

Antonio María de Bucareli y el proyecto del canal de Tehuantepec. El proceder diplomático y político ante el expansionismo ruso, 1773-1777

*Gonzalo Tlacxani Segura**

*Recibido: 7 de septiembre de 2020
Dictaminado: 11 de marzo de 2021
Aceptado: 30 de abril de 2021*

RESUMEN

En este trabajo se analizarán los motivos que dieron origen a la idea de construir un canal interoceánico en la región del istmo de Tehuantepec durante la administración del virrey Antonio María de Bucareli, el cual serviría para acortar los tiempos de traslado de mercancías y pertrechos entre la Península Ibérica y la Alta California y así combatir el expansionismo de las potencias enemigas (en particular Rusia) en el noroeste americano. La importancia de este proyecto radica en su idea de reconfigurar el orden geoeconómico y militar de la América española a finales del siglo XVIII, en el entendido de que Tehuantepec sería la nueva llave de ingreso al mar del Sur (desplazando de este papel al estrecho de Magallanes) y la vía que permitiría a la Corona española tener un mejor control administrativo de los recursos económicos americanos. Esta reconstrucción histórica se hizo a partir de la serie de cartas

* El Colegio de México, Ciudad de México, México. Correo electrónico: tlacxanisg@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3062-743X>

reservadas, mapas y documentación oficial que resguardan el Archivo General de la Nación de México, el Archivo General de Indias, y el Archivo Histórico Nacional de Madrid.

Palabras clave: *istmo de Tehuantepec, Antonio María de Bucareli, Alta California, Pacífico Hispánico, expansionismo ruso, Nueva España.*

Antonio María de Bucareli and the Tehuantepec canal project. The diplomatic and political proceed in the face of Russian expansionism, 1773-1777

ABSTRACT

This paper will analyze the reasons that gave rise to the idea of building an interoceanic canal in the region of the Isthmus of Tehuantepec during the administration of Viceroy Antonio María de Bucareli, which would serve to shorten the times of goods and supplies transfer between the Iberian Peninsula and Alta California and thus combat the expansionism of the enemy powers (in particular Russia) in the American Northwest. The importance of this project lies in its idea of reconfiguring the geoeconomic and military order of Spanish America at the end of the 18th century, in the understanding that Tehuantepec would be the new key to entering the South Sea (displacing the Strait of Magallanes) and the way that would allow the Spanish Crown to have a better administrative control of american economic resources. This historical reconstruction was made from the series of reserved letters, maps and official documentation that protect the General Archive of the Nation of Mexico, the General Archive of Indies and the National Historical Archive in Madrid.

Key words: *isthmus of Tehuantepec, Antonio María de Bucareli, Alta California, Hispanic Pacific, russian expansionism, New Spain.*

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como propósito analizar el papel que desempeñó el Virrey Antonio María de Bucareli en la defensa de los intereses hispánicos en el litoral del Pacífico novohispano ante la presencia extranjera, labor que dio como resultado la organización de tres expediciones secretas de reconocimiento de las costas de la Alta California (1774, 1775 y 1779) para detectar la supuesta presencia de los rusos en las cercanías de los establecimientos españoles y, no menos importante, el reconocimiento de la barra de Coatzacoalcos e istmo

de Tehuantepec para evaluar la posibilidad de abrir un canal interoceánico que comunicara el océano Atlántico con el Pacífico. Este segundo proyecto de reconocimiento —de acuerdo con sus protagonistas— tuvo como propósito reducir el costo y tiempo de traslado de artillería y bastimentos hacia el puerto de San Diego, las cuales provendrían desde la Península Ibérica y así evitar traerlas desde Filipinas por medio del galeón de Manila.¹

Los trabajos de reconocimiento en la región de Coatzacoalcos-Tehuantepec se realizaron en dos etapas: 1773-1774, bajo la dirección del ingeniero militar Agustín Crame, quien tuvo la responsabilidad de evaluar la posibilidad de abrir un paso interoceánico, y 1776-1777, última expedición encabezada por el ingeniero Miguel del Corral y el capitán de fragata Joaquín de Aranda, quienes tuvieron el encargo de comprobar la viabilidad del proyecto. A partir de las cartas que Antonio María de Bucareli envió a fray Julián de Arriaga,² ministro de Indias y Marina, es posible reconstruir este extraordinario episodio de la historia de la defensa militar de las Indias, pues en ellas le explicaba los resultados del proyecto en su primera etapa; a esta correspondencia se suman las cartas que circularon entre el virrey y los comisionados de la segunda expedición. En este sentido, es importante señalar que estas dos labores de reconocimiento en el sur de la Nueva España no podrían explicarse si no se tomara en cuenta la información triangulada que Bucareli recibía sobre las maniobras de exploración de los rusos en el Pacífico, red de comunicación que comprometía a Jerónimo Grimaldi, ministro de Estado, a fray Julián de Arriaga y a Francisco Guillermo de Lacy, ministro plenipotenciario español en la corte rusa. Esta preocupación presente en la corte de Madrid explica la necesidad de suministrar de recursos tácticos a los establecimientos españoles en la Alta California a través del istmo de Tehuantepec sin hacer uso del puerto de Manila.

Para poder explicar la particularidad del proyecto del canal de Tehuantepec como parte complementaria del programa borbónico de reestructuración defensiva de los territorios españoles de ultramar y, en el caso novohispano, como obra táctica para proteger los enclaves españoles en el noroeste americano, se ha dividido este trabajo en dos secciones de estudio. En la primera se analizará el temor que suscitó la presencia de los rusos e ingleses en

¹ “Carta reservada núm. 1.258 del virrey de Nueva España, Don Antonio Bucarely y Ursúa, a Don Julián de Arriaga, acompañando copia de las noticias que ha recibido el coronel Don Agustín Crame de las diligencias que ha practicado en el reconocimiento del terreno que intermedia desde la Barra de Guazacoalcos a Tehoantepeque para saber lo que adelantan los rusos en sus exploraciones”, México, 27 de enero de 1774, Archivo General de Indias (en adelante AGI), Sevilla, *Estado*, 20, núm. 6 (1).

² Sobre la vida de fray Julián de Arriaga, véase: Baudot Monroy, “Orígenes familiares y carrera profesional de Julián de Arriaga, Secretario de Estado de Marina e Indias (1700-1776)”, pp. 163-185.

la costa del noroeste americano y la respuesta que generó la autoridad real para defender sus fronteras más septentrionales, contexto en el que destacaríamos la formación de la primera expedición marítima de reconocimiento en 1774. La segunda y última sección tendrá como objetivo entender los motivos que despertaron la idea de comunicar ambos océanos por medio de un canal en el suroeste novohispano, la planificación y el desenlace de ambas comisiones que tuvieron a su cargo el reconocimiento de la barra de Coatzacoalcos e istmo de Tehuantepec, las complicaciones técnicas y económicas que frenaron la construcción del canal interoceánico y la proyección que tendría —de haberse materializado— en el desarrollo económico de las Indias. Estos objetivos no habrían podido lograrse sin la consulta que se realizó a la documentación oficial y cartas que resguardan el Archivo General de Indias y el Archivo General de la Nación de México, así como de la colección de planos y mapas que poseen ambos repositorios documentales.³

LOS RUSOS Y LA AVANZADA HACIA LA AMÉRICA SEPTENTRIONAL. LA EXPLORACIÓN DE LA REGIÓN DE TEHUANTEPEC EN EL CONTEXTO DE LA DEFENSA DEL NOROESTE AMERICANO

En 1768, un año después de haberse decretado la expulsión de la Compañía de Jesús de los dominios hispánicos, tuvo lugar el inicio de la campaña de exploración más ambiciosa realizada por los españoles —en el último siglo de dominio colonial— en las aguas del Océano Pacífico y en la costa noroccidental del virreinato de la Nueva España. En este año, en la desembocadura del río Santiago, en la costa noroeste del reino de Nueva Galicia, se fundó el departamento marítimo de San Blas, el cual se constituiría en los siguientes años en la base desde donde saldrían las primeras expediciones marítimas de reconocimiento y posesión de los territorios desconocidos en el Pacífico

³ El análisis histórico que ofrecemos a continuación se inscribe dentro de una escasa producción historiográfica que se ha generado en las últimas cinco décadas, periodo en el que los trabajos de Enriqueta Vila Vilar (*Los rusos en América*; 1966), Glynn Barratt (*Russia in pacific Waters, 1715-1825*; 1981), Herbert K. Beals (*Juan Pérez on the northwest coast*; 1989), Salvador Bernabeu Albert (*Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)*; 1990), María del Pilar de San Pío (*Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del noroeste*; 1992), María Luisa Rodríguez Sala (*De San Blas hasta la Alta California: los viajes y diario de Juan Joseph Pérez Hernández*; 2006); Freeman H. Towell (*At the far reaches of empire: the life of Juan Francisco de la Bodega y Quadra*; 2008) y los distintos estudios monográficos sobre las expediciones españolas realizadas por Emma Sánchez Montañés (2008-2015), han abierto desde la perspectiva histórica, política y etnográfica una mirada distinta para entender este periodo de angustia e incertidumbre que existió entre los españoles y los rusos por el dominio marítimo y terrestre del noroeste americano.

norte, y, más adelante, en el puente de comunicación entre los asentamientos fundados y el centro del virreinato.⁴ Y así fue, en 1769 el visitador Gálvez organizó la primera expedición marítima de reconocimiento de la costa occidental de la California, la cual estuvo conformada por los paquebotes San Antonio, alias “el Príncipe”, al mando del piloto Juan José Pérez Hernández, y San Carlos, alias “el Toisón”, al mando del piloto Vicente Vila.⁵ El resultado de esta expedición marítima, que se realizó de forma paralela con una que se hizo por tierra, tuvo como resultado el descubrimiento de la bahía de San Diego y la fundación de los puertos, presidios y misiones de San Diego y San Carlos de Monterrey en 1770; enclaves de gran importancia que fueron delineados en mapas por el ingeniero Miguel Constansó durante su participación en este viaje de exploración.⁶

A principios de la década de 1770 tuvieron lugar dos cambios políticos importantes en la administración española, los cuales abrieron una nueva etapa en la historia de los informes y acciones sobre la presencia de los rusos en América:⁷ en 1771 el capitán general de Cuba, Antonio María de Bucareli

⁴ Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, pp. 161-172, y Deni Trejo, “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico Noroeste”, pp. 11-36.

⁵ Rodríguez Sala, *De San Blas hasta la Alta California: los viajes y diario de Juan Joseph Pérez Hernández*, pp. 35-36.

⁶ “Puerto de San Diego situado por 32 grados 32 minutos de latitud septentrional”, 1769, AGI, Sevilla, *Mapas y Planos México*, 249, 249 BIS y 249 TER.

⁷ Es pertinente señalar que el 7 octubre 1761 el secretario de Estado de la Corona española, Ricardo Wall y Devereux, recibió las primeras noticias de parte del ministro plenipotenciario español en San Petersburgo, Pedro de Góngora y Luján, marqués y duque de Almodóvar del Río, de las incursiones que los rusos se encontraban haciendo en el norte del Océano Pacífico y en las costas noroccidentales americanas: “Informe del marqués de Almodóvar a Ricardo Wall”, San Petersburgo, 7 de octubre de 1761, AGI, Sevilla, *Estado*, 86. Por otra parte, de acuerdo con una observación de Salvador Bernabeu, las primeras noticias sobre la presencia rusa en el noroeste americano debieron ser conocidas por las autoridades españolas a través del científico francés José Nicolás Delisle, quien dictó una conferencia sobre el tema el 8 de abril de 1750 en la Academia de Ciencias de París. Bernabeu señala que a este evento asistieron Antonio de Ulloa e Ignacio Luzán, quienes transmitieron la noticia al jesuita Andrés Marcos Burriel; este último incorporó la noticia como apéndice a la edición de la *Noticia de la California y de su conquista espiritual* del padre Miguel Venegas, la cual se imprimió en 1757 y llegó a manos de las autoridades españolas en esta misma década. Enterado el rey Carlos III de la presencia rusa en sus territorios debió mandar al marqués de Almodóvar que averiguara sobre el asunto, petición a la que el ministro plenipotenciario debió de dar respuesta el 7 de octubre de 1761 (como se ha referido), o posiblemente un año o dos años antes, véase: *Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)*, pp. 12-13. Los primeros contactos entre la Corona española y el Imperio ruso se remontan a 1519, cuando unos emisarios del rey Carlos I viajaron al Gran Ducado de Moscú para informar de la ascensión del monarca al trono del Sacro Imperio Germánico

y Ursúa, llegó a la Nueva España a relevar a Carlos Francisco de Croix, marqués de Croix, del cargo de virrey; y, en 1772 el ministro plenipotenciario de las Españas en Suecia, Francisco Antonio de Lacy y White, se trasladó a San Petersburgo —sin abandonar su puesto diplomático— para suplir a Álvaro de Navia Osorio y Bellet, vizconde de Herrería, del cargo de ministro plenipotenciario en Rusia.⁸ La aparición de estos dos nuevos personajes, por medio de la intensa correspondencia que se dio entre ellos y los ministros de Indias y de Estado a partir de 1773, revivió la alarma y el peligro que representaban los rusos para los intereses españoles en América desde 1761.

