otras temáticas como las guerras, la expansión marítima, la piratería, el comercio o las epidemias— había recibido menos atención que algunos oficios practicados tierra adentro. Era necesaria una revisión más detallada de los trabajadores vinculados a los espacios marítimos y costeros, pues sus labores fueron permanentemente practicadas y de ellas dependieron los contactos, las comunicaciones y los intercambios diversos que por los océanos se llevaron a cabo.²

Hacia 1992 la situación cambió ya que, en el marco de las conmemoraciones del primer viaje colombino, se llevaron a cabo diversas investigaciones sobre las marinerías que participaron en los primeros viajes transatlánticos, además de retomarse los antecedentes navales portugueses hacia el Índico y mares asiáticos.³ Posteriormente este tipo de investigaciones tuvo continuidad desde distintas perspectivas y problemáticas. Por ejemplo, en el marco de investigaciones realizadas sobre las transformaciones navales del imperio español a lo largo del siglo XVIII, el tema de las tripulaciones también ha sido abordado, en especial en aquéllas donde se señalan las nuevas políticas que intentaron regular su situación laboral, salarial, sanitaria

Peter Burke (ed.), Madrid, Alianza, 1993, p. 119-143. Lo que aquí se pretende es confrontar las prácticas específicas de los galeones de Manila al conocimiento general que se tiene sobre las tripulaciones hispanas del siglo XVIII.

² Un ejemplo sobre la revisión de investigaciones relacionadas con las marinerías de las costas novohispanas puede verse en Guadalupe Pinzón Ríos, *Hombres de mar en las costas novohispanas Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2014, p. 14-17.

³ Ejemplos de lo anterior, sólo por mencionar algunos, son los trabajos de Fernando López-Ríos Fernández, *Historia médica de las navegaciones colombinas (1492-1504)*, España, Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, 1994; José María Martínez-Hidalgo, *Las naves del descubrimiento*, Madrid, MAPFRE, 1992; Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.

e, incluso, la instrucción que se planeó debían recibir.⁴ En el caso de las travesías transpacíficas, ha sido más abordado el tema de las personas que de manera voluntaria o forzada viajaron en los galeones, como se ve con los estudios sobre el uso de mano de obra asiática en las embarcaciones o la esclavitud que muchas veces su presencia conllevaba; así también, hay trabajos académicos que muestran cómo algunos hombres fueron obligados a trasladarse a Filipinas para cumplir condenas o, bien, para prestar un servicio militar en aquellas islas.⁵ Y en el marco de estudios más amplios sobre rutas comerciales o exploraciones marítimas hechas a lo largo del Pacífico durante el siglo XVIII, el tema de las tripulaciones ha llegado a ser mencionado aunque de forma tangencial. Por ejemplo, hay estudios sobre viajes de reconocimiento, búsqueda del tornaviaje o la conquista de Filipinas en los que se hace mención de las personas reclutadas para esas travesías.⁶ Así también, las reformas y exploraciones del siglo XVIII han dado cuenta de los hombres que participaron en esas labores.⁷ No obstante, los oficios del mar regularmente practicados en los galeones no parecen haber sido demasiado consi-

⁴ Algunas reformas de inicios del XVIII —en las que se incluyen aspectos de las tripulaciones— pueden verse en María Baudot, *La defensa del imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012; Iván Valdez Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado. Política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas/Iberoamericana, 2011; Manuel-Reyes García Hurtado, *La armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2013.

⁵ Tatiana Seijas, *Asian Slaves in Colonial Mexico. From Chinos to Indians*, Nueva York, Cambridge University Press, 2014; Déborah Oropeza, *Los 'indios chinos' en la Nueva España. La inmigración de la nao de China, 1565-1700*, tesis de doctorado en Historia, El Colegio de México, 2007; María Fernanda García de los Arcos, *Forzados y reclutas: los criollos novohispanos en Asia, 1756-1808*, México, Potrillos Editores, 1996.

⁶ Por ejemplo los trabajos de Enrique Cárdenas de la Peña, *Urdaneta y el tornaviaje*, México, Secretaría de Marina, 1965; Carlos Prieto, *El océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid, Alianza, 1975; Luis Muro, *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*, México, SepSetentas, 1975.

⁷ Una panorámica de estas travesías puede verse en Salvador Bernabéu, *El Pacífico ilustrado. Del lago español a las largas expediciones*, Madrid, MAPFRE, 1992.

derados y falta mucho por saber sobre sus formaciones, reclutamientos, faenas realizadas en mar y tierra, entre otros aspectos. Es, por tanto, este caso un buen pretexto para acercarse al universo de dichos trabajadores.

Los galeones y sus travesías

Hay que recordar que tras el tornaviaje de fray Andrés de Urdaneta (1565) se tuvo certeza de la nueva ruta que podría seguirse para mantener contactos marítimos entre Filipinas y Nueva España. Lo anterior implicó que rápidamente se enviaran navíos de socorro para sostener al nuevo asentamiento español en aquellas islas. Sin embargo, pronto éstos fueron insuficientes y del archipiélago fue necesario organizar sus propios viajes a Nueva España para acelerar el envío de los socorros, por lo que en 1572 llegó a Acapulco la primera embarcación fletada en Filipinas.⁸ Y para ayudar a dichas naves, y al sostén de la administración hispana en territorio insular, la corona les autorizó cargar géneros asiáticos que los chinos (o sangleyes) desde poco tiempo atrás habían comenzado a llevar a las costas filipinas. Esos cargamentos tuvieron buen recibimiento en Nueva España y paulatinamente se incrementó su remisión y venta. Lo anterior hizo necesario regular el nuevo tráfico. Para 1592 se establecieron los primeros aranceles y limitantes a dicho comercio.⁹

⁸ Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, México, Instituto Mora/Universidad de Coruña, 2009, p. 262-266.

⁹ Algunas de las nuevas reglamentaciones establecidas en torno a los galeones indicaron que sus cargamentos a Nueva España fueran de máximo 500 toneladas (luego aumentaron a 600) y que la carga de plata tuviera como tope el doble del valor de dichas mercancías. También se reiteró que sólo Acapulco sería el puerto de arribo de los galeones para así controlar mejor el comercio y los cobros de almojarifazgos. Se acordó que la primera venta en el puerto no generaría alcabalas. El tema con más detalle puede verse en Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 34-38.

Las travesías de los galeones pronto adquirieron cierta regularidad, la cual en gran medida se basó en las épocas de monzones. Usualmente, las naves partían de Cavite —puerto adyacente a Manila— en junio o julio para llegar a las costas del septentrión americano en noviembre, y desde ahí se dirigían al sur. Hacían una breve escala en el puerto de la Navidad únicamente para bajar a un gentilhombre que por tierra llevaría noticia sobre el arribo del galeón para que autoridades y comerciantes iniciaran viaje a Acapulco. La embarcación, por su parte, continuaba su derrota hasta dicho puerto. Al llegar, se llevaban a cabo las labores de descarga y la feria comercial, así como los cobros de aranceles correspondientes a las transacciones. Mientras eso sucedía, las tripulaciones trabajaban en las labores de descarga y reparación de la embarcación. Se sabe poco de su estancia pero es probable que fuera parecida a lo que ocurría en Veracruz y San Blas, donde los hombres debían de permanecer en la embarcación para evitar que cometieran desmanes en tierra, aunque sí se les otorgaban permisos para descender en grupos pequeños y durante periodos cortos; si no regresaban eran considerados desertores y se ordenaba su búsqueda.¹⁰ Hubo también población asiática que, al parecer, se quedó en Acapulco y sus alrededores, posiblemente por necesidad de llevar a cabo algunos trabajos en el lugar aunque también porque escapaban; lo anterior tuvo por consecuencia que dicha población se incrementara e incluso llegara a conformar un “barrio de chinos” en el pueblo de Coyuca, por no mencionar a aquéllos que se internaron en el virreinato.¹¹

¹⁰ Pinzón, *Hombres de mar...*, p. 156-158.

¹¹ Al respecto Oropeza ha explicado detalladamente los distintos oficios que los indios chinos llegaron a desempeñar en el virreinato novohispano en *Los indios chinos*, p. 80-88. Por su parte, Paulina Machuca explica que fue común que, llegados a Acapulco, varios grumetes desertaran e incluso llegaron a ser reclutados para trabajar en las haciendas cocoteras que desde el siglo XVI se establecieron, y paulatinamente se incrementaron, a lo largo de las costas del occidente novohispano y de las inmediaciones de Acapulco. Esto incluso fue denunciado por autoridades filipinas que se quejaron de la reducción de naturales en el archipiélago asiático. Con detalle *vid. El vino de cocos en la Nueva España. Historia de una transculturación en el siglo XVII*, México, El Colegio de Michoacán, 2018, p. 136-140.

