

La carrera olvidada de las Islas Marianas (1680-1730). La mayor tesadura en el Imperio ¹

*The Forgotten Career of the Mariana Islands (1680-1730):
The Greatest Tesadura in the Empire*

Thomas Calvo
CONACYT-El Colegio de Michoacán
<https://orcid.org/0000-0002-3925-9891>
calvoth@colmich.edu.mx

Resumen

Las islas Ladroneas fueron bautizadas por Magallanes, pero hay que esperar 1668 para que bajo el nombre de Marianas empiece su colonización, por parte de los jesuitas. Es que, aun siendo cercanas de las Filipinas, la relación entre los dos archipiélagos era difícil. La creación de una nueva Carrera entre Cavite y Guam, pronto revelará que ese espacio es un cementerio para los barcos enviados para unir los dos universos. Finalmente, por razones geográficas y humanas se fueron espaciando los viajes «del patache de las Marianas» a lo largo del XVIII. En el siglo XIX el interés renace. El estudio de estos 50 años dramáticos se apoya sobre los nutridos expedientes de arribadas, y en particular los diarios de los pilotos.

Palabras clave: Islas de los Ladrones, Marianas, Pacífico, Filipinas, Carolinas, patache, navegación.

Abstract

The Ladroneas Islands were named by Magellan, but their colonization had to wait until 1668, when the Jesuits re-named them the Marianas. The fact is that despite their proximity to the Philippines, the relationship between these two archipelagos was difficult. The inauguration of a new maritime route between Cavite and Guam was soon revealed to be a graveyard for ships sent to unite those two worlds. Ultimately, and for reasons both geographical and human, journeys by the *patache* of the Marianas became increasingly infrequent during the 18th century, until interest in this route was rekindled in the 19th century. The study of these 50 dramatic years is based on rich archives of arrivals and in particular on pilots' logs.

Keywords: Ladroneas Islands, Marianas, Pacific Ocean, Philippines, Carolinas, Patache, Navigation.

¹ *Tesadura* es un término marítimo que se refiere a la tensión de las jarcias. Abreviaturas utilizadas: Archivo General de Indias (AGI), Archivo General de la Nación México (AGNM)

Es qualquiera embarcación una carzel sin grillos, pero más cerrada, que la más estrecha carzel. Es un ataúd ancho, en que los vivos padecen incomodidades de muerte. Qualquiera que pone el pie en una embarcación haze rostro firme a todos los elementos, que conspiran a destruirlo, y asustarlo. El agua sobre que camina, el ayre, con que navega, el fuego con que vive, y la tierra, que con tanta ansia busca, son declarados enemigos del navegante (MURILLO VELARDE, 1749: 385).²

1. INTRODUCCIÓN

¿Por qué las islas de los Ladrones son descubiertas tempranamente (marzo de 1521), y tardarán tanto en ser colonizadas por los españoles las islas Marianas (a partir de 1668)?³ La primera realidad se relaciona con su posición geográfica y las circunstancias atmosféricas. Las 17 islas del archipiélago mariano constituyen una verdadera cordillera, alargada, de norte a sur, sobre unos 800 kilómetros, entre los 13 y 20 grados de latitud norte. Se localizan perpendicularmente a los alisios y las corrientes marítimas que los acompañan y que circulan con regularidad desde el este. En ese sentido, cuando se va en busca de las especias hacia el oeste, a través del Pacífico, son un tropiezo casi obligatorio, una escala en el mejor de los casos. Así fue, a lo largo del tiempo para el Galeón, en su recorrido de Acapulco a Cavite (Filipinas).

Para entender el segundo término de la interrogante hay que invertir el razonamiento. Islotes en medio del torrente de vientos y corrientes que proceden del este, Ladrones-Marianas no tienen otra salida sino hacia el poniente, es decir Filipinas, de la cual son como un punto reflejo, en la misma latitud, sometida a los mismos alisios, una buena parte del año. Con vientos favorables, desde Ladrones- Marianas se puede acudir a Filipinas en unos días. De Cavite a Guam, con vientos contrarios, aunque sean «bonancibles», es decir moderados, se puede tardar meses, a veces abortar el viaje –arribar–, o perderse, sobre esa supuesta corta distancia –300 leguas, se nos dice–.⁴ En esta cuestión, todo se enlaza con la longitud; y en el momento en el cual se sitúa nuestro objeto, este es el punto delicado de esa Carrera, el menos dominado por el arte de navegar.⁵ A todo lo dicho tendremos que añadir la ignorancia, a veces la debilidad de los hombres. Para abreviar: las Marianas son más accesibles, y a menor costo, desde Acapulco, a unos 9.000 kilómetros de distancia, que desde Cavite a 2.500, y la diminuta Carrera que tratamos de hacer resurgir es aún más peligrosa que la de Filipinas. Desde el siglo XVI fueron visitadas por el Galeón de Filipinas en su tornaviaje, de

2 Cita prestada por Paulina Machuca.

3 Es cuando las islas reciben el nombre de Marianas, de la reina regente, Mariana.

4 En realidad cerca de 2.500 kilómetros.

5 Hay que esperar una expedición científica, en 1792, para que se conozca con cierta exactitud: si convertimos en longitud de Greenwich, se dio entonces para Umatac, puerto de Guam, 144°30' E, siendo en realidad 144°40' E (ESPINOSA, 1809, t. II: 3). En los tiempos que nos ocupan nadie está aventajado en la materia, ni los ingleses: siguiendo los cálculos de William Dampier para 1686, este se equivoca por unos 15 grados de longitud (hemos efectuado las conversiones necesarias) (DAMPIER, 1699: vol I, 286). Ciertamente Dampier no tiene cronómetro, y calculó a partir de su apreciación de la distancia entre Acapulco y las Marianas.

Acapulco a Manila; y el jesuita Diego de San Vitores, apóstol de las Marianas, estando en Filipinas en 1667, tuvo que ir a Nueva España, y tomar de regreso el bajel en Acapulco, que lo dejó con sus compañeros en Guam en 1668 «para la reducción de los indios» de las islas Ladrones.⁶ Mucho ruido, mucho peligro, y pocas nueces: ¿Qué podía esperar Manila de un confeti de islas, su *mise en abyme*, sin grandes atractivos, sino unas almas que salvar? Ya había bastantes para ser evangelizadas en Filipinas. Esta realidad humana tampoco se debe descontar.⁷

CUADRO 1
Coordenadas geográficas regionales

Lugar	Latitud norte	Longitud este
Cavite	14°28'	120°49'
Desembocadero de San Bernardino	12°36'	124°12'
Palaos	7°32'	134°26'
Yap (Carolinan occidentales)	9°32'	138°05'
Guam	13°26'	144°44'
Saipán	15°07'	145°44'
Farallón de Pájaros (Marianas septentrionales)	20°32'	144°53'
Costa sur de Japón	34°	130°/140°

Fuente: Realización propia.

Como veremos, desde los años de 1670 se trató de imponer otra lógica, más sensible a la estrategia imperial. Los mares de Filipinas y de China estaban invadidos por barcos de toda procedencia, y con los más diversos propósitos –comercio, piratería–. ¿Qué pasaría si alguna nación se apoderaba de esa plataforma marítima que eran las Marianas? Además se empezó a tomar en cuenta, tímidamente, que esas islas formaban parte de un conjunto más amplio, con Palaos, las Carolinas, que precisamente un piloto, desde el archipiélago mariano, redescubrió en 1686.⁸ También entonces comenzó a imperar la racionalidad de la cercanía Filipinas-Marianas, en cuanto a las distancias, a las culturas. ¿La acción de los jesuitas fue determinante, o solo un detonador? Se propuso crear una carrera autónoma, entre Cavite y Guam.⁹ Se pueden tomar aquí dos posiciones: esa Carrera fue un anexo de

6 Archivo General de Indias, Sevilla, AGI, Filipinas 330, L. 6, fol. 189.

7 Nuestro propósito no es hacer una historia de la colonización del archipiélago, únicamente del «sistema naval» en el cual fue incorporado durante un tiempo. Hay varias historias de las islas, desde el venerable Ibáñez y García, 1888, hasta Carano y Sánchez, 1964.

8 El capitán Francisco Lazcano fue también quien inauguró, con bastante torpeza, la Carrera de las Marianas (CALVO, 2016:183-202).

9 Lo de Carrera puede parecer algo excesivo, si pensamos en la *carreira da India*, la Carrera de Indias, o lo que se llamaba desde Manila la Carrera de (Nueva) España. Pero el término aparece, alguna vez, en la documentación: está en la carta que escribe el gobernador Juan de Vargas al Rey (26-6-1684), AGI, Filipinas 11, R. 1, N. 55. Igualmente en el título de cabo superior del patache que da el gobernador (30-

la gran odisea del galeón de Filipinas; o fue una aventura ampliamente autónoma de la saga del Galeón: ¿Hasta qué grado, de qué manera? Anteriormente hemos asumido la primera opción, y es que embarcamos a bordo del bajel de Acapulco, que mucho avasalla (CALVO, 2016). Hoy, entrampado entre las corrientes, los bajos y los nortes que son el cotidiano del pequeño patache de las Marianas, no tenemos la misma seguridad.

Si la hazaña del Galeón de Filipinas fue tremenda, la del patache de las Marianas lo fue aún más, aunque sobre una distancia mucho más corta, pero en el peor segmento marítimo del recorrido de la Carrera de Nueva España, con una acumulación de obstáculos meteorológicos, marítimos (falta de un buen puerto, navíos mal condicionados), y tecnológicos –desconocimiento de un cálculo preciso de la longitud-. Como casi siempre, el elemento humano se añadió a la corona de espinas: despreocupación, desdén por una carrera secundaria, corrupción, ignorancia e irresponsabilidad. ¿Se puede triunfar de todos esos lastres? Finalmente el gigante, entre Cavite y Acapulco, lo logró. Tenemos aquí 50 años¹⁰ para observar este diminuto bajel de las Marianas y contestar a lo mismo.

2. LAS ENTRAÑAS DE UNA HAZAÑA SEÑERA

Por lo menos desde los años de 1660, como veremos, Manila va recibiendo, a instigación de los jesuitas, una serie de reales cédulas que le encargan apoyar la colonización de las islas Marianas. En particular el gobernador de Filipinas, Juan de Vargas sale de Sevilla con un decreto real del 1 de julio de 1677, que le ordena el fomento de las misiones de dicho archipiélago mariano. Toca puerto el 18 de junio de 1678 en Guam. No debe extrañar que sensibilizado en el tema, reúna en Manila el 15 de mayo de 1679 a una junta de generales y pilotos para discutir sobre la posibilidad de establecer una carrera Cavite-Guam. Vargas da la minuta del encuentro.

(...) Donde se refirió sobre la fábrica de el bajel referido para el trajino [sic] de las islas Marianas, y se oponen todos los pareceres que dieron por entonces, que pueda cogerlas por estar en trece grados donde por reinar al tiempo muchas brizas¹¹ y borrascosas mares no pueden reconocer los galeones que hacen viaje a la Nueva España, y los obliga a buscar altura de 20 a 30 grados para montarlas; y por no haber puerto hasta ahora, según declaran.¹²

3-1729), AGI, Filipinas 238, N. 1, fol. 29r: «la Carrera de estas islas». Sobre todo se trata de la tentativa de establecer una relación regular, en un momento inicial anual, entre Manila y Guam. Tiene su propia reglamentación, que fija la real cédula del 1 de julio de 1677, AGI, Filipinas 44, N. 34, en particular fol. 120. La misma indica un financiamiento de la real hacienda para la construcción del patache, a altura de 3 000 pesos, su tonelaje, de 100 toneladas. Sirvió, como veremos, de apoyo a la exploración de toda esa gigantesca zona del Pacífico sur (las Carolinas). Y en definitiva, aunque se fue progresivamente debilitando tuvo una real importancia para las Marianas, por lo menos hasta los años 1730-1740.

¹⁰ 1680 corresponde al primer viaje de dicha Carrera, como veremos. 1730 es una fecha arbitraria por supuesto, que cierra medio siglo de observación. El patache sigue después su destino, pero sin que las enseñanzas, pensamos, cambien mucho.

¹¹ Vientos de norte y noreste.

¹² AGI, Filipinas 11, R, 1, N. 6, carta al rey del 30-12-1678, con añadido de 15-5-1679, es decir del mismo día que la junta.

