

Históricas Digital

Carlos Bosch García

“Apéndices”

p. 459-470

México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre

Carlos Bosch García

México

Universidad Nacional Autónoma de México/
Coordinación de Humanidades/Instituto
de Investigaciones Históricas

1981

476 p.

ISBN 968-58-0083-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2023, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



APÉNDICE 1

VIAJE DE FRAY ALONSO PONCE, VISITADOR DE LAS PROVINCIAS FRANCISCANAS, A LA NUEVA ESPAÑA EN 1584

. . .después de haber padecido mucha tormenta de la mar y del viento; llegaron a la nao con tanto ímpetu y furia de las olas, que los mandadores y el piloto tuvieron por muy peligrosa la llegada, porque de los golpes que daba el barco en la nao recibían mucho daño, y de las muchas y grandes olas le entraba tanta agua que parecía milagro no hundirse allí a pique de la misma nao. Duró esto hasta que dentro de la nao dieron voces a los barqueros que se pasasen a la popa de la nao, porque allí estaba el batel, al cual podrían amarrarse y pasar poco a poco la gente que en el barco traían con la ropa, porque en él se iban todos a fondo, porque con esta diligencia con más seguridad y felicidad pudiesen pasar desde el batel a la nao, los cuales unos entraron dentro del barco y otros se colgaron de las sogas del navío, para poder subirlos a él como lo hicieron.

La maniobra fue juzgada por los de la nao como de sumo peligro hasta el punto de dudarse poder embarcarlos sin contratiempo. Pero la nao continuó en la espera de sus compañeros de viaje antes de hacerse a la mar y durante ella volvió la tormenta:

. . .a las tres de la tarde se desamarró la nao con la fuerza del viento de la mar y estuvo en términos de perderse con toda la gente y hacienda que llevaban, porque si no se acudiera con mucha diligencia al socorro, alargando más el cable o marona con que estaba amarrada, en breve tiempo diera a la costa donde la mucha mar y olas que había se perdiera.

El remedio no fue suficiente, el viento y la mar gruesa aumentaron hasta que reventó la amarra de la nao en que estaba sujeta, a pesar de que era nueva y tan gruesa como una pierna de hombre. Echaron otra ancla para sustituir la perdida. También se perdió, así como otras dos que echaron sucesivamente. La angustia fue creciendo, se hizo de noche y la oscuridad fue absoluta. Todos estuvieron convencidos de que habrían de perderse.



Los religiosos y pasajeros se ocupaban en prepararse para dar a Dios cuenta de las suyas. . . [culpas] y en hacer oraciones y derramar lágrimas a Dios pidiéndole misericordia de sus culpas. Era gran lástima y dolor ver tantas mujeres y niños pequeñitos estar esperando que se los tragara la mar en medio de las tinieblas de la noche, la cual se gastó y pasó en esta forma.

El capitán optó por su única solución, izar velas y barloventear hasta que, a medianoche, se puso la luna, entre la punta de Salmedina y las Arenas Gordas en un tramo de aproximadamente una legua. Pero al ponerse la luna la oscuridad hizo todo más difícil y hubo que largar la última ancla para afirmar la nave y esperar, no arriesgándose a dar en un bajo como hizo la nao capitana, que estaba en las mismas bregas y se perdió.

Así se enfrentaron con la noche en espera de, al amanecer, regresar al puerto de San Lucas de Barrameda de donde habían salido. Llegó el auxilio que habían pedido de tierra para informar que no podrían entrar en puerto hasta la tarde, pues los bancos de la barra estaban cubiertos con menos de los once y medio codos que necesitaban de calado. Por la presión que el capitán ejerció, consintió el piloto de barra en intentar la entrada. A pesar de que por tres veces tocó en el bajo de la misma “raspando por las peñas”.

Fondeada la nave, todos saltaron a tierra y dieron gracias a Dios. La flota había sufrido. Se perdió la capitana, unas naves se fueron a Cádiz para refugiarse de la tormenta, otras se perdieron frente a Sanlúcar junto a tierra, y de ellas se pudo salvar la gente y parte de la mercadería.