Cuando los galeones se preparaban para regresar a Filipinas, comenzaban las labores de carga de plata —de situado y de particulares—, de géneros de la tierra, de religiosos y de pasajeros a remitir a las islas. Usualmente, la embarcación partía entre marzo y abril. Luego de hacer una escala en Marianas para dejar parte del situado, los galeones regresaban a Cavite hacia el mes de junio. Estas travesías tuvieron pocas variantes durante el periodo colonial, aun cuando desde la primera parte del siglo XVIII se intentó establecer algunos cambios.¹² Uno de ellos fue que las embarcaciones pudieran contar con algún punto de escala previo a su arribo a Acapulco en el cual consiguieran reabastecerse de víveres frescos, de agua e incluso en el que sus enfermos recibieran algún tipo de atención, lo que se lograría hasta la década de 1730 cuando los misioneros jesuitas ya habían extendido su sistema misional en la península californiana y regularizado las remesas de bastimentos desde la contracosta.¹³

Es importante notar que, mientras que el regreso a Filipinas se realizaba en aproximadamente tres meses, el de ida a Nueva España podía prolongarse hasta seis; lo anterior la convertía en una de las travesías más difíciles y peligrosas. Aunado a la dificultad de transitar a través de diversos estrechos a su salida de Luzón, el hecho de navegar cerca de los 40°N provocaba que las tripulaciones se enfrentaran a severos cambios de temperatura, para lo cual no siempre estaban preparados. Pero el principal problema que enfrentaban se relacionaba con los alimentos. Usualmente las embarcaciones llevaban víveres en conserva que podían resistir varios meses, como era el caso del bizcocho marinerero, las menestras —que en el caso asiático muchas veces eran arroz de ida y maíz o frijol al regreso—, quesos añejos, carne, pescado salados, etcétera. Pero la falta de alimentos frescos y, en especial, de aquellos con vitamina C, mermaba la salud de los hombres: muchos de ellos enfermaban de escorbuto y terminaban pereciendo durante la travesía. El agua también representó

¹² Yuste, *Emporios...*, p. 26-34.

¹³ Ignacio del Río, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, p. 134-154.

un problema debido a la dificultad para conservarla en buenas condiciones durante varios meses; por ello, parte de las raciones incluían vinos, aunque en el caso transpacífico más bien tuvo que recurrirse a los aguardientes. Aunado a lo anterior, los viajes por sí mismos representaban graves riesgos de accidentes, heridas, ataques enemigos, así como infecciones y padecimientos gastrointestinales.¹⁴ La crecida mortandad acaecida en las navegaciones transpacíficas llegó a provocar algunos estragos, como el no poder maniobrar las naves por carencia de tripulantes.¹⁵ Esto llevó a las autoridades a que se intentara embarcar al mayor número posible de tripulantes para, al menos, asegurar el arribo de los galeones a Acapulco y, ya de regreso, podría echarse mano de algunos hombres del virreinato.

Cuando a inicios del siglo XVIII se creó la Secretaría de Marina e Indias, y se puso bajo el mando de José Patiño (1717), comenzaron a llevarse a cabo diversas reformas en el sistema naval hispano, como fueron el fomento de la construcción naval y de sus industrias aledañas, la reestructuración de las flotas y el cobro de sus aranceles, además de la formación y medios de contratación de las marinerías.¹⁶ Ciertos pasos se habían dado previamente con la creación del Colegio de San Telmo de Sevilla (fines del XVII) para la formación de tripulantes y pilotos, además del de artilleros de Segovia (inicios del XVIII).¹⁷ Así también, la creación de la matrícula de mar en los asentamientos de corte militar (Ferrol, Cádiz y Cartagena) intentó regular las

¹⁴ Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 295-309.

¹⁵ Salvador Bernabéu, *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunewerg, 2000.

¹⁶ Sobre las políticas implementadas en torno al sistema naval hispano desde inicios del siglo XVIII *vid.* John Lynch, *El siglo XVIII. Historia de España*, traducción de Juan Faci, Barcelona, Crítica, 1991; Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1982; Valdez, *Poder naval...*

¹⁷ Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979, p. 131; Pinzón, *Hombres de mar...*, p. 38.

contrataciones y el trato que debía darse a las marinerías peninsulares.¹⁸ No obstante, tales cambios poco se dejaron sentir en las navegaciones transpacíficas. Eso no significa que éstas fueran descuidadas por el primer reformismo Borbón, sino que se prestó más atención a otros aspectos como fueron evitar los contrabandos y esto puede verse con propuestas para cambiar la ruta de los galeones, poblar zonas por donde transitaban, así como modificar los reglamentos mercantiles.¹⁹ Es posible que se considerara que no se contaba con la gente peninsular suficiente para llevar a cabo los cambios que se gestaban en la metrópoli y, por ello, la protección de las travesías transpacíficas siguió basándose en un número considerable de tripulantes. Los puestos principales serían ocupados por españoles o personas con experiencia en las embarcaciones; el resto se conformaría con personas que de forma empírica hubieran aprendido los oficios del mar. El caso del galeón *Santísima Trinidad* nos permite ver la naturaleza de esos trabajadores y las discusiones que sobre ellos se llevaron a cabo.

*Descubriendo una irregularidad o discutiendo
una realidad*

¹⁸ Las matrículas de mar eran listados en los que se vertían los nombres de los hombres con oficios del mar (en embarcaciones y puertos), lo que cuando eran enrolados les aseguraba salarios fijos, raciones, atención sanitaria e incluso pensión en caso de enfermedad o vejez. Con ellas se intentó mantener control sobre los trabajadores y, sobre todo, contar con ellos cuando fuese necesario embarcarlos. Mientras no se desempeñaran en labores navales se les daba autorización para dedicarse a otras actividades, como la pesca. Sobre el tema vid. José Manuel Vázquez, *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007. Ese sistema se implementó también en Nueva España y sus reglamentaciones se vieron en San Blas (1768), Veracruz (1776) y Campeche (1777). Vid. Pinzón, *Hombres de mar...*, p. 63-64.

¹⁹ José Ángel Barrio, *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española. Avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, España, Castilla Ediciones, 2015, p. 493-502; María de Lourdes Díaz Trechuelo, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos 1957, p. 28-31; Yuste, *Emporios...*, p. 58-59.

Cuando el 25 de diciembre de 1751, a las seis de la mañana, llegó a Acapulco el navío *Santísima Trinidad*, el castellano del puerto Juan Eusebio Gallo de Pardiñas, acompañado del resto de los oficiales del puerto, comenzaron las usuales revisiones de la embarcación, de su gente y de su carga. Subieron a bordo e hicieron comparecer al maestre de platas don Juan de Araneta, quien les dijo que la nave se hizo a la vela en Cavite el 19 de julio del año anterior y el 9 de diciembre llegaron a una costa ubicada a 25 leguas al este del Puerto de la Navidad y del Cabo Corrientes, donde echaron a tierra al gentilhomme con el respectivo pliego de aviso; posteriormente, continuaron viaje hasta Acapulco.²⁰ El maestre, además, entregó la lista de los tripulantes para que el castellano pudiera pasarles revista llamándolos por sus nombres. Finalmente, cerraron escotillas y pañoles con candados de tres llaves, hasta que comenzaran las labores de descarga, y se ordenó que se socorriera a los tripulantes con ración diaria. Aunque parecía que las faenas realizadas eran las habituales, fue en este proceso de revista cuando los oficiales de Acapulco detectaron que había nombres repetidos, aunque con distintos nombramientos, y, por tanto, doble salario. Esto fue posible debido a que en la acción se describían algunas características físicas de cada uno de los tripulantes, como tener la cara picada de viruela, algún lunar, tez o tipo de cabello e, incluso, accidentes visibles como falta de algún miembro o cicatrices (véase apéndice 1). Esto permitió detectar que había hombres que pasaban revista dos veces, lo cual pronto fue informado al virrey.²¹

En dicho informe se señalaba que en esta tripulación, compuesta de 414 plazas, las anomalías detectadas fueron: venir 23 pasajeros registrados como artilleros, ir un religioso llamado fray Feliciano Leal como segundo cirujano, y soldados que iban enlistados como marinería —31 marineros, 32 grumetes españoles y 32 sencillos— (véase apéndice 1). El problema que lo anterior

²⁰ Esta práctica de parar en La Navidad para desembarcar al gentilhomme era habitual desde el siglo XVI, aunque llegó a generar suspicacias de contrabandos. Pinzón, *Acciones...*, p. 226-230.

²¹ Archivo General de Indias, Sevilla, (en adelante AGI), *Filipinas*, 157, N. 1, Acapulco, 19 enero 1752.

representaba era que la tripulación llevaba hombres que no tenían experiencia en las navegaciones. Por ejemplo, los artilleros solían ser marineros que aprendían a usar la artillería de las embarcaciones —fija como cañones, así como mosquetes—, además de saber elaborar pólvora, rellenar granadas, seleccionar distintos tipos de proyectiles, cargar cañones y dar mantenimiento a la artillería en general para evitar su deterioro; por dichos conocimientos recibían mayores salarios y tenían mejor nivel en las embarcaciones.²² No era igual manipular artillería en tierra que en mar por los constantes movimientos de las embarcaciones; por ello llevar gente de tierra —sin la experiencia de los artilleros de mar— para hacerse cargo de la defensa de los galeones no era lo más conveniente. En cuanto a los marineros, hay que recordar que desempeñaban labores específicas aprendidas con la experiencia desde que eran pajes o grumetes. En las navegaciones de la Carrera de Indias se tiene registrado que los pajes eran los miembros más jóvenes de las tripulaciones —entre ocho y diez años— y podían ir al servicio de algún oficial o, bien, desempeñar labores de limpieza de la nao, distribución de alimentos, llamar a los tripulantes para recibir sus raciones, limpiar las mesas luego de las comidas, vigilar las ampolletas y con ello el cómputo de tiempo durante las travesías, entre otros. El segundo nivel más bajo de las marinerías era el de los grumetes, marineros jóvenes —entre 17 y 20 años— que aún no alcanzaban la experiencia necesaria en dicho oficio. Entre sus múltiples funciones, al contar con cuerpos ágiles, estaban las de saltar desde la borda a un bote, subir a los mástiles a recoger velamen, vigilar desde las cofas y, sobre todo, obedecer a los marineros más experimentados; tras años de servicio se les otorgaba el título que los acreditaba como marineros. Los marineros, por su parte, debían ocuparse de las mismas funciones antes referidas, además de otras como dirigir los rumbos, manipular las velas y aparejos, estar atentos a las órdenes de la oficialidad, llevar a cabo maniobras diversas —tanto regulares como las realizadas en plenos