Probablemente nunca se habían reunido tantos expertos marítimos en Manila: nada menos que nueve pilotos, algunos que serían míticos en la Carrera de Filipinas como el almirante Leandro Coello. Otros, como el general Thomas de Endaya son conocidos por razones menos honorables (CALVO, 2016: 86-91). Todos tienen una experiencia profunda de esos mares: uno de ellos, el capitán Matheo López, pasó a Filipinas en 1641, ha hecho 8 tornaviajes Cavite-Acapulco y 4 arribadas. Añade «y de todas nunca se pudo pasar por las islas de Yguan y la Sarpana (...); dan las naos con las brizas, no se tiene otro remedio que ir a buscar altura. Además la isla no tiene puerto, y si se desgarrita, ira a Japón».¹³ Los argumentos contrarios a la futura carrera se multiplican alrededor de la mesa; hay, entre esos hombres curtidos en los mares más peligrosos, un rechazo a considerar factible tal empresa. Sin duda, detrás está el recuerdo de sus propias desventuras: Endaya sentencia «ser imposible que un patache de cien toneladas pueda hacer semejante viaje». Es efectivamente el porte que dichas reales cédulas, según consejo de los jesuitas, asignan a ese navío para las Marianas.¹⁴ Igual de abrupto es el capitán Antonio de Acevedo: si los galeones «siendo de porte de ochocientos a mil toneladas» no pueden dominar mares y vientos a altura de las Marianas, «tiene por imposible que patache de cien toneladas pueda conseguir este viaje». Los expertos se repiten los razonamientos, como en un encantamiento. Y todos irán remachando, a su manera, lo que el primero de ellos declara, y constituye los puntos claves.

(...) tiene por experiencia ser el paraje de las islas Marianas muy riguroso, principalmente de mayo hasta enero; y que hasta ahora no se sabe haya en la isla de Sant Juan [Guam] (...) puerto ninguno para que se pueda invernar navío, porque faltando puerto en que pasar la invernada es imposible escaparse de naufragar.¹⁵

Esta doble fatalidad trabada se debe aclarar: de mayo a septiembre, desde Filipinas sopla el monzón de oeste, llamado vendaval. Es la ventana necesaria para escaparse del laberinto filipino –otra trampa–, salir mar abierto y empezar a navegar viento en popa, dirección de la Nueva España, o de las Marianas. Todas las cédulas reales, todas las instrucciones que se dan a los responsables insisten en ello: de ser posible, la nao tiene que salir de Cavite antes de julio, agosto a más tardar. Pero esto tiene varias contrapartes, dichos vendavales son irregulares. En particular los años de El Niño-Oscilación del Sur (ENOS), las calmas pueden dominar en la zona, impedir la salida, facilitar la acción de las corrientes marítimas que vienen del este. Éstas, al topar la masa terrestre filipina, se desvían hacia el norte, es decir Japón o el mar de China, dando realidad al *Kuro shivo*, hacia 30-35° de latitud norte, el contra-flujo marítimo de oeste.

¹³ AGI, Filipinas 11, R, 1, N. 6, Junta de pilotos

¹⁴ La real cédula de Madrid, del 1-7-1677, decisiva, integra «un papel», supuestamente escrito por San Vitores, que recomienda: «el bajel de que necesitan las Marianas debe de ser como de cien toneladas», AGI, Filipinas 44, N. 34, fol. 120r. Autos sobre la arribada de la balandra que se despachó a las Marianas (1680).

¹⁵ AGI, Filipinas 11, R, 1, N. 6, Junta de pilotos.

Por otra parte cuando el barco se aleja de Filipinas, rápidamente los vendavales pierden fuerza, interfieren potentemente las brizas, como una barrera atmosférica que cierra la progresión hacia el este. Estos vendavales, las convulsiones atmosféricas que acompañan su progresiva desaparición tienen otra consecuencia, esencial y que recuerda el primer declarante: «hasta enero es muy peligroso emprender el tornaviaje de Marianas a Filipinas, de este a oeste, por lo tanto hay que invernar unos cuatro a seis meses en algún puerto protegido de Guam, lo que falta».¹⁶ Y una de las obsesiones de los responsables será buscar algún amparo para esos meses difíciles.¹⁷ Además, la geografía de las islas, en particular de la principal, Guam, es sumamente contraria a la navegación y al establecimiento de algún puerto, como lo escribe en 1792 el informe de una expedición científica española: «por la mayor parte está rodeada de un arrecife o cordillera de bajos que velan».¹⁸ Finalmente si la ida desde Cavite podía tomar «regularmente de treinta a cuarenta días», si el regreso en buenas condiciones podía ser de 15 días o menos,¹⁹ la necesidad de invernar en Guam alargaba el tornaviaje de hasta 5 o 6 meses, a veces con resultados fatales. El 3 de diciembre de 1725 se encuentra en las Marianas un bajel ya aparejado para el regreso. Le sobrevino «un huracán²⁰ tan fuerte que rompiéndole todas las amarras lo encalló con el crecimiento que hizo la mar entre las peñas, dejándolo en seco y varado, sin que por ninguna diligencia que se puso para zafarlo fuese bastante».²¹

3. UNA HISTORIA ENTRE RELIGIÓN Y GEOPOLÍTICA

En términos generales, las circunstancias históricas y humanas no son más alentadoras. Por la parte del Occidente se empieza por cerca de un siglo y medio de relativa indiferencia, con el paso irregular de unos 64 navíos entre 1521 y 1602,

16 AGI, Filipinas, 13, R. 1, N. 9: carta al Rey del 27-12-1687. Madrid habiendo pedido al gobernador si era posible mandar dos pataches por año a las Marianas, éste contestó, siguiendo una junta de pilotos: «era imposible, respeto de que por estas partes, solo corren vendavales desde mayo hasta septiembre, y aun con alguna variación: (...) a que se siguen después nortes y otros vientos (...) por cuya razón será necesario dilatarse de siete a ocho meses en cada viaje regular».

17 Ya en fecha relativamente tardía, en las instrucciones que da el gobernador de Filipinas al cabo superior del patache a punto de salir para las Marianas, se escribe: «procurará reconocer y sondear los puertos que hubiere en una y otra islas o en la parte que se hallare a propósito para surgir cualquier bajel de Su Majestad, poniéndole en derrotero con claridad (...) y qué vientos tiene de resguardo con toda individualidad», AGI, Filipinas 238, N. 1, fol. 33v-34r. Arribada y pérdida del patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del mar*.

18 ESPINOSA, 1809, t. II: 6.

19 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 127v-128r. Los autos fechos sobre la arribada del patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del mar* que el año pasado de 1729 se despidió del puerto de Cavite para llevar el socorro a las islas Marianas. Ver también el apéndice. Recordemos que el viaje Acapulco-Marianas podía ser algo más largo, pero menos agitado: en 1684, el galeón salió de Nueva España el 31 de marzo, llegó a las Marianas el 8 de junio, o sea 69 días con favorable temporal, AGI, Filipinas, 12, R. 1, N. 5. Carta del gobernador de Filipinas del 11-12-1684. Otro caso, el del barco del pirata William Dampier, en 1686, que recorre en 52 días la distancia de cabo Corrientes (actual Jalisco) a Guam (DAMPIER, 1699, vol I: 285-286).

20 Como veremos, muchos marineros de esa Carrera proceden del Caribe, esto explica que tempranamente este término, caribeño, esté en uso en la región.

21 AGI, Filipinas, 141, N. 12. Carta del gobernador del 30-6-1726.

los naufragios de algunos japoneses y chinos que entonces optan por quedarse en las islas (BUSCHMANN *et al.*, 2014: 100). Por supuesto también naufragan los galeones, el caso más sonado, que tendrá su último desenvolvimiento a principios del siglo XVIII, es el de *Nuestra Señora de la Concepción*, que se perdió al sur de la isla de Saipán en 1638.²² Los isleños –unos 24.000 hacia 1668–²³ poco a poco entran en contacto con el exterior, en particular con los españoles, es decir los misioneros. La fecha decisiva es el 16 de junio de 1668, cuando desembarcan de la nao procedente de Acapulco el jesuita Diego Luis de San Vitores y 6 compañeros. La isla de Guam tiene entonces, según ellos, unos 180 pueblos. Menos de un año después afirman haber ya bautizado a 13.289 chamorros en las islas, y los catecúmenos «pasaran de doscientos mil», sin contar un chino (o mestizo), un tal Choco, que por todos los medios entorpece su obra. Como siempre esas cifras, con vistas propagandistas, se deben tomar con mucho cuidado.²⁴ En realidad San Vitores, apóstol de las Marianas, es jesuita antes que todo, y no puede olvidar el fracaso en Japón, así que esa misión es para «entrar finalmente, si se pudiere en el Japón, él y sus compañeros (...). Será disposición para restaurar la fe tan lastimosamente mal lograda en el Japón (...). Se ira haciendo el camino para la entrada al Japón».²⁵ Otra vez vemos al archipiélago en medio de un entramado geopolítico, más allá de su atormentada geografía. Punto de interés: en esas relaciones ya San Vitores pide «se disponga de Manila nao suficiente, de propósito para descubrir puertos y llevar ministros por esta cordillera, y especialmente por las islas que continúan estas».

Cuando el 2 de abril de 1672 San Vitores es martirizado por los chamorros «capitaneados de un mestizo de sangley»,²⁶ el dicho Choco, ya su impulso ha sido decisivo. Desde el 24 de mayo de 1670 una real cédula manda apoyar al jesuita con 10.000 pesos «para la conquista espiritual de las islas Marianas». Sobre todo la real cédula del 1 de julio de 1677, siguiendo «el papel» jesuita que fue en parte obra de San Vitores, permite al bajel de las Marianas cobrar vida, ya que lo obrado hasta entonces por los galeones de paso no es conveniente: «son de otro porte, no proporcionado, tienen otro fin», de lo cual resultan «propasos, perdidas, y otros accidentes fortuitos (...), rara vez se consigue (...) toquen aquel puerto». Ya nos lo habían dicho los pilotos, en su junta.

Dicho bajel, de unas 100 toneladas, fabricado en Filipinas, con 3.000 pesos que da para ello el rey, debe «de reconocer los rumbos, la monzón, el viaje, y finalmente si en medio hay otras islas por donde con bajeles menores, después se puedan navegarse de unas con otras hasta las de Filipinas, y se hace fácil aquella comunicación», lo que no es posible con el galeón. El patache de esa Carrera se

22 AGI, Filipinas, 129, N. 13. Su artillería era de bronce, se trató de recuperarla a lo largo del tiempo, por buceo. En 1707 el gobernador de Filipinas avisa que se han recuperado por fin 17 piezas de artillería,

23 Es una estimación de Buschmann et al., 2014, tal vez un poco baja. Las cifras de los jesuitas, como veremos, van por arriba de los 30.000.

24 AGI, Filipinas, 45, N. 5. Relación de los sucesos del primer año de la misión en estas islas Marianas, de San Vitores y Bustillo, 15-5-1669. Es probable que haya un error de pluma, en una segunda relación, del mismo día se mencionan más de 13 000 bautizados y 20 000 catecúmenos.

25 AGI, Filipinas, 45, N. 5. Carta al virrey Mancera, desde la nao *San Diego*, Salagua, 3-1-1668.

26 AGI, Filipinas, 10, R. 1, N. 18. Carta del gobernador de Filipinas, 22-6-1672.

concibe, de entrada como la capitana de una flotilla de barcos exploradores, por todos los entornos. Como veremos es una propuesta que tendrán muy presente los futuros gobernadores de las Marianas.²⁷ Más aún, como se espera que dicho navío no pase más de unos meses entre los dos archipiélagos, se toma en cuenta «que fabricado pueda hacer viaje a Cantton [sic] o cualquier otro punto de los imperios de China y reinos circunvecinos que fuere su conveniencia, con calidad y condición que hayan de hacer otro viaje cada año a Marianas», esto para estimular algún interés privado que aceptaría construir dicho barco.

Con el tiempo se descubrieron otras ventajas del patache de las Marianas: en 1697, el arzobispo de Manila, de paso por Guam, discute con la gente. Según él, el situado, es decir el socorro que desde México se da a Filipinas, y ahora también a Marianas, se pide en mantenimiento y ropa, tanto por los jesuitas como por los 160 soldados que allí están. Si viene de México por el Galeón, con precios dos a tres veces más altos que los de Manila, recibirán mucho menos que desde Filipinas por el patache.²⁸

Pero no todo es volcado hacia el exterior: el bajel, aparte de sacar la artillería de bronce de la nao *Nuestra Señora de la Concepción*, podrá llevar a las Marianas los 200 pampangos señalados en una real cédula anterior, esenciales para avanzar en la colonización de las islas.²⁹ La falta de una mano de obra dócil y calificada será siempre una de las dificultades de la empresa. El patache de las Marianas cumplirá con más o menos éxito con esta misión, en relación con sus propias desventuras: por real cédula del 28 de mayo de 1741 se ordena que se manden 100 familias filipinas a las Marianas. Según el gobernador de esas islas quedan apenas unas 2.000 personas en el archipiélago en 1735. Manila reacciona en 1748, mandando 6 familias de la Pampanga en el patache *Santo Domingo*. Éste enfrentó violentos temporales, hizo arribada, y a punto de tomar el estrecho de San Bernardino, el 3 de diciembre de 1748 fue el temporal tan fuerte que los echó sobre los bajos de la costa.³⁰ El patache se hizo pedazos, alguna gente se ahogó, en particular cuatro de las seis mujeres colonas. En adelante nadie quiso intentar dicha aventura: era dramático intentar poner una pica en las Marianas, aun con casi 70 años de experiencia.