La Casa de Contratación tuvo que aviar una nueva capitana y otra almiranta y de nuevo se procedió al embarque para salir. El mucho retraso plantearía los problemas al llegar a las Indias. El padre comisario no encontró lancha para abordar cuando se ordenó y tuvo que hacerlo al día siguiente cuando, de nuevo, persiguió, en víspera de San Juan, a la nave que alcanzó dos leguas afuera, cuando fondeó. La abordaron allí,

no con poco trabajo ni pequeño peligro, porque con el mucho viento y olas grandes que había, y por ir metida debajo del agua cuasi toda la chalupilla, que era pequeña, estuvieron a pique de perderse, pero el Señor los libró y ellos se metieron dentro de la nao.

Nuevas tormentas, noche barloventeando mientras se reunían las naves participantes en la flota. Se juntaron las de Cádiz con las de Sanlúcar y se hicieron a la vela con buen tiempo que sólo duró un día porque sobrevino la calma.

. . . la cual duró hasta el día de San Pedro y San Pablo, veintinueve del dicho, que ese día vino viento brisa con tanta fuerza y tan buenas señales que toda la



flota alegró. Antes de salir de los cabos se descubrieron navíos que de lejos parecían moros, los cuales pusieron la flota en cuidado y hicieron que se parase. La nao en que iba el padre comisario se puso a punto de guerra, que fue placer verlo, pero conocido después no ser naos de enemigos, se quietó todo. También atemorizó mucho a los de la nao Santa Catalina una landre [tumor] que pareció tener un marinero, el cual, con frenesí, después de ser sacado de la nao y puesto en la chalupa con hombres que de él curasen, se echó una noche en el mar y se ahogó sin poderlo remediar. El día siguiente, último de junio a las tres de la tarde, se volvió el viento brisa en un vendaval, o viento de la mar, que a toda la flota puso en gran tribulación; amainó la capitana todas las velas y dejóse estar de mar en través, a la cual siguieron todas las demás naos, y de esta suerte estuvieron hasta el otro día primero de julio que calmó aquel viento y volvió brisa, la cual no faltó hasta llegar a la Gran Canaria que fue a los siete del mismo mes de julio, en que tomó el puerto la flota a las doce de mediodía. ...

Dos días estuvieron en puerto para volverse a dar a la vela, con tanto viento que fue tormenta y se perdieron cuatro bateles de la flota y en uno de ellos también los cuatro hombres que en él estaban. Al alejarse del puerto se sosegó el mar y el viento, que los acompañó desde el 9 de julio hasta el 4 de agosto, en que se descubrió la isla Deseada. "Fue tan buena esta navegación que hasta allí trujo la flota, que los antiguos y cursados en aquella carrera decían no haber visto tan buen viaje después que andaban en la mar."

A vista de tierra se siguió la derrota día a día hasta entrar en el puerto de Ocoa en Santo Domingo, el 14 de agosto. Allí se detuvo la flota hasta el 18 para revituallarse de agua, carne, fruta y conservas. A pesar del temor de nuevas tormentas salió con viento suficiente y mar tranquilo aunque

era más ordinario desde allí hasta la Nueva España haber ruines vientos y huracanes que viento próspero y favorable; pero Dios que no está obligado a los vientos ni a los tiempos hizo a aquella flota tan señalada merced que pasó por todo sin peligro ninguno hasta ver la tierra de la Nueva España, la cual se descubrió a nueve de septiembre, domingo al amanecer.

Sin duda, con todo y los buenos marinos, la derrota se colgó desde Cuba pues, si bien estaban frente a la costa novohispana, la tierra que avistaron,

que se llama las Sierras de San Martín, treinta leguas del puerto de San Juan de Ulúa, donde habían de surgir y desembarcar, no le pudieron tomar aquel día, y así gastaron lo restante del día hasta la noche en irse acercando al puerto. Cuando anocheció se halló la flota sobre el río de Alvarado, catorce leguas antes de dicho



puerto, y prosiguió el viaje caminando con poca vela, para que cuando amaneciese estuviese sobre el puerto y entrase luego a dar fondo; pero no quiso nuestro Señor que fuese así porque para este lugar estaba guardado un tan gran peligro que muchas naos estuvieron a punto de perderse como se perdió una muy buena, y fuera de ésta la que en más peligro estuvo fue la nao en que iba el padre comisario, lo cual pasó desta manera.