²² Pérez-Mallafina, *Los hombres...*, p. 87.

temporales—, etcétera.²³ Lo anterior muestra que registrar soldados como marinos hacía poco probable que se asegurara el buen desempeño de las maniobras navales. En cuanto al fraile registrado como segundo cirujano, hay que recordar que desde inicios del siglo XVIII se creó el Real Colegio de Cirugía de Cádiz para formar cirujanos de mar que atendieran a las tripulaciones hispanas de forma más profesional. Lo anterior significaba que estos nuevos oficiales debían tener conocimientos tanto teóricos como prácticos, para así diagnosticar los males pero también manipular los cuerpos. Se hizo regular que en las naves viajaran al menos dos cirujanos, uno primero y otro segundo, para que en caso de que uno enfermara el otro siguiera al cuidado de los pacientes. Aunque usualmente los religiosos estaban a cargo de los hospitales portuarios, en este caso no se aclaraba si el fraile llevado como segundo cirujano tenía formación en ese oficio, lo cual ponía también en peligro al viaje.²⁴

La respuesta del virrey a dicho informe fue que esta acción era opuesta a las *Leyes de Indias* 21 y 51, título 45, libro 9, donde se indicaba “que no se dé en sueldos excusados ni se traigan más marineros ni artilleros que los que son menester [... y] que los marineros y grumetes sean efectivos”. Por tanto, se consideró que esta anomalía afectaba a la real hacienda y, sobre todo, se había expuesto al galeón a graves peligros pues no hubiera podido hacer frente a algún ataque o dificultad por no contar con el personal para ello. Así, se ordenó que se diera cuenta detallada de las listas señalando las plazas irregulares. Había también que tomar testimonio del maestre de plata —por llevar él la lista de tripulantes— y a algunos hombres que iban con dos nombramientos a fin de conocer los motivos para haberse registrado de esa forma.²⁵

Los oficiales del puerto solicitaron al maestre de platas su listado de tripulantes con dos oficios. Antes había entregado el listado de tripulantes divididos por oficio en los que se repetían los nombres en distintos lugares, seguramente con la finalidad de

²³ *Ibid.*, p. 85-86.

²⁴ Sobre cirujanos de mar, *vid.* Pinzón, *Acciones...*, p. 335-338.

²⁵ AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, México, 28 enero 1752.

que pasaran desapercibidos, pero no se había entregado el listado de hombres que iban con dos oficios. Aunque en un inicio éste se negó a entregar dicho listado porque llevaba orden de sigilo, finalmente tuvo que hacerlo señalando que lo hacía bajo protesta.²⁶ En la lista entregada se confirmó que se habían suprimido plazas y sustituido por otro tipo de personal. Así lo indicaba la instrucción:

Habiendo determinado por providencia gubernativa, que de la tripulación del navío la *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin* se suprimiesen cien plazas; de artilleros treinta y una, marineras treinta y una, treinta y dos grumetes españolas y catorce sencillos, para que en lugar de estas vayan otras con el título del de militares, y distintos sueldos sin embargo de que van incluso en las cuatrocientas plazas de dichas dotación del expresado navío respecto a socorrerse estas por meses según la lista que lleva que se le da para este efecto cuanto durase el viaje y habérseles adelantado en esta ciudad lo correspondiente a cuatro meses.²⁷

La obligación del maestre de platas, Araneta, sería recibir los salarios de todos los tripulantes; la cantidad recaudada de las cien plazas duplicadas debía ser registrada ante el escribano comisario y resguardada, para posteriormente ser llevada a Manila e introducida en la caja de ahorros del gobernador Ovando. De esta acción, el maestre debía ir “guardando sigilo en su cumplimiento”.²⁸

El intento de reducir plazas al parecer no fue algo nuevo, pues en 1719 esto ya se había ordenado, pero en ese momento el general Juan Domingo de Nebra, quien capitanearía al galeón *La Sacra Familia*, indicó lo peligroso que sería llevarlo a cabo. Sabía de lo anterior porque en 1716 él había comandado al galeón *Santo Christo de Burgos* y esa nave llevaba 252 hombres que le fueron insuficientes para las maniobras y la defensa de la embarcación. Y cuando esa situación volvió a planearse, y se proyectaba que el

²⁶ AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, Acapulco, 3 febrero 1752.

²⁷ AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, Manila, 12 julio 1751.

²⁸ AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, Manila, 12 julio 1751.

siguiente galeón saliera con la misma cantidad de tripulantes, Nebra señaló lo necesario que era incrementar el número de plazas. Específicamente proponía contratar a 23 hombres más: cuatro artilleros, diez marineros y tres grumetes españoles. Además, por primera vez se sugería que se contrataran 40 soldados que serían guardias y centinelas de la nave pero que, además, podrían ayudar en labores del combés —espacio usualmente de la segunda cubierta— o, bien, sustituir a aquellos que durante el viaje cayeran enfermos. Nebra señalaba que con las contrataciones sugeridas los salarios de los tripulantes ascenderían a 5 596 pesos, un tomín, dos granos —incluyendo sus raciones— y los sueldos de los cuarenta soldados a 5 578 pesos, tres tomines.²⁹ Reforzar la defensa de los galeones era imperativo para la seguridad de las propias Filipinas y, por ello, éstos debían contar con tripulaciones suficientes. Así lo explicó el general:

Y que siendo este un galeón de que depende la conservación de estas islas nunca se halla con la defensa que le corresponde a su tamaño, pues si se equipara a los navíos de la Europa es grandísima la diferencia, y que si éstos traficaran aquella carrera, se regularía su dotación por trescientas plazas cuando menos.³⁰

Nebra explicó también que era preciso contar con más tripulantes porque las condiciones físicas de la gente que participaba en las travesías transpacíficas era menos resistente que la que navegaba en España. Además, se trataba de una navegación con muchas dificultades, las que mermaban la salud de los hombres e, incluso, los mataba. Y eso ponía en peligro la seguridad de la travesía pues, además de que desde la segunda parte del siglo XVII en el Pacífico se había incrementado la presencia de otros navegantes europeos que viajaban desde las costas de Perú hasta las de China, la reducción de tripulantes ponía en peligro de perderse a las embarcaciones ya que podían quedar sin personal

²⁹ AGI, *Filipinas*, 132, N. 39, Manila, 19 julio 1719.

³⁰ AGI, *Filipinas*, 132, N. 39, Manila, 19 julio 1719.

suficiente que las maniobrara.³¹ Así se narró la difícil navegación que había comandado previamente Nebra:

Aun siendo aquella navegación [la atlántica] más ligera que ésta [la filipina] y la gente de su manejo mucho más robusta que la que sirve en estas partes, por las circunstancias de los climas y porque la experiencia ha enseñado que con lo trabajoso de seis meses de navegación sin escala y en lo riguroso del invierno en que se multiplica la altura, enferman, mueren y se debilitan, muchos de tal suerte que ya ha habido galeón que llegue a las costas de Nueva España con solo catorce hombres y que navegando dicho general en el *Santo Christo de Burgos* y ofreciéndose coronar el galeón en la California se hallaron con catorce hombres muertos, y ochenta y seis enfermos, expresando entre otras circunstancia apreciables la de ir expuestos a encontrar enemigos.³²

Fue ante tales peligros que la tripulación bajo el mando de Nebra acordó aportar parte de sus salarios para que con esa cantidad, la cual ascendió a 1 490 pesos, se contrataran más tripulantes. La donación voluntaria permitiría que las plazas del galeón fueran de 275. La solicitud del general, y por ende la donación entregada, fue aceptada por el gobernador filipino don Fernando Manuel de Bustillo Bustamante y Rueda.³³

Es de pensarse que la idea de reducir plazas en los galeones fuera un tema que continuó discutiéndose, en especial en el marco de la creciente presencia enemiga y necesidad de mayores gastos defensivos insulares. Pero también es cierto que la navegación transpacífica era difícil de soportar y no todos los navegantes contaban con la robustez para resistirla. Por otro lado, la preparación de esos hombres se basaba en las prácticas navales de sus lugares de origen y/o residencia. Parece que la mejor defensa de las travesías transpacíficas siguió siendo la de contar con el mayor número de tripulantes posible y, por ello, las órdenes para reducir su cantidad no parece que fueran bien recibidas

³¹ AGI, *Filipinas*, 132, N. 39, Manila, 19 julio 1719.

³² AGI, *Filipinas*, 132, N. 39, Manila, 19 julio 1719.

³³ AGI, *Filipinas*, 132, N. 39, Manila, 8 julio 1720.

por las oficialidades insulares. Habría que preguntarse qué tanta posibilidad había en Filipinas de echar mano de hombres que pudieran servir en los oficios del mar.