Esa migración filipina es tanto más necesaria por esas fechas, aunque sea poco efectiva, que la población chamorra es rebelde, por lo menos hasta los años de 1696, hasta que los españoles y las enfermedades logren romperle el espinazo. De los 30.000 a 35.000 en tiempos de San Vitores, quedan unos miles apenas cincuenta años más tarde.³¹

27 AGI, Filipinas, 11, R. 1, N. 6. En su paso por Guam, el gobernador de Filipinas, Juan de Vargas, nombró el primer gobernador de las Marianas en 1678.

28 AGI, Filipinas, 75, N. 40. Carta del 10-7-1697: «a bordo de este galeón».

29 Lo que antecede procede de AGI, Filipinas, 11, R. 1, N. 6.

30 AGI, Filipinas, 152, N. 25.

31 Según una carta de denuncia contra el gobernador de Marianas don Juan Antonio Pimentel, por 1719-1720: de los chamorros que serían unos 50 000 en un principio, solo quedarían 4 000. AGI, Filipinas, 95, N. 1. Carta del sargento mayor de las Marianas, don Joseph de Quiroga y Losada. La conquista y colonización en términos generales introduce estas tragedias: la Nueva España perdió las 9/10 partes de su población en un siglo. Aquí fue más rápido, pero no fue tanto el impacto microbiano, sino la terrible explotación, en particular por parte de los gobernadores, ver la carta de denuncia aquí citada.

Van llegando a Marianas otros visitantes, cada vez más regularmente, y molestos para los españoles: los barcos europeos, sean comerciantes, sean piratas. Algunos han dejado su huella documental, aunque su paso por el archipiélago era en general más bien pacífico: después de la travesía del océano necesitaban más reposo y bastimentos que balas. En la medida de lo posible intentaban inclusive disimular su origen herético, inglés en particular (CALVO, 2016: 233-249; DAMPIER, 1699, vol. I: 301). Aunque no dudaban en mostrar los dientes, de ser necesario, y amenazar: el 22 de marzo de 1710 aparece a la altura de Umatac una flota de cuatro navíos ingleses, entre ellos la almiranta de Filipinas *Nuestra Señora de la Encarnación* que capturaron en 1709 en la costa de California. Llevan bandera blanca: «si se les dieron bastimentos de los frutos y raíces que produce la tierra, (fue) en rescate de la santísima Virgen titular de la dicha almiranta (...), estampas y prisioneros, como por librar de ultrajes, incendios e irrisiones los templos, vasos y cosas sagradas de estas misiones, y de esclavitud a los ministros evangélicos y naturales de la tierra». En total se rescataron 17 prisioneros, originarios de Filipinas.³² En la junta de guerra que se reunió en Agaña, ese día, «todos unánimes y conforme votaron que no convenía pasar adelante por la poca o ninguna resistencia y oposición que se les podía hacer».³³

William Dampier (1686), Woodes Rogers (1710) son conocidos, pero no tanto como John Clipperton (1721) o George Anson (1742). Sin embargo estas dos últimas incursiones inglesas revelan que las Marianas progresivamente se fortalecen: en mayo de 1721 la nao de Clipperton tiene una refriega con el patache *San Andrés*, que se encuentra entonces en el puerto de Mexiso (Merizo, extremo sur de Guam), sin muchas consecuencias, cierto es.³⁴ En cuanto a Anson, una tempestad lo arrastra hasta 17° de latitud norte. Toca tierra en la isla de Tinian, a unos 200 kilómetros al norte de Guam. Acaba de perder uno de sus barcos, buena parte de su equipaje está enfermo. Es para él un alivio encontrar una isla inhabitada: no se sentía con fuerzas para luchar contra los españoles (ANSON, 1833, t. II: 173-179). La descomunal inmensidad marítima podía ser protectora para el archipiélago mariano.

4. LA EXPLORACIÓN DE LOS MARES: ¿EMPRESA DE FILIPINAS O DE LAS MARIANAS?

Hay otra fauna por lo menos tan nociva como los piratas y otros enemigos: los diferentes gobernadores de las Marianas, tanto para sus administrados, como también para los pataches de la Carrera. Dos fueron singularmente funestos, en

32 AGI, Filipinas, 168, N. 9. Carta del gobernador de Marianas don Juan Antonio Pimentel, desde Umatac, 23-1-1712. Por supuesto, el gobernador que no ha presentado ninguna resistencia, tiende a amplificar las circunstancias.

33 AGI, Filipinas, 168, N. 9. Traslado auténtico de la junta de guerra, 22-3-1710. En Agaña se fabricó «una fuerza de tierra y barro, la demolió la *inundación del mar* que acaeció en tiempos del general don Damián de Esplana». ¡Hasta hay que temer en esos mares los tsunamis! No hay más de 60 hombres de guarnición, muchos bisoños y sin armas de fuego. (las cursivas son mías).

34 AGI, Filipinas, 173, N. 47. Testimonio de la averiguación que se hizo contra el gobernador de las Marianas don Luis Sánchez de Tagle. El propietario del barco, aquí es por lo tanto un patache privado de la Carrera, pide 335 pesos por los daños.

particular Juan Antonio Pimentel por su larga duración, de 1709 a 1721,³⁵ quien logró sobrevivir en el cargo a pesar de su mal manejo con Woodes Rogers. Escribió el sargento mayor de las islas: de sus abusos «se origina la total ruina espiritual y temporal de los pobres indios, pues empleándolos así a hombres como mujeres en la continuada fatiga de sementeras de frutos, pesca, caza de animales silvestres, y crianza de diferentes ganados, sin satisfacerle su intolerable trabajo más que con unas ínfimas hojas de tabaco». Los pobres soldados no salían mejor parados, «obligándoles por varios modos a tomar ropas y otras cosas comestibles de forma que por esta razón», y por el juego que fomentaba, «raras vez suelen percibir los sueldos en especie de dinero».³⁶

La otra ave de rapiña fue don Luis Sánchez de Tagle, sucesor de Pimentel. Los dos tienen un punto en común: su ambición es construir una armadilla particular, para poder explorar los mares circundantes, en busca de otras islas, y por lo tanto de reconocimiento, y tal vez hasta de poder y fortuna. Desde los principios de la colonización algunas chalupas y demás barquillos están presentes, relacionando las diferentes islas del archipiélago entre ellas, atendiendo al galeón cuando llega desde Acapulco. Pero ahora se trata de navíos de un mayor porte –aunque todavía modesto–, que requieren de velas, jarcias, anclas de cierta importancia, de tripulación experimentada, hasta de pilotos. Esto no se encuentra en las Marianas: hay que extorsionar a los barcos de paso. Con los galeones poco sirve la amenaza, hasta cierto punto la súplica, sobre todo cuando está a bordo un nuevo gobernador de Filipinas. Con el patache de las Marianas, el gobernador de las Marianas se siente más afirmado, y su conducta puede ser agresiva. En diciembre de 1722, Sánchez de Tagle, disgustado con el capitán del *Santo Toribio*, lo hace encarcelar un tiempo, está a punto de darle garrote. Al patache siguiente, en 1724,³⁷ le «impidió su salida al tiempo regular» e «intentó dicho gobernador despojar a dicho patache [*San Andrés*] de los pertrechos que a dicho cabo se habían dado entregado en esta ciudad [de Manila], para armar dicho gobernador tres embarcaciones que tenía en el puerto de Mexiso». El cabo «resolvió levarse y dar la vuelta a estas. Luego que lo intentó le acañearon desde tierra por orden de dicho gobernador», a lo que contestó el *San Andrés*. Poco después Sánchez de Tagle huyó en una de sus embarcaciones para esconderse en Filipinas.³⁸ Y efectivamente, cada vez hay más cascaritas que se atreven a hacer la travesía: en 1710 el gobernador de las Marianas manda un barco, el *Jesús María*, para avisar a Manila del paso de los piratas; transporta además los 17 prisioneros liberados.³⁹ En 1723 fue remitida de Marianas a Cavite una «balandrilla nombrada *San Pedro y San Antonio* por el gobernador [Sánchez de Tagle], con pliego que llevó el galeón».⁴⁰ El mismo gobernador huyó en 1725 hacia la isla de Masbate en un

35 Hay un nombramiento a su favor desde el 10-7-1704, pero se hizo efectivo más tarde, AGI, Filipinas, 349, L. 7, fol. 67r-68r.

36 AGI, Filipinas, 95, N. 1. Carta del sargento mayor de las Marianas, don Joseph de Quiroga y Losada.

37 Actual Merizo, extremo sur de la isla de Guam.

38 AGI, Filipinas, 173, N. 47. Carta de la audiencia de Manila de 18-6-1725.

39 AGI, Filipinas, 168, N. 9. Auto del gobernador del 4-4-1710.

40 AGI, Filipinas, 140, N. 16. Averiguación sobre la pérdida del patache *Santo Toribio*, de regreso de Marianas, testimonio del 15-3-1724.

minúsculo y viejo barquichuelo de apenas 16 codos de quilla -9 metros-, donde navegaban 26 personas.⁴¹

Guam era el mejor centro de irradiación hacia las islas del sur, Palaos y Yap (Carolinas occidentales) sobre todo, porque estaban bajo el imperio de los alisios, se podía tropezar con ellas navegando entre los dos archipiélagos. Así lo hizo en 1686 Francisco Lazcano, piloto del galeón *Santa Rosa*, que se desvió de las Marianas temiendo a los ingleses, encalló en unos bajos al sur,⁴² finalmente redescubrió Yap.⁴³ Con eso concretizaba un sueño que ya acariciaba en 1680 cuando condujo el primero y malogrado viaje a las Marianas, vagabundeando por los 7° de latitud norte (CALVO, 2016: 99-108). Siempre había habido, por lo demás, contacto intermitente entre las diferentes islas: pasando por Umatac en 1728, el arzobispo de Manila confirmó a los isleños, entre ellos hubo tres carolinos que algún tiempo antes habían llegado «desgaritados»: «y de esto supe están muy inmediatas dichas islas a las Marianas, y es lástima que en esta cercanía, de tan fácil conquista se pierdan a Dios tantos millares de almas».⁴⁴

A partir de los años de 1708-1710 los jesuitas de Filipinas-Marianas por un lado, los gobernadores de las Marianas por el otro, se dan a la tarea de explorar y evangelizar todas esas islas. Del lado de la Compañía de Jesús el protagonismo pertenece al padre Andrés Serrano:⁴⁵ se trata «de promover la conversión a nuestra santa fe de las islas australes de este archipiélago [de Filipinas], que acá llaman de los Palaos». Tiene una visión más que amplia de ese mundo austral, «tanto como toda Europa, Asia Menor, y hasta el Caspio y la Persia, con todas las islas del Mediterráneo y océano». Se perfila el continente australiano, «la inmensa tierra firme que corre hasta 34° de la banda del sur».⁴⁶ No queda más al gobernador de Filipinas, entre abril y junio de 1708, que mandar una galeota hacer la exploración. Reconoce que se necesitaba «embarcación más a propósito», y que volvió sin descubrir las islas Palaos.⁴⁷ Finalmente la verdadera «invención» de las Palaos se hará en 1710-1711, saliendo el 30 de septiembre de 1710 dos embarcaciones, una se pierde rápidamente, la otra descubre «dos isletas o islas pequeñas en altura de 5 grados y 24 minutos del norte, con pocos habitantes». Más adelante, en 7°20' encuentra otra isla, mayor [Palaos].⁴⁸ En esas islas se quedan dos jesuitas, que debe recuperar en 1712 el patache de las Marianas que se mande ese año.⁴⁹ De

41 AGI, Filipinas 173, N. 47, fol. 263r. Según el *Diccionario marítimo español*, un codo equivale a 27,5 pulgadas de las 40 que tiene una vara de 0,83 metro. La quilla, «gran madero recto, y es la base de todo el edificio o lo que el espinazo a las costillas» (*Diccionario marítimo español*, 1831), da su longitud.

42 AGI, Filipinas, 12, R. 1, N. 50. Carta del gobernador de Filipinas, 12-7-1686.

43 Por lo menos es lo más verosímil, de un punto de vista náutico. María Dolores Elizalde sugiere la isla de Ponape, pero está muy desviada hacia el este (Elizalde, 1992: p. 5). Los bajos son los arrecifes de Santa Rosa, a unos 50 kilómetros al sur de Guam, AGI, Filipinas, 123, N. 9, fol. 14r. Instrucciones al patache *Santa Rosa* (1699).