Navegaban con poca vela para acercarse a San Juan de Ulúa durante la noche y en la nao Santa Catalina se ponía todo el cuidado para vigilar la aparición de los bajos y de los arrecifes, que abundan en la costa. El piloto y el maestre no abandonaban las sondas que llevaban y tomaban las profundidades. Incluso los frailes fueron velando junto con el padre comisario porque, atemorizados, no sosegaban en la cámara de popa y preferían acompañar al piloto y al maestre en su guardia presenciando las maniobras.

A las once de la noche se midieron setenta brazas de fondo y poco después, al echar el plomo de la sonda, hallaron fondo a treinta y siete brazas, lo que atemorizó a todos pues casi de golpe se disminuyó la profundidad. Se mandaron largar las velas



de gavia para salir al mar y uno de los que emprendieron la maniobra gritó que los bajos estaban en proa. La turbación y el temor fueron tanto que

sólo hubo lugar de cortar con hachas las sogas con que estaban amarradas las áncoras, que iban aprestadas para surgir en el puerto, y dando fondo a la una de ellas se tomaron las velas con que iba navegando la nao, y con esto paró de andar tan cerca del bajo y arrecife donde iban a dar, llamado las Cabezas, que con un cuerpo de nao que anduviera más, se quedara allí perdida, como se quedó otra que venía allí cuasi junto con ella, la cual no haciendo las diligencias necesarias y caminando más que convenía y con más descuido del que en tal sazón era menester, se perdió sin poder ser remediada. Los de la nao en que iba el padre comisario sacaron en la chalupa otra amarra y otra ancla, con lo que la amarraron y fortificaron de nuevo, y aforrando por dentro los cables porque no se les cortasen se aseguraron algún tanto.

Desde el Santa Catalina se avisó el resto de la flota con un tiro de una pieza de bronce que se disparó, todos pudieron escapar haciéndose de nuevo a la mar, menos el galeón Marqués de Santa Cruz que no pudo maniobrar y tocó cinco veces con lo bajo del timón en el fondo y de casualidad no se abrió la nave. Oraron y rezaron los frailes en la noche interminable, para salir de aquel peligro, “del cual nunca tuvieron tanto espanto como cuando fue de día, que vieron el peligro grande en que habían estado toda la noche, porque los peñascos del fondo eran tan grandes y se veían tan claros que causaban horror”. Hasta las tres de la tarde no se levantó la brisa, el día 10 de septiembre, para sacarlos del aprieto y empujarlos hacia el puerto donde tampoco entraron, por no haber navegado las cinco leguas antes del anochecer para poder enfrentarse con la peligrosa entrada del canal. El final del viaje todavía hubo de proporcionar la última experiencia desagradable:

Casi en su paraje [San Juan], un poco fuera a la mar, dieron fondo con una buena amarra que el maestre sacó de la nao que la noche antes se había perdido, para que les amaneciese frontero del puerto y entrasen luego en él; mas no les sucedió conforme a su pensamiento, porque la corriente de el agua era tanta, y una turbonada de viento y aguacero que vino tan grande, que se llevó la nao garreando y arrastrando más de ocho leguas abajo del puerto, a donde se hallaron cuando amaneció. Donde fue nuestro Señor servido de proveerles, después del mediodía, de un viento favorable con que en cuatro o cinco horas entró la nao en salvamento a dar fondo en el puerto de San Juan de Ulúa, martes infraoctava de la natividad de nuestra Señora, once de septiembre de ochenta y cuatro y no sin peligro porque tres veces tocó el timón en las peñas de la canal del puerto; pero fue Dios servido que no recibiese daño la nao.



El padre Alonso Ponce pudo por fin poner pie en tierra novohispana.¹

Vemos que el viaje a América exigía de buenos arrestos en quienes lo emprendían para llegar, como decían, “en perfecto orden y concierto” a San Juan de Ulúa donde habiéndose amarrado las naves en el puerto, se daba la noticia de la llegada de la flota al virrey y a la audiencia de la Nueva España y se apresuraba la descarga, previa visita, de acuerdo con el registro que se hizo en Sevilla.