Naturaleza de las tripulaciones filipinas

Hay que recordar que aunque las autoridades filipinas se quejaban del abandono y de la lejanía en que vivía este archipiélago, más bien se referían a la relación con la metrópoli y, por supuesto, a la constante dependencia que se tenía del situado novohispano para hacer frente a los gastos administrativos y defensivos. Las políticas de monopolio y puerto único, establecidas desde el siglo XVI, prohibían que se llevaran a cabo otros tratos mercantiles en la zona —fuera de los establecidos con los sangleyes— y que el archipiélago dependiera únicamente de los galeones con límites en cuanto a cantidades de metales y toneladas de las naves; lo anterior, en aras de evitar fugas de plata a tierras asiáticas, así como reducir en lo posible la competencia a la Carrera de Indias.³⁴ No obstante, lo cierto fue que en torno al mar de China había gran actividad marítimo-mercantil en la que desde el siglo XVI Filipinas se vio integrada gracias a la plata americana. Por ello, navegantes de distintos orígenes —asiáticos o europeos— mantuvieron tratos directos o indirectos, legales e ilegales, con ese territorio insular. Además, las comunicaciones y los intercambios entre el propio archipiélago eran por vía marítima.³⁵ Esto lleva a suponer que había experiencia marinera entre los habitantes de dichas islas y, por eso, buena parte de las tripulaciones de los galeones de

³⁴ Yuste, *Emporios...*, p. 47-52.

³⁵ Para conocer ejemplos diversos de las redes marítimas en torno al archipiélago filipino, *vid.* las obras colectivas *Un mar de islas, un mar de gentes. Población y diversidad en las islas Filipinas*, Martha María Machado López y Miguel Luque Talaván (coords.), Córdoba, Universidad de Córdoba, 2014; *Conocer el Pacífico. Exploraciones, imágenes y formación de sociedades oceánicas*, Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilio José Luque Azcona (coords.), Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015.

Manila era originaria de ellas, como puede verse en el caso del galeón *Santísima Trinidad* (véase cuadro 1).

De los aproximadamente 400 tripulantes, este galeón llevaba trece miembros de la oficialidad cuyo origen seguramente —o al menos en su mayoría— era peninsular. Lo anterior no era inusual pues, al tratarse de embarcaciones reales, éstas debían ser fabricadas por constructores españoles, instruidos en la arquitectura naval oficial, e ir a cargo de personas nombradas por el mismo monarca.³⁶ En ocasiones, las designaciones como capitanes de mar las recibían personas de confianza del rey o bien aquellas premiadas por sus servicios a la Corona, aunque no necesariamente tuvieran experiencia en el mar. Era, por tanto, en los pilotos en quienes recaía la seguridad de la travesía y, por ello, se intentaba que fueran personas experimentadas en dicho oficio y evaluadas por las instancias pertinentes, las cuales únicamente estaban en la metrópoli.³⁷ En tal sentido, hubo pilotos que posiblemente llegaron a las Filipinas jóvenes y con poca experiencia, y fue en ellas donde en verdad aprendieron su oficio e incluso llegaron a recibir ascensos, como se ve con el caso del piloto Henrique Hernán quien hizo varios viajes a Nueva España, así como otros tantos en torno a Filipinas.³⁸ No obstante, al parecer se prefería que el origen de los pilotos fuera peninsular o, al menos, europeo.

En cuanto al resto de los tripulantes, había oficios específicos que podían ser aprendidos, aunque muchos de quienes los practicaban provenían también de las navegaciones atlánticas y, por ello, sus orígenes pudieron ser de otros espacios. En los oficios

³⁶ Iván Valdez, “Comercio, guerra y tecnología. La construcción naval para la Carrera de Filipinas (1577-1757)”, en *Comercio, guerra y finanzas en una época de transición (siglos XVII-XVIII)*, Antonio José Rodríguez Hernández, Julio Arroyo y Juan Antonio Sánchez (eds.), España, Castilla Ediciones, 2017, p. 225-267. Entre los oficios que el real erario pagaba en Filipinas estaban “Maestro mayor de fábrica de naos” y el “Capitán de maestranza de la fábrica de naos”, además de múltiples oficios ligados a la construcción naval y a los “Oficios de naos que vienen a Nueva España”. Véase el listado en *Administración e imperio. El peso de la monarquía hispana en sus Indias (1631-1648)*, Jean-Pierre Berthe y Thomas Calvo (eds.), México, El Colegio de Michoacán, 2011, p. 384-388.

³⁷ Carlos Martínez Shaw, “La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas” en *Drassana*, n. 22, 2014, p. 36-64, 47-48.

³⁸ Barrio, *Filipinas...*, p. 493-502; Díaz Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 28-31.

Cuadro 1
RESEÑA DE GENTE DE TRIPULACIÓN DEL GALEÓN
SANTÍSIMA TRINIDAD Y NUESTRA SEÑORA DEL BUEN FIN

<i>Origen</i>	<i>Artilleros</i>	<i>Marineros</i>	<i>Grumetes españoles</i>	<i>Grumetes sencillos</i>
Cavite-Manila	20	101	69	7
Otras partes de Filipinas	–	10	8	1
Zonas aledañas o Índico	3	3	–	–
Nueva España	3	11	17	3
Otras partes América	1	2	1	–
Peninsulares españoles	28	2	–	1
Otros europeos	4	1	–	–
Indeterminado	1	–	5	98
TOTAL	60	130	100	110

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, Manila, 15 julio 1751.

de bajo nivel, el uso de las armas fue el más valorado y seguramente en altamar se requirió la experiencia adquirida en otras rutas hispánicas; tal vez por ello había más artilleros de origen peninsular. Sin embargo, en el caso de los marineros y grumetes —debido a que esos oficios eran más bien aprendidos con la práctica y se requería elevado número de hombres— parece que importaron menos las limitantes en torno a sus formaciones y se contrató al mayor número de personas posible. Lo anterior llevó a recurrir a gente de las localidades y por ello en dichos oficios dominaron los pobladores en torno a Luzón.

En cuanto a la estructura de las tripulaciones, es interesante notar que en los galeones de Manila ésta fue menos compleja que en las navegaciones atlánticas e, incluso, en algunos establecimientos del Pacífico americano reestructurados o fundados hacia el siglo XVIII. Es decir, mientras había mayor especificidad en los oficios practicados en otras rutas marítimas —incluso en los puestos de bajo nivel—, usualmente las tripulaciones filipinas de bajo nivel se agruparon de forma más general (véase cuadro 2).

Cuadro 2
TIPOS DE TRIPULACIONES EN EMBARCACIONES DEL REY
EN EL PACÍFICO

<i>Tripulaciones según reglamentos de salarios de San Blas y El Callao (1776-1784)</i>		<i>Tripulaciones de los Galeones de Manila (1709-1752)</i>	
OFICIALIDAD	TRIPULACIONES DE BAJO NIVEL	PLANA MAYOR	TRIPULANTES DE BAJO NIVEL
Comandante	Primer carpintero	General	Artilleros
Piloto primero	Segundo carpintero	Capellán	Marineros
Piloto segundo	Calafate primero	Piloto mayor	Grumetes españoles
Contra maestre primero	Calafate segundo	Segundo piloto	Grumetes sencillos
Contra maestre segundo	Patrón de lancha	Maestre	
Guardián primero	Armero	Dispensero	
Guardián segundo	Sangrador	Condestable	
	Dispensero	Carpintero	
	Tonelero	Buzo	
	Cocinero	Calafate	
	Bombardero	Alguacil de aguas	
	Artillero de mar	Guardián	
	Marinero	Cirujano	
	Grumete	Escribano	
	Paje		

FUENTE: Tomado de Pinzón, *Hombres de mar...*, 2014; AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, México 11 febrero 1752.

En cuanto a las marinerías, en las navegaciones atlánticas había ciertas especificidades en sus oficios, las cuales en gran medida dependieron de rangos de edad. Por ejemplo, los marinos podían ser hombres de entre 25 y 40 años, los grumetes jóvenes de entre 15 y 25 y los pajes niños de alrededor de diez años.³⁹ En

³⁹ Pérez-Mallafina, *Los hombres...*, p. 79-89.

el siglo XVIII no parece que hubiera cambios en ese sentido. Sin embargo, en lugares como San Blas, aunque las estructuras se mantuvieron, éstas contaron con características propias, como se ve con el hecho de que llegaron a existir grumetes o pajes de cerca de 50 años, lo que hace probable que se tratara de trabajadores que, pese a su edad, iniciaban sus incursiones en los oficios del mar en un espacio donde apenas llegaban las nuevas ordenanzas navales peninsulares.⁴⁰ Pero en el caso de los galeones de Manila, la estructura era diferente y no parece que los rangos de edad fueran considerados. Es de pensarse que los marinos eran los trabajadores más experimentados, seguidos de los grumetes españoles, que seguramente fueron sus aprendices, y los sencillos se asemejarían a los pajes. Es probable que su clasificación dependiera más bien de su experiencia pues, según los registros, los “españoles” en su mayoría fueron filipinos y no peninsulares; posiblemente dicha denominación fuera una forma de diferenciarlos de los grumetes sencillos, cuyo origen no parece que fuera distinto (véase cuadro 3).

Esta estructura de las tripulaciones no se modificó mucho a lo largo del siglo XVIII, lo cual puede verse con la revisión que se hizo sobre varios galeones en el Tribunal de Cuentas de la Real Audiencia de México, con la finalidad de dar cuenta del número de tripulantes con los que los galeones contaron y señalar la irregularidad encontrada en el galeón *Santísima Trinidad* (véase cuadro 4).

En la relación hecha por el Tribunal de Cuentas puede verse que paulatinamente se incrementó el número de tripulantes, lo cual pudo deberse al peligro que representó la creciente presencia enemiga en el Pacífico, y que se hizo evidente con las capturas de galeones que hicieron los ingleses en 1714 y 1743; además, dichos enemigos hicieron cada vez más permanente su presencia en aguas asiáticas.⁴¹ Es posible que para hacer frente

⁴⁰ Pinzón, *Hombres de mar...*, p. 76-106.