44 AGI, Filipinas, 291, N. 11. Esta presencia de los carolinos en Guam reactiva las exploraciones en Micronesia, (Manzano Cosano, 2017: 28). Da como fecha de su llegada 1721.

45 Se ahogó el 18 de octubre de 1711, en unos de los barcos con ese destino que se perdió. AGI, Filipinas, 297, N. 12.

46 del 10-6-1710.

47 AGI, Filipinas, 215, N. 1. Carta del 28-6-1708.

48 AGI, Filipinas, 215, N. 1. Carta del gobernador de Filipinas del 30-6-1711.

49 El patache Santo Domingo pasó por Panlog y San Andrés con ese fin, AGI, Filipinas, 297, N. 12.

todas esas tentativas, más bien fracasadas, el provincial jesuita escribe al padre Robinet, confesor del rey: «lo cierto es que del descubrimiento [de las islas Palaos] ha de ser por Marianas (...) saliendo de Marianas por marzo, en los meses de abril y mayo se puede saber con fijeza lo que son, y dándose las manos con Marianas se podrán lograr, pero no de otra suerte».⁵⁰

En cuanto a los gobernadores de las Marianas, desde 1696 los chamorros han sido cimbrados por la represión, hay más posibilidades de maniobra. Juan Antonio Pimentel hizo fabricar un barco de 23 codos de quilla -unos 13 metros-: como veremos, la mitad de lo que podía ser un patache para las Marianas. El barquillo estaba

bien aviado de víveres, pertrechos y municiones, a cargo del capitán don Juan Antonio de León. Le despaché de la ciudad de Agaña día del glorioso patriarca san Joseph [19 de marzo] con algunos marineros que se hallaban en estas islas, y habiendo sido el año irregular de rigurosos vientos y rápidas corrientes, no pudo conseguir montar esta isla de Guajan [Guam], arribando cinco veces al puerto de Tepungan.⁵¹ Y habiendo sabido que la última fue por causa de haberse mareado la mayor parte de dichos marineros, y quedar inútiles para el gobierno y manejo de dicho barco, determiné traerlo a este puerto de Umata, hasta que llegasen a él las naos de Filipinas de vuelta de Nueva España para sacar de ellas 8 ó 10 marineros en el arte náutico, para arriesgar dicho barco sin recelo, al descubrimiento de las islas de los Garbanzos que demoran de esta Guajan 60 leguas a la parte del poniente, para tener segura la vuelta con los vendavales que empiezan por el mes de junio, con los cuales puede declinar a la parte del sur para reconocer todo su meridiano.⁵²

Como siempre el régimen de vientos es tiránico, pero lo más impresionante es la fragilidad del minúsculo bajel, y el trauma de su gente: lo recordaremos. Esta cita demuestra que no hay que esperar a 1721 y la llegada a Guam del jesuita Juan Antonio Cantova para que las Marianas sean centrales en esas expediciones, y que esas islas se les llame Garbanzos, esto es probablemente por su representación cartográfica (MANZANO COSANO, 2017: 28-29).

Con tal acumulación de dramas, el Soberano acaba preocupado, aunque sobre todo por el erario real, y en 1715 manda una real cédula a Pimentel: está molesto,

(...) teniéndose presente que los continuados descubrimientos que se hacen en estas islas sirven de aumentar nuevos gastos a mi real hacienda. (...). Ordeno y mando que en ningún caso paséis vos a formar empeño semejante sin dar primero cuenta en el mencionado mi Consejo de las Indias, y esperar las órdenes.

Conociendo la lentitud de las transmisiones entre Guam y Madrid, entre la solicitud y la respuesta podrían pasar cerca de 10 años: era condenar, de pronto, toda tentativa en ese sentido, de no ser por parte de los jesuitas, más libres en la

50 AGI, Filipinas, 297, N. 12. Carta, de Manila, 20-6-1712.

51 Unos 17 kilómetros al norte de Umatac, 5 al oeste de Agaña apenas. El barco estuvo como atrapado en un campo magnético de unas decenas de kilómetros del cual no pudo salir.

52 AGI, Filipinas, 193, N. 93. Carta del 31-5-1711.

materia, como ocurrió, desde las Marianas, en los años de 1729-1733. Después cae la indiferencia española hasta la segunda mitad del siglo XIX (ELIZALDE, 1992, 9). Es cuando, en 1729, el patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar* debe transportar de Manila a Guam un barco desmontado («en roscas») para las Carolinas. En uno de los temporales que padeció el navío tuvo que echarse por la borda dicho barco, antes de perderse el patache también.⁵³

5. EL MICROCOSMOS DEL PATACHE DE LAS MARIANAS

Es la ocasión de volver al principal actor de la Carrera, el patache, fragata o balandra, términos aquí intercambiables,⁵⁴ dominando el primero: es decir barco de relativo pequeño tonelaje, con dos árboles. Desde la real cédula del 1 de julio de 1677 se ha ordenado que el rey disponga en Cavite de un patache para las Marianas, en el mejor de los casos fabricado en esos astilleros. A partir de entonces se dan muchas circunstancias que explican su ausencia, en el momento indicado, como cuando en 1719 el patache ha sido anteriormente mandado a Tonkín a regresar la embajada de ese país, y no ha vuelto aunque «personas inteligentes» dictaminaron que estaría a tiempo.⁵⁵ En enero de 1720 todavía no está presente, y por lo tanto se debe considerar que se perdió en el mar de China: otra vez hay que buscar otro navío.⁵⁶ En otros casos, hay rumores de barcos enemigos, y el patache debe prioritariamente atender esa urgencia.⁵⁷ O bien puede ocurrir que a punto de levarse del puerto de Cavite el navío se queme, por inadvertencia, como la fragata *San Gabriel* en junio de 1692.⁵⁸ ¿Qué hacer si falta el navío del rey? Una opción era construir otro, si la Hacienda Real no está demasiado apurada, precisamente por las guerras en Europa. El 30 de agosto de 1721, después de dificultades los años anteriores con los barcos para Marianas, se decide utilizar unas maderas que están en Cavite para la fábrica de dos galeotas: «se podrá hacer un buen barco, y muy a propósito para aquellos viajes, añadiéndoles más manga, plan, quilla y puntal».⁵⁹ Ya el 23 de diciembre el barco está en el agua, esperando su tripulación y un viaje inaugural... para Ilocos, al norte de Luzón, a buscar arroz. El *Santo*

53 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 46 y siguientes.

54 AGI, Filipinas, 129. Aunque fragata tiene una consonancia más bélica, en 1704 hay en Cavite «dos fragatas de guerra (...) para el seguro del galeón», y que por lo tanto no se pueden usar para las Marianas.

55 AGI, Filipinas, 135, N. 3. Autos que procedieron sobre despachar el año pasado de 1719 a las islas Marianas el patache nombrado *Nuestra Señora del Carmen*.

56 AGI, Filipinas, 135, N. 3. Los autos fechos sobre despachar patache a las islas Marianas el año pasado de 1720, fol. 1r. Ver también el apéndice.

57 AGI, Filipinas 129, N. 14, fol. 5. En 1704 hay en Cavite dos fragatas que se construyeron para la defensa de las Filipinas y del Galeón, por lo tanto no se pueden usar para ir a las Marianas. Informe de los oficiales reales, 9-4-1704.

58 AGI, Filipinas, 165, N. 2.

59 Según el *Diccionario marítimo español*, la manga es «la mayor anchura de un barco»; el plan, «la parte inferior y más ancha del fondo de un buque en la bodega»; el puntal, «una de las tres dimensiones (...) que se distinguen en un buque; y es la que en dicho sentido equivale a la de profundidad, que en este caso se entiende desde el plan hasta la cubierta principal».

Toribio y el arcángel San Miguel debió salir para las Marianas en julio de 1722, y se perdió, sin mayores noticias, en el tornaviaje, por 1723.⁶⁰

Hay otra opción, cada vez más utilizada en el siglo XVIII (ver apéndice), el arrendamiento de un barco privado –su requisición sería más justo–. Los oficiales reales y demás autoridades revisan los barcos presentes en Cavite, los visitan, los evalúan y eligen: es la ocasión para nosotros de mejor conocer la fauna naviera que surca esos mares. En febrero de 1720 hay dos embarcaciones de particulares: un patache del capitán Juan Caravallo (portugués), «totalmente podrido desde la punta del plan hasta arriba», «una chalupilla del capitán Luis de nación armenio». En mayo llegan dos barcos desde China –entre ellos otra chalupa–, de dos capitanes armenios, sin tener suficiente capacidad. Finalmente llega el *San Andrés* alias *Brampur*,⁶¹ y será el elegido.⁶² En ese caso la elección es buena, cumplirá con su cometido. En otros casos, lo es menos. Volviendo a 1719, con la desesperación de tener que mandar un patache, se arrienda *Nuestra Señora del Carmen*, aparentemente nada de particular. Pero resulta que tiene un alias, *Relámpago*, lo que levanta dudas sobre su origen.⁶³ Efectivamente nos enteramos que es francés, dice su capellán que «desde que salió de Francia parece que no se carena el patache».⁶⁴ Es un largo trecho, y el mar de Filipinas es una muy dura prueba para un barco medio podrido, y tendrá que hacer arribada: literalmente se iba desarticulando en el océano.⁶⁵

En ese momento queda un último punto, antes de darle una nueva tripulación y acondicionarlo para el viaje⁶⁶ hay que establecer un contrato con el propietario. En 1719 (y en los casos que suceden) los oficiales reales se refirieron al primer antecedente que encuentran, remontando a 1701, y en relación con un barco enviado a Batavia por anclas. El barco *San Cayetano* pertenecía a otro capitán armenio, «comerciante a estas islas» filipinas, se rentó por cuatro meses, a 300 pesos/mes. El primer contrato que encuentran para las Marianas es de 1704, esta vez un patache *Nuestra Señora del Rosario* «de portugueses del reino de Macan (Macao)», se rentará con las mismas condiciones.⁶⁷

¿Qué decir sobre esos barcos? En primer lugar, sabemos los que no se aceptaron. En algún momento de desespero se pensó mandar una galeota que se tenía a mano. Por supuesto los peritos rechazaron tal propuesta, incongruente.⁶⁸

60 AGI, Filipinas, 135, N. 3 y Filipinas, 133, N. 36.

61 Probablemente de origen indio, tal vez en relación con la ciudad de Bramhpur.

62 AGI, Filipinas, 135, N. 3, fol. 23-33r.

63 Sobre la historia del patache *Relámpago*, véase el artículo de Guadalupe PINZÓN RÍOS y Pierrick POUCHASSE en este monográfico.

64 AGI, Filipinas, 171, N. 22, fol. 7r. Carta del capellán del 17-10-1719.

65 A su regreso los peritos lo describen: «hallarse rendido y podrido de la cinta de la manga para arriba, el escudo de popa despedido de su propio lugar». AGI, Filipinas, 171, N. 22.

66 Sobre los diferentes pertrechos y géneros necesarios al barco o que se remite a Marianas, hay varios inventarios: AGI, Filipinas 13, R. 1, N. 10. Filipinas, 171, N. 22, fol. 50-54. Autos fechos sobre despachar patache a las Marianas el año de 1720, hasta se nombran «60 gallinas vivas ponedoras en un gallinero de madera». Filipinas, 238, N. 1, fol. 42v-52r.

67 AGI, Filipinas, 135, N. 3, fol. 9-11. Tenemos más detalles en AGI, Filipinas, 129, N. 14

68 Las galeotas «no son suficientes para hacer viaje a las Marianas, porque no tienen los ombros suficientes para poder obtener la segunda cubierta que se les pudiera poner para resguardo de la gente y de la carga, y que no las ahogasen los mares», AGI, Filipinas, 135, N. 3 fol. 4r. Los autos fechos sobre despachar patache a las Marianas el año pasado de 1720.

Las chalupas son igualmente rechazadas, por falta de porte, aunque hayan cruzado el mar de China, como la de un capitán armenio en 1720. En este caso hasta tenemos sus dimensiones: 28 codos de quilla, 10 y $\frac{3}{4}$ de manga, 6 de plan, 5,5 de puntal.⁶⁹ Es decir 16 metros de longitud aproximativamente, por 6 de ancho y 3 de profundidad: si aplicamos la fórmula de arqueado oficial de 1614, algo modificada, disponemos de 103 toneladas.⁷⁰ Lo que correspondería al tamaño requerido por la real cédula de 1677, pero que la experiencia juzga insuficiente en la fecha de 1720.