¹ Antonio de Ciudad Real, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España*, edición y estudio de Josefina García Quintana y Víctor M. Castillo Farreras, prólogo de Jorge Gurría Lacroix, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1976, 2 vols., vol. I, p. 4-11



APENDICE 2

ORDEN REAL PARA EL PUERTO DE ACAPULCO AÑO DE 1567¹

Don Gastón de Peralta, marqués de Falces, conde de Santisteban, mayordomo mayor de su majestad en el reino de Navarra y su visorrey gobernador y capitán general en esta Nueva España y presidente de la audiencia real della etcétera. Hago saber a vos Juan del Hierro, alcalde mayor de la provincia y puerto de Acapulco, y bien sabéis cómo por mandado de su majestad, en su real nombre, se despachó en el puerto de la Navidad para el descubrimiento de las islas del poniente cierta armada y gente de que fue por general Miguel López de Legazpi y después quel dicho general y la gente y los navíos que llevó, llegaron a las dichas islas, vinieron dellas al puerto de Acapulco la nao capitana y el patax nombrado San Lucas, se despacharon en el dicho puerto de Acapulco los dichos navíos y otro nombrado San Jerónimo con más gente y socorro para el dicho general con los capitanes que en ellos se enviaron y porque se espera que su majestad es servido que se haga cerca de dicha jornada y descubrimiento y así mismo se tiene entendido que el dicho general Miguel López de Legazpi habrá enviado de las dichas islas algún navío o navíos con especiería y oro y otras drogas y cosas de valor, que habrá rescatado e habido con los rescates que llevó de su majestad, y llegarán con brevedad a dicho puerto, y los dichos navíos que se enviaron así al principio como con el socorro que después se envió, son muy buenos y que costaron mucha cantidad de pesos de oro y es necesario sustentarlos para cualquier efecto que su majestad sea servido y, cuando acaeciere llegar al dicho puerto, se reparen en él de las cosas forzosas y necesarias porque no se pierdan, siendo de tanto valor. A trueque de gastarse alguna poca cantidad en las cosas convenientes, y para que en su caso que su majestad mande continuar la dicha jornada se puedan aprestar con brevedad y no haya dilación ni peligro en su tardanza por no prevenir las cosas forzosas, y por evitar la costa grande que harían si en el dicho puerto por falta dellas se detuvieren mucho tiempo como por experiencia se ha visto, por la presente vos mando que en dicha provincia y puerto proveáis y hagáis lo siguiente:

¹ *Fondo Colección Antigua*, vol. 336, Biblioteca del Museo de Antropología, México, facilitado por la maestra Elena Estrada de Gerlero.



Partiréis desta ciudad de México con la brevedad que sea posible y llegado a la dicha provincia de Acapulco residiréis en el dicho puerto, proveyendo las cosas tocantes a vuestra jurisdicción conforme a vuestra provisión e instrucción que con el dicho cargo se os dieron y haréis reparar las casas que su majestad tiene en él para bastimentos y carpintería, tonelería, y herrería y otras cosas, de manera que se sustenten y no se caigan ni quemem teniendo dellas el cuidado que combiene y para el reparo forzoso y necesario de las dichas casas proveeréis los indios que sean menester pagándoles su trabajo pues la costa que en ello se podría hacer será muy poca.

Otro sí, proveeréis que los siete esclavos negros que están en el dicho puerto, que son un herrero que se llama Diego y una negra su mujer que se llama María y un hijo suyo muchacho y otros negros que ayudan al dicho herrero en la fragua, que se llaman Antón y Cristóbal y Gaspar, y otro negro que se llama Juan de Medina que es cordonero los cuales vos entregó el pagador Rodrigo de Areguren residan y estén en el dicho puerto hasta que por mí otra cosa, en nombre de su majestad, se prevea y mande, que el negro herrero pues es buen oficial y tiene fragua y las herramientas necesarias, entienda en hacer alguna cantidad de clavazón de todas suertes para los dichos navíos de madera, que se puedan proveer de la que hubiera menester cuando llegaren al dicho puerto para lo cual os proveerán los oficiales de la Real hacienda de diez o doce quintales de hierro de los cuales, y del hierro viejo que hubiere en el dicho puerto, se podrá hacer la dicha clavazón y estaréis advertido de entregar al dicho negro, por peso, el hierro y que, por peso, os entregue la clavazón para tener cuenta con la merma porque no haya fraude en ello.