El 19 de marzo de 1773 en un informe cifrado que envió el conde de Lacy al marqués de Grimaldi, el ministro plenipotenciario señaló que las noticias que seguían llegando a la corte de San Petersburgo de las navegaciones realizadas por los marineros rusos arrojaban que éstos habían divisado la Tierra Firme, que creían correspondía a la costa de California y que se extendía hasta los 75° de latitud.⁹ A pesar de las aclaraciones que Lacy hace de los errores de cálculo que los rusos hicieron sobre sus ubicaciones y de los asentamientos españoles en la costa del noroeste americano, en una nueva carta del 23 de abril del mismo año él anuncia al ministro de Estado que ha conseguido un mapa y una relación detallada de las expediciones realizadas por los rusos en las costas

Romano como Carlos V. La formalización de embajadas regulares entre ambos imperios tuvo lugar en 1722, hecho que coincide con la política exterior de Pedro I de occidentalizar Rusia. El primer representante diplomático ruso fue el príncipe Sergey Golitsyna, mientras que Diego Francisco de Liria, duque de Berwick, fue el embajador que envió Felipe V. Sin embargo, después de la muerte inesperada del zar Pedro II y del ascenso de la emperatriz Anna I, el Imperio español declaró como ilegales las relaciones diplomáticas entre ambos imperios y permanecieron cortadas hasta 1759, durante el reinado de la zarina Isabel I.

⁸ En las obras historiográficas relacionadas con la temática que se han producido en los últimos cincuenta años ha existido una confusión sobre el nombre de los ministros o embajadores plenipotenciarios españoles en Rusia entre 1759 y 1780, situación que es pertinente aclarar de una vez gracias a la base electrónica de datos biográficos que posee la Real Academia de la Historia: entre 1759 y 1763, Pedro de Góngora y Luján (1727-1794), marqués y duque de Almodóvar del Río (más adelante es posible localizarlo como ministro plenipotenciario en Portugal entre 1767 y 1778); entre 1763 y 1771, Álvaro de Navia Osorio y Bellet (1728-1788), vizconde de Herrería (entre 1761 y 1763 se había desempeñado como ministro plenipotenciario en Suecia, después de su encargo en San Petersburgo se trasladó a la ciudad de La Haya para ocupar el cargo de ministro plenipotenciario en los Países Bajos entre 1771 y 1779, cargo al que sucedieron el de ministro plenipotenciario en Nápoles entre 1780 y 1784, ministro plenipotenciario en Turín entre 1785 y 1786 y ministro plenipotenciario en Portugal en 1787, cargo este último que no desempeñó al alcanzarle la muerte en su camino a Lisboa, a principios de 1788); y entre 1771 y 1780 Francisco Guillermo de Lacy y White (1731-1792), conde de Lacy (se desempeñó al mismo tiempo como ministro plenipotenciario en Suecia, cargo que dejó en 1777).

⁹ “Informe cifrado de Lacy a Grimaldi”, San Petersburgo, 19 de marzo de 1773, AGI, Sevilla, *Estado*, 86.

americanas desde que ellos tuvieron conocimiento de su existencia, así como de la información de primera mano de un marinero de Kamchatka que mandó interrogar.¹⁰

La información proporcionada por dicho marinero ruso saltó de inmediato las alarmas de las autoridades hispánicas al decir que en 1770 los rusos tuvieron conocimiento de la expedición española que un año antes había realizado el piloto Juan José Pérez Hernández en la Alta California, motivo por el cual la corte de la emperatriz Catalina II de Rusia temía que los españoles se hicieran de las posesiones terrestres y marítimas de los rusos en el Pacífico. Dentro de este mismo informe Lacy hace del conocimiento de Grimaldi el nombre de los principales establecimientos rusos y las poblaciones indígenas con las que habían logrado estrechar alianza para su defensa; la noticia de que los japoneses se encontraban merodeando las islas Salomón y que estaban sacando oro y plata de éstas; sobre la presencia de los ingleses que, por medio de la Compañía de Hudson, ya mantenían una importante influencia en las heladas tierras del norte del continente suministrando de utensilios y alimentos a las tribus nativas de las bahías de Hudson y Buffin, y que su radio de control se encontraba bastante cerca de los establecimientos rusos; y, por último, que a raíz de esta cercanía territorial entre estas dos potencias era posible que los ingleses ya hubieran descubierto el Paso del Norte que permitiría atravesar el continente en su camino hacia las Indias Orientales.

La recomendación hecha por el conde de Lacy ante tan escandalosas noticias fue que la autoridad real tomara las medidas más acertadas al respecto y que pusiera freno al expansionismo de los rusos. El ministro plenipotenciario cierra esta carta pidiendo al marqués de Grimaldi que envíe una copia del mapa y de la relación de las expediciones rusas al virrey de la Nueva España, y que, una vez que se realizaran las copias pertinentes para el archivo de la secretaría de Estado y para el propio virrey, se le regresara —junto con la copia que poseía el vizconde de Herrería, ministro plenipotenciario ante La Haya e informante del conde de Lacy— la información para depositarla en el archivo de la secretaría de la embajada en Rusia.¹¹ El virrey de la Nueva España, Antonio María de Bucareli, recibió en el transcurso de la primera mitad de 1773 información que el ministro de Indias y Marina, fray Julián de Arriaga y Ribera, le había remitido sobre la presencia de los rusos, a lo que respondió

¹⁰ Se desconoce en absoluto cómo los diplomáticos españoles obtenían la información de la Corte de San Petersburgo; no obstante, sugerimos la posibilidad de que tuvieran informantes o espías en este lugar “Carta de Lacy a Grimaldi”, San Petersburgo, 23 de abril de 1773, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 10.

¹¹ “Extracto de la Carta de Lacy a Grimaldi”, San Petersburgo, 23 de abril de 1773 y “Carta del vizconde de Herrería a Grimaldi mandándole la copia original de las noticias y observaciones de la California”, 25 de septiembre de 1773, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 10.

en carta del 27 de julio de que debía precaverse cualquier establecimiento ruso en el continente por el peligro que representaría tenerlos como vecinos.¹² De esta manera la comunicación entre Lacy-Grimaldi/Arriaga-Bucareli se hizo frecuente a partir de este año.

El detallado informe y materiales que el conde de Lacy había enviado al marqués de Grimaldi en abril de 1773 finalmente llegó a las manos del virrey Antonio María de Bucareli, por medio del ministro Arriaga, a mediados de 1774. La respuesta que ofreció Bucareli el 28 de septiembre sobre el envío de este paquete con más información proporciona nuevos elementos en torno a la respuesta que las autoridades españolas darían a partir de este momento a la avanzada de los rusos por el continente. El virrey acusa el recibo de la relación de las expediciones rusas y la copia de las noticias dadas por el conde de Lacy el 23 de abril al marqués de Grimaldi, señalando que ambos documentos serán de utilidad para la realización de las exploraciones que se mandarían hacer sobre la existencia de los establecimientos rusos en las costas septentrionales. De la misma forma, Bucareli apunta que en la franja de tierra que parte de Cabo San Lucas hasta el puerto de Monterrey se encuentra libre de extranjeros, y prueba de ello es la expedición que salió el 11 de junio de San Blas a cargo del alférez Juan José Pérez Hernández en la fragata Santiago, alias “la Nueva Galicia”, con el propósito de dejar víveres en las fundaciones de San Diego y Monterrey y, lo más importante, llevar a cabo la instrucción secreta de reconocer en el litoral californiano la presencia de los enemigos de la Corona española.¹³

Por otra parte, el virrey de la Nueva España informó al ministro de Indias de un viaje de ida y retorno que realizó Juan Baptista de Anza desde la provincia de Sonora al puerto de San Carlos de Monterrey, con el propósito de abrir un camino entre el presidio de Tubac a Monterrey, ruta que serviría para hacer más ágiles las comunicaciones y en un futuro realizar la colonización del puerto de San Francisco. Otra expedición que sobresalió fue el reconocimiento que practicó el coronel Agustín Crame sobre río de Coatzacoalcos hasta el istmo de Tehuantepec, con el objetivo de comprobar la navegabilidad de éste y otros ríos para conducir artillería que se podría mandar a la Alta California desde la Península Ibérica y así evitar traerla desde Manila. En esta misma correspondencia Bucareli señaló que estaba organizando una nueva expedición de reconocimiento que partiría del puerto de San Blas, una vez que se conocieran los resultados del viaje de Juan Pérez, por lo que mandó construir

¹² “Carta reservada núm. 1.048 de Antonio María de Bucareli y Ursúa, virrey de Nueva España, a Julián de Arriaga, sobre las exploraciones rusas en el Pacífico noroeste”, México, 27 de julio de 1773, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 1.

¹³ “Bucareli acusa recibo del Calendario Geográfico”, México, 28 de septiembre de 1774, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 10 (1)

un nuevo paquebote el cual tendría como oficiales de marina los que mandasen las distintas embarcaciones que llegaran a la Nueva España. Para la realización de ésta y las sucesivas expediciones se requerían oficiales hábiles y pilotos capacitados, por lo que pidió al rey, a través de su ministro de Indias, que se los suministrara.¹⁴

Hasta aquí la carta que remitió el virrey Bucareli al ministro Julián de Arriaga sobre las acciones que empezó a realizar para tener conocimiento de la auténtica posición geográfica de los establecimientos rusos en el noroeste americano y del reforzamiento de las costas de la Alta California para señalar que eran dominio del rey español. Antes de analizar algunos elementos de la expedición marítima de reconocimiento de 1774, consideramos pertinente señalar que la relación de las expediciones rusas que envió ya traducida el conde de Lacy a Bucareli correspondía al *Calendario Geográfico para el año de Cristo de 1774*. Esta obra fue impresa al alemán en San Petersburgo por la Real Academia de las Ciencias y en su interior contenía una relación sucinta —pero puntual— de las exploraciones que los rusos habían realizado en el llamado Archipiélago del Norte desde la época del zar Pedro “el Grande”, así como una descripción de las peculiaridades antropológicas y biológicas que tenían las islas aleutianas.¹⁵ Este documento fue una fuente de información de notable importancia al sintetizar en un solo escrito los avances que se encontraban realizando los rusos en el noroeste americano y que a la diplomacia española había costado trabajo reunir y enviar en distintas cartas durante la década de 1760.

Los resultados del viaje de exploración de Juan José Pérez Hernández fueron remitidos por Antonio de Bucareli a fray Julián de Arriaga en carta del 26 de noviembre de 1774, de los cuales a continuación sintetizamos los puntos más importantes de la descripción.¹⁶ El viaje de reconocimiento tuvo

¹⁴ Desde julio de 1773 Bucareli había informado a Arriaga de las dificultades que tenía para formar expediciones de reconocimiento en la costa californiana debido a la insuficiencia de pilotos y oficiales de marina capacitados, situación por la que encomendó a Juan José Pérez Hernández el viaje de exploración más allá del puerto de Monterrey: “Carta reservada núm. 1.048 de Antonio María de Bucareli y Ursúa, virrey de Nueva España, a Julián de Arriaga, sobre las exploraciones rusas en el Pacífico noroeste”, México, 27 de julio de 1773, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 1. El virrey recibió a los pocos meses una primera respuesta del rey, a través del ministro de Indias y Marina, en la que se le informaba el envío de seis oficiales proveniente de Cádiz y Ferrol: “Bucareli sobre descubrimientos en las costas de California”, Madrid, 26 de noviembre y 27 de diciembre de 1773, AGI, *Estado*, 20, núm. 4 (1, 2 y 3).