⁴¹ Para conocer la forma en que los ingleses se posicionaron e incrementaron su presencia en el Pacífico asiático, *vid.* Rogério Miguel Puga, Rogério Miguel, *A presença inglesa e as relações anglo-portuguesas em Macau (1635-1793)*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009. Para conocer los

Cuadro 3
RANGOS DE EDAD DE TRIPULANTES DE GALEÓN *SANTÍSIMA TRINIDAD*
1752

<i>Oficio</i>	<i>Rango de edad</i>
Artilleros	21-51
Marineros	20-50
Grumetes españoles	17-49
Grumetes sencillos (menos datos)	19-48

FUENTE; AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, México, 11 febrero 1752.

Cuadro 4
RELACIÓN DE GALEONES DE MANILA
HECHO POR EL TRIBUNAL DE CUENTAS DE MÉXICO

<i>Año</i>	<i>Naves</i>	<i>Plazas</i>	<i>Detalle de tripulación</i>
1709	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	122	14 plana mayor 50 marineros 26 artilleros 24 grumetes españoles 8 grumetes sencillos
1714	<i>Santo Christo de Burgos</i>	186	15 plana mayor 65 marineros 32 artilleros 38 grumetes españoles 36 grumetes sencillos
1721	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	190	14 primera plana 67 marineros 36 artilleros 34 grumetes españoles 39 grumetes sencillos
1723	<i>Santo Christo de Burgos</i>	245	13 plana mayor 90 marineros 40 artilleros 53 grumetes españoles 49 grumetes sencillos

CUADRO 4. *Continuación...*

<i>Año</i>	<i>Naves</i>	<i>Plazas</i>	<i>Detalle de tripulación</i>
1740	<i>Nuestra Señora de Covadonga</i>	223	15 plana mayor 80 marinos 32 artilleros 36 grumetes españoles 60 grumetes sencillo
1741	<i>Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza</i>	262	14 oficiales mayores 90 marineros 44 artilleros 54 grumetes españoles 60 grumetes sencillos
1742	<i>Nuestra Señora de Covadonga</i>	263	15 plana mayor 80 marineros 40 artilleros 68 grumetes españoles 60 grumetes sencillos
1746	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	526	16 oficiales mayores 130 marineros 70 artilleros 130 grumetes españoles 171 grumetes sencillos 9 soldados
1749	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	363	14 plana mayor 110 marineros 59 artilleros 100 grumetes españoles 80 grumetes sencillos
1752	<i>Santísima Trinidad</i>	403	13 plana mayor 130 marineros 60 artilleros 100 grumetes españoles 100 grumetes sencillos

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, México, 11 febrero 1752.

a las erogaciones defensivas se planeara la reducción de gastos en algún rubro, y los salarios de las tripulaciones fue uno de los considerados.

Los pagos

Aunque hubo cambios en las cantidades pagadas a las tripulaciones de los galeones, los métodos para hacerlo no parece que se modificaran demasiado (véase apéndice 2). Según la relación de galeones hecha por el Tribunal de Cuentas de México, aunado al registro del *Santísima Trinidad*, a los miembros de la plana mayor se les liquidaba anualmente y sólo al general se le daba un adelanto de cuatro meses antes de iniciar viaje. Por su parte, a los tripulantes de bajo nivel se les pagaba desde el día en que la embarcación se hacía a la mar hasta que regresaba a Cavite; a ellos también se les daban adelantos de cuatro meses. Los salarios eran cubiertos con los situados entregados por la real hacienda novohispana al maestre de platas, quien al regresar a Cavite hacía los pagos y los descuentos correspondientes. Los tripulantes podían pedir que en Acapulco se les dieran los salarios devengados pero no podían pedir más adelantos de lo que sería su salario por regresar a Manila. En el caso del galeón *Santísima Trinidad* no hubo diferencia en dichas prácticas pues, según informó el maestre Araneta a los miembros de la tripulación, se les habían adelantado sus respectivos cuatro meses como era costumbre.⁴² Esto mismo fue observado por los miembros del Tribunal de Cuentas:

Sus sueldos y asignaciones anuales de las plazas individuales se manifiestan, lo que ha sido estilo, pues conforme a ellas se les ha pagado sus devengados, y sueldos del año adelantado a los oficiales

avances ingleses a lo largo de las costas americanas, *vid.* Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Nueva York, Dover Publications, 2003; y Oskar Spate, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan*, v. II, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983.

⁴² AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, Acapulco, 5 febrero 1752.

mayores (excepto al general que como va apuntado, se le ha hecho de lo correspondiente a cuatro meses) artilleros, marineros, grumetes españoles y sencillos.⁴³

Los adelantos fueron práctica común hacia el siglo XVIII y su finalidad fue que las familias de los tripulantes no quedaran desamparadas durante su ausencia. No obstante, en el caso de los galeones, en ocasiones dichos adelantos sirvieron para comprar géneros asiáticos que los tripulantes podrían registrar como pa-cotillas —es decir, cargas libres de aranceles que podían llevar las marinerías y que variaba de acuerdo con su nivel—, para así venderlos en Acapulco.⁴⁴

Así, en realidad el sistema de pagos no parecía diferente en el caso de la *Santísima Trinidad*, y la anomalía detectada se relacionó con la inclusión de soldados como personal asalariado, lo cual no era habitual, así como con la duplicidad de plazas. Cabe reiterar que la inclusión de soldados no fue nueva ya que en el galeón *Nuestra Señora del Rosario*, que viajó entre 1746 y 1747, sí los hubo. Es posible que esto se debiera a que dicha navegación fue posterior a la captura que el inglés George Anson hizo del galeón *Nuestra Señora de Covadonga*, en 1743, en las cercanías de Filipinas y, por ello, luego de años sin contactos se preparara un galeón en el que se incluyeron plazas militares.⁴⁵ Según informó el mismo Tribunal de Cuentas, esos soldados embarcados en 1746 viajaron sin salario asignado, por lo que al llegar a Nueva España se ordenó que se les pagaran dos pesos al mes y su respectiva ración, pues eso era lo que se daba a los soldados de guarniciones de Manila, además de un caván de arroz que equivalía a una cuarta parte de fanega y que les servía de pan en aquellas islas. Pero en el *Santísima Trinidad*, a diferencia del caso anterior, los soldados iban con salario asignado de diez pesos

⁴³ AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, México, 11 febrero 1752.

⁴⁴ Pinzón, *Acciones...*, p. 226-230.

⁴⁵ Sobre esa captura *vid.* el trabajo de Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*, traducción de José Manuel Álvarez Flores, Madrid, Turner Océano, 2002.

mensuales, que era lo que se esperaba se les pagara en Acapulco.⁴⁶ Ésta, al parecer, era su función principal y, por ello, de ese servicio prestado era del que recibirían salario, aunque también se les hubiera registrado en otros puestos, como se indicó en el informe hecho al respecto señalando que “todos los cuales grumetes españoles y sencillos, con otros que se listan en la plaza de marinería, traen el empleo de soldados”.⁴⁷

Luego de esta revisión el virrey Revillagigedo ordenó que se señalaran cuáles eran los hombres que venían con doble nombramiento y sólo se les pagara por el puesto que en verdad desempeñaban. Se consideró que el maestre de platas podría argumentar que la disposición de incluir soldados en los galeones se ceñía a la ley 20, título 45, libro 9 de las *Leyes de Indias*, la cual indicaba que el gobernador de Filipinas podía proveer a las naos de las armas que considerara necesarias a su defensa, y que para ello podía ordenar que hubiera soldados, gente de mar y pasajeros bien armados. No obstante, dicha postura se podría refutar explicando que, además de haber llevado tripulantes con nombramientos duplicados, el expediente entregado por el real tribunal y Audiencia de Cuentas evidenciaba que no era usual que se llevaran soldados como parte de las tripulaciones.⁴⁸ De esta forma, los oficiales del galeón quedarían sin argumentos.

Epílogo

Mientras el caso de la tripulación era revisado, también se llevaron a cabo las habituales faenas que permitieran al *Santísima Trinidad* iniciar el tornaviaje a Filipinas. Lo anterior implicaba alistar los situados —que en ese momento eran de dos años—, la remisión de religiosos y pasajeros que planearon trasladarse a aquel territorio insular, así como milicias con las que pudiera

⁴⁶ AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, México, 19 febrero 1752.

⁴⁷ AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, México, 19 febrero 1752.

⁴⁸ AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, México, 19 febrero 1752.

fortalecerse la defensa del archipiélago. El galeón finalmente partió de Acapulco el 5 abril de 1762.⁴⁹

El tema de la caja de ahorro no fue olvidado. Por órdenes metropolitanas se llevó a cabo la revisión de expedientes en donde se evidenciaba qué cantidades se habían vertido en ella. Se revisó un informe previo, de 1755, en el que se señalaba que en dicha caja se habían juntado 6 563 pesos, siete tomines, siete granos, más 200 pesos de donativos y 125 pesos, dos tomines, siete granos de sueldos disminuidos de un viaje hecho a Nueva España.⁵⁰ Esta y otras revisiones fueron discutidas en el posterior juicio de residencia hecho al marqués de Ovando, del que al parecer no salió del todo bien librado.