Yten. Porque los dichos navíos tendrán necesidad de brea y alquitrán para brearlos y darles lado y alquitranar las jarcias y aparejos y también para lo embiar de respeto al dicho general Miguel López de Legazpi, y tengo noticia de lo que se ha hecho en los montes comarcanos al dicho puerto, para los dichos navíos que se han despachado en él será bueno y mejor que lo que traen de España y sale más barato que enviándolo desde la Veracruz y que hay buen aparejo para poder hacer cantidad de ello. Proveheréis cómo se hagan, desde luego, hasta cien quintales de brea y que sea muy buena y hasta cincuenta quintales de alquitrán y haréis proveer para ello los indios que sea menester de los más cercanos, aunque sean fuera de vuestra jurisdicción pagándoles su trabajo a razón de medio real por cada día de trabajo a cada uno con más la ida y vuelta a sus casas, a la dicha razón y haciéndoles todo buen tratamiento; y así como se fuese haciendo la dicha brea y alquitrán lo haréis encerrar en una de las casas de su majestad de manera que esté a buen recaudo.

Y porque una de las cosas más principales de que los navíos tienen necesidad son la jarcia y cables para los poder aparejar y para este efecto soy informado que en la dicha provincia, en partes muy cercanas al dicho puerto, hay muchas tierras de riego



y humedad donde se podría coger cantidad de cáñamo, sembrándolo, procuraréis de visitar personalmente la dichas tierras e tomar las que dellas os parecieren combenir para el efecto dicho, en nombre de su majestad, que para ello por la presente en su real nombre vos doy poder y facultad cual en tal caso se requiere y señaladas las dichas tierras procuraréis de aver en aquella provincia o en la costa de Zacatula semilla de cáñamo, y que se siembre y beneficie poniendo en ello todo buen recaudo y diligencia como de vuestra persona confío, demás que los oficiales de la real hacienda tendrán también por su parte cuidado de procurar la dicha semilla así en la provincia de Mehuacán como en el valle de Atlisco y Tulancingo y pidiéndola haberos la enviarán, y si para conocer y entender la calidad de las dichas tierras para sembrar el dicho cáñamo y beneficiarlo como conviene no halláredes en aquella provincia persona cual convenga, me daréis la noticia dello para que yo la mande buscar y enviar.

Como por la experiencia se ha visto, se ha gastado mucha cantidad de pesos de oro en el bastimento de carne y pescado en el dicho puerto, por haber poca cantidad de ganado en aquella provincia y no tener su majestad chinchorro en el dicho puerto, y agora, por orden vuestra, se está haciendo dicho chinchorro y es necesario que si se ha de seguir la dicha jornada de las dichas islas y del poniente y sustentar astillero en el dicho puerto, tenga su majestad en la comarca dél algunas estancias buenas para tener y sustentan en ellas todo género de ganado mayor y menor. Visitaréis personalmente las comarcas del dicho puerto y, habiendo comodidad y aparejo bueno, señalaréis y tomaréis para su majestad tres o cuatro sitios de estancias y, en su real nombre, tomaréis la posesión dellas en forma para las poder poblar cuando y como a su real servicio conviniere, que para lo suso dicho vos doy asimismo poder y facultad cual en tal caso se requiere y embiaréis las posesiones que tomáredes y diligencias que hiciéredes, así de los dichos sitios de estancias como de las dichas tierras para sembrar el cáñamo, a los oficiales de la real hacienda para que los guarde y tenga por títulos.

A causa de no haber en el dicho puerto barca ni batel alguno para el servicio del rey para poder ayudar y servir a los navíos de las dichas islas cuando a él vinieren y para pescar para la provisión de la gente dellos y para poder traer sal, avéis comenzado a hacer con licencia mía una barca para su majestad para los dichos efectos y, porque conviene que ésta se acabe, daréis orden cómo se prosiga en la obra della y que se acabe con toda brevedad y pagaréis al maestro que la hace los sesenta y cinco pesos de oro común y los ocho mil cacaoes en que con él os consertásteis allende de su comida, conforme al asiento que con él se tomó de escritura, que se hizo, que lo que montase conforme a lo suso dicho el gasto de la dicha barca y costo de chinchorro se os pagará en la real hacienda, a cuenta de la dicha jornada de las islas del poniente y haréis cargo de la dicha barca y del dicho chinchorro como de hacienda de su majestad.