¹⁵ “Calendario Geográfico para el año de Cristo de 1774 y sucinta relación del Archipiélago del Norte, nuevamente descubierto”, San Petersburgo, 1774, Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Madrid, *Estado*, 2848, exp. 7.

¹⁶ Los documentos generados por esta primera expedición fueron compilados y publicados en inglés en: *Juan Pérez on the northwest coast. Six documents of his expedition in 1774*, pp. 3-41

una duración de poco más de dos meses, saliendo del puerto de San Carlos de Monterrey el 11 de junio y regresando a éste el 27 de agosto del mismo año; en la fragata Santiago iba Juan Pérez como primer piloto y Esteban José Martínez como segundo, así como una tripulación conformada por 86 hombres y dos religiosos franciscanos pertenecientes al Colegio de San Fernando de la ciudad de México; los resultados del viaje de exploración produjeron algunas cartas que enviaron los dos pilotos y el diario de navegación de Juan Pérez que presenta los resultados de sus exploraciones a la costa septentrional hasta los 55° de latitud y no a los 60°, como el virrey se lo había indicado.¹⁷

A partir de la lectura que hizo Bucareli de los papeles que los navegantes redactaron sobre su recorrido, en su informe que envió a Madrid señaló que la expedición de Juan Pérez tuvo contacto amistoso con los nativos, quienes dieron unas mantas bordadas al piloto en sus intercambios de objetos, pero que no pudo llegar a la latitud que tenía ordenada en carta secreta debido a que la tripulación no estaba acostumbrada al clima frío, presentaba temor a navegar en aguas completamente desconocidas y que les faltara agua, situación a la que se sumaron algunos casos de escorbuto.¹⁸ Desde su salida de San Blas hasta los 55° de latitud, Pérez no encontró rastro alguno de establecimiento ruso en aquella franja de tierra, pero al practicar el intercambio con unos indios de aquella costa pudieron ver en sus canoas unos trozos de espada y bayoneta, por lo que presupusieron que dichos indios eran los que habían tenido contacto con los rusos durante el naufragio del navío del capitán Tschirikov en 1741.¹⁹

Las instrucciones que recibió Juan Pérez del virrey Bucareli fueron muy precisas y claras. De acuerdo con Enriqueta Vila Vilar, el principal cometido de la navegación que se realizaría después del puerto de Monterrey sería la de reconocer la costa noroeste americana e informar si había en ella algún establecimiento ruso y, que, en caso de encontrarlo, debía tomar altura y bajar a tierra para realizar una ceremonia de toma de posesión; la expedición debía evitar el contacto directo con los extranjeros en tierra y mar y, de no encontrar algún asentamiento extranjero debía averiguar con los indios nativos si tenían conocimiento de alguna embarcación o asentamiento que hubieran visto por aquella zona o más adelante.²⁰ El principio jurídico bajo el cual se regían las instrucciones que recibió el alférez Pérez era el de las fórmulas conocidas y

¹⁷ “El virrey Antonio María de Bucareli sobre regreso a San Blas de la fragata “Santiago”, alias “la Nueva Galicia”, México, 26 de noviembre de 1774, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 11.

¹⁸ “Copia original de las cartas de Juan Pérez”, México, 26 de noviembre de 1774, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 11.

¹⁹ “Continuación del Diario que formó el Alférez graduado de Fragata Don Juan Pérez primer piloto del Departamento de San Blas...”, Monterrey, 26 de agosto de 1774, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 11.

²⁰ Vila Vilar, *Los rusos en América*, p. 61.

empleadas en los documentos oficiales desde la Edad Media para la posesión de nuevos territorios, donde además se recalca como garante jurídico de la posesión de las tierras descubiertas las bulas papales de Alejandro VI.²¹

Con base en los resultados de esta expedición, Bucareli informó a Julián de Arriaga que en noviembre de aquel año, pocos días después del regreso de Juan Pérez al puerto de San Blas, había despachado un correo ordinario a este mismo puerto para que

sin pérdida ninguna de tiempo se habilite la fragata [Santiago], y apronte para hacer segunda salida, sin precisión de tocar en los puertos de San Diego y Monterrey... tengo destinados los paquebotes, el Príncipe y San Carlos, que se harán a la vela al mismo tiempo”.²²

En esta segunda expedición señala que la principal fragata estará comandada por el teniente Bruno de Heceta, quien tendrá como su segundo al mando y primer piloto al propio Juan José Pérez Hernández (a quien el virrey recomienda para que se le conceda el grado de teniente de fragata); el paquebote “el Príncipe” estará al mando del teniente Diego Manrique, responsable a la vez de suministrar del socorro anual a los puertos de San Diego y Monterrey, y quien tendrá la responsabilidad de reconocer el puerto de San Francisco. En las instrucciones que recibió la tripulación para este segundo viaje se consignan que deberán ser las mismas que llevó Juan Pérez en su primer viaje, con excepción de que tomen mayor altura de navegación y que dupliquen los actos de posesión de cuantos parajes puedan pasar a tierra.²³

Esta segunda expedición marítima que Bucareli dejó adelantar en su misiva a Arriaga, iba a estar acompañada de una por tierra a cargo del capitán Juan Bautista de Anza, quien tendría la responsabilidad de realizar una segunda entrada a las costas de Monterrey y San Francisco.²⁴ La carta/informe de Antonio María de Bucareli a fray Julián de Arriaga, junto con la copia de las cartas de Juan Pérez al virrey y las copias de los diarios de los dos pilotos, fueron entregadas el 5 de junio de 1775 a Vicente Doz para que emitiera un dictamen sobre lo que se pudiera hacer con los descubrimientos realizados por

²¹ “Formulario que ha de servir de pauta para extender la escritura de posesión en los descubrimientos del que está encargado el alférez de fragata Juan Pérez”, México, 24 de diciembre de 1773, AGI, Sevilla, *Estado*, 20.

²² “El virrey Antonio María de Bucareli sobre regreso a San Blas de la fragata “Santiago”, alias “la Nueva Galicia””, México, 26 de noviembre de 1774, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 11.

²³ “Formulario que ha de servir de pauta para extender la escritura de posesión en los descubrimientos del que está encargado el alférez de fragata Juan Pérez”, México, 24 de diciembre de 1773, AGI, Sevilla, *Estado*, 20.

²⁴ “El virrey Antonio María de Bucareli sobre regreso a San Blas de la fragata ‘Santiago’, alias ‘la Nueva Galicia’”, México, 26 de noviembre de 1774, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 11.

Juan Pérez y poder fijar la distancia que existían entre los establecimientos rusos y los españoles.²⁵ El dictamen se presentó dos semanas después y concluyó que el derrotero que siguió el capitán Tschirikov alcanzó los 55° 36' de latitud, mientras que el viaje de Juan Pérez los 55° 40' de latitud, por lo que a partir de la diferencia de 3° no era difícil afirmar que Pérez llegó al mismo paraje donde naufragó la expedición rusa de 1741, tal y como lo demostró el hallazgo de los pedazos de bayoneta y espada. Del análisis de los diarios de los pilotos, Vicente Doz dedujo que las posesiones rusas distaban del cabo de Santa Catarina 750 leguas al oeste y de la última tierra que descubrieron Tschirikov y Pérez (las actuales islas Príncipe de Gales y Reina Charlotte) unas 150 leguas de distancia.

Más adelante, Doz señala entre líneas que los rusos posiblemente no representaban un peligro real a los intereses de la Corona española, tomando en cuenta que desde tiempos pasados “los más vivos deseos de establecerse en nuestras Américas, las repetidas desgracias que se ha seguido a sus descubrimientos les han obligado a abandonar la solicitud de montar el cabo de Chalaginskoi y estrecho de Anian”.²⁶ Sin embargo, recomienda no bajar la guardia en el norte del Pacífico al mostrar mayor perseverancia los ingleses en buscar el paso del norte desde la Bahía de Hudson, y que posiblemente lleguen a encontrarlo por la comunicación de los ríos que presentan suficiente caudal y violencia en sus corrientes, como los que encontró Juan Pérez en su reconocimiento de la costa occidental californiana. Recomienda Doz que la próxima expedición pudiera reconocer bien la ensenada vista por Pérez, así como sus inmediaciones y, con base en la documentación presentada, señala que esta primera expedición desmiente la existencia de las dos entradas al “mar del oeste” que Martín Aguilar y Juan de Fuca se ufanaron de haber encontrado.²⁷ De esta manera, las siguientes dos expediciones que se realizaron en los siguientes cinco años tuvieron como principales motivantes seguir buscando los asentamientos de los rusos en las aguas noroestes del Pacífico, más allá de los 60° de latitud, y dar respuesta a un interés geográfico de las autoridades españolas sobre aquellos territorios que debían ser tomados de forma simbólica en nombre del rey de España.

Como puede apreciarse en la historia de esta comunicación epistolar entre San Petersburgo-Madrid-México, en julio de 1773 el virrey de la Nueva España fue notificado del trabajo diplomático de espionaje realizado desde hacía poco más de una década por los ministros plenipotenciarios españoles

²⁵ “Minuta de Oficio de Julián de Arriaga a Vicente Doz”, Aranjuez, 5 de junio de 1775, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 11.

²⁶ “Carta de Vicente de Doz remitiendo el dictamen solicitado”, Madrid, 21 de junio de 1775, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 11.

²⁷ *Ibíd.*

para tener conocimiento sobre las exploraciones de los rusos en el noroeste americano;²⁸ de tal manera, entre este mes y diciembre decidió tomar una serie de acciones con la finalidad de comprobar la existencia de establecimientos rusos al norte de los puertos y misiones españolas en la Alta California. Bucareli formuló y puso en marcha tres proyectos, tal y como lo describe en la carta que dirigió a fray Julián de Arriaga el 28 de septiembre de 1774: el envío de una expedición marítima a cargo del alférez Juan José Pérez Hernández, para que reconociera el litoral californiano más allá del puerto de Monterrey con el propósito de desmentir o corroborar la presencia de extranjeros en aquellas tierras; el viaje que realizó Juan Baptista de Anza desde la provincia de Sonora al puerto de San Carlos de Monterrey, con el objetivo de agilizar las comunicaciones y en un futuro hacer accesible la colonización del puerto de San Francisco; y, por último, la exploración que se le encomendó al ingeniero Agustín Crame del río de Coatzacoalcos hasta el istmo de Tehuantepec para comprobar su navegabilidad —junto a otros ríos— y así poder construir un canal interoceánico que permitiera conducir artillería hasta la Alta California.

En la carta reservada #1182 que Bucareli dirigió a Arriaga el 26 de noviembre de 1773 es posible encontrar los primeros trazos de este último proyecto. En ella le expresa sus inquietudes por conocer la navegabilidad del río Coatzacoalcos para el transporte de artillería y provisiones a las misiones californianas con la finalidad de ahorrar distintos gastos de traslado y compra,²⁹ motivo que permite preguntarnos ¿cómo surgió la idea de comunicar ambos océanos por medio de un canal en el suroeste novohispano?, ¿cuál fue el proceso de planificación y los resultados que tuvo la comisión de Agustín Crame encargada del reconocimiento de la barra de Coatzacoalcos e istmo de Tehuantepec entre 1773 y 1774?, ¿cuáles fueron las opiniones y comentarios que se generaron desde el ministerio de Indias y Marina sobre la viabilidad económica y táctica del proyecto? y ¿qué aspectos políticos y militares diferenciaron los propósitos de este viaje de exploración del segundo realizado dos años más tarde por Miguel del Corral y Joaquín de Aranda? A esta serie de inquietudes se buscará dar respuesta en la siguiente sección, en la que insoslayable sería omitir el contexto en el que se desarrolló este proyecto correspondiente a los albores del programa de reestructuración defensiva de los territorios españoles de ultramar.