Para los pataches que participaron efectivamente en la Carrera, tenemos una única medida, la del patache *Nuestra Señora del Rosario*, rentado para las Marianas en 1704, con 42 codos de quilla, 13,5 de manga, 6 de puntal.⁷¹ Si aplicamos los cálculos antecedentes, son 212 toneladas. Su capitán portugués dice que hay abordo unas 100 personas, cifra consecuente.⁷² Se está excediendo del porte de la cédula de 1677, pero se puede contestar que no es un barco del rey, y que la experiencia demuestra que los barcos requieren de cierto porte en esas condiciones. El hecho es que, si tomamos como criterio la tripulación, los barcos ven su tamaño aumentar a lo largo de los años, probablemente en relación con las necesidades de un presidio y una misión jesuita que van creciendo con el tiempo. Contando los oficiales, la balandra *San Francisco Xavier*, en 1683 cuenta con 18 hombres, algo parecido la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu* y *San Ignacio* en 1686, al año siguiente, ya pasamos a 56 tripulantes. Al siglo siguiente esto se confirma: en 1719 el patache *Nuestra Señora del Carmen* tiene 76 marineros y oficiales, el que le sigue, en 1720, 78 hombres. Al final, el patache *Nuestra Señora de los Dolores* y *San Francisco Xavier, Príncipe del Mar*, lleva 86 tripulantes (1729).⁷³

Esa última lista nos da más información que las anteriores (edades, lugares de origen de marineros y grumetes), y permite volver sobre algunas preguntas que nos hemos planteado ya anteriormente (Calvo, 2016: 72-79), sobre su origen, la distinción entre las diferentes categorías,⁷⁴ las transferencias entre las Carreras, incluyendo la de Indias. Siempre se considera que el grumete es de un rango inferior, con un estatus de aprendiz. Esto se debe matizar en el contexto filipino, ya que la diferencia entre marinero y grumete es reducida en edad promedio: 29,6 años para los primeros, 25,4 para los segundos.⁷⁵ En cuanto al origen geográfico,

69 AGI, Filipinas, 135, N. 3, fol. 29v. Los autos fechos sobre despachar patache a las Marianas el año pasado de 1720.

70 VALDEZ-BUBNOV (2011: 81), si asimilamos la quilla a la eslora (distancia de proa a popa). *Diccionario marítimo español*: una tonelada «consta de ocho codos cúbicos», es decir 4,56 m³.

71 En alguna ocasión se le llama «fragata», AGI, Filipinas, 129, N. 14, fol. 22r y 24.

72 AGI, Filipinas, 132, N. 1, fol. 30. Filipinas, 13, R. 1, N. 9, fol. 8-9. Testimonios a la letra de los autos fechos sobre la arribada de la fragata San Gabriel que iba a las islas Marianas el año pasado de 1687

73 AGI, Filipinas, 44, N. 34, fol. 123v. Filipinas, 13, R. 1, N. 9, fol. 7-8. Testimonios a la letra de los autos de la arribada de la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu* y *San Ignacio* que iba a las islas Marianas este año de 87 [en realidad 86]. Filipinas, 13, R. 1, N. 9, fol. 8-9. Testimonios a la letra de los autos de la arribada de la fragata *San Gabriel* que iba a las islas Marianas el año pasado de 87. Filipinas, 171, N. 22, fol. 73-80. Traslado autentico de los autos de la averiguación fecha sobre la arribada del patache *Nuestra Señora del Carmen*. Filipinas, 135, N. 3, fol. 41-43, Autos sobre despachar patache a las islas Marianas el año pasado de 1720. AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 57v-64v.

74 Un acercamiento al trabajo del marinero y del grumete, García de Palacio, 1587: fol. 119.

75 Tenemos la edad de 36 marineros, entre 17 y 50 años; AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 57v- 61. Conocemos la de 38 grumetes, de 13 a 46 años, únicamente 4 tienen menos de 20 años; AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 61-64v.

es abierto, sobre todo para los marineros (ver cuadro II). Sin duda los más confirmados proceden de América y de Europa, se han fogueado en la Carrera de las Indias y en la navegación por el Caribe: 31% de los marineros, 10% de los grumetes. Más que en la edad, aquí está la principal diferencia. Y esto desde un principio de la Carrera, hemos mencionado en varias ocasiones el fracaso del primer viaje, terminado en arribada de 1680, bajo el mando de Francisco Lazcano, que acababa de llegar del Caribe, siendo natural de Calatayud.⁷⁶ Siguió una encuesta, en la que diez miembros de la tripulación fueron interrogados, cuatro lo conocieron anteriormente, lo habían encontrado entre Venezuela, Veracruz y el Mar del Norte.⁷⁷

CUADRO 2
*Origen geográfico conocido de la tripulación del patache
Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar (1729)*

Origen	Grumetes	Marineros
Filipinas:		
- Manila y su entorno*	29	22
- Luzón	4	3
- Otras islas	---	2
Total	33	27
Otras partes		
- Marianas	1	--
- Asia (Persia)	1	--
- América	2	4
- España	2	3
- Europa	--	5
Total	6	12
TOTAL	39	39

Fuente: AGI, Filipinas, 238, N. 1, fols. 57v-64v.

*: "Manila y su entorno": Manila, Cavite, San Roque, Tondo, Parañaque.

Sin embargo no se debe minimizar en exceso la aportación filipina. Volviendo al patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar*, entre los ocho oficiales hay tres «de nación pampanga», el calafate⁷⁸ y el carpintero, calificados de capitanes, con el atributo del «don», y el tercero sargento mayor, sin más especificación. Si queremos acercarnos aún más a su perfil, ninguno pudo firmar. Esto no era una limitante al prestigio que les podía rodear en el barco, pero también en la sociedad de las islas.⁷⁹

76 AGI, Filipinas, 44, N. 34, fol. 38r.

77 AGI, Filipinas, 44, N. 34.

78 Los textos dicen *galafate*.

79 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 353r-355v.

A la tripulación hay que añadir una muchedumbre de pasajeros, en medio de las gallinas y su gallinero, de algunas curañas de cañones y los pertrechos y géneros que incomodan por todas partes. Los jesuitas, que siempre se embarcaban con un número significativo de servidores –a veces éstos son hasta 20–,⁸⁰ los soldados, numerosos desde los inicios,⁸¹ en algunos casos el nuevo gobernador de las Marianas y su familia; hasta la propia servidumbre del cabo superior (a finales de la época viaja con mayordomo y criado) y de algunos oficiales. ¿Se duplica la población del patache? Estamos por lo tanto más allá de 100 personas, apiñadas en menos de 200 m², y eso sin contar las ratas.⁸²

¿Estamos más cerca de una caravana perdida en un desierto de arena que de un glorioso navío surcando mares y señoreando tempestades? Probablemente, pero sería olvidar todo lo otro, la larga historia que trajo fragatas y pataches hasta esas playas lejanas, el orgullo de su poderío y su lealtad al Rey, que recuerdan sus cañones y pedreras. Sobre todo levantemos la vista, lo primero que veremos serán «tres banderas de manta lanquin de China pintadas las armas reales al óleo por entrambas partes. La vera de popa de ocho varas y media de ancho y doce varas de largo. Otra de tope de tres varas de ancho y cinco varas de largo. Y la otra de proa de dos varas y media de ancho y cinco varas de largo».⁸³ Son unos 85 m² de tela y colores desafiantes, coronando barquillos de menos de 30 metros de quilla, que paseaban por los océanos, aún en medio de los peligros y las peores exacciones, la soberbia de la Monarquía hispana.

6. CINCUENTA AÑOS DE ARRIBADAS Y PÉRDIDAS

Es hora de acercarse a la realidad más cruenta, tal como la refleja el apéndice. Por supuesto tal cuadro merece un comentario y crítica preliminares: ¿es exhaustivo de todos los viajes que el buque de las Marianas realizó en esos 50 años, encargado –en principio cada año– de traer el socorro o situado⁸⁴ a esas islas? Es nuestra ambición. ¿Pero cuántos tornaviajes felices se quedaron sin historia documentada? No lo sabremos. Deberíamos tener, en teoría, un centenar de segmentos de tornaviaje, solo alcanzamos la tercera parte: treinta y tres.⁸⁵ Como siempre volvemos a la pregunta esencial: ¿laguna documental o reflejo

80 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 166v.

81 En 1686, durante una de las principales revueltas chamorras, se embarcan 40 infantes. AGI, Filipinas, 13, R. 1, N. 9, fol. 6. Testimonios a la letra de los autos de la arribada de la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu y San Ignacio*.

82 Según las medidas de *Nuestra Señora del Rosario*, ya mencionadas, la superficie de la cubierta superior sería de 184 m².

83 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 42v.

84 Prácticamente el situado de las Marianas, procedente de las cajas reales de Nueva España, pasando por Manila, no ha sido estudiado, tenemos datos dispersos. Disponemos de las sumas siguientes: para 1697-1700, 18.900 pesos por año; son en total 109 400 pesos, cuyo cargo el gobernador de las Marianas que los recibió no pudo justificar el empleo y se retrajo a sagrado. AGI, Filipinas, 125, N. 28. Treinta años después había cambiado poco. En 1731 el situado fue de 19.725 peso, AGNM, Indiferente virreinal, caja real, caja n° 6389, exp. 94.

85 Incluimos los pocos casos que sabemos que no hubo patache.

de una realidad más compleja que lo que las ordenanzas, aquí la de 1 de julio de 1677, quieren imponer? Probablemente las dos opciones. Pero la segunda, dado las pérdidas y sacrificios que colmaron esta Carrera, parece imponerse, rápidamente. También debió tener su peso la pacificación de los chamorros. En 1705 el gobernador de Filipinas parece ya sugerir que el patache solo salga cada dos años.⁸⁶ Lo que no es del agrado del Consejo de Indias, que en 1711 insiste para que se respete la real cedula de 1677.⁸⁷ Pero Filipinas y las Marianas están lejos del alcance de Madrid, y en 1712, el gobernador de las Marianas confirma que la práctica ya es bianual: «vino la balandra *Santo Domingo de Guzmán* con el situado que de dos a dos años se trae de dichas islas Philippinas».⁸⁸

CUADRO 3
El destino de los pataches de la Carrera de las Marianas (1680-1730)

Extravío	Arribada*	Pérdida	Viaje logrado
2	8	6	14**

Fuente: Ver apéndice.⁸⁹

*: aunque a veces se dice que hubo varias arribadas en el viaje, solo tomamos una en cuenta.

** : en dos casos no es el buque que regresa, sino una embarcación hecha con pedazos de sus estructuras.

El cuadro 3 es preocupante para el historiador. ¿Hubo realmente más accidentes que viajes felices? ¿No confirmaría esto la crítica anterior sobre una notable laguna documental, en relación a la gente feliz y sin historia? No tenemos respuesta firme, aunque nuestra convicción profunda lo debate. Aun la gente feliz deja algún rastro, que aquí no encontramos. Lo cierto es que los contemporáneos no hicieron esos cálculos, ni se plantearon esas preguntas, pero conocían los hechos, la memoria individual y colectiva había acumulado todo un lastre de anécdotas y hechos dramáticos, recordemos la junta de pilotos del 15 de mayo de 1679. Sean cuales fueren las estadísticas y su colorido, aceptemos las de los pilotos de la junta. El general Antonio Nieto declaró: «si dicho navío saliese diez veces directamente para dichas islas Marianas no llegaría a las dónde están los religiosos de la Compañía de Jesús [las más meridionales] una».⁹⁰

Hablar de causas es difícil, tratándose de hechos brutales, en una coyuntura de ruptura trágica muy localizada, que interesan a una humanidad reducida, encerrada en una «cárcel sin grillos», en medio de mares tormentosos,⁹¹ sobre

86 AGI, Filipinas, 129, N. 29. Carta del 27-6-1705. El bajel «saldrá esta año con el socorro suficiente para que se mantenga aquella infantería y religiosos dos años».

87 AGI, Filipinas, 129, N. 14. Parecer del fiscal del Consejo.

88 AGI, Filipinas, 168, N. 9. El hecho es que esta práctica no fue legal: en 1720 el fiscal de la audiencia buscó alguna cedula real que la avalara. No la encontró. AGI, Filipinas, 135, N. 3. Autos fechos sobre despachar patache a las islas Marianas el año pasado de 1720.