Como sabéis reside en el dicho puerto de Acapulco Juan López carpintero de ribera y según he sido informado de vos y del pagador Rodrigo de Areguren es muy buen maestro y gran trabajador y hombre necesario para aquel puerto, por que siendo Dios servido, que vengan navíos de las dichas islas como se espera que vendrán, podrá entender en todo lo necesario para los aderezar y aprestar y si se fuese de allí sería trabajoso hallar hombre que tan bien entienda aquel oficio y podría haber por esta causa dilación en el despacho de los navíos porque no todas veces se hallan en esta tierra semejantes oficiales y podría hacer falta: atento esto os concertaréis con él dándole de salario por el tiempo que sirviere, hasta que sea despedido, a razón de ciento y cincuenta o ciento y sesenta pesos de minas, poco más o menos, en cada año como mejor os pareciéredes concertar con él y hecho el concierto y acabada la barca, que está haciendo, porque hasta acaballa no ha de gozar deste salario se ocupará en visitar los montes para saber la madera que hay en ellos y a qué distancia del puerto está y qué géneros de madera para entender si habrá el recaudo necesario dello, para poder fundar astillero en el dicho puerto en caso de que se haya de fundar, así de encina y roble para corbatones y la demás ligazón del navío como de pinos para árboles y tablazón y que es de relación de la cantidad que habrá de cada género por más o menos, y si habrá algunos ríos por donde se pueda echar hasta la mar o por qué orden se podría llevar al puerto y embiármeeis esta relación firmada de vuestro nombre y del suyo y hecha esta diligencia se podrá ocupar en cortar y desbastar algunos árboles mayores y trinquetes y vergas con la demás madera, de que pareciere que podrán tener más necesidad los navíos que vinieren ahora, sea siendo los mástiles y vergas de piezas enteras o en ahí viéndolas en otras [formas] como sean de más provecho y que con más facilidad se puedan llevar al puerto.

Asimismo procuraréis que se hagan hasta ciento y cincuenta poleas, motones y roldanas y algunos vertellos, para los dichos navíos, de todas suertes del tamaño que sean menester y la madera de que se han de hacer la podrá desbastar Juan López, carpintero, y después de desbastada podrá hacer la obra el tornero que está en aquel puerto concertándoos con él lo mejor que pudiéredes y acabadas las encerraréis donde estén a la sombra porque con el sol no se acaben.

Yten, procuraréis de saber si hay sitio y aparejo donde se pueda poner una sierra de agua en el monte, lo más cercano que se pueda del puerto, porque habiéndose de proseguir la carrera de las dichas islas y tener astillero en el dicho puerto es necesario que haya la dicha sierra de agua para poder dar recado bastante de toda tablazón que sea menester.

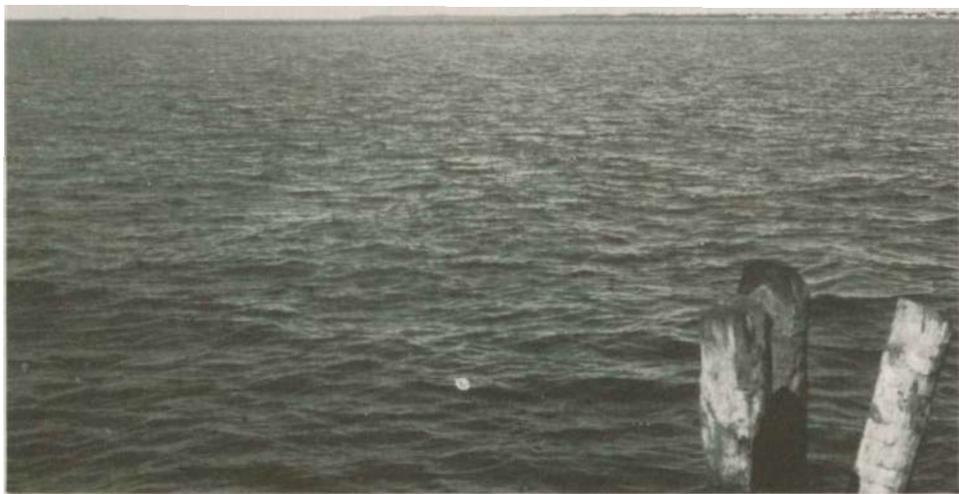
Estaréis advertido que, cuando acaeciére venir algún navío de las islas al dicho puerto, me deis aviso con diligencia de su llegada con relación de lo que trujere, juntamente con las cartas que vinieren para esta real audiencia y para mí y para los oficiales de la real hacienda y las demás personas particulares con persona de recaudo y enviaréis los registros a los dichos oficiales, quedando allá un traslado