²⁸ “Carta de Bucareli a Arriaga”, México, 27 de julio de 1773, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, n. 1.

²⁹ “Bucareli sobre descubrimientos en las costas de California”, México, 26 de noviembre de 1773, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 4 (1).

EL PROYECTO DEL CANAL DE TEHUANTEPEC: LA HISTORIA DE UNA OBRA DE INGENIERÍA QUE ASPIRABA MODIFICAR EL ORDEN GEOECONÓMICO Y MILITAR DE LA AMÉRICA ESPAÑOLA EN EL SIGLO XVIII

En el último tercio del siglo XVIII las fronteras terrestres y marítimas del noroeste y noreste de la Nueva España no estaban del todo definidas, mejor dicho, eran fronteras abiertas y en constante proceso de expansión desde el siglo XVI. En el caso marítimo, sólo dos importantes rutas marítimas definieron el radio de acción del virreinato septentrional en la aguas del Océano Pacífico: la ruta del galeón de Manila, la única que por medio de una embarcación anual que realizaba un viaje transcontinental definía toda una zona de influencia marítima; y, la ruta comercial entre Acapulco y El Callao, vía que osciló entre la legalidad y la ilegalidad en sus operaciones mercantiles, pero que establecía un radio de acción de los españoles entre los virreinos septentrional y meridional.³⁰ Por tierra firme la situación no era del todo diferente, las fronteras de los reinos de Nueva Filipinas, Nuevo México y las Californias estaban abiertas y en constante reconfiguración espacial, todo esto al tener los presidios y las misiones como puntos de avanzada en dirección hacia el norte del continente.

Este fue el panorama en el que tuvo lugar el proyecto de reconocimiento de la barra de Coatzacoalcos e istmo de Tehuantepec para evaluar la posibilidad de abrir un canal interoceánico que comunicara el océano Atlántico con el Pacífico, el cual tendría la finalidad de transportar artillería y provisiones a los establecimientos españoles en la Alta California y así excusar “unos gastos que de otro modo no serían soportables, o las dilaciones de recurrir a Manila”, según expresa Antonio María de Bucareli a Julián de Arriaga a finales de noviembre de 1773.³¹ ¿A qué gastos onerosos se refiere el virrey en su misiva y cuál es la relevancia de Manila en la protección de los establecimientos californianos?

Desde finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVIII, el virreinato de la Nueva España se había mantenido como el epicentro formal/semi-informal del comercio hispanoamericano por medio de la existencia de tres rutas comerciales, tal y como apunta Mariano Bonialian. Dos de éstas fueron reconocidas por la Corona española, es decir, la ruta de la flota atlántica que conectaba los puertos de Sevilla/Cádiz con Veracruz y la ruta transpacífica del galeón de Manila que unía el comercio entre Manila y Acapulco, y

³⁰ Bonialian, “México: epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano, 1680-1740”, pp. 10-19.

³¹ “Bucareli sobre descubrimientos en las costas de California”, México, 26 de noviembre de 1773, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 4 (1).

una tercera que gozó de un carácter ilícito e irregular, la cual vinculaba a este último puerto novohispano de la mar del Sur con El Callao. Bonialian sostiene que por las dos primeras redes comerciales fluía una gran cantidad de mercancías y de metálico de plata que permitía que la ciudad de México, como capital del virreinato septentrional y centro almacenero receptor de las mercaderías de ambos mares, tuviera un sobreabastecimiento que permitiera tejer comunicaciones con el virreinato del Perú de forma ilícita. La mención de esta red de comercio indiano a principios del siglo XVIII adquiere sentido e importancia para entender los flujos en la circulación de la plata novohispana —principalmente— y peruana hacia dos regiones: la Península Ibérica, a través del comercio con las flotas españolas en Veracruz, y el oriente asiático, con el galeón de Manila como principal protagonista.

La salida de una incalculable cantidad de plata a Oriente fue una preocupación que estuvo presente en la mentalidad de las autoridades peninsulares —en particular del Consejo de Indias— desde la primera década de 1710, como se aprecia en la respuesta que esta institución ofreció al virrey Duque de Linares a su proyecto de oficializar la apertura comercial entre los virreinos septentrional y meridional por el Pacífico.³² Dicha preocupación no era cosa menor; de acuerdo con Harry E. Cross, en el siglo XVIII la Nueva España produjo poco más del 50% de la producción global de plata.³³ Sobre esta situación, Vera Valdés Lakowsky señala que desde 1593 la autoridad real buscó regular los flujos de plata hacia el mercado asiático, restringiéndose para este año a 250,000 pesos el monto a traer y el doble en cantidad en el retorno, hasta elevarse en 1776 en 750,000 pesos el valor de las mercancías y 1,500,000 pesos de retorno.³⁴ Estas medidas respondían a la necesidad de evitar el fraude fiscal, limitar el ingreso de la seda asiática y proteger las manufacturas internas, pero existía otra cuestión de fondo que es la que encontramos presente en el pensamiento de Bucareli.

El aumento en la cantidad de mercaderías que debería transportar el galeón filipino hacia Acapulco, aunado al contrabando que se presentaba a pesar de la regulación que establecían los permisos, fueron generando al poco tiempo un daño y perjuicio a las mercaderías provenientes de España que encontraban una alta competencia a su llegada en Veracruz, situación que repercutía en los costos, las ganancias y el tiempo para sacarlas del territorio y regresar a la Península. Por lo tanto, los beneficiarios de este lucrativo negocio fueron los miembros del Consulado de Comerciantes de México, junto con su red de

³² Bonialian, “México: epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano, 1680-1740”, pp. 11-15.

³³ Cross, “South American Bullion Production and Export, 1550-1750”, pp. 397-424.

³⁴ Valdés Lakowsky, “Cambios en las relaciones transpacificas: del *Hispanis mare pacificum* al Océano Pacífico como vía de comunicación internacional”, p. 65.

familiares y comerciantes asentados en Filipinas, quedando —por lo regular— los cargadores sevillanos en mala posición económica. En respuesta a este panorama de relativa autonomía económica del “pacífico indiano” con sus propios mecanismos y dinámicas de circulación, la Corona española buscó la manera de evitar la fuga de la plata americana hacia China —principal nación proveedora de las mercancías que se adquirían en Manila— siguiendo sus propias interpretaciones mercantilistas que tenían como objetivo proteger la producción interna de la Península y alcanzar la anhelada prosperidad económica por medio de la introducción de sus productos al escenario americano, interés del que Bernardo de Ulloa fue partidario.³⁵ En este sentido, la idea a implementar era clara; para solucionar este mal había que evitar la extracción de los metales de los reinos americanos hacia el mercado asiático y de esta manera obstaculizar el enriquecimiento indirecto de las naciones enemigas, como Inglaterra, Holanda y Francia, que mantenían contacto comercial con China —por medio del puerto de Cantón— o eran los intermediarios de este mercado con los manilenses —como los portugueses— al intercambiar la plata americana por mercancías.³⁶

A partir de esta breve explicación de la circulación de la plata novohispana hacia Filipinas para adquirir mercaderías de lujo y de primera necesidad, así como del detrimento del comercio peninsular por medio del sistema de flotas y de los posteriores navíos de registro, observamos el preámbulo del surgimiento

³⁵ Bernardo de Ulloa, como otros economistas de su época, no cejó en su empeño por favorecer el desarrollo comercial del Península ante cualquier otro dominio de su jurisdicción. En su obra *Restablecimiento de las fábricas, tráfico y comercio marítimo de España. Segunda parte: Que trata del comercio y tráfico marítimo que tiene España en las naciones y en la América; causas de su decadencia y medios con que se debe aumentar y extender para beneficio de estos reinos y aumento de las fuerzas marítimas de ellos y su población*, analiza el flujo comercial con las Indias, en particular con la Nueva España, al grado de percatarse que los excesos interiores de ciertas instituciones comerciales —en este caso el Consulado de Comerciantes de México— y la recaudación gravosa de impuestos como la alcabala perjudicaban el desarrollo del comercio y de la propia industria peninsular, razón por la que era fundamental llevar a cabo un proceso de reforma del sistema económico español: “Por lo que toca a la alcabala y cientos, dejo prevenido y fundado que no puede mantenerse en España fábrica ninguna de géneros que puedan venir de la extranjería queriendo cobrarle esos derechos”. En su intento por privilegiar el desarrollo mercantil peninsular, Ulloa encontró en el escenario novohispano los primeros obstáculos para lograr su anhelado fin, uno de los cuales era el flujo comercial preponderante que tenía el virreinato septentrional con las islas Filipinas, situación que buscó remediar mediante la apertura comercial de distintos puertos peninsulares con el archipiélago. Solución que buscaba evitar, por otra parte, que los flotistas españoles se vieran afectados durante la venta de sus mercaderías en la Nueva España al llegar a coincidir con la feria de Acapulco, véase: Ulloa, *Restablecimiento de las fábricas, tráfico y comercio marítimo de España...*, pp. 36 y 74.

³⁶ Valdés Lakowsky, “Cambios en las relaciones transpacíficas: del *Hispanis mare pacificum* al Océano Pacífico como vía de comunicación internacional”, pp. 66-70.

de un Pacífico *atlantizado* que tendrá como meta apoyar los negocios de los cargadores peninsulares y, más adelante con el establecimiento formal del Régimen del Comercio Libre, crear y ampliar una red comercial española a nivel global.³⁷ De esta manera, las palabras que Antonio María de Bucareli dirigió a fray Julián de Arriaga en la carta reservada #1182 adquieren sentido. El virrey aspira construir un canal interoceánico que comunique los océanos Atlántico y Pacífico con la expresa intención de auxiliar en el fortalecimiento de los establecimientos españoles en la Alta California, ante la presencia de los rusos en la región, por medio de la circulación de artillería y provisiones que, en la medida de lo posible, no deberían venir de Manila, sino de la Península, ¿la razón? Fomentar la circulación y compra de los géneros provenientes de la Península, cuya industria luchaba por reactivarse y tener un papel preponderante y competitivo en los reinos componentes del imperio hispánico; evitar en lo posible la circulación de la moneda de plata en el mercado asiático para que ésta se quedara dentro del imperio y evitar que se enriquecieran las naciones enemigas; y, un aspecto que nos deja entrever el propio virrey en una carta de 1774, la superioridad de la calidad de la artillería peninsular sobre la proveniente de Filipinas.³⁸

Construir un paso interoceánico en la región suroeste de la Nueva España guardaba otro motivo que no resultaba menor en términos geopolíticos y económicos, no sólo para la América hispánica, sino para un aparente dominio del mundo. En 1698 el banquero inglés William Patterson informó al rey Guillermo II la posibilidad de abrir un canal interoceánico en el Istmo de Panamá el cual permitiría a la nación que lo poseyese asegurar las llaves del universo comercial "...para dar leyes a ambos mares y para ser árbitros del comercio del mundo".³⁹ Independientemente de que Bucareli tuviera conocimiento o no de esta noticia, debió de haber sido lo suficientemente consciente de lo que significaría realizar una obra de ingeniería de esta envergadura entre los dos trópicos, evitando así que las embarcaciones españolas o de cualquier otra nación tuvieran que bajar hasta los estrechos de Magallanes y de Drake para acceder de un océano a otro. En síntesis, se reduciría el tiempo de viaje desde Europa hasta Asia al tener un paso americano de mayor facilidad, potencializando de esta manera el contacto directo entre la Península Ibérica con las Filipinas y reconfigurando el papel de la Nueva España como epicentro del comercio indiano. A finales de 1773 Bucareli tomó la decisión de explorar

³⁷ Bitar Latayf, *Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las Indias*, pp. 209-215, 255-260.

³⁸ "Carta reservada núm. 1.353 de Antonio María de Bucareli y Ursúa, virrey de Nueva España, a Julián de Arriaga sobre el reconocimiento del río Coatzacoalcos", México, 27 de marzo de 1774, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 9 (1).