Es comprensible que en el marco de mayores agresiones en torno al archipiélago filipino se justificara la creación de la caja de ahorros pues, incluso, en las órdenes dadas a la oficialidad del *Santísima Trinidad* se indicaba que se había pensado en ella ante la necesidad de buscar arbitrios dirigidos a poder conservar las hostilidades, ofensivas y defensivas contra los moros, joloes y tirojes crueles enemigos de estas cristiandades y a mirar por la mejor constitución y seguridad de los navíos que hacen viaje a Nueva España.⁵¹

No obstante, no se justificaba que los ahorros que se consiguieran para financiar la defensa de las islas se obtuvieran a partir de la reducción de las tripulaciones, pues se ponía en peligro a las embarcaciones filipinas, así como al comercio y las remesas de situado que su navegación conllevaba. Las tripulaciones eran la fuerza motriz que mantenía los contactos transpacíficos y por ello sus registros, pagamentos y conservación jugaban un papel relevante que no debía ponerse nuevamente en peligro, postura que al parecer intentó mantenerse por parte de las autoridades novohispanas y filipinas.

⁴⁹ AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, San Agustín de las Cuevas, 30 junio 1752.

⁵⁰ AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, Madrid, 28 febrero 1755.

⁵¹ AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, Cavite, 22 junio 143.



Apéndice 1
RESEÑA DE GENTE DE TRIPULACIÓN DEL GALEÓN *SANTÍSIMA TRINIDAD*
Y *NUESTRA SEÑORA DEL BUEN FIN* QUE ESTE PRESENTE AÑO SE DESPACHA PARA EL REINO
DE LA NUEVA ESPAÑA A CARGO DEL GENERAL FRANCISCO USTARIZ [EXTRACTO DE LA LISTA
SÓLO CON LOS HOMBRES QUE VAN CON DOS OFICIOS]
MANILA 15 JULIO 1751

<i>N.</i>	<i>Nombre</i>	<i>Puesto</i>	<i>Edad</i>	<i>Origen</i>	<i>Estado civil</i>	<i>Características físicas</i>
<i>Artilleros</i>						
1	D. Esteban Mairineire	Sargento mayor	45	Génova	Soltero	Cerrado de barba
2	D. Luis del Castillo	Capitán de batallón	c. 40	Murcia	—	Bajo de cuerpo y algo trigueño
3	D. Cassimiro de Morsagarian	Capitán teniente de navío	32	Vizcaya	—	Cicatriz en la frente, bajo de cuerpo
4	D. Juan de Galbán	Capitán teniente de navío	22	Nueva España	Soltero	Cicatriz en la frente, bajo de cuerpo
5	Andrés de Sarriate	Capitán maestro de pilotaje	30	Manila	Soltero	Cuerpo alto, con un lunar en el pescuezo del lado derecho
6	D. Estevan de Acuña	Escribano y alférez	35	Galicia	Soltero	Cerrado de barba, cicatriz labio de abajo
7	D. Joseph Nabarro	Cadete	23	Manila	Soltero	Alto de cuerpo, picado de viruela



APÉNDICE 1. *Continuación...*

<i>N.</i>	<i>Nombre</i>	<i>Puesto</i>	<i>Edad</i>	<i>Origen</i>	<i>Estado civil</i>	<i>Características físicas</i>
8	D. Vizente Quiroga	Cadete	28	Manila	Soltero	Bajo de cuerpo, cicatriz encima de la mano izquierda
9	D. Andres Caviedes	Cadete	21	Filipinas	—	Cicatriz encima de dedo del medio de la mano derecha
10	D. Pedro Abadia	Primer condestable	35	Guipúzcoa	Casado en Manila	Pecoso de viruelas con una cicatriz en la frente
11	D. Francisco Salinas	Segundo condestable	c. 40	Barcelona	Casado en Manila	Pecoso, ojos azules, bajo de cuerpo
12	D. Thomás de Erazo	Artillero de brigada	c. 30	Navarra	Soltero	Buen cuerpo, bermejo, con un lunar en el carrillo izquierdo
13	Joaquín Barreira	Artillero de brigada	25	Galicia	Soltero	Buen cuerpo, con cicatriz junto al lado derecho
14	Joseph Lázaro del Pino	Artillero de brigada	29	Veracruz	Soltero	Cicatriz en la mano derecha y un lunar en la nariz
15	Francisco de la Rosa	Artillero de brigada	24	Andalucía	Casado en Manila	Cicatriz grande en la frente



16	D. Pablo Quimpines	Segundo contraamaestre	c. 38	Mallorca	Casado en Cavite	Cicatriz en el carrillo del lado derecho
17	D. Martin de Elizondo	—	40	Guipúzcoa	Soltero	Bajo de cuerpo, con una cicatriz en la frente, con el ejercicio de segundo guardián
18	Matheo Sarmiento	Primer tonelero	30	Cavite	—	Cicatriz encima de dedo de en medio de mano derecha
19	Antonio Cardeño	Sargento de Batallón	—	Nueva España	—	Trigueño de mediano cuerpo con una cicatriz debajo del ojo derecho
20	D. Miguel de Prada	Sargento de batallón	45	Andalucía	Soltero	Cicatriz en la frente lado izquierdo
21	D. Joseph de Acuña y Alencastre	—	c. 40	Madrid	Casado en Manila	Cicatriz encima del labio de arriba junto a la nariz, ojos levantados
22	D. Ignacio Fera	Maestre de jarcia	35	Cavite	Casado	Cicatriz en ceja derecha
23	Roberto Carlos Paleme y Vaza	Alguacil de agua	29	Escocia	Soltero	Bermejo, ojos azules con cicatriz encima de mano derecha



APÉNDICE 1. *Continuación...*

<i>N.</i>	<i>Nombre</i>	<i>Puesto</i>	<i>Edad</i>	<i>Origen</i>	<i>Estado civil</i>	<i>Características físicas</i>
				<i>Plaza de marinería</i>		
1	Fray Pheliciano Leal	Segundo cirujano	34	Manila	—	Con una cruz contrahecha en la mano izquierda y una cicatriz en la derecha
2	Geronimo de la Cruz	Segundo tonelero	20	Cavite	Soltero	Pecoso de viruela con cicatriz en la frente al lado derecho
3	Joseph de castro	Cavo de escuadra	22	México	—	Cejas juntas con cicatriz en un lado izquierdo
4	Balentín Arraos	Segundo tonelero	38	Manila	—	Buen cuerpo, poca barba, blanco, cara redonda
5	Juan Baptista de san miguel	Segundo tonelero	—	Cebú	—	Buen cuerpo, con un dedo menos en mano derecha
6	Alexo Salcedo	Segundo tonelero	32	Cavite	—	Mediano cuerpo, trigueño y lampiño
7	Francisco García Pacheco	Segundo tonelero	33	Bulacan	—	Dos hoyos en el carrillo izquierdo
8	Salvador Maino	Segundo tonelero	—	Cavite	—	Mestizo de mediana estatura con lunar en el carrillo derecho y nariz levantada



9	Eugenio del Rosario	Tambor de batallón	—	Manila	—	—
10	Thomas de Vargas	Soldado	30	Marianas	—	Lunar encima de nariz, lado izquierdo
11	Agustín de León	Marinero	31	Manila	—	Mestizo español, nariz remangada, con lunar encima de barba
12	Alejandro Albaro	Marinero	41	Manila	—	Cicatriz en la frente
13	Juan Joseph Sánchez	Marinero	30	Perú	—	Bajo de cuerpo, barba negra cerrada
14	Pedro Capracio	Marinero	—	Manila	—	Trigueño, alto y doblado de cuerpo
15	Domingo Amador	Marinero	30	Cavite	—	Mediano de cuerpo de poca barba
16	Dionicio Perea	Marinero	22	Manila	—	Un lunar encima de ceja izquierda
17	Joseph Estevan Rodríguez	Marinero	30	Manila	—	Buen cuerpo blanco lampiño ojos chicos cejas y pelo negro
18	Pedro de los Reyes	Marinero	41	Manila	—	Cicatriz en nariz lado derecho



APÉNDICE 1. *Continuación...*

<i>N.</i>	<i>Nombre</i>	<i>Puesto</i>	<i>Edad</i>	<i>Origen</i>	<i>Estado civil</i>	<i>Características físicas</i>
19	Abdón Ygnacio Rivera	Marinero	21	México	—	Buen cuerpo, lampiño, ojos y pelo negro
20	Thadeo Silin	Marinero	20	Toluca	—	Cuerpo mediano y trigüeño
21	Joseph de Zavaleta	Marinero	48	México	—	Mediano de cuerpo, picado de viruela
22	Vicencio Constantino	Marinero	30	Cavite	—	—
23	Manuel de Silva	Marinero	31	Manila	—	Con diez lunares en el carrillo derecho
24	Pheliciano Thorralbo	Marinero	26	Manila	—	Trigüeño, cenceño de cuerpo, de buena presencia
25	Juan Joseph Rodríguez	Marinero	41	Manila	—	Un lunar debajo de quijada lado derecho
26	Thomas Gomendio	Marinero	—	México	—	Mediana estatura, blanco bermejo y delgado
27	Ygnacio Rivera	Marinero	—	Manila	—	Mestizo, alto, cenceño de cuerpo y algo picado de viruelas



28	Joseph de Rojas	Marinero	25	Nueva España	—	Cicatriz ceja derecha
29	Salvador Carmona	Marinero	32	Manila	—	Cicatriz junto a la ceja izquierda y lunar en frente
30	Joseph de Vargas	Marinero	30	Manila	—	Mestizo trigüeño bajo de cuerpo y lampiño
31	Agustin Ximénez	Marinero	33	Manila	—	Mediano de cuerpo