autorizado y no consentiréis ni permitiréis que se saque cosa alguna de los dichos navíos si no fuere por cuenta e razón y con licencia vuestra o estando vos presente y a personas seguras y de confianza, hasta en tanto que visto el registro se os diga lo que se debe hacer y en el entretanto que se os ordenare lo que avéis de hacer en lo tocante a los navíos y lo que en ellos viniere y lo que sea de aprovechar, en todo daréis de comer a la gente que viniere en ellos, lo necesario moderamente, y si hubiere enfermos tendréis cuenta con mandarlos curar y que se les dé el recaudo necesario.

Yten luego que llegare algún navío de las dichas yslas me daréis aviso de las velas, jarcias y aparejos que trae y de lo que será menester que se le provea para que luego se entienda en ello, de manera que no haya dilación en su despacho conforme a lo que su majestad hubiere proveído y mandado y a lo que en su nombre se provea y mande.

Porque, como sabéis, se huyeron del puerto algunos marineros y calafates por no ir en los navíos a las dichas islas, teniendo recibido sueldo de su majestad para el efecto y estando obligados a ello y, especialmente, quedaron en aquella provincia Juan González mulato y Francisco de Mena y Juan Valenciano y Diego Díaz grumete, procuraréis de saber si están en ella o sus comarcas o hacia Zacatula, y pudiendo ser habidos haréis prender aunque sea fuera de vuestra jurisdicción así a los susodichos, como a otros cualesquiera que se hayan ausentado del servicio de su





majestad, y presos y a buen recaudo los enviaréis a la cárcel real desta corte para que sean castigados, y se cobre lo que a su majestad deven demás que en ésta ciudad en la de la Veracruz se tendrá también cuidado de los que por acá hubieren portado

De todas las pagas que hiciéredes en todo lo susodicho aunque sea en poca cantidad, porque lo que se provehe es para la necesidad forzosa, tomaréis las cartas de pago de las personas a quien las hiciéredes por ante escribano de su majestad si lo hubiere, y si no por ante escribano nombrado para vuestro descargo y tendréis cuenta e razón clara y particular para la dar cada y cuando os sea mandado.

Para los dichos efectos y para dar de comer a los dichos esclavos que están en el dicho puerto y al carpintero y tornero, os entregarán los oficiales de la real audiencia, por mandamiento mío, quinientos pesos de oro común de los cuales os haréis cargo y tendréis cuenta.

Otro si, me daréis aviso de todo lo demás que entendiéredes que conviene al servicio de su majestad que se provea en el dicho puerto, demás de lo contenido en esta memoria e instrucción en todo lo cual entenderéis con el cuidado y diligencia que de vuestra persona confío, como en cosa que toca al servicio de su majestad que para cada cosa y parte de ello en nombre de su majestad vos doy poder y facultad quel en tal caso se requiere. Fecho en México a nueve días del mes de junio de mil e quinientos y sesenta y siete años.

El Marqués de Falces.

Fernando de Sandoval, escrivano.

Joan de Cuebas.

La superior orden que se dio para
el puerto de Acapulco

SIGLAS:

A. P.: Alejandro Prieto

Bibl. del Congreso, Wash.: Library of Congress in Washington.

C. B. G. Carlos Bosch García

E. V. L. Elisa Vargas Lugo de Bosch

Inst. Invest. Estéticas: Instituto de Investigaciones Estéticas, Universidad Nacional Autónoma de México.

Inst. Invest. Históricas: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México.

P. R. R.: Pedro Rojas Rabiela.