³⁹ Castellero Reyes, *Historia de Panamá*, p. 105.

no Panamá, sino la región de Tehuantepec para llevar a cabo este proyecto de comunicar el Atlántico con el Pacífico, pero ¿en quién recaería semejante tarea?

La empresa de reconocimiento fue encomendada al ingeniero y teniente coronel Agustín Crame, teniente del rey y encargado por aquellos años de inspeccionar y mejorar la fortaleza de San Juan de Ulúa, de la cual era su comandante. Nacido en Tudela (Navarra) en 1730, Crame realizó sus estudios militares a temprana edad para después recibirse como ingeniero por el Real Cuerpo de Ingenieros en 1750 y, diez años más tarde, fungió como profesor de la Academia de Matemáticas de Barcelona. En 1764 fue asignado a La Habana donde realizó un inventario del estado en que se encontraba el Castillo del Morro, labor de la que produjo algunos planos y un estudio que intituló “Discurso Político, sobre la necesidad de fomentar la Isla de Cuba”.⁴⁰ En 1772 se le destinó a la plaza de Veracruz para realizar las tareas de mejorar la estrategia defensiva del fuerte de San Juan de Ulúa, dos años después, una vez que realizó la labor de exploración en Tehuantepec que trataremos a continuación, recibió el ascenso militar de brigadier de Infantería y al año se le nombró “visitador general de las fortificaciones de América”.⁴¹ Dicho cargo tenía como objetivo clave implementar reformas al sistema defensivo y militar de los emplazamientos españoles en el Caribe y así frenar la expansión inglesa en la región que había tenido como antecedente la toma de algunas de las principales plazas militares durante la Guerra de los Siete Años (1754-1763).

Crame tenía experiencia previa para habilitar ríos y dinamitar terreno para construir un canal, según señala Nelly Arcos Martínez. En 1762, mientras se desempeñaba como profesor de matemáticas, fue convocado para formar parte de la comisión que tendría como propósito reconocer el río Tajo para hacerlo navegable desde Aranjuez hasta Talavera de la Reina, dirigiendo junto con Antonio de Ulloa la construcción del Canal de Campos.⁴² En el caso de la empresa que se le había encomendado a Crame en la región de Tehuantepec, la elección del sitio para construir ahí un canal interoceánico respondió a la noticia que se tenía de que en el pasado habían transportado artillería desde una costa a otra, sin ofrecer mayores detalles de la persona que lo ordenó.

En este sentido, los trabajos de reconocimiento de la barra de Coatzacoalcos e istmo de Tehuantepec debieron tener lugar entre diciembre de 1773 y febrero de 1774, de acuerdo con la correspondencia e información que transmitió

⁴⁰ Arcos Martínez, “Territorio y fortificación del Caribe: Agustín Crame, visitador de plazas, 1777-1779”, pp. 3-4.

⁴¹ Arcos Martínez, “El ingeniero militar ilustrado Agustín Crame y el reordenamiento defensivo en el Caribe (1777-1779)”.

⁴² Arcos Martínez, “Territorio y fortificación del Caribe: Agustín Crame, visitador de plazas, 1777-1779”, p. 4.

Antonio María de Bucareli a fray Julián de Arriaga. Agustín Crame debió de haberse embarcado a finales de noviembre o principios de diciembre de 1773 en el puerto de Acapulco en dirección a Tehuantepec, debido a que en carta del 2 de enero de 1774 notifica al virrey Bucareli estar camino al pueblo de Tlacotalpan en Veracruz. En dicha misiva, el ingeniero militar informa a Bucareli que después de haber estado en la villa de Tehuantepec y de no haber encontrado “el camino que pudo llevar la artillería”, salió de este lugar y se dirigió nueve leguas hacia la sierra con el empeño de encontrarlo. Después de reconocer algunos cerros y parajes dio por fortuna

...no solo con el camino por donde pudo pasar la artillería, sino por donde efectivamente pasó, siendo, prueba incontestable de esta verdad los desmontes repetidos que hallé en las laderas de los cerros para formar camino espacioso para ruedas; cosa que en estos países no pudo practicarse sino para semejante fin.⁴³

Punto en el que desecha la idea de haberse utilizado el Camino Real por pasar sus pasajeros la sierra con el peligro de despeñarse.

Caminando en dirección hacia el Golfo de México, Crame siguió su marcha hasta la hacienda de Chivela, perteneciente al Estado del Marquesado del Valle y localizada doce leguas de la villa de Tehuantepec. De acuerdo con sus noticias poco precisas en temporalidad, debió de haber pasado algunos días ahí para reconocer el terreno y dos ríos cercanos a la venta de Chicapa, los cuales fueron el San Miguel y el Moloya. En esta zona se detuvo a examinar y reflexionar sobre “la buena disposición que ofrecen, así el terreno como los ríos, para la comunicación de ambos mares; y fueron muchas las ideas que nacieron de esta reflexión”.⁴⁴ Más adelante señala que siguió su viaje por tierra, durante dos días y medio, y por agua hasta el paso de Tlacotalpan, paraje donde se embarcó para llegar a la barra de Coatzacoalcos que dista diez leguas desde ese punto; una vez en la barra —comenta— se detendrá para examinarla y sondearla hasta concluir su viaje con el reconocimiento de otros ríos que hay en esa zona. Hasta aquí llegan las anotaciones sobre el primer viaje de exploración que practicó Crame en la región de Tehuantepec, mencionemos a continuación los principales reconocimientos con los que concluye su carta:

⁴³ “Carta reservada núm. 1.258 del virrey de Nueva España, Don Antonio Bucarely y Ursúa, a Don Julián de Arriaga, acompañando copia de las noticias que ha recibido el coronel Don Agustín Crame de las diligencias que ha practicado en el reconocimiento del terreno que intermedia desde la Barra de Guazacoalcos a Tehoantepeque para saber lo que adelantan los rusos en sus exploraciones”, México, 27 de enero de 1774, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 6 (1).

⁴⁴ *Ibid.*, núm. 6 (2).

- 1.- que no solo pudo pasar artillería, sino que efectivamente pasó por el camino que he descubierto.⁴⁵
- 2.- **que la artillería, probablemente, solo fue por tierra de Tecoantepeque al río Malatengo, que entra después en Goazacoalcos y que aprovecharon la estación de medianas crecientes.**
- 3.- que pudo también bajar por el Saravia aunque está más distante.
- 4.- que en ciertos tiempos del año, así **Malatengo como Saravia no tienen agua suficiente para dicha navegación.**
- 5.- que el bajar la artillería por Goazacoalcos es un juguete, y que el subir, aunque contrabajo, se lograría también con canoas que deberían hacerse aparentes para el fin.
- 6.- que el seguir el camino desde Tecoantepeque hasta Goazacoalcos, sin servirse de los ríos Malatengo ni Saravia, pudo practicarse; pero no hubiera sido trabajo costoso y mal entendido, para el solo fin de pasar algunos cañones; y más debiéndose abrir cinco o seis leguas de camino en terreno desigual y bosque muy fragoso.
- 7.- **que si se tuviese la idea de comunicar ambos mares, ofrece buena disposición el terreno y aún mejor los ríos:** consistiendo lo práctico de la obra en comunicar los de Cituna, y Moloya que entran en Malatengo, con el de San Miguel o la Venta de Chicapa que corre al Mar del Sur, siendo el intervalo entre ellos de ocho a nueve leguas, la mayor parte buen terreno; **y aunque hay que atravesar algunas lomas, puede ser que con sola una mina se consiguiera la comunicación.**
- 8.- **que de la venta de Chicapa a Tecoantepeque y a la costa del sur, es todo el terreno perfectamente llano, y sin obstáculo para establecer la navegación.**
- 9.- que prescindiendo de cualesquiera motivos que pudiera haber para establecer dicha navegación, **ofrecen las provincias de Acayucan, Tecoantepeque, y demás inmediatas muchas ventajas en su recíproco comercio.**
- 10.- que la provincia de Goazacoalcos, que fue la más poblada que encontró Cortés está enteramente despoblada en todo el curso del río, e internándose un poco la población más inmediata está doce leguas de dicho río, siendo todo lo despoblado excelente terreno.
- 11.- **que en la costa del sur no hay puerto en las inmediaciones de Tecoantepeque; pero que hay buenos surgideros, y proporción para formarlos sin excesivo gasto.**

⁴⁵ Un primer antecedente de las exploraciones en la región de Tehuantepec puede encontrarse en la primera mitad del siglo XVI con los viajes de Hernán Cortés a la mar del Sur. Sin embargo, la región de Tehuantepec desde este período hasta finales del siglo XVIII tuvo un gran dinamismo comercial con las provincias de Oaxaca, Soconusco, Chiapas y Guatemala por productos como la sal, véase: Machuca Gallegos, *Comercios de sal y redes de poder en Tehuantepec en la época colonial*, pp. 45-113., y Machuca Gallegos, “Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desencuentros”, pp. 63-94.

- 12.- que la barra de Goazacoalcos, según los mejores informes, es invariable, **suficiente para fragatas, y no muy difícil proporcionarla para navíos;** pero que esto se verá bien para informar mejor.
- 13.- **que si se tratase de la expresada comunicación de ambos mares, seguiría como consecuente el pensamiento de establecer por ella el comercio del Perú, reuniendo a un punto todo el comercio de las dos Américas;** pensamiento muy practicable; pero sobre el cual y sobre otros puntos no parece necesario anticipar mis ideas.⁴⁶

Las observaciones que practicó Crame arrojan resultados bastante llamativos, sobre los cuales mencionaremos las siguientes particularidades. En primer lugar, en los puntos 2 y 4 menciona las peculiaridades fluviales de los ríos de los que se puede echar mano para comunicar ambos océanos, destacando la problemática que pueden tener algunos de éstos en su caudal en ciertas épocas del año. En segundo, en los puntos 7 y 8 analiza la orografía de la región de Tehuantepec, recomendando dinamitar algunas lomas para lograr la comunicación de los ríos Malatengo y San Miguel. Tercero, en el punto 9 subraya el contacto comercial que puede causar la obra de ingeniería entre los pueblos costeros. Cuarto; en los puntos 10 y 11 recomienda construir un puerto en la villa de Tehuantepec y menciona el tipo de embarcaciones que podrían circular por el canal, las cuales servirían —de acuerdo con el motivo original de la obra— para suministrar de mercaderías y artillería a la Alta California. Y quinto, después de dar Crame sus impresiones sobre el terreno y las obras adicionales que podrían realizarse en la costa de Tehuantepec, sugiere que de concretarse la construcción del canal interoceánico ésta podría servir como punto de encuentro del comercio de los virreinos septentrional y meridional con la Península Ibérica. Sobre este último punto, resulta interesante observar cómo Crame reaviva la imagen del virreinato novohispano como punto de encuentro del comercio hispanoamericano, pero no menciona la intermediación que seguiría manteniendo en las relaciones entre la Península y las islas Filipinas.

Estas trece apreciaciones y el espíritu que había demostrado el ingeniero Agustín Crame en el desarrollo de esta empresa de reconocimiento fueron enviadas por Antonio María de Bucareli a fray Julián de Arriaga en carta reservada #1258 del 27 de enero de 1774. Comentarios en los que el virrey no olvida destacar el motivo por el cual surgió esta empresa, así como el viaje

⁴⁶ “Carta reservada núm. 1.258 del virrey de Nueva España, Don Antonio Bucarely y Ursúa, a Don Julián de Arriaga, acompañando copia de las noticias que ha recibido el coronel Don Agustín Crame de las diligencias que ha practicado en el reconocimiento del terreno que intermedia desde la Barra de Guazacoalcos a Tehoantepeque para saber lo que adelantan los rusos en sus exploraciones”, México, 27 de enero de 1774, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 6 (2). Las negritas son mías.

marítimo de Juan José Pérez Hernández y el viaje por tierra del capitán Anza, que no fue otro más que el de realizar combinaciones “con que oponer fuerzas superiores a las que establezcan los rusos en la mar del sur”.⁴⁷

La comisión de Crame probablemente debió de haber concluido sus tareas dentro de los primeros días de febrero de 1774, debido a que el 20 del mismo mes remitió al virrey un mapa muy bien elaborado, acompañado de una amplia nota en su lado derecho, en la que explica la forma de establecer una vía de comunicación interoceánica en la región del istmo de Tehuantepec. Presenta este espacio situado entre los océanos Atlántico y Pacífico, muestra su topografía y su hidrografía en la que destaca el río Coatzacoalcos por su notable irrigación; otras particularidades que muestra son los caminos y ciudades que hay cerca de donde pasaría el canal, la vegetación de la zona en la que destacan los árboles de cedro, sabinos, guayacanes y pinos (estos últimos de gran utilidad para la construcción de las arboladuras de los navíos y que se llevan todos los años a La Habana), y el punto donde se construyó la embarcación “la Nueva España”.⁴⁸ De este documento se hizo una copia que realizó el ingeniero militar Diego García Panes el 18 de marzo y que entregó al virrey, la cual Bucareli habría de remitir a fray Julián de Arriaga en carta reservada #1353 con fecha de 27 del mismo mes (Figura 1).