Plazas grumetes españoles

1	Bernardo López Calderón	Soldado	34	México	—	Alto y pecoso de viruelas
2	Pedro Alcántara Salinas	—	36	Manila	—	Ojos grandes cejjunto, lunar en nariz
3	Miguel Carmona	—	—	—	—	Dos cicatrices en ambos lados de boca
4	Joseph Gómez	—	20	Nueva España	—	Buen cuerpo cerrado de barba
5	Jacobo Grangas	—	18	México	—	Buen cuerpo lampiño
6	Miguel Benavides	—	22	México	—	Ojos grandes, nariz remangada, cicatriz en frente



APÉNDICE 1. *Continuación...*

<i>N.</i>	<i>Nombre</i>	<i>Puesto</i>	<i>Edad</i>	<i>Origen</i>	<i>Estado civil</i>	<i>Características físicas</i>
7	Anastacio Sánchez	—	23	—	—	Buen cuerpo, poca barba, trigueño
8	Nicolas Ortega	—	25	Manila	—	Lunar en cara, junto a oreja izquierda
9	Francisco Antonio Suguenza	—	22	Manila	—	Lampiño
10	Lázaro de la Cruz	—	49	Manila	—	Alto, trigueño
11	Manuel Pasqual	—	28	Manila	—	Dos lunares en el labio de arriba lado izquierdo y cicatriz en el carrillo
12	Joseph Joachin Contreras	—	26	México	—	Alto, poca barba, ojos negros
13	Joseph Ysidro Moreno	—	—	México	—	Buen cuerpo, lampiño, ojos azules
14	Domingo Hernández	—	24	Cagayan	—	Cara manchada
15	Saturnino Gabriel Andrés	—	18	Cavite	—	Lampiño, picado de viruela



16	Diego de los Reyes	—	41	Manila	—	Cicatriz en mejilla izquierda
		—				—
17	Manuel Yslaba	—	21	México	—	Blanco, ojos negros chatos
18	Joseph Barbaseda	—	21	Manila	—	Lunar en sien lado derecha
19	Andrés Alberto	—	22	Manila	—	Pequeño de cuerpo, lampiño y picado de viruela
20	Joseph Benito de Torres	—	27	México	—	Lunar en carrillo derecho
21	Andrés de Salinas	—	23	Manila	—	Buen cuerpo y blanco
22	Martin de Tapia	—	39	Real de Minas de Pachuca	—	Picado de viruela, buen cuerpo
23	Domingo Miguel	—	32	Cagayan	—	Lunar junto a nariz lado izquierdo
24	Joseph Rivera	—	33	Nueva España	—	Buen cuerpo, barba negra cerrada
25	Juan Antonio Sintado	—	34	Nueva España	—	Alto de cuerpo, delgado, trigüeño
26	Manuel de Arze	—	27	México	—	Hoyo grande en la mejilla izquierda



APÉNDICE 1. *Continuación...*

<i>N.</i>	<i>Nombre</i>	<i>Puesto</i>	<i>Edad</i>	<i>Origen</i>	<i>Estado civil</i>	<i>Características físicas</i>
27	Félix Joseph Xavier	—	31	Cebú	—	Pecas de viruela
28	Pablo de Miranda	—		Cagayan	—	Buen cuerpo
29	Joseh Chavarría	—	25	México	—	Cerrado de barba ojos negros
30	Mariano Antonio de Murcia	—	22	México	—	Trigueño, lampiño, ojos, cejas y pelo negro
31	Domingo Rodríguez	—	21	México	—	Blanco, picado de viruelas, ojos azules
32	Luis Mariano Hernández	—	36	Manila	—	Lunar en el dedo pulgar mano derecha
<i>Plazas grumetes sencillos</i>						
1	Pedro Gregorio de Mesa	soldado	30	Manila	—	Cicatriz en carrillo izquierdo
2	Joseph Cedillo	—	19	México	—	Mediano de cuerpo, de pocas barbas, cejas grandes
3	Marcos Sancoines de Tapia	—	58	Manila	—	Trigueño y lampiño



4	Francisco Diaz	—	29	México	—	Buen cuerpo, cicatriz en carrillo
5	Domingo de Pino	—	22	Nueva España	—	Cicatriz en frente y lado izquierdo
6	Francisco Vázquez Correa	—	40	Galicia	—	Cicatriz en carrillo izquierdo
7	Martin de Herrera	—	21	Manila	—	Buena estatura, cicatriz en frente
8	Luis de Torres	—	38	Manila	—	Trigueño, lampiño, ojos grandes, lunar en mejilla
9	Pedro Ambrosio de la Trinidad	—	38	Manila	—	Mediana estatura, poca barba
10	Miguel de la Cruz	—	28	—	—	Trigueño, lampiño, mediana estatura
11	Juan Jardinero	—	48	—	—	Buen cuerpo ojos azules
12	Joseph Castro	—		Manila	—	Lunar junto a ceja derecha
13	Domingo de Messa	—	22	Pampanga	—	Lunar bajo la barba lado izquierdo
14	Manuel Vizente de Tapia	—	40	Manila	—	Mestizo español, trigueño, poca barba y verruga en nariz

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, Tribunal de cuentas México, 11 febrero 1752.



APÉNDICE 2
RECONOCIMIENTO DE VARIAS CUENTAS DONDE SE DA NOTICIA DE LAS TRIPULACIONES
QUE VENÍAN EN VARIOS GALEONES

<i>Fechas</i>	<i>Naves</i>	<i>Tripulantes</i>	<i>Salarios por viaje redondo exceptuando oficiales</i>
10 abril 1709- 2 mayo 1710	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	125 plazas: 14 oficiales de plana mayor 26 artilleros 50 marineros 24 grumetes españoles 8 grumetes sencillos	General: 3 000 ducados de Castilla anuales, tercia parte son 1378 pesos, 5 tomines, 8 granos (equivale a 4 meses de adelanto) Capellán: 500 pesos anuales Piloto mayor: 1 000 pesos anuales; se le pagaron 600 pesos Segundo piloto: 300 pesos Maestre: 300 pesos Dispensero: 300 pesos Condestable: 300 pesos Carpintero: 300 pesos Buzo: 300 pesos Calafate: 300 pesos



9 abril 1714-
14 abril 1715

*Santo Christo
de Burgos*

186 plazas:
15 plana mayor
32 artilleros
65 marineros
38 grumetes españoles
36 grumetes sencillos

Alguacil de aguas: 200 pesos

Guardián: 200 pesos

Cirujano: 200 pesos

Escribano: 200 pesos

Artilleros: 200 pesos

Marineros: 150 pesos

Grumetes españoles: 100 pesos

Grumetes sencillos: 35 pesos

General: 3 000 ducados de Castilla anuales

Piloto mayor: 600 pesos

Otro piloto: 300 pesos

Maestre: 300 pesos

Contra maestre: 300 pesos

Carpintero: 300 pesos



APÉNDICE 2. *Continuación...*

<i>Fechas</i>	<i>Naves</i>	<i>Tripulantes</i>	<i>Salarios por viaje redondo exceptuando oficiales</i>
			Buzo: 300 pesos
			Dispensero: 300 pesos
			Calafate: 300 pesos
			Guardián: 200 pesos
			Escribano: 200 pesos
			Cirujano: 200 pesos
			Alguacil de agua: 200 pesos
			Artilleros: 200 pesos
			Marineros: 150 pesos
			Grumetes españoles: 100 pesos
			Grumetes sencillos: 35 pesos



22 mayo 1721-
2 mayo 1721

*Nuestra Señora
de Begoña*

190 plazas:
14 oficiales de primera plana
36 artilleros
67 marineros
34 grumetes españoles
39 grumetes sencillos

General: 3 000 ducados de Castilla anuales

Capellán: 500 pesos

Piloto mayor: 600 pesos

Segundo piloto: 300 pesos

Tercer piloto: 200 pesos

Maestre: 300 pesos

Condestable: 300 pesos

Buzo: 300 pesos

Calafate: 300 pesos

Carpintero: 300 pesos

Contramaestre: 300 pesos

Escribano: 200 pesos

Cirujano: 200 pesos

Alguacil de agua: 200 pesos



APÉNDICE 2. *Continuación...*

<i>Fechas</i>	<i>Naves</i>	<i>Tripulantes</i>	<i>Salarios por viaje redondo exceptuando oficiales</i>
			Artilleros: 200 pesos
			Marineros: 150 pesos
			Grumetes españoles: 100 pesos
			Grumetes sencillos: 35 pesos
1 mayo 1723- 23 junio 1724	<i>Santo Christo de Burgos</i>	245 plazas: 13 plana mayor 40 artilleros 90 marineros 53 grumetes españoles 49 grumetes sencillos	General: 3 000 ducados de Castilla anuales Capellán: 500 pesos Piloto mayor: 600 pesos Segundo piloto: 300 pesos Tercer piloto: 200 pesos Maestre: 300 pesos Contramaestre: 300 pesos Condestable: 300 pesos



5 mayo 1740-
8 abril 1741

*Nuestra Señora
de Covadonga*

223 plazas:
15 plana mayor
80 marinos
36 grumetes españoles
60 grumetes sencillos