89 En dos casos hemos dividido el viaje en dos, tomando en cuenta arribada y pérdida sucesivas.

90 AGI, Filipinas, 45, N. 5. Junta de pilotos, Manila.

91 «Tiempos [aquí por estado de la atmosfera] tan grandes que suelen en menos de dos horas andar todos los rumbos de la aguja», AGI, Filipinas, 45, N. 5. Junta de pilotos, Manila.

un hilo endeble tendido entre dos archipiélagos que mal se relacionan. En todos los casos, se acumulan las responsabilidades. Las estructurales: en primer lugar las condiciones naturales, geográficas y meteorológicas, pero también las tecnológicas –navío y conocimientos ligados–.⁹² Hasta cuentan razones políticas y humanas, como el descuido, hasta el desdén por esta Carrera como veremos, las exigencias de la defensa, la estructura del mando al interior del patache.⁹³ Las coyunturales: sea el tiempo, en sus variables, ENOS (CALVO, 2016: 47-51, 109-133), vendavales, brisas, temporales; sea el estado del navío, más o menos conforme o podrido; sea la parte que corresponde a los hombres, determinante en muchos casos: incompetencia, irresponsabilidad, corrupción, tiranía. Por supuesto todo esto se puede juntar, y no siempre es posible valorar los elementos entre sí. Más que las causas, sería aquí menos arriesgado considerar las circunstancias en las cuales se desarrolló el recorrido.

Estas circunstancias nos son bien conocidas en caso de «accidente», y por lo tanto de busca de responsabilidad, gracias a los expedientes sobre las arribadas: en este caso el bajel regresa a Luzón, con su tripulación, con la documentación a bordo: disponemos por lo tanto de un flujo de información, oral y escrita, a veces imponente, copiada con cuidado, mandada a Madrid. Nada se encuentra hoy en los archivos filipinos. Entre dichas piezas, son de gran interés, por supuesto, los libros de los pilotos, que día a día, a veces hora por hora describen el mar, dan la dirección de los vientos, el estado del barco, de sus velas, y su desplazamiento (CALVO, 2016: 137-166). Las pérdidas, por razones evidentes, no ofrecen estos datos: todo desapareció con el navío, cuerpos, almas y documentos. En algunos casos sobrevive la mayor parte de la tripulación, sus testimonios son consignados, pero faltarán los diarios y otras piezas, sumergidas.⁹⁴

Dentro de la amplia gama de arribadas y pérdidas, algunas pueden tener mayor ejemplaridad. Es cierto para el fallido viaje inaugural de 1680, donde las responsabilidades humanas, y concretamente del cabo superior Francisco Lazcano son determinantes (CALVO, 2016: 99-109; 183-202), tiranía, desconocimiento del medio, falta de coordinación con el piloto, hasta irresponsabilidad. Como sabemos, procede del Caribe, de donde llegó en 1679. Y se le da la misión tan delicada de abrir la nueva Carrera, sin ninguna experiencia de ese medio tan particular

92 Recordemos el problema siempre presente aquí de la determinación de la longitud. El piloto de *Nuestra Señora de Aránzazu y San Ignacio* testimonia, después de perder su rumbo: «como esta navegación se hace casi por un paralelo es muy ordinario engañarse los pilotos en la fantasía [cálculo a la estima], principalmente cuando no les da lugar el tiempo a aconsejarse con la aguja de demarcar el sol», AGI, Filipinas, 13, R. 1, N. 9. Testimonios a la letra de los autos de la arribada de la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu y San Ignacio* este año de 87 [sic].

93 En el galeón, el mando recae sobre el general, habitualmente poco familiarizado con los asuntos del mar, y que puede por lo tanto mantener el orden entre piloto y contraestre, salvo algún caso peculiar, como a bordo del *Santo Cristo de Burgos*, en 1692 (CALVO, 2016: 123-133). Esta instancia está ausente en el patache, y el cabo superior, un piloto, suele entrar en conflicto con el piloto asignado (caso de la balandra *San Francisco Xavier* en 1680), o con el contraestre (el patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier Príncipe del Mar*, en 1729).

94 Es el caso del patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier Príncipe del Mar*, que se pierde cerca de la costa del norte de Luzón, el 13 de febrero de 1730, AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 293-458.

del Pacífico occidental.⁹⁵ Personaje exaltado y resuelto, no ve inconveniente en salir en septiembre de 1680, ya sin vendavales. No confía en el piloto, que juzga incompetente y que marginaliza. De espíritu aventurero, interpretando las instrucciones que tiene del gobernador, está dispuesto a ir con la balandra a piratear del lado de la isla Hermosa (Formosa), o buscar las islas del sur: en sus extravíos conduce el navío hasta 6° 30' de latitud norte. Brutal, atemoriza, hasta hiere con diversos instrumentos algunos marineros, maltrata de palabras a los oficiales. Ciclotímico, conoce momentos de profunda depresión: en dos ocasiones abandona el mando del barco. ¿Con todos estos extravíos psicológicos, como no esperar que el navío no conozca los suyos, si además añadimos los inevitables temporales? Hemos logrado reconstruir aproximadamente su recorrido (CALVO, 2016: 107). En algún momento, circunstancia habitual en esa Carrera, el piloto y él no están de acuerdo sobre su posición en relación a las Marianas, demasiado al oeste, o ya propasadas. Nunca las verán en este viaje, cuyo resultado valdrá dos años de cárcel a Lazcano.

El viaje que emprendió en 1699 el patache *Santa Rosa* es el caso extremo de lo que podría ser un extravío. Se quería ir hacia el este, a las Marianas, ¡se fue al noroeste a China (CALVO, 2016: 44; 160-163; ver mapa: 166)! Salió de Cavite «al tiempo regular» (1-7-1699), pero al salir de la bahía de Manila, cuando iba a tomar hacia el sur, «le dio un temporal que le puso entre el cabo de Bojeador y la islas de Babuyanes», es decir que fue por la costa occidental hasta el extremo norte de Luzón, derrotero que no practicaba ninguna de las dos carreras. Pasó cerca de Hermosa, en unos cuatro días y medio la tormenta lo había propulsado a unos 500 kilómetros hacia el norte. Intenta ir a Macao para reponerse, pero otro temporal lo metió en el puerto de Amoy, imperio de China, el 8 de agosto de 1699. Lo detienen cinco meses, logra regresar a Cavite el 21 de enero de 1700.⁹⁶ El buque había sufrido tanto que se decretó que se desguazase y echase al través.⁹⁷ Fue una arribada «fortuita», sin responsables, de no ser el temporal.

El año 1719 ha dejado una profunda huella en la memoria filipina porque mataron al gobernador don Fernando Manuel de Bustamante y Bustillo, el 11 de octubre. Ya en su pasado agitado el archipiélago había conocido semejante evento, cuando en 1593 Gómez Pérez Dasmariñas fue asesinado por sus remeros chinos. Fue muy diferente en 1719. La muchedumbre de Manila, probablemente a instigación del clero, lo mató en el palacio. Le sucedió su rival, el arzobispo Francisco de la Cuesta. ¿Podía el patache de las Marianas quedar al margen de tales circunstancias?

Ese año arribó el patache *Nuestra Señora del Carmen*, alias *Relámpago*. Sabemos que estaba podrido y que volvió desarticulado, a punto de ir a pique. Cuando se levó de San Jacinto, frente al desembocadero de San Bernardino, el 9 de septiembre de 1719, todavía gobernaba el mariscal Bustamante. ¿Pero en qué podía ser esto su responsabilidad? La encuesta que seguiría, bajo la tutela de su enemigo, el arzobispo-gobernador, trataría de demostrarlo, y hacer valer que la tiranía del

⁹⁵ Aunque sea «muy versado en el mar del Norte», como lo reconoce el gobernador de Filipinas, AGI, Filipinas, 12, R. 1, N. 23. Carta del 30-5-1684.

⁹⁶ AGI, Filipinas, 123, N. 9.

⁹⁷ AGI, Filipinas, 123, N. 9. Carta del gobernador de Filipinas, 12-6-1700.

antecesor se extendía a todos los dominios. Lo que se discutió principalmente fue saber lo ocurrido en las semanas anteriores.

«Era [entonces] publica voz en el puerto de Cavite que dicho patache estaba necesitado de carena». Y efectivamente, al primer temporal, el 27 de septiembre, se reconoce el barco, «lo hallaron mucho [más] maltratado que lo que pensábamos», los clavos se hunden en la madera podrida, «y toda la popa se meneaba por la poca sujeción que tiene». ⁹⁸ Esa misma noche se determinó arribar. Pocas veces esa decisión se ha tomado con tanta prisa. Con esas evidencias, ¿por qué no se carenó en Cavite? Las manos duras del mariscal y de su sobrino don Gregorio de Bustamante se transparentan. El gobernador decidió precipitadamente mandar una armadilla de tres pataches detrás del galeón *Sacra Familia*, que salió sin su autorización, ⁹⁹ entre ellos el *Nuestra Señora del Carmen*. Este estaba precisamente a punto de ser carenado en Cavite, lo que se le negó entonces, se levó sin instrucciones, prácticamente sin el socorro para Marianas –lo recibiría en Ticao, le dijeron, aunque nunca llegó–. Su capitán, nombrado en el último momento no tuvo tiempo de hacer los reconocimientos necesarios. El miedo rondaba y el capitán no opuso ninguna resistencia: «por ocasión del dicho señor mariscal quien ejecutaba las cosas sin prevención ni excepción de personas de todos estados, y que recelándose dicho cabo no experimentar en su persona las rigurosas demostraciones de prisión y calabozo que ejecutara dicho señor mariscal». ¹⁰⁰ Tampoco parece haberse enfrentado al sargento mayor don Gregorio Bustamante en Cavite. Éste llegó cuando los calafates estaban a punto de empezar a carenar y los apaleó, «mandando se disparase pieza de leva». ¹⁰¹

El cabo superior no es el único tembloroso. En Cavite hasta los maestros de fábrica temen al mariscal y sus secuaces, y justifican las decisiones de la Autoridad diciendo «que para las islas Marianas se hallaban con carena suficiente». ¹⁰² Son palabras importantes, que varios testigos dirán haber oído. Detrás de ellas están muchas de las fallas de esa Carrera, sin duda secundaria entonces para los intereses de Filipinas, costosa en hombres y materiales para el Imperio, aunque este trató de mantenerla lo más posible. El menosprecio se traduce en inatención, descuido, desorganización. Finalmente, como alguien debía de pagar por todos esos errores y descalificaciones, fueron los bienes del mariscal difunto los que fueron condenados.

La aventura dramática del patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar* en 1729-1730 fue particular en su conjunto, aunque

98 AGI, Filipinas, 171, N. 22, fol. 45v. Traslado auténtico de los autos de la averiguación fecha sobre la arribada del patache *Nuestra Señora del Carmen*.

99 Los hechos son oscuros aquí.

100 AGI, Filipinas, 171, N. 22, fol. 91r. Testimonio del general Manuel de Argüelles, 7-11-1719, quien se embarcó en el patache. Traslado auténtico de los autos de la averiguación fecha sobre la arribada del patache *Nuestra Señora del Carmen*.

101 AGI, Filipinas, 171, N. 22, fol. 222r. «Confesión del cabo», 1-12-1719. Traslado auténtico de los autos de la averiguación fecha sobre la arribada del patache *Nuestra Señora del Carmen*.

102 AGI, Filipinas, 171, N. 22, fol. 93r. Traslado auténtico de los autos de la averiguación fecha sobre la arribada del patache *Nuestra Señora del Carmen*.

cada uno de sus elementos constitutivos se repite en los demás episodios (ver apéndice).¹⁰³

En realidad fueron dos accidentes muy distintos. Una arribada en noviembre de 1729, en la costa oriental de Luzón (San Miguel de Naga), ya que de regreso el buque no pudo entrar por San Bernardino, llegando a una altura demasiado elevada. ¡Fue después de una larga lucha de 73 días contra el mar, rumbo a las Marianas! Enfermo, el cabo y piloto Manuel de los Santos Camacho abandona el barco. Se nombra en Manila un sustituto, el alférez Luis Díaz, presente en Naga desde enero de 1730. Su misión es conducir el patache hasta Cavite, por San Bernardino. Vientos y corrientes, como en otras ocasiones se oponen a ello, lo mandan hacia el norte: alcanza el cabo de Engaño, en condiciones muy difíciles, y finalmente se queda dormido, la misma noche en que su barco «a vista de la barra del pueblo de Abulu se perdió (...), varando el patache», el 13 de febrero.¹⁰⁴

Esta epopeya ofrece otra particularidad. Entre la docena de diarios de pilotos que hemos podido examinar, para el galeón y el patache, el de *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar* es el mejor, su nomenclatura de los vientos ya se acerca a la escala de Beaufort,¹⁰⁵ con calma, bonancible, fresco, recio, temporal, huracán, y todos los intermedios y superlativos necesarios (casi calma, muy recio...). Sobre todo, de forma sistematizada, al salir del desembocadero de San Bernardino, da cada mediodía las coordenadas geográficas del barco (ver mapa), permitiendo seguir sus tribulaciones con la precisión de la época.¹⁰⁶

El año de 1729 climáticamente se encuentra en un periodo complejo. El mínimo de Maunder (1645-1715), marcado por la ausencia de manchas solares, ha colapsado, pero estamos todavía en el corazón de la pequeña Edad de Hielo, con irregularidades muy marcadas del clima, sobre todo para estas latitudes, en sí agitadas. Un actor aquí activo es ENOS, precisamente presente en los alrededores de esos años.¹⁰⁷ En Asia del Sureste, y hasta Australia, dos comportamientos definen a El Niño: debilitamiento de los vendavales de oeste cerca de las costas de Filipinas, sequía sobre toda la región. Los dos fenómenos están presentes en las circunstancias de la arribada. Si el patache tuvo que regresarse en octubre de 1729, es que el agua se estaba agotando, y no se había podido reponer por «la infelicidad de no tener aguaceros para coger agua».¹⁰⁸ La falta del monzón de oeste se puede medir en el diario, desde el 11 de julio que sale el patache de Cavite, hasta el 26 de agosto, el calificativo «calma» (o «casi calma») aparece en 30 días sobre 47. El mapa apoya la demostración, en particular entre el 17 y el 26 de agosto, como dice el diario, «hemos estado dando vueltas» o «quedo en

103 La información procede de AGI, Filipinas, 238, N. 1. Los autos fechos sobre la arribada y pérdida del patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar*.

104 AGI, Filipinas, 238, N. 1. Carta del gobernador de Filipinas, 19-6-1731. El proceso por la arribada se extiende hasta el fol. 292, por la pérdida del 293 al 459.

105 Sobre esa escala (con terminología hispana) ver FERNANDEZ FONTECHA (1880: 128).

106 Tomó como meridiano de origen el del desembocadero de San Bernardino, hemos convertido con el actual.

107 Según la escala cronológica de Quinn, 1992: 126, el año 1728 fue «very strong»; para Gergis y Fowler, 2009, 370, 1728 fue «strong», 1729 «weak». Dadas las irregularidades que conocemos, lo aquí presente es una precisión para un espacio delimitado, al extremo-occidente del Pacífico.

108 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 2. Carta del piloto, 1-11-1729.

calma dando vueltas». ¹⁰⁹ Esto tuvo múltiples consecuencias, alargó el viaje y el racionamiento fue una de las causas de la arribada. La falta de viento cerca de las costas dejó libre juego a las corrientes que iban hacia el norte, hacia la trampa del cabo de Engaño y así a la pérdida de febrero de 1730.

La falta de vendavales en tiempos de ENOS tiene una contrapartida: las brisas y otros vientos de este, contrarios, aunque a veces bonancibles, están más presentes, obligando a ponerse a la capa para no retroceder. Siendo la irregularidad otra característica de esos tiempos, la calma se puede imbricar con vientos frescos contrarios, que es lo que explica la primera de las dos madejas que aparecen en el mapa (del 14 de septiembre al 24 de septiembre). ¹¹⁰ Como siempre, aun en presencia de ENOS, el elemento humano no se puede descartar. El cabo y piloto no parecen muy experimentados, el capitán mismo lo reconoce, algo timorato, y algunos testigos le reprocharán un exceso de la capa, y no aprovechar algunas oportunidades, es decir no «haber barloventado y granjear camino». ¹¹¹ La responsabilidad de las brisas es menos cuestionable entre el 4 y el 12 de octubre (ver mapa), con una verdadera muralla de «viento de noreste bien fresco», aunque siempre filtra algo de calma. ¹¹² En realidad El Niño no provocó ningún temporal extraordinario. Únicamente se conoció uno, al regreso, entre el 16 y 22 de octubre, que lanzó literalmente el patache contra las costas de la isla de Catanduanes.

Es la ocasión de hacer una última pregunta al diario, sobre su precisión. Otra vez, la longitud: ¿Cuál es la validez de su cálculo, determinado sobre el recorrido estimado del barco en las 24 horas que anteceden? En su carta al gobernador, después de la arribada, el cabo dice que llegó hasta 50 a 60 leguas de las Marianas, unos 300 kilómetros, redondeando. ¹¹³ Pero según su cálculo de la longitud, el 12 de octubre está a 138°41' este de longitud, a más de 600 kilómetros de Guam: error de 300 kilómetros. ¹¹⁴ Pero es posible que su declaración al gobernador esté algo orientada. Por lo tanto consideremos algo más tangible, la longitud que determina el cabo para Catanduanes: 124° 56' este. Debería ser 124° 12'. Aquí el error es mínimo, pero la cercanía de la tierra ofrece algún respaldo.

Pero la tierra es también un peligro para los buques, y la pérdida del patache, en el extremo norte de Luzón, espacio mal conocido y peor dominado por los pilotos, lo recuerda. Saliendo de San Miguel de Naga hacia el 20 de enero de 1730, con vientos de este y estesudeste, después de 8 días de lucha, el piloto Luis Díaz se resuelve «ir a la vuelta de norte y nornordeste», obedeciendo a vientos y corrientes. ¹¹⁵ El 12 de febrero alcanza el cabo de Engaño. El 13 está a la vista de la barra de Cagayan. Esa noche están a unas pocas leguas de la costa, con 40 brazas y en fondo de arena. Todo parece controlado, el cabo no dio fondo con el ancla, solo se puso a la capa, y se fue a dormir, debiendo estar de guarda.

¹⁰⁹ AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 83.

¹¹⁰ Estamos entre viento del este «algo fresco» que obliga a poner a la capa, y calmas.

¹¹¹ AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 5 y 140r.

¹¹² AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 101-105.

¹¹³ AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 2.

¹¹⁴ A esa latitud, equivale a más de 2° 30' de longitud.

¹¹⁵ «Muchas corrientes que en aquella costa [Naga] corrían para el noroeste», AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 398r.

«Y el viento y el mar le rebatieron a tierra hasta que vararon». El cabo fue condenado a diez años de presidio, si bien es cierto que, previendo esto, se había fugado.¹¹⁶ ¿Irresponsabilidad? Sin duda, pero también exceso de tiranía. Díaz tenía atemorizada a la tripulación, y cuando el barco se iba acercando peligrosamente a la costa, nadie se atrevió a despertarlo.¹¹⁷ Recordemos a Lazcano y el primer viaje de la Carrera.

7. ¿UNA CARRERA MALDITA?

Dada las cifras manejadas a partir del apéndice, el calificativo no parece demasiado fuerte, pero hay que valorarlo, ya que cerramos esta odisea con broche de hierro, del que se hacen los grillos. Y volvamos a la pregunta de principio, con todo y sus penalidades la Carrera de Filipinas cumplió con su cometido, a lo largo de dos siglos y medio. ¿Podemos decir lo mismo para la de las Marianas? Los gobernadores de Filipinas intentaron, durante unas dos décadas por lo menos, cumplir con las órdenes, pero vimos que progresivamente los tiempos entre las salidas se alargaron. De catástrofe en catástrofe sabemos que aun después algo sigue: en 1732, el patache *San Fernando* se perdió. En 1748 le tocó al *Santo Domingo*.¹¹⁸ Poco a poco van desapareciendo las huellas documentales sobre la Carrera de las Marianas, y en 1783, en tiempos de guerra, el gobernador intenta reanimarla, mandando un paquebote a las Marianas, para que el Galeón no pase por ellas y sea víctima del enemigo.¹¹⁹ Sin duda la presencia del Galeón, que casi sistemáticamente pasaba por Guam fue un elemento en ese rápido decaimiento, todo esto era un doble juego, doblemente costoso.

Hubo otra razón esencial, la falta de apoyo, en términos generales a esa aventura pacífica (en términos amplios, incluyendo las Carolinas): el desinterés de gran parte de los poderes, si excluimos a uno que otro gobernador de Filipinas, más por lealtad que por convicción propia, a los gobernadores de las Marianas, pero poco podían influir. Sobre todo, los principales artífices de esa Carrera fueron los jesuitas, lo hemos notado. Lograron sus metas cuando tuvieron a alguien que los apoyara en la Corte, es decir otro jesuita. Y aquí hay dos personalidades esenciales, que recordar. El padre Nithard, valido de la reina Mariana, quien apoyó a San Vítores hasta que fue destituido en 1669, el engranaje empezó a funcionar gracias a él. El padre Robinet fue confesor de Felipe V entre 1705 y 1715, es decir en el tiempo que corresponde a la tentativa de ampliar el Pacífico español desde las Marianas. Muchas de las cartas y expedientes que mandaron entonces a Madrid los jesuitas de Filipinas-Marianas pasaron por él. La ironía de todo esto es que los dos eran extranjeros, austriaco el primero y francés el segundo.¹²⁰

Hubo otros impedimentos, algunos semejantes a los que conoció el Galeón, en particular los que están ligados al factor humano: incompetencia, brutalidad

116 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 398v y 458v.

117 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 404r.

118 AGI, Filipinas, 191, N. 70. Filipinas, 152, N. 25.

119 AGI, Filipinas, 391, N. 35. Carta del 20-6-1783.

120 AGI, Filipinas, 297, N. 12. Carta de Pedro Robinet, 24-1-1715.

y demás corrupción. Si aquí no se superaron es que la jerarquía estaba menos elaborada, los espacios más restringidos. Si el Galeón era una mera cáscara de nuez en la inmensidad borrascosa, el patache era aún menos fiable, más endeble; las sacudidas del mar y el miedo debieron ser más intensos, por lo demás en un espacio más difícil que el que recorría la nao hacia Acapulco. ¿Y entonces qué decir de los minúsculos barquillos de las Carolinas? Recordemos él que salió en 1711, apenas de unos 13 metros, recorrió una corta distancia desde Guam, regresó «mareado la mayor parte de dichos marineros, y quedar inútiles para el gobierno y manejo de dicho barco». ¿Conocieron esos hombre un trastorno por estrés postraumático (TEPT), que suele ocurrir en tiempos de guerra o de amenaza de muerte?

Estamos ante un dilema: decir que fue un fracaso esta Carrera sería olvidar, menospreciar los sacrificios, los sufrimientos de esos miles de hombres que trataron de atravesar ese mar, salobre entre todos, de Filipinas a Marianas. Como el galeón de Filipinas, su recorrido por el laberinto de las islas filipinas, su salida mar abierta por el desembocadero de San Bernardino, fueron a veces trampas mortales. Pero lo más terrible fue tener que seguir una derrota oeste-este meridional, contra los alisios, en medio de tormentas, y la estancia en puertos sin abrigo en Guam, durante largos meses. ¿Quién y que sostuvo en este caso esta tremenda aventura? Los mitos de la Conquista que habían funcionado durante ya dos siglos, que pasaron del Atlántico al Índico, al Pacífico, que dieron vida a islas como Rica de Oro y Rica de Plata. Pero más coyunturalmente hay que recalcar la insistencia de los jesuitas, que se quisieron otra vez pescadores de hombres, aprovechando su cercanía con el Poder. Mitos, política, religión, fue lo que sostuvo, un tiempo esa ola expansionista, y es probablemente la conjunción que faltó a otros espacios marítimos. Notemos que en todo esto está ausente el aliciente económico, y fue una de las fallas de los proyectos.

Por lo menos los actores de esas hazañas demostraron con todos sus miedos, sus errores y sus irresponsabilidades, que únicamente los elementos los podían vencer. Además la causa profunda de las dificultades está en otra parte: intentaron lo imposible, como se dijo en la junta de pilotos de 1679. Se adelantaron más de un siglo a las nuevas tecnologías marítimas, una longitud precisa, unos barcos marineros que, finalmente, en el siglo XIX permitieron pasar de la exploración y sus riesgos a la colonización de otro nuevo mundo. «But that is another story», como diría Rudyard Kipling.

8. REFERENCIAS

- ANSON, J. (1833): *Viaje alrededor del mundo hecho en los años desde 1740 al 1744*, Madrid.
- BROGGIO, P. (2007): «L'Acto de contrición entre Europe et Nouveaux Mondes. Diego Luis de Sanvitores et la circulation des stratégies d'évangélisation de la Compagnie de Jésus au XVIIe siècle», en P. A. FABRE y V. BERNARD, *Missions religieuses modernes «Notre lieu est le monde»*, École française de Rome, Rome.

- BUSCHMANN, R.; SLACK, E.; TUELLER, J. (2014): «Colonizing the Marianas. Spain's Pacific Empire on Local and Global Scales», en *Navigating the Spanish Lake. The Pacific in the Iberian World, 1521-1898*, University of Hawai'i Press, Honolulu: 97-118.
- CALVO, Th. (2016): *Espacios, climas y aventuras. El galeón de Filipinas y la fragata de las Marianas en el Pacífico occidental (1680-1700)*, El Colegio de San Luis, San Luis Potosí.
- CARANO, P.; SANCHEZ, P. (1964): *A complete History of Guam*, Tokyo, Charles Tuttle Company.
- DAMPIER, W. (1699): *A New Voyage Round the World*, London. (1831): *Diccionario marítimo español*, Imprenta Real, Madrid.
- ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, M.D. (1992): *España en el Pacífico: la colonia de las islas Carolinas, 1885-1899*, CSIC, Madrid.
- ESPINOSA Y TELLO, J. (1809): *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo*, Imprenta Real, Madrid.
- FERNÁNDEZ FONTECHA, F. (1880): *Curso de astronomía náutica y navegación*, Cádiz.
- IBÁÑEZ Y GARCÍA, L. de (1888): *Historia de las islas Marianas, Carolinas y Palaos*, Granada.
- GARCÍA DE PALACIO, D. (1587): *Instrucción náutica para el buen vicio y regimiento de las naos, su traça y gobierno*, México.
- GERGIS, J.; FOWLER, A. (2009): «A history of ENSO events since A.D. 1525: implication for future climate change», *Climatic Change*, 92: 343-387.
- MANZANO COSANO, D. (2017): *Las Carolinas. Las islas fronterizas que alientan el imperialismo español*, Ayuntamiento de Carmona, Carmona.
- MURILLO VELARDE, P. (1749): *Historia de la provincial de Philipinas de la Compañía de Jesus*, Manila.
- QUINN, W. (1992): «A study of South Oscillation, related climatic activity for A.D. 622-1900 incorporating Nile River flood data», en H. DIAZ y V. MARKGRAF, *El Niño-Historical and paleoclimatic Oscillation*, Cambridge University Press, Cambridge: 119-149.
- VALDEZ-BUBNOV, I. (2011): *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, UNAM, México.

APÉNDICE: LA DESCARNADA CARRERA DE LAS MARIANAS (1680-1730)

Fuentes: proceden del conjunto de documentos del AGI que aparecen en el texto

Navío	Fecha inicio	Lugares de inicio	Destinación	Fecha llegada (e intermedias)	Lugar llegada (e intermedios)	Incidentes	Observaciones
Balandra <i>San Francisco Xavier</i>	1680 (muy probablemente septiembre)	Cavite	Guam	20/1/1681	San Jacinto, Ticao	arribada	Se construyó para este viaje. Se suponía que sería el viaje inaugural de la Carrera de las Marianas. La conducta del cabo superior Francisco Lazcano fue negativa y parte del fracaso.
Balandra <i>San Francisco Xavier</i>	1683	Cavite	Guam	1683	Guam	Se perdió (Guam)	¿26 días de Cavite a Guam! 18 hombres de tripulación. 26 días de San Bernardino a Guam. En Guam: «sobrevino un temporal que en aquellos mares son éstos formidables. No habiendo encontrado un puerto donde abrigarse, le hizo pedazos en los arrecifes».
Balandra <i>San Francisco Xavier</i> ("fragmentos y cuarteles")	¿1684?	Guam	Cavite	¿1684?	Islas Filipinas	Se hizo embarcación con los restos de la balandra.	«Entradas las brisas, en nueve días de navegación llegó de tornaviaje a estas islas". El capitán fue Pedro Gómez. Este primer tornaviaje medio logrado le mereció más tarde una encomienda.

Fragata <i>N. Sra de Aránzazu y San Ignacio</i>	26/VIII/1686	Cavite	Guam	21/XI/1686	Batangas, 20 leguas de Manila	Arribada	<p>Tripulación de 17 hombre, se embarcan 40 infantes (revuelta de los chamorros).</p> <p>«Le faltó el vendaval favorable, y le entraron rigurosos tiempos contrarios que la desbarolaron y maltrataron».</p> <p>Fuertes corrientes hacia el noroeste.</p> <p>El espectro de la hambruna y la sed amenazó.</p> <p>El año 1687 es año de muy fuerte ENOS: ¿alguna incidencia?</p>
Fragata <i>San Gabriel</i>	24/VI/1687	Cavite	Guam	16/VIII/1687 14/XII/1687	1-Cabo de Engaño 2-Cavite	Dos arribadas	<p>56 miembros de tripulación.</p> <p>Sale de convoy con el galeón de Nueva España.</p> <p>Fue año de muy fuerte ENOS.</p> <p>Falta de vendavales, fuertes corrientes y «recios temporales» de norte la conducen al cabo de Engaño (noreste de Luzón) después de desembocar.</p> <p>Se rehace y emprende el viaje de nuevo. Por resistencia de vientos no logra «granjear una legua», y debe de arribar otra vez, pasando por el cabo Bojeador (noroeste de Luzón).</p>
Fragata <i>San Gabriel</i>	5/VI/1688 (?)	Cavite	Guam	1688	¿Guam?	Probable éxito.	<p>Lleva sobre todo pertrechos de guerra y 30 soldados.</p> <p>Según carta del gobernador de 31/V/1688, dice que está a punto de mandar la fragata en 4 ó 5 días a las Marianas, Es la única información, con lo remitido a Marianas.</p>
Fragata <i>San Gabriel</i>	1688 o 1689	Guam	Cavite	1688 o 1689	¿Cavite?	Probable éxito.	<p>Probablemente logró el tornaviaje. La volvemos a encontrar, en 1692 cuando se quemó en Cavite.</p>
Fragata <i>San Gabriel</i>	1692	Cavite	Guam	10/VI/1692	Cavite	Se incendió en el puerto.	<p>Por «haber bajado alguno de los cabos o oficiales a la bodega con luz de fuego».</p>

La carrera olvidada de las Islas Marianas (1680-1730). La mayor tesadura en el Imperio

Patache <i>Santa Rosa</i>	1/VII/1699	Cavite	Guam	14/VII/1699 5/VIII/1699 13/I/1700 23/I/1700	1-Cabo de Bojeador 2-Amoy (china) 3-Isla de Batan 4-Cavite	Arribada	Al salir de la bahía de Manila un temporal lo propulsó hacia el norte. Cayó en la trampa del mar de China. Pasó 5 meses en China. De Batan (extremo norte de Filipinas) a Cavite, en 10 días es una hazaña. Las brisas debieron de ser muy activas.
Patache N. <i>Sra de la Concepción</i>	1700	Cavite	Guam	1700	Guam		
Patache N. <i>Sra de la Concepción</i>	Finales 1700	Guam	Cavite	Fines enero 1701	Bagatao (sudeste de Luzón).	Extravío	Parece haber entrado con dificultad por el estrecho de San Bernardino, en su tornaviaje.
Patache N. <i>Sra de la Concepción</i>	1701	----- ----	-----	-----	-----	-----	Se esperaba que pudiera salir en mayo 1701 para las Marianas, pero se suspendió, por noticias sobre holandeses.
-----	1702	----- ----	-----	-----	-----	-----	Este año se dice que no se mandó bajel para las Marianas, «por no haber bajel competente para el viaje». Los holandeses amenazan. Se resuelve fabricar dos fragatas, de 20 cañones.
Patache N. <i>Sra de la Concepción</i>	1703	Bagatao (Luzón)	Guam	2/III/1704	Tabaco (Albay) (sureste de Luzón)	Después de cuatro arribadas se perdió.	«Con la marea vaciando», mucho mar, vientos, naufragó en los bajos de Tabaco.
Patache N. <i>Sra del Rosario</i>	Después de 19/IV/1704	Cavite	Guam	1704	Guam		Bajel de portugueses, procedente de Macao. Sometido a embargo. Dimensiones: 42 codos de quilla.
Patache N. <i>Sra del Rosario</i>	1704	Guam	Cavite	26/XII/1704	Cavite		27/XII/1704 se entrega a sus dueños.
Balandra <i>Santo Domingo de Guzmán</i>	1711 (?)	Cavite	Guam	1711 (?)	Guam		En Guam ha informado al gobernador de las Marianas de hechos ocurridos en Manila posteriores a marzo 1710.
Balandra <i>Santo Domingo de Guzmán</i>	1712	Guam	Cavite	1712	Bagatao	Extravío	Mucho se sabe por pilgrana, por carta de dicho gobernador (31-1-1712): «con noticia de haberse desgariado y arribado al puerto de Bagatao de onde no puede volver a estas islas». Además en su regreso desde Guam pasa en 1712 a recoger dos jesuitas en dos islotes de Palaos.
?	1715	Cavite	Guam	1715	?	arribada	Según testimonio del fiscal de la audiencia de 25/4/1725.
-----	1718	-----	-----	-----	-----	-----	Se dejó de despachar nave a las Marianas.

Patache <i>N. Sra del Carmen</i>	9/IX/1719	1-Cavite 2-San Jacinto, isla de Ticao	Guam	16/X/1719	1-Batangas (prov. de Taal) 2- Cavite	Arribada	<p>Patache alias <i>Relámpago</i>, de origen francés, propiedad de vecino.</p> <p>Mandado en lugar de patache del rey, mandado al reino de Tonkin, sin volver.</p> <p>76 miembros de la tripulación.</p> <p>«Hallarse rendido y podrido de la cinta de la manga para arriba, el escudo de popar despedido de su luga»r.</p> <p>Responsabilidad del difunto gobernador de Filipinas Fernando de Bustamante (y su sobrino): salida precipitada.</p> <p>La junta para arribada se hace a bordo apenas con 19 días de navegación.</p> <p>Se le pusieron 18 tortores para no ir a pique.</p>
Patache <i>San Andrés</i>	1720	Cavite	Guam	1720	Guam		<p>Todavía no llegó el patache mandado al Tonkin...</p> <p>Patache <i>San Andrés</i>, alias <i>Brampur</i>, recién llegado costas de China, de particular.</p> <p>78 hombres de tripulación.</p> <p>Lleva a Marianas su gobernador Sánchez de Tagle.</p>
Patache <i>San Andrés</i>	20/VI/1721	Guam	Cavite	7/VII/1721	Cavite		<p>Sorprende la fecha de salida, totalmente atemporal. ¿Qué demoró el barco en Guam? Se explica por amenaza inglesa. Encuentro con el pirata Clipperton, en el puerto de Mexiso (13/V/1723).</p>
Patache <i>Santo Toribio y el arcángel San Miguel</i>	Después de 18/VI/1722	Cavite	Guam		Guam		<p>Patache fabricado para el rey en 1721.</p> <p>72 miembros de tripulación.</p>
Patache <i>Santo Toribio y el arcángel San Miguel</i>	Mediados XII/1722	Guam	Cavite		?	Se perdió	<p>Hubo disgusto en Guam entre el cabo superior y el gobernador Sánchez de Tagle.</p>
Patache <i>San Andrés Brampur</i>	1723	Cavite	Guam		Guam		
Patache <i>San Andrés Brampur</i>	1723-1724	Guam	Cavite		Cavite		<p>También disputa con el gobernador que acompaña su salida de Guam con cañonazos.</p>
Patache <i>N. Sra de los Dolores y San Francisco Xavier</i>	1724	Cavite	Guam		Guam		

La carrera olvidada de las Islas Marianas (1680-1730). La mayor tesadura en el Imperio

Patache N. Sra de los Dolores y San Francisco Xavier	20/XII/1724	Mexiso (Guam)	Cavite	Antes del 20/II/1725	Cavite		También recibe amenazas «de echarlo a pique» del gobernador de las Marianas Sánchez de Tagle.
?	1725	Cavite	Guam	Antes del 3/XII/1725	Guam	Se perdió en Guam	«Barco confiscado al sargento mayor don Manuel de Herrera vecino de esta ciudad». El 3/XII/1725 sobrevino «un huracán tan fuerte (...) lo encalló entre dos peñas».
? (embarcación pequeña, con restos del anterior)	1726	Guam	Cavite	1726	Cavite		La mayor parte de la tripulación regresó por este medio.
Patache N. Sra de los Dolores y San Francisco Xavier Príncipe del Mar	11/VII/1729 1/VIII/1729	1-Cavite 2-San Jacinto	Guam	1/XI/1729	San Miguel de Naga	Arribada	86 tripulantes. Lleva un barco para las Carolinas desmontado. Falta de vendavales. Calmas y brisas contrarias. Pocas lluvias. Casi llegando a las Marianas faltan las raciones, el agua, hay que arribar (12/X/1729). Conflicto entre el capitán y el contraestre. De regreso, de arribada, no pudo tomar el Desembocadero, quedó en la ensenada de Naga (sureste de Luzón). El capitán pide un piloto para ir a Cavite, se dice «no práctico de estos parajes», enfermo.
Patache N. Sra de los Dolores y San Francisco Xavier Príncipe del Mar	c. 20/I/1730 12/II/1730	1-San Miguel de Naga 2- Cabo de Engaño	Cavite	13/II/1730	Barra de Cagayan, pueblo de Abulug (extremo norte de Luzón)	Se perdió.	El piloto Luis Díaz no pudo dominar los vientos que lo llevaron al norte de Luzón. Fuertes corrientes dirección norte. En una noche de tempestad, cerca de bajos, el piloto queda dormido, sin dar fondo.