En esta última misiva el virrey da cuenta al ministro de Indias y Marina del reconocimiento completo que hizo el ingeniero Agustín Crame del río Coatzacoalcos y de la región que parte de la barra del mismo nombre hasta el istmo de Tehuantepec, de la cual se concluye lo siguiente: que es posible demostrar la facilidad de transportes de un mar a otro —por éste y otros ríos— para aquello que se necesite en los nuevos establecimientos y reconocimientos españoles en la Alta California; que el canal podría servir —sin agobiar con mayores gastos a la Real Hacienda— para cuanto requiera en materiales el astillero de San Blas, sin necesidad y pérdida de tiempo de recurrir a Manila; sobre la importancia de San Blas —en comparación de los tiempos de comunicación con el archipiélago filipino— en el desarrollo de la California española, situación que puede sustentarse por el problema que existió tiempo atrás en el envío constante de artillería a San Juan de Ulúa, la cual se dio por inútil al llegar a la Península Ibérica; y, que al haber construido Hernán

⁴⁷ “Carta reservada núm. 1.258 del virrey de Nueva España, Don Antonio Bucarely y Ursúa, a Don Julián de Arriaga, acompañando copia de las noticias que ha recibido el coronel Don Agustín Crame de las diligencias que ha practicado en el reconocimiento del terreno que intermedia desde la Barra de Guazacoalcos a Tehoantepeque para saber lo que adelantan los rusos en sus exploraciones”, México, 27 de enero de 1774, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 6 (1).

⁴⁸ “Agustín Crame, “Ystmo de Tecoantepeque y curso del río Goazacoalcos”, México, 18 de marzo de 1774, AGI, Sevilla, *Mapas y Planos México*, núm. 302.



Figura 1. Agustín Crame, “Ystmo de Tecoantepeque y curso del río Goazacoalcos”, México, 18 de marzo de 1774, AGI, Sevilla, *Mapas y Planos México*, núm. 302.

Cortés en Tehuantepec sus primeras embarcaciones para ir a las Californias, se considera necesario construir nuevo puerto en este lugar.⁴⁹

Se desconoce cual habrá sido la respuesta de las autoridades peninsulares sobre los resultados de la comisión de Agustín Crame, así como su opinión sobre la viabilidad económica y táctica del proyecto, a pesar de que el 28 de septiembre de 1774 en carta reservada #1562 Bucareli se lo haya mencionado a fray Julián de Arriaga como parte de las acciones emprendidas para la defensa del noroeste americano ante la aparente avanzada de los rusos

⁴⁹ “Carta reservada núm. 1.353 de Antonio María de Bucareli y Ursúa, virrey de Nueva España, a Julián de Arriaga sobre el reconocimiento del río Coatzacoalcos”, México, 27 de marzo de 1774, AGI, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 9 (1).

en la región.⁵⁰ Todo apunta a que el proyecto tuvo que esperar cerca de dos años para ver si se emprendían o no las obras en el istmo de Tehuantepec, situación que en agosto de 1776 se buscó aclarar por medio de una segunda expedición de reconocimiento a cargo del ingeniero Miguel del Corral y el capitán de fragata Joaquín de Aranda, los cuales tuvieron el encargo de comprobar la viabilidad del proyecto y revisar la posibilidad de habilitar el antiguo astillero de Alvarado en la costa de Veracruz.⁵¹

En el intervalo de estos dos años tuvo lugar la realización de la segunda expedición marítima de reconocimiento de la costa californiana, la cual partió del puerto de San Blas el 14 de marzo de 1775. La conformaban dos barcos, la fragata Santiago, comandada por el teniente Bruno de Heceta y Juan José Pérez Hernández, como segundo al mando, y la goleta Sonora, a cargo de Juan Francisco de la Bodega y Quadra (este último quien remplazó como primer piloto a Juan de Ayala por “haberse vuelto loco”) y de Francisco Antonio Mourelle, como segundo al mando, y como tercer navío el paquebote San Carlos.⁵² Este viaje logró cartografiar la costa noroeste del Pacífico desde el puerto de Monterrey hasta el puerto de los Remedios, en el actual estado norteamericano de Alaska, indicando Ezeta en los cuatro mapas que nos ha sido posible rastrear los siguientes puntos de los que tomaron posesión en su derrotero: punta de los Mártires y farallón de los Frailes (Point Grenville, Washington), y los puertos de Nuestra Señora de los Remedios (Salisbury Sound) y la ensenada del Susto (Sitka Sound, Alaska).

Algunos accidentes geográficos de los que tomaron nota fue el monte San Jacinto (*Mount Edgecumbe*), las islas de Dolores (*James Island* o *Destruction Island*), la rada de Bucareli (*Grenville Bay*), el río del Carmelo (*Carmel River*), la bahía de la Asunción (cerca del río Columbia), el cabo San Roque (*Cape Disappointment*) y el cabo Frondoso (*Point Adams* o *Tillamook Head*).⁵³ La expedición tenía como instrucciones llegar a los 65° de latitud, no pudieron hacerlo por falta de medios y sólo Bodega logró llegar a los 58°, mientras que Heceta a los 48°. El resultado más importante de esta empresa, que tuvo

⁵⁰ “Bucarely acusa recibo del Calendario Geográfico”, México, 28 de septiembre de 1774, Archivo General de Indias, Sevilla, *Estado*, 20, núm. 10 (9).

⁵¹ Para mayor información sobre esta comisión, véase: Siemens y Brinckmann, “El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII – Un análisis de la relación de Corral”, pp. 263-324.

⁵² Towell, *At the far reaches of empire: the life of Juan Francisco de la Bodega y Quadra*, pp. 13-129.

⁵³ “Carta reducida de las costas y mares septentrionales de California, construida bajo las observaciones y demarcaciones hechas por Don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, comandante de la goleta Sonora y por el piloto Don Francisco Antonio Maurelle en el viaje de los descubrimientos de dichas costas y mares que de orden del excelentísimo señor virrey Frei Don Antonio María de Bucareli y Ursúa hicieron el año de 1775”, 1775, AGI, *Mapas y Planos México*, 306, 307, 308 y 309.

como duración poco más de siete meses, fue demostrar que hasta donde habían explorado no había rastro alguno de establecimientos rusos en aquellas tierras.⁵⁴

En la segunda etapa de reconocimiento de la región del istmo de Tehuantepec, en la cual todo indica que podría realizarse una vez que se tuvieran los resultados de la expedición de Bruno de Heceta, es posible observar una doble intención en sus propósitos: suministrar de bastimentos y artillería a los establecimientos españoles en la costa californiana, y, no menos importante, preparar la defensa del Golfo de México para el caso de una eminente guerra con Inglaterra.⁵⁵ Miguel del Corral y Joaquín de Aranda fueron escogidos entre el 23 y 26 de agosto de 1776 para formar la nueva comisión, de acuerdo con la instrucción reservada del virrey Bucareli en la que se les asignó las tareas del nuevo reconocimiento que debían practicar a las barras y ríos de Coatzacoalcos y Alvarado, lugar este último en el que la autoridad real aspiraba erigir una torre vigía y rehabilitar el astillero para la fabricación de buques de guerra.⁵⁶

La organización de esta comisión se demoró algunos meses como lo demuestran los despachos de 12 de septiembre, en el que Bucareli ordenó al capitán Joaquín de Aranda acompañar al coronel e ingeniero Miguel del Corral en el reconocimiento de los ríos de Alvarado y Coatzacoalcos por recomendación de Antonio de Ulloa, jefe de la escuadra española en Veracruz;⁵⁷ y del 2 de octubre, en la que el capitán Aranda notifica al virrey el haber recibido no hace poco de las manos de Corral la orden para que participe en esta empresa.⁵⁸ Después de haberse efectuado los preparativos para el viaje,

⁵⁴ Sánchez Montañés, “Fuentes españolas y etnografía. La costa Pacífica estadounidense a finales del siglo XVIII”, pp. 48-51.

⁵⁵ “Preparativos para el caso de una guerra con la Gran Bretaña”, en Velasco Ceballos, *La administración de D. Frey Antonio María de Bucareli y Ursúa. Cuadragésimo sexto virrey de México*, pp. 156-169.

⁵⁶ “Expediente 88”, México, 23 de agosto de 1776, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 129-135 BIS.

⁵⁷ “Expediente 31”, México, 12 de septiembre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 58-59.

⁵⁸ “Expediente 4”, Veracruz, 2 de octubre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 5. En esta misma fecha Corral y Aranda mandaron un despacho a Bucareli con una minuta de los auxilios que requerían para llevar a cabo la comisión: “Expediente 3”, Veracruz, 2 de octubre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 3-4. Ya con anterioridad el virrey había escrito a Juan Fernando de Palacio, gobernador de Veracruz, informándole de la salida de Corral y Aranda de la ciudad de México hacia Veracruz para que, una vez en este último lugar, él, por medio de los tenientes de justicia, proveyera a los comisionados de los auxilios que necesiten sin demora alguna: “Expediente 50”, México, 12 de septiembre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 82. En este punto, es pertinente señalar que el virrey proveyó a los comisionados de una carta dirigida a los alcaldes mayores y tenientes de

el 29 de octubre Corral y Aranda, en compañía del piloto Ignacio de Pasos,⁵⁹ escribieron a Bucareli desde el puerto de Veracruz informando de su salida para sondear la barra y empezar los reconocimientos de los márgenes del río de Alvarado.⁶⁰

Durante noviembre se dio un carteo frecuente entre los comisionados y el virrey sobre los avances que los primeros estaban logrando en el reconocimiento de la barra y río de Alvarado; por su parte, Bucareli se empeñó en solicitar más información sobre la posibilidad de que los navíos grandes pudieran entrar y salir de la barra.⁶¹ Después de haberse discutido durante este mes los costos y los planos para construir una torre para la defensa de Alvarado, en carta del 4 de diciembre el virrey solicita a Corral y Aranda que examinen la posibilidad de restablecer el astillero en dicho lugar.⁶² Nuevos planos de la barra de Alvarado hasta el pueblo de Tlacotalpan fueron enviados por los comisionados al virrey en el transcurso de diciembre, tal y como lo demuestra la correspondencia sostenida por los personajes.⁶³

Por carta del 28 de enero de 1777 tenemos noticia de que la comisión ha salido de Tlacotalpan desde hace varios días y se encuentra en el pueblo de Chinameca, cercano al astillero de Coatzacoalcos.⁶⁴ Los trabajos de reconocimiento en esa

las jurisdicciones de Teutile, Cosamaluan, Tuxtla, Tlacotalpan, Villalta, Tabasco, Acayucan y demás comprendidas y cercanas a los ríos de Alvarado y Coatzacoalcos para que faciliten todos los auxilios necesarios al coronel Corral y el capitán Aranda en el reconocimiento que han de practicar por aquella zona: “Expediente 59”, México, 12 de septiembre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 92.

⁵⁹ “Expediente 49”, Veracruz, 16 de octubre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 81. Se le designó como segundo piloto en carta del 19 de octubre por acuerdo entre Bucareli y Ulloa. El resultado de este acuerdo lo tenemos en carta de 9 de octubre en que Bucareli informa a Ulloa que el ministerio de Indias y Marina no ha podido delegar un piloto para esta expedición, por lo que confía que le pueda auxiliar nombrando a uno de la flota a su mando. “Expediente 47”, México, 9 de octubre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 78.

⁶⁰ “Expediente 5”, Alvarado, 29 de octubre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 6.

⁶¹ “Expediente 34”, México, 20 de noviembre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 62-63 y “Expediente 7”, Alvarado, 25 de noviembre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 9-14. Sobre el proyecto del restablecimiento del astillero de Alvarado, así como el financiamiento que se requería para ponerlo en operación, véase: Bobb, *The viceregency of Antonio Maria de Bucareli in New Spain, 1771-1779*, pp. 112-116.

⁶² “Expediente 35”, México, 4 de diciembre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 64.

⁶³ “Expediente 9”, Tlacotalpan, 17 de diciembre de 1776, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 19-19.

⁶⁴ “Expediente 10”, Chinameca, 28 de enero de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 20-21.

región se demoraron cerca de un mes, de acuerdo con la correspondencia del mes de febrero en la que los comisionados enviaron al virrey notas sobre la orografía del lugar acompañadas de mapas que se levantaron para este efecto.⁶⁵ Después de haberse practicado los reconocimientos de la barra de Coatzacoalcos para la circulación de buques y el traslado de artillería y bastimentos, el 5 de marzo tanto el virrey como los comisionados concluyeron que no se veía la posibilidad en este punto para la entrada y salida de buques grandes.⁶⁶ A pesar de esta conclusión determinante, el día 22 de ese mismo mes, el capitán Aranda se separó del ingeniero Corral para reconocer solo el río Coatzacoalcos —y otros menos importantes— hasta el pueblo de San Andrés Tuxtla.⁶⁷

Mientras Aranda examinaba el curso de distintos ríos hasta Tuxtla, el ingeniero Miguel del Corral continuó su camino hasta la villa de Tehuantepec durante todo el mes de abril, con la esperanza de que una vez finalizada su comisión se pudiera reunir lo antes posible en Tlacotalpan con su compañero.⁶⁸ Este encuentro se realizó hasta el 19 de mayo, de acuerdo con el informe que enviaron los comisionados a Bucareli ese mismo día.⁶⁹ El día 21 ambos salieron para practicar el reconocimiento de los ríos Tesechoacan, Cosamaluapan y Tonto,⁷⁰ trabajo que concluyeron a principios del mes de julio faltándoles el reconocimiento de las inmediaciones del pueblo de Otatitlam.⁷¹ Los mapas y relaciones sobre estas labores de exploración fueron remitidas el día 21 a la ciudad de México, notificando a su vez al virrey el retorno de los miembros de la comisión hacia el puerto de Veracruz, esperando en el transcurso del viaje practicar el reconocimiento de la punta de Anton Lizardo.⁷² El día 29 Bucareli

⁶⁵ “Expediente 12”, Barra de Coatzacoalcos, 4 de febrero de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 24-25; “Expediente 37”, México, 12 de febrero de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 66; “Expediente 13”, Vigía de la Barra de Coatzacoalcos, 16 de febrero de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 26-29; y “Expediente 38”, México, 19 de febrero de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 67.

⁶⁶ “Expediente 39”, México, 5 de marzo de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 68.

⁶⁷ “Expediente 40”, México, 2 de abril de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 69.

⁶⁸ “Expediente 41”, México, 30 de abril de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 70.

⁶⁹ “Expediente 42”, México, 28 de mayo de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 71.

⁷⁰ “Expediente 16”, Tlacotalpan, 19 de mayo de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 36-39.

⁷¹ “Expediente 17”, Otatitlam, 5 de julio de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 40.

⁷² “Expediente 18”, Tlacotalpan, 21 de julio de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 41.

remitió la información enviada por los comisionados al capitán Antonio de Ulloa para que emitiera su parecer sobre la viabilidad de reestablecer el antiguo astillero de Alvarado;⁷³ por otra parte, ese mismo día Bucareli respondió a los comisionados el acuse de la información recibida hace varios días antes y les insta a que regresen lo antes posible a la cabeza del virreinato para reunirse con él y con Antonio de Ulloa.⁷⁴

Ya una vez en el puerto de Veracruz los miembros de la comisión dirigieron el 15 de agosto una carta al virrey devolviéndole los papeles originales sobre la instrucción y demás papeles relativos al trabajo de reconocimiento que practicaron en los últimos meses de 1776 y la primera mitad de 1777.⁷⁵ Hasta aquí se tiene conocimiento de la historia de esta segunda comisión, a cargo del coronel e ingeniero Miguel del Corral y del capitán de fragata Joaquín de Aranda, para comprobar la viabilidad construir un acceso que permitiera la comunicación entre el Golfo de México y el océano Pacífico a través del istmo de Tehuantepec, pero ¿qué se puede concluir sobre los resultados y eficacia de este segundo reconocimiento?

De acuerdo con la información contenida en la “Relación de los reconocimientos practicados por el coronel ingeniero en segundo Don Miguel del Corral y del capitán de fragata graduado y piloto mayor de derrotas de la Armada Don Joaquín de Aranda”, fechada el 14 de agosto de 1777, se logró tener más información de la orografía de las costas del seno mexicano y del istmo de Tehuantepec para los fines táctico defensivos del virreinato de la Nueva España. Sin embargo, fue en este aspecto donde el cometido y los resultados de la segunda comisión de reconocimiento variaron de la realizada años atrás por el ingeniero Agustín Crame. La comisión de Corral y Aranda respondió realmente a otro propósito que se vinculaba con una realidad distinta que vivía el virreinato septentrional, nos referimos a una eminente guerra con Inglaterra como resultado de la revolución de independencia de las trece colonias británicas iniciada en 1775 y del abierto apoyo que España prestó en este conflicto, el cual habría de llevarla en 1779 a entrar en guerra con Inglaterra en la llamada Guerra anglo-española (1779-1783).

Esta idea se sustenta en el hecho de que durante los cerca de nueve meses que duró la segunda comisión, buena parte del tiempo sus miembros se enfocaron en el reconocimiento de las barras y ríos de Alvarado y Tehuantepec, como lo demuestra la información y mapas que enviaron en este período. Sólo

⁷³ “Expediente 91”, México, 29 de julio de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 141.

⁷⁴ “Expediente 43”, México, 29 de julio de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 72.

⁷⁵ “Expediente 89”, México, 15 de agosto de 1777, AGN, Ciudad de México, *Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Marina*, 068, vol. 39, f. 136-137.

Miguel del Corral reconoció la región del golfo de Tehuantepec entre abril y mayo sin proporcionar mayor novedad o sugerencia defensiva.⁷⁶

Todos los esfuerzos se enfocaron en el reconocimiento del seno mexicano, en primer lugar, para garantizar la defensa de este espacio de alguna agresión inglesa en el territorio, motivo por el cual Bucareli en mayo de 1776 remitió una carta a José de Gálvez, recién nombrado ministro de Indias, con un estado general de los preparativos que se estaban realizando para el caso de una guerra con el Imperio británico en el que además se solicitaba de manera urgente el envío desde la Península de una importante cantidad de artillería que debería ser repartida entre Veracruz, San Juan de Ulúa, el nuevo fuerte de San Miguel de Perote, México, los presidios de fronteras y California.⁷⁷ En segundo lugar, para hacer frente a un posible ataque por medio de la fabricación de barcos de guerra, debido a que en abril de 1776 Bucareli había recibido del ministro de Indias una orden para tratar de reestablecer el astillero de Alvarado con el propósito de aumentar en lo posible la armada naval del rey para hacer frente a la amenaza inglesa en el Atlántico Norte y portuguesa entre las fronteras de Brasil y las provincias de Buenos Aires. Y en tercer lugar, para continuar las exploraciones de construir un canal interoceánico que comunicara el Atlántico con el Pacífico, como lo demuestra la incursión de Corral en Tehuantepec, debido a que en este último océano se encontraba merodeando en las costas del noroeste americano las fragatas al mando del capitán James Cook en su intento de encontrar el paso interoceánico del norte, por lo que se necesitaría buques y armamento en San Blas para atacarlo, como refiere Bucareli a Gálvez en carta de junio de 1776.⁷⁸

⁷⁶ Miguel del Corral y Joaquín de Aranda, “Mapa reducido del que escala mayor se ha levantado con toda precisión posible de orden del Excelentísimo Señor Don Antonio María de Bucareli y Ursúa, virrey, gobernador y capitán general de esta Nueva España...”, Tlacotalpan, julio de 1777, AGI, Sevilla, *Mapas y planos México*, núm. 329; Miguel del Corral y Joaquín de Aranda, “Mapa reducido del que escala mayor se ha levantado con toda precisión posible de orden del Excelentísimo Señor Don Antonio María de Bucareli y Ursúa, virrey, gobernador y capitán general de esta Nueva España...”, Tlacotalpan, 21 de julio de 1777, AGI, Sevilla, *Mapas y planos México*, núm. 329 BIS; Miguel del Corral y Joaquín de Aranda, “Plano de la barra de San Francisco situada en la costa sur, a los 15, 46’ de latitud N. y 2 de longitud, distante 12 leguas de la villa de Tecoahtepeque”, México, julio de 1777, AGI, Sevilla, *Mapas y planos México*, núm. 332; y Miguel del Corral y Joaquín de Aranda, “Plano de la barra de San Francisco situada en la costa sur, a los 15, 46’ de latitud N. y 2 de longitud, distante 12 leguas de la villa de Tecoahtepeque”, México, julio de 1777, AGI, Sevilla, *Mapas y planos México*, núm. 332 BIS.

⁷⁷ “Preparativos para el caso de una guerra con la Gran Bretaña”, Velasco Ceballos, *La administración de D. Frey Antonio María de Bucareli y Ursúa. Cuadragésimo sexto virrey de México*, pp. 156-164.

⁷⁸ “Varios. Actividades de los ingleses al mando del capitán Cooke, en la costa de California, y modo de inutilizarlas, ordenada por el rey”, en Velasco Ceballos, *La administración de D. Frey Antonio María de Bucareli y Ursúa. Cuadragésimo sexto virrey de México*, p. 311.

En este último documento llama la atención un aspecto que puede pasar desapercibido para el lector, en la sección titulada “Diversas providencias para asegurar las conquistas” Bucareli comenta al ministro de Indias que en la región de la antigua California se han realizado una serie de providencias “que ha sido preciso combinar”, entre las que destaca las dos expediciones por tierra desde Sonora a California y el reconocimiento del río Coatzacoalcos hasta Tehuantepec, así como las dos expediciones por mar, con la expresa intención para “dar fomento que hoy tienen los nuevos establecimientos y para sacar al Rey del cuidado en que constituyeron a S.M. las noticias que esparcían los rusos”.⁷⁹ Sin embargo, la mención dentro de esta carta sobre las empresas de reconocimiento y posesión de tierras en nombre del rey católico ya no pueden ser leídas como simples acciones para frenar un posible expansionismo del Imperio ruso en aquellas latitudes indianas, sino que ahora adquieren un segundo e importante sentido: combatir algún posible establecimiento inglés en la región. Esta situación llevó a negociar al gobierno español en 1792, por medio de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, la soberanía de la isla de Nutka con el capitán inglés George Vancouver.⁸⁰

Ya para 1777 la construcción del canal interoceánico de Tehuantepec quedó como un proyecto fallido, al igual que el proyecto de construcción del astillero y fundición general de Alvarado, planteado en agosto de 1778, no volviéndose a tocar la idea en las décadas que le restaban de vida al virreinato de la Nueva España. Dos años más tarde salió la tercera y última expedición que al virrey Antonio María de Bucareli le tocó preparar. Ésta salió del puerto de San Blas el 11 de febrero de 1779. Estaba integrada de dos navíos: la “Princesa o Nuestra Señora del Rosario”, construida en este mismo puerto y al mando del teniente Ignacio Fernando Arteaga y Bazán, con una tripulación de 98 marineros, dos capellanes franciscanos y un cirujano; y la “Favorita o Nuestra Señora de los Remedios”, bajo la dirección del teniente Juan Francisco de la Bodega y Quadra con 107 tripulantes, de los cuales la integraban un capellán y un cirujano.⁸¹ Este viaje tuvo una duración de poco más de nueve meses y tuvo como encomienda alcanzar los 70° de latitud, diez grados más que la anterior expedición, y de ser posible capturar al capitán inglés James Cook, quien andaba merodeando las aguas del Pacífico.

Los resultados de esta empresa, de acuerdo con los cuatro mapas que nos fue posible rastrear en el Archivo General de Indias junto a sus duplicados en el Archivo General de la Nación de México, es que sus tripulantes alcanzaron los 60° 13' de latitud y tomaron posesión de los siguientes puntos:

⁷⁹ *Ibid.*, p. 309.

⁸⁰ Towell, *At the far reaches of empire: the life of Juan Francisco de la Bodega y Quadra*, pp. 131-162, 189-314.

⁸¹ Sánchez Montañés, “Fuentes españolas y etnografía. La costa Pacífica estadounidense a finales del siglo xviii”, p. 51.

las islas costeras del Carmen (*Kayak*), la Magdalena (*Hinchinbrook*), Quirós (*Monatague*), Maurelle y otras menores como Pan de Azúcar (*Augustine*), San Aniceto (*Elizabeth*) y San Pedro y San Pablo (*Fourpeaks*); los montes San Elías y el volcán de Miranda (*Lliamna*); la ensenada de Nuestra Señora de Regla (*Port Chatham*); entre otras islas en las actuales costas de la Columbia Británica y del golfo de Alaska.⁸² Esta expedición al igual que las otras dos que le antecedieron no encontraron asentamiento alguno de los rusos en estas costas del noroeste americano. Situación a partir de la cual la Corona española decidió suspender durante ocho años las exploraciones en el litoral pacífico hasta finales de la década de 1780.

CONSIDERACIONES FINALES

La intensa actividad diplomática que desarrolló la Corona española entre 1761 y 1775 por parte de sus ministros plenipotenciarios en San Petersburgo, consiguiendo información reservada de la corte de la zarina Catalina II sobre las exploraciones que los rusos se encontraban realizando en las costas de Kamchatka y en Alaska, demuestra el interés que despertó la zona durante la segunda mitad del siglo XVIII como consecuencia de las incursiones que sus enemigos se encontraban practicando en los mares y tierras del Nuevo Mundo que —de acuerdo con sus argumentos— les pertenecían por gracia de las donaciones papales de finales del siglo XV. Muestra de esta afirmación es la unidad documental compuesta intitulada “Documentos relativos al establecimiento de extranjeros en América” que la secretaría de Estado de los Borbones formó durante esta época con informes y noticias sacadas de legajos sobre la presencia de ingleses, franceses y rusos en los territorios de la monarquía hispánica.⁸³

Los papeles que durante estas décadas recopiló la secretaría de Estado, de los cuales también se formó el legajo intitulado “Establecimientos de los rusos en la California”, nos permiten ver a través de sus cartas e informes la preocupación e incertidumbre que causó en Madrid el progresivo avance ruso

⁸² “Esta Carta Reducida contiene la Costa Septentrional de la California desde la Latitud de 59 grados...”, 1779, AGI, Sevilla, *Mapas y Planos México*, 355; “Plano de la Ensenada de Nuestra Señora de Regla...”, 1779, AGI, Sevilla, *Mapas y Planos México*, 356; “Plano del Puerto de Santiago...”, 1779, AGI, Sevilla, *Mapas y Planos México*, 357; y “Plano de la Ynsigne Entrada y Puerto de Bucareli...”, 1779, AGI, Sevilla, *Mapas y Planos México*, 358. Las copias originales de algunos de estos mapas se encuentran en el Archivo General de la Nación de México (AGN) con los siguientes títulos: “Isla Santa Inés de la Magdalena”, 1779, AGN, *Mapas, planos e ilustraciones*, 280., y “Puerto de Bucareli”, 1779, AGN, Ciudad de México, *Mapas, planos e ilustraciones*, 280.

⁸³ “Documentos relativos al establecimiento de extranjeros en América”, 25 de septiembre de 1756-15 de enero de 1795, AHN, *Estado*, 2848.

en suelo americano, en el que los principales protagonistas fueron el conde de Lacy y el marqués de Almodóvar del Río, como ministros plenipotenciarios en la corte rusa, Ricardo Wall y Carlos Jerónimo Grimaldi, como secretarios de Estado, y el vizconde de Herrería, ministro plenipotenciario en La Haya. Esta triangulación de información que se generó en un primer momento entre San Petersburgo, La Haya y Madrid sólo se limitó a causar preocupación —en lugar de generar acciones— por los intereses territoriales del rey, pero ¿qué podían hacer al respecto los ministros involucrados en este proceso de filtración de información clandestina?

La historia de exploraciones e informes reconstruida en este trabajo demuestra que la preocupación por conocer la realidad de los territorios de la América noroccidental partió desde el escenario de la Nueva España, donde el visitador José de Gálvez y el virrey Carlos Francisco de Croix realizaron el primer movimiento de protección y exploración del litoral californiano. San Blas, como puerto y astillero, desde su fundación, jugó un papel fundamental en el proceso de colonización y vigilancia de las tierras de la Alta California. Sin embargo, correspondió al virrey Antonio María de Bucareli, gracias a la información que le hizo llegar el ministro de Indias, fray Julián de Arriaga, desvanecer la incertidumbre y demostrar que para la década de 1770 las presencias rusa e inglesa no constituían todavía peligro alguno para los intereses hispánicos. Las tres expediciones marítimas organizadas por Bucareli —además de las terrestres— en 1774, 1775 y 1779, junto con la planeación de la construcción de un canal interoceánico que buscaba comunicar la barra de Coatzacoalcos con el Istmo de Tehuantepec, exponen la iniciativa y decisión que puso el virrey por involucrarse en la problemática jurídica y diplomática que mantenía de forma secreta los funcionarios del rey Carlos III, la cual no se tornó abiertamente riesgosa al grado de comprometer la estabilidad y las arcas del Imperio español en un posible conflicto armado con el Imperio ruso.

Cerramos estas líneas señalando que lo expuesto en este trabajo apenas constituye una ventana que permite mirar a lo lejos una enmarañada situación diplomática y territorial que fue el preámbulo del colapso de la hegemonía española en América,⁸⁴ y que, a su vez cuestionó la base jurídica por medio de la cual España legitimó su posesión sobre una vasta cantidad de islas y territorios en el Océano Pacífico que eran todavía desconocidos —ya cercano el siglo XIX— por los súbditos de la Corona. Una investigación de mayor profundidad que consulte documentación de los archivos estatales españoles y rusos, así como de las representaciones diplomáticas del Imperio español en los Países Bajos y Rusia, permitirá tener una nueva historia —actualizada y

⁸⁴ Flores Guzmán, “Los balleneros anglo-norteamericanos y la apertura comercial del Pacífico sur a fines de la época colonial (1790-1820)”, pp. 41-46.

posiblemente más completa— de la situación que tuvo lugar en las aguas del Pacífico norte en el último tercio del siglo XVIII.

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a Mariano Bonialian, a Iván Escamilla González y a Rainer María Matos Franco por sus comentarios y observaciones a esta investigación que realicé entre septiembre de 2018 y diciembre de 2019.

ARCHIVOS CONSULTADOS

- Archivo General de Indias, Mapas, planos, documentos iconográficos y documentos especiales, Estado, Sevilla.
Archivo General de la Nación, Gobierno virreinal, Marina, Indiferente virreinal, Mapas, planos e ilustraciones, Ciudad de México.
Archivo Histórico Nacional, Estado, Madrid.

BIBLIOGRAFÍA

- Arcos Martínez, Nelly, *El ingeniero militar ilustrado Agustín Crame y el reordenamiento defensivo en el Caribe (1777-1779)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura, tesis de doctorado en Arquitectura, 2010.
- , “Territorio y fortificación del Caribe: Agustín Crame, visitador de plazas 1777-1779”, *Biblio3W. Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, vol. XXI, núm. 1.152, 2016, pp. 1-38.
- Barratt, Glynn, *Russia in Pacific Waters, 1715-1825. A survey of the origins of Russia's naval presence in the North and South Pacific*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1981.
- Baudot Monroy, María, “Orígenes familiares y carrera profesional de Julián de Arriaga, Secretario de Estado de Marina e Indias (1700-1776)”, *Espacio, tiempo y forma. Serie IV. Historia Moderna*, t. 17, 2004, pp. 163-185.
DOI: <https://doi.org/10.5944/etfiv.17.2004.3452>
- Bitar Latayf, Marcelo, *Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las Indias*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976.
- Bobb, Bernard E., *The viceregency of Antonio Maria Bucareli in New Spain, 1771-1779*, Austin, University of Texas, 1962. DOI: <https://doi.org/10.7560/734258>
- Bonialian, Mariano, “México: epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano, 1680-1740”, *Revista de Historia Económica*, 35, 2011, pp. 7-28.
DOI: <https://doi.org/10.18232/alhe.v18i1.457>
- Castillero Reyes, Ernesto de Jesús, *Historia de Panamá*, Panamá, Editora Panamá América, 1962.
- Cross, Harry E. “South American Bullion Production and Export, 1550–1750”, en J.

- F. Richards (Ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds*, Durham, Carolina Academic Press, 1983, pp. 397-424.
- Flores Guzmán, Ramiro, “Los balleneros anglo-norteamericanos y la apertura comercial del Pacífico sur a fines de la época colonial (1790-1820)”, *Histórica*, vol. 34 núm. 2, 2010, pp. 63-98.
- Juan Francisco de la Bodega y Quadra., *El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)*, edición, introducción y notas de Salvador Bernabeu Albert, Madrid, Alianza, 1990.
- Juan Pérez on the northwest coast. *Six documents of his expedition in 1774*, translation & annotation by Herbert K. Beals, Oregon, The Oregon Historical Society, 1989.
- Machuca Gallegos, Laura, “Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desencuentros”, en Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y M. F. Prévot-Schapira (Coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Institut de recherche pour le développement, 2009, pp. 63-94. DOI: <https://doi.org/10.4000/books.irdeditions.19332>
- , *Comercios de sal y redes de poder en Tehuantepec en la época colonial*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2007.
- Pinzón Ríos, Guadalupe, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011.
- Rodríguez Sala, María Luisa, *De San Blas hasta la Alta California: los viajes y diario de Juan Joseph Pérez Hernández*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2006.
- San Pío, María del Pilar de, *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del noroeste*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- Sánchez Montañés, Emma, “Fuentes españolas y etnografía. La costa Pacífica estadounidense a finales del siglo XVIII”, en Eduardo Garrigues López-Chicheri (coord.), *Norteamérica a finales del siglo XVIII: España y los Estados Unidos*, Buenos Aires, Marcial Pons, Fundación Consejo España-Estados Unidos, 2008, pp. 45-68.
- Siemens, Alfred H., y Brinckmann, Lutz, “El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII —Un análisis de la relación de Corral”, *Historia Mexicana*, vol. 26, núm. 2 (102), octubre-diciembre 1976, pp. 263-324.
- Towell, Freeman H., *At the far reaches of empire: the life of Juan Francisco de la Bodega y Quadra*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2008.
- Trejo, Dení, “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico Noroeste”, *Tzintzun*, núm. 44, 2006, pp. 11-36.
- Ulloa, Bernardo de, *Restablecimiento de las fábricas, tráfico y comercio marítimo de España. Segunda parte: Que trata del comercio y tráfico marítimo que tiene España en las naciones y en la América; causas de su decadencia y medios*

con que se debe aumentar y extender para beneficio de estos reinos y aumento de las fuerzas marítimas de ellos y su población, Madrid, Imprenta de Antonio Marín, 1740.

- Valdés Lakowsky, Vera, “Cambios en las relaciones transpacíficas: del *Hispanis mare pacificum* al Océano Pacífico como vía de comunicación internacional”, *Estudios de Asia y África*, vol. 20, núm. 63, 1985, pp. 58-81.
- Velasco Ceballos, Rómulo (Ed.), *La administración de D. Antonio María de Bucareli y Ursúa, cuadragésimo sexto virrey de México*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1936.
- Vila Vilar, Enriqueta, *Los rusos en América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1966.