Calafate: 300 pesos

Buzo: 300 pesos

Guardián: 200 pesos

Escribano: 200 pesos

Alguacil de agua: 200 pesos

Artilleros: 200 pesos

Marineros: 150 pesos

Grumetes españoles: 100 pesos

Grumetes sencillos: 35 pesos

General: 3 000 ducados de Castilla anuales

Capellán: 150 pesos

Piloto: 300 pesos

Segundo piloto: 200 pesos

Maestre: 300 pesos



APÉNDICE 2. *Continuación...*

<i>Fechas</i>	<i>Naves</i>	<i>Tripulantes</i>	<i>Salarios por viaje redondo exceptuando oficiales</i>
			Contra maestre: 300 pesos
			Calafate: 300 pesos
			Dispensero: 300 pesos
			Condestable: 300 pesos
			Carpintero: 300 pesos
			Buzo: 300 pesos
			Guardián: 200 pesos
			Escribano: 200 pesos
			Cirujano: 200 pesos
			Alguacil de agua: 200 pesos
			Marinos: 150 pesos
			Grumetes españoles: 100 pesos
			Grumetes sencillos: 35 pesos



8 abril 1741-
15 dic. 1742

*Nuestra Señora
del Pilar de Zaragoza*

265 plazas:
14 oficiales mayores
44 artilleros
90 marineros
54 grumetes españoles
60 grumetes sencillos

General: 3 000 ducados de Castilla anuales

Capellán: 150 pesos

Primer piloto: 600 pesos

Segundo piloto: 300 pesos

Tercer piloto: 200 pesos

Maestre: 300 pesos

Contramaestre: 300 pesos

Condestable: 300 pesos

Calafate: 300 pesos

Dispenseros: 300 pesos

Buzo: 300 pesos

Carpintero: 300 pesos

Guardián: 200 pesos

Cirujano: 200 pesos



APÉNDICE 2. *Continuación...*

<i>Fechas</i>	<i>Naves</i>	<i>Tripulantes</i>	<i>Salarios por viaje redondo exceptuando oficiales</i>
			Escribano: 200 pesos
			Alguacil de agua: 200 pesos
			Artilleros: 200 pesos
			Marineros: 150 pesos
			Grumetes españoles: 100 pesos
			Grumetes segundos: 35 pesos
15 dic. 1742- 25 abril 1743	<i>Nuestra Señora de Covadonga</i>	263 plazas: 15 plana mayor 40 artilleros 80 marineros 68 grumetes españoles 60 grumetes sencillos	General: 3 000 ducados de Castilla anuales Capellán: 150 pesos Piloto mayor: 600 pesos Piloto segundo: 300 pesos Piloto tercero: 200 pesos

Maestre: 300 pesos

Contramaestre: 300 pesos

Condestable: 300 pesos

Dispensero: 300 pesos

Calafate: 300 pesos

Buzo: 300 pesos

Escribano: 200 pesos

Cirujano: 200 pesos

Guardián: 200 pesos

Alguacil de agua: 200 pesos

Artilleros: 200 pesos

Marineros: 150 pesos

Grumetes españoles: 100 pesos

Grumetes sencillos: 35 pesos



APÉNDICE 2. *Continuación...*

<i>Fechas</i>	<i>Naves</i>	<i>Tripulantes</i>	<i>Salarios por viaje redondo exceptuando oficiales</i>
5 abril 1746- 15 abril 1747	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	526 plazas: 16 oficiales mayores 70 artilleros 130 marineros 130 grumetes españoles 171 grumetes sencillos 9 soldados	General: 3 000 ducados de Castilla anuales Capellán: 150 pesos Primer piloto: 600 pesos Segundo piloto: 300 pesos Tercer piloto: 200 pesos Contra maestre: 300 pesos Condestable: 300 pesos Guardián: 200 pesos Dispensero: 300 pesos Buzo: 300 pesos

Calafate: 300 pesos

Carpintero: 300 pesos

Cirujano: 200 pesos

Escribano: 200 pesos

Alguacil de agua: 200 pesos

Artilleros: 200 pesos

Marineros: 150 pesos

Grumetes españoles: 100 pesos

Grumetes sencillos: 35 pesos

Soldados: 2 pesos al mes y adelanto
de 4 meses



APÉNDICE 2. *Continuación...*

<i>Fechas</i>	<i>Naves</i>	<i>Tripulantes</i>	<i>Salarios por viaje redondo exceptuando oficiales</i>
1 abril 1749- 15 abril 1750	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	373 plazas: 14 plana mayor 59 artilleros 110 marineros 100 grumetes españoles 80 grumetes sencillos	General: 3 000 ducados de Castilla anuales Capellán: 150 pesos Piloto primero: 600 pesos Piloto segundo: 300 pesos Piloto tercero: 200 pesos Maestre: 300 pesos Contramaestre: 300 pesos Condestable: 300 pesos Calafate: 300 pesos Carpintero: 300 pesos Escribano: 200 pesos Cirujano: 200 pesos



— *Santísima Trinidad* —

Guardián: 200 pesos

Alguacil de agua: 200 pesos

Artilleros: 200 pesos

Marineros: 150 pesos

Grumetes españoles: 100 pesos

Grumetes sencillos: 35 pesos

General don Francisco Ustariz: 3000 ducados
de Castilla anuales

Capellán Bl D. Pedro Jurado: 75 pesos

Maestre de plata don Juan de Araneta: 150
pesos

Piloto mayor D. Faustino Matienso: 300 pesos

Piloto segundo D. Simon Butec: 150 pesos

Piloto tercero D. Francisco Fonz Serrada:
150 pesos

Contramaestre Valentino Andrés de S. Miguel:
150 pesos



APÉNDICE 2. *Continuación...*

<i>Fechas</i>	<i>Naves</i>	<i>Tripulantes</i>	<i>Salarios por viaje redondo exceptuando oficiales</i>
			Calafate Nicolás de la Rosa: 150 pesos
			Buzo Andrés Lujardo: 150 pesos
			Cirujano Fr Joachin de San Joseph: 100 pesos
			Guardián D. Antonio Pacheco: 100 pesos
			Dispensero con el título de maestro de raciones D. Miguel Antonio Massa: 100 pesos
			Armero Joseph de Castro: 75 pesos

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 157, N. 1, Tribunal de cuentas México, 11 febrero 1752.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ÁLVAREZ, Luis, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, México, Instituto Mora/Universidad de Coruña, 2009.
- BARRIO, José Ángel, *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española. Avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, Barcelona, Castilla Ediciones, 2015.
- BAUDOT, María, *La defensa del imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012.
- BERNABÉU, Salvador, *El Pacífico ilustrado. Del lago español a las largas expediciones*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- , *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunwerg, 2000.
- , Carmen Mena García y Emilio José Luque Azcona (coord.), *Conocer el Pacífico. Exploraciones, imágenes y formación de sociedades oceánicas*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015.
- BERTHE, Jean-Pierre y Thomas Calvo (eds.), *Administración e imperio. El peso de la monarquía hispana en sus Indias (1631-1648)*, México, El Colegio de Michoacán, 2011.
- CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique, *Urdaneta y el tornaviaje*, México, Secretaría de Marina, 1965.
- DÍAZ-TRECHUELO, María de Lourdes, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1957.
- GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda, *Forzados y reclutas. Los criollos novohispanos en Asia, 1756-1808*, México, Potrillos Editores, 1996.
- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, *La armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2013.
- GERHARD, Peter, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Nueva York, Dover Publications, 2003.
- LEVI, Giovanni, "Sobre microhistoria", en Peter Burke (ed.), *Formas de hacer historia*, Madrid, Alianza, 1993, p. 119-143.



- LÓPEZ-RÍOS FERNÁNDEZ, Fernando, *Historia médica de las navegaciones colombinas (1492-1504)*, España, Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, 1994.
- LYNCH, John, *El siglo XVIII. Historia de España*, traducción de Juan Faci, Barcelona, Crítica, 1991.
- MACHUCA, Paulina, *El vino de cocos en la Nueva España. Historia de una transculturación en el siglo XVII*, México El Colegio de Michoacán, 2018.
- MANCHADO LÓPEZ, Martha María y Miguel Luque Talaván (coords.), *Un mar de islas, un mar de gentes. Población y diversidad en las islas Filipinas*, Córdoba, España, Universidad de Córdoba, 2014.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, “La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas”, *Drassana*, n. 22, 2014, p. 36-64.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José María, *Las naves del descubrimiento*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- MURO, Luis, *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*, México, SepSetentas, 1975.
- OROPEZA, Déborah, *Los “indios chinos” en la Nueva España. La inmigración de la nao de China, 1565-1700*, tesis de doctorado en Historia, México, El Colegio de México, 2007.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.
- , *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1982.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe, *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2014.
- , *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Mora, 2011.

- PRIETO, Carlos, *El océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid, Alianza, 1975.
- PUGA, Rogério Miguel, *A presença inglesa e as relações anglo-portuguesas em Macau (1635-1793)*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009.
- RÍO, Ignacio del, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003.
- SEIJAS, Tatiana, *Asian Slaves in Colonial Mexico. From Chinos to Indians*, Nueva York, Cambridge University Press, 2014.
- SPATE, Oskar, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan*, v. II, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983.
- VALDEZ BUBNOV, Iván, “Comercio, guerra y tecnología. La construcción naval para la Carrera de Filipinas (1577-1757)”, en Antonio José Rodríguez Hernández, Julio Arroyo y Juan Antonio Sánchez (eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época de transición (siglos XVII-XVIII)*, España, Castilla Ediciones, 2017, p. 225-267.
- , *Poder naval y modernización del Estado. Política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas/Iberoamericana, 2011.
- VÁZQUEZ, José Manuel, *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007.
- WALKER, Geoffrey, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, España, Ariel, 1979.
- WILLIAMS, Glyn, *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*, traducción de José Manuel Álvarez Flores, Madrid, Turner Océano, 2002.
- YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS