

## Hombres de mar en las costas novohispanas

Trabajos, trabajadores y vida portuaria  
en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)

Guadalupe Pinzón Ríos



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Guadalupe Pinzón Ríos

“Los hombres de mar en Nueva España (siglos XVI-  
XVII)”

p. 21-35

---

*Hombres de mar en las costas novohispanas  
Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el  
Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVII)*  
Guadalupe Pinzón Ríos (autor)

---

México

Universidad Nacional Autónoma de México,  
Instituto de Investigaciones Históricas

Figuras, mapas y cuadros  
(Historia Novohispana 95)

Primera edición impresa: 2014

Primera edición electrónica en PDF: 2015

Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2018

ISBN de PDF 978-607-30-0554-8

<http://ru.historicas.unam.mx>



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual  
4.0 Internacional

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

---

© 2019: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.  
Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en:

<http://ru.historicas.unam.mx/page/terminosuso>

Se autoriza la consulta, descarga y reproducción con fines académicos y no comerciales o de lucro, siempre y cuando se cite la fuente completa y su dirección electrónica. Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución.

---



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS



REPOSITORIO  
INSTITUCIONAL  
HISTÓRICAS  
UNAM

## Los hombres de mar en Nueva España (siglos XVI-XVIII)

(...) remedio al que otros muchos perdidos en aquella ciudad se acogen, que es el pasarse a las Indias, refugio y amparo de los desesperados de España, iglesia de los alzados, salvoconducto de los homicidas, pala y cubierta de los jugadores a quien llaman ciertos los peritos en el arte, añagaza general de mujeres libres, engaño común de muchos y remedio particular de pocos.

*Miguel de Cervantes*

Los hombres que desde el siglo XVI participaron en las navegaciones por el Pacífico novohispano en buena medida formaron parte de las tripulaciones de los viajes de descubrimiento y expansión atlántica. Muchos de ellos se embarcaron en travesías por el Mar del Sur en busca de las riquezas que en las recién descubiertas tierras no pudieron obtener, por lo que se lanzaron a nuevas aventuras. Personas de todo tipo se involucraron en las expediciones marítimas que partieron de costas novohispanas, desde reconocidos nautas hasta hombres de bajo nivel social y de distintos grupos raciales. Sin embargo, las tripulaciones hispánicas en gran medida influyeron en la práctica de las actividades marítimas por el Mar del Sur, pues gracias a las navegaciones que por este océano comenzaron a realizarse sus conocimientos poco a poco fueron vertidos a través de su trabajo en los pobladores coloniales que se involucraron en labores de construcción y reparación de embarcaciones, aprovisionamiento, carga y descarga, así como en los viajes mismos. Lo anterior permitió que en la Nueva España se practicaran labores marítimas y portuarias desde inicios del periodo colonial, pero éstas tuvieron que adecuarse a las posibilidades, restricciones y necesidades marítimas del mismo territorio.

Conocer a los hombres que participaron en las navegaciones hispánicas por el Pacífico, desde los oficiales de alto rango hasta los hombres de bajo

nivel, es una forma de comprender la proyección marítima que se llevó a cabo en dicho océano. Todos ellos formaron parte de la fuerza laboral que complementó los conocimientos de los grandes navegantes y los registros que éstos hicieron de nuevas derrotas o descubrimientos.<sup>1</sup> Su trabajo permitió que España extendiera su manto de influencia hasta las costas asiáticas.

#### LAS TRIPULACIONES QUE SE DIRIGIERON AL NUEVO MUNDO

La Corona española comprendió que la articulación de un vasto imperio transoceánico sólo podría lograrse con el control de las vías marítimas, por lo que tuvo que poner atención en los adelantos técnicos y navales de la época.<sup>2</sup> Sin embargo, lo anterior de nada servía si no se contaba con el personal que pudiera llevar a buen término los viajes. Por tal motivo, las autoridades reales se esforzaron por organizar una marina encargada de las comunicaciones entre España y sus posesiones de ultramar; ahí fue donde los navegantes, de todos los oficios y niveles sociales, desempeñaron un papel protagónico.<sup>3</sup> Contar con una marinería confiable fue una tarea difícil de llevar a cabo, principalmente debido a que en la Península Ibérica (así como en otros reinos europeos) no se tenían demasiados antecedentes sobre navegación transoceánica de dónde aprender.<sup>4</sup> Los primeros viajes transatlánticos tuvieron que basarse en los conocimientos acumulados en las navegaciones mediterráneas o del Mar del Norte y, al mismo tiempo, experimentar con las nuevas técnicas que surgían.<sup>5</sup> Al parecer, las

1. Bibiano Torres, *La marina en el gobierno y administración de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 17.
2. Elías Trabulse explica que esos adelantos dependieron de los avances existentes en astronomía, cálculo en las longitudes en alta mar y confección correcta de las cartas marítimas, *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*, México, FCE, Colmex, 1996, p. 28.
3. Torres, *La marina...*, p. 57.
4. Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*, Sevilla, Servicios de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992, p. 57.
5. Fernand Braudel explica que fueron las labores oceánicas las que permitieron la introducción de las innovaciones necesarias en las revoluciones marítimas, aunque

razones principales por las que los europeos de los siglos XV y XVI se adentraron al mar fueron la depresión y la decadencia que se padecían en sus lugares de origen, provocadas tanto por epidemias como por guerras. Los hombres se lanzaban a navegar expulsados por la pobreza. La vida en tierra era dura e incierta, sin muchas posibilidades de sobrevivir. El promedio de vida era de 30 años y era más probable que los granjeros murieran de peste que los marinos de escorbuto.<sup>6</sup>

Los hombres del siglo XVI veían a la navegación como una actividad cuyo ejercicio dependía más de la necesidad que de la voluntad.<sup>7</sup> La reputación del mar tampoco animaba a los hombres a aventurarse en él. Jean Delumeau, en su estudio sobre el miedo, explica que el mar inspiró horror durante mucho tiempo, en parte por el temor que se tenía a lo desconocido, pero también por la infinidad de relatos bíblicos que no lo favorecían. Por su parte, Flor Trejo explica que el Diluvio Universal estuvo muy presente en la Europa del Renacimiento e influyó en la percepción que se tuvo del mar.<sup>8</sup> Así que la imagen del dragón de siete cabezas que surgiría de sus entrañas, dando paso a una serie de catástrofes naturales con las que comenzaría el Apocalipsis, provocó que durante mucho tiempo algunos pueblos europeos temieran a los océanos.<sup>9</sup> Todavía a mediados del siglo XVIII se pensaba que

---

siempre empleando una herencia mediterránea, y que los hombres mediterráneos fueron en verdad los encargados de establecer la navegación regular y directa entre el mar interior y el Atlántico. Por su parte, Carlos Bosch explica que fueron las experiencias marítimas de Cataluña y Portugal, a su vez con herencias árabes, las que más influyeron en la expansión marítima castellana. Ver Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, FCE, 1997, 2 v., v. 1, p. 183; C. Bosch, *Tres ciclos de navegación mundial se concentraron en América*, México, UNAM, IIH, 1985, p. 177-213.

6. John H. Parry, *El descubrimiento del mar*, México, Grijalbo, 1989, p. 106. Pérez-Mallaína, *Los hombres...*, p. 33; Jarmy, *La expansión...*, v. 1, p. 33.

7. Jarmy, *La expansión...*, v. 1, p. 33-34.

8. Jean Delumeau, *El Miedo de Occidente*, traducción de Mauro Armiño, España, Taurus, 1989, p. 53; Flor Trejo Rivera, "Pecadores y tormentas: la didáctica del miedo", en Elisa Speckman, Claudia Agostoni y Pilar Gonzalbo (coords.), *Los miedos en la Historia*, México, Colmex, IIH, UNAM, 2009, p. 17-35, p. 18.

9. Alain Corbin, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Madrid, Biblioteca Mondadori, 1993, p. 18.

la brisa marítima era el vestigio maloliente de la retirada de las aguas luego del diluvio; su hedor provenía de la carne muerta y putrefacta de los animales ahogados.<sup>10</sup> Por otro lado, la cólera del mar se descargaba en las naves que osaban transitarlo. Las tempestades eran consideradas castigos divinos por pecados cometidos.<sup>11</sup> La furia marítima inspiró tal temor que para apaciguarla algunos marinos (portugueses y españoles) solían recurrir a la intervención de la virgen y de los santos; para que sus plegarias fueran escuchadas, sumergían reliquias en las entrañas del enemigo.<sup>12</sup> No sólo las tempestades eran causa de temores; las calmas marítimas también eran camino a la muerte por provocar hambre y sed entre los navegantes.<sup>13</sup> El mar era símbolo del sufrimiento, el lugar donde residía el mal.<sup>14</sup>

La tradición oral basada en leyendas tampoco favoreció la imagen del mar. Cómo olvidar a criaturas como el Leviatán o las sirenas, que buscaban devorar a los humanos que se adentraban en sus dominios.<sup>15</sup> Criaturas bíblicas y mitológicas aterrorizaban a quienes tenían que aventurarse en los océanos. El enfrentamiento con esos seres no era tarea de humanos, debía correr a cargo de manos divinas. Así lo dejaban ver las Sagradas Escrituras:

10. Corbin, *El territorio...*, p. 17.
11. Delumeau, *El miedo...*, p. 64; Trejo, "Pecadores...", p. 18-19.
12. Corbin, *El territorio...*, p. 19; Gabriela Sánchez Reyes, "Zarpar bajo el cobijo divino. Prácticas religiosas en los viajes de la Carrera de Indias", en Flor Trejo (coord.), *La flota de la Nueva España, 1630-1631*, México, INAH, 2003, p. 145-208.
13. Delumeau, *El miedo...*, p. 54.
14. Incluso Delumeau dice que en los siglos XVI y XVII se hacía referencia al mar como "Lugar de miedo, de la muerte y de la demencia, abismo en el que viven Satán, los demonios y los monstruos, el mar desaparecerá un día cuando toda la creación sea regenerada". Ver *El miedo...*, p. 68-69.
15. Para evitar ser atacados por monstruos marinos los navegantes solían realizar sacrificios. Delumeau describe cómo en el siglo XVII marineros berberiscos llevaban carneros a bordo y, cuando la tempestad arreciaba, algún animal era cortado por la mitad y expuesto a los costados de la embarcación. Esto se repetía hasta que el mal tiempo desaparecía. Delumeau, *El miedo...*, p. 61. Sin embargo, ya en los viajes transatlánticos esos sacrificios más bien consistían en llevar a cabo ceremonias en donde se exorcizaba al mar y, sobre todo, en las que se sumergían reliquias. Al respecto ver Sánchez Reyes, "Zarpar...", 156-161.

En aquel día el Señor visitará  
con su espada dura, grande, fuerte,  
al Leviatán, la fugaz serpiente,  
al Leviatán, la serpiente sinuosa,  
y dará muerte al monstruo que anida en el mar.<sup>16</sup>

No parece que los pueblos europeos tuviesen aprecio por el mar, a pesar de que las culturas de la Antigüedad lo transitaron continuamente. Alain Corbin explica que “en ninguna parte Homero nos dice que Ulises ame verdaderamente el mar; es el anhelo de riberas lo que, simbólicamente, le incita a embarcarse”.<sup>17</sup> La tierra firme era el objetivo de todos los navegantes; el mar sólo fue el medio de llegar a ella. Las travesías y exploraciones dieron pauta al surgimiento de historias sobre viajes llenos de sufrimiento. El “mal del mar” fue un padecimiento común en las naves; vértigos y olor a vómito eran acompañantes incondicionales en los viajes.<sup>18</sup> Los dichos populares como “quien no sabe rezar debe ir al mar, y quien no sabe dormir a la iglesia debe ir”<sup>19</sup> permiten ver los temores tradicionales que se tenían a los viajes marítimos.<sup>20</sup>

16. *Sagrada Biblia* (traducida por pbro. Agustín Magaña), México, Ediciones Paulinas, 1978, p. 581.
17. Corbin, *El territorio...*, p. 25.
18. Corbin, *El territorio...*, p. 34; Flor Trejo, “La mar y su arte de marear”, en Pilar Gonzalbo y Verónica Zárate (coords.), *Gozos y sufrimientos en la Historia de México*, México, Colmex, Instituto Mora, 2007, p. 57-73, p. 57-58.
19. Delumeau explica que esta frase de Sancho Panza puede encontrarse con múltiples variantes de un extremo a otro de Europa, lo que confirmarían que los pueblos europeos no apreciaban en demasía al mar. Ver *El miedo...*, p. 53.
20. Walter Ong explica la importancia de cultura oral como medio de organizar y transmitir información a través de narrativa oral, es decir, las frases comunes, propias de oralidad, conllevan información cotidiana, con enseñanzas de la vida diaria, con frases comunes (o fórmulas) comprensibles en un determinado entorno sociocultural. La oralidad no es únicamente una forma de transmitir información, sino también de almacenarla, pensarla y codificarla, *Oralidad y escritura. Tecnologías de la palabra*, México, FCE, 1999, p. 81.

Las noticias sobre el trágico destino de algunas embarcaciones tampoco fueron de mucha ayuda para animar a los hombres a dedicarse a las actividades marítimas.<sup>21</sup> A mediados del siglo XVI el número de naufragios aumentó considerablemente. Cuando las naves eran “devoradas” por las aguas casi nunca se volvía a tener noticias de sus tripulantes y pasajeros. Y cuando hubo casos de náufragos que sí lograban salvar la vida y llegar a las costas, narraban los pormenores de las desgracias y de las penalidades sufridas, aumentando el temor que se tenía a los viajes.<sup>22</sup> Los naufragios formaron parte de los temas más recurrentes en las tradiciones orales, principalmente en zonas próximas a los grandes puertos.<sup>23</sup> Las narraciones mostraban que la vida de los marinos era dura y llena de sufrimientos; así se ve en este relato anónimo rescatado por Delumeau:

Es cierto que entre los peligros que se encuentran en el paso de esta vida humana, no los hay tales, semejantes ni tan frecuentes ni ordinarios como los que les ocurren a los hombres que frecuentan la navegación del mar, tanto en número y diversidad de cualidades como en violencias rigurosas, crueles e inevitables, comunes y diarias para ellos, y tales que no podían asegurar contarse una sola hora del día en el número de los vivos... Todo hombre de buen juicio, tras haber cumplido su viaje reconocerá que es un milagro haber podido escapar a todos los peligros que se han presentado en la peregrinación de éste; además de que, sobre lo que decían los antiguos de los que navegan: no existir entre la vida y la muerte más que el espesor de una tabla de madera que sólo tiene tres o cuatro dedos de anchura, hay otros tantos accidentes que diariamente pueden ocurrir, que sería cosa espantable a los que navegan por él querer ponerlos todos ante la vista cuando quieren emprender sus viajes.<sup>24</sup>

21. Delumeau, *El miedo...*, p. 69.

22. Bernardo Gómez de Brito, *Historia trágico-marítima*, Buenos Aires, Espasa-Calpe, 1948, p. 9-10.

23. Corbin, *El territorio...*, p. 317; Trejo, “Pecadores...”, p. 23.

24. Delumeau, *El miedo...*, p. 58. El autor tomó este relato de la obra *Historia de varios viajes arriesgados*, publicado en 1600 por J.P.T. Ruan.

A pesar de lo anterior, al parecer las crónicas de viajeros también sirvieron para incitar a los hombres a adentrarse en el mar.<sup>25</sup> El deseo de aventura que despertaban las narraciones de tierras exóticas, y el sueño de enriquecimiento, animaron a muchos a voltear su mirada a los océanos y dedicar su vida a ellos. John Parry dice que fueron el lucro y el celo religioso los principales motivos que impulsaron a los pueblos de la Península Ibérica a aventurarse en él, a pesar del temor que les inspiraba.<sup>26</sup> Pudo más el deseo de riquezas y aventuras que la “seguridad” que ofrecía la tierra firme. Además, ¿qué podían perder los hombres que se embarcaban? Algunos de ellos no tenían siquiera los medios para satisfacer su hambre o la de sus familias. La mayoría se embarcaba por necesidad, al no tener un modo de subsistencia en su lugar de origen. Había quienes también lo hacían con la esperanza de encontrar riquezas y obtener un mejor nivel de vida, algo que sólo lograrían en otra tierra. Si bien la “rutinización” de las navegaciones, así como el aumento en los conocimientos y técnicas marítimas, dieron mayor seguridad a las navegaciones, no por ello el mar dejó de relacionarse con peligros y castigos a pecados cometidos.<sup>27</sup> No obstante, las navegaciones se incrementaron y los trabajadores siguieron enrolándose por ser el mar su modo de vida o su medio para mejorar sus condiciones. Así que estos hombres, soñadores e interesados, siguieron siendo la base en la que se apoyó la corona española para formar su sistema naval, el cual mantuvo comunicada a la metrópoli con las colonias americanas y, posteriormente, con las islas Filipinas.

#### HACIA EL MAR DEL SUR

Algunos de los principales motivos que justificaron las expediciones por el Pacífico fueron la expansión de la cristiandad, la búsqueda del camino a

25. John Parry, *La época de los grandes descubrimientos geográficos 1450-1620*, Madrid, Guadarrama, 1964, p. 25-26.

26. Parry, *La época...*, p. 39.

27. Sobre el tema de las tecnologías y los miedos al mar ver Flor Trejo, “La mar...”, p. 57-73.

la Especiería, el reconocimiento de nuevos territorios y el establecimiento de redes comerciales marítimas. La corona española estuvo interesada en organizar expediciones, sin embargo, los viajes eran extenuantes y costosos. Las largas distancias que había que recorrer desde la Península Ibérica hasta tierras asiáticas, aunado a las largas temporadas en el mar, hacían de esos viajes algo difícil de llevar a buen término. Se hizo necesario buscar alternativas para que las expediciones fuesen más cortas y menos costosas en dinero, tiempo y vidas. Esas alternativas únicamente se conseguirían si las travesías iniciaban en tierras coloniales.

Las costas novohispanas de cara al Pacífico, desde el siglo XVI, fueron usadas para organizar diversas exploraciones. Los viajes se dirigieron en busca del norte legendario, de la ruta hacia las Indias Orientales, para enviar remesas a Perú y posteriormente en busca de placeres de perlas.<sup>28</sup> Para llevar a cabo dichas travesías hubo necesidad de construir barcos y hacerse de personal que los tripulara y trabajara en los puertos. Si bien Tehuantepec, Huatulco y La Navidad fueron punto de inicio de algunas expediciones, las políticas monopólicas españolas llevaron a que desde 1565, tras el descubrimiento del tornaviaje por fray Andrés de Urdaneta, se ordenara que únicamente Acapulco fungiera como puerto de altura, por lo que este lugar quedó a cargo de recibir a los galeones de Manila y, con ciertas condiciones, naves peruanas.<sup>29</sup>

28. Sobre el tema ver José Antonio Mandrí, “Navegación de Sebastián Vizcaíno”, en *España y Nueva*, p. 11-22, p. 13, y José Luis Martínez, *Hernán Cortés*, México, FCE, UNAM, 1993, p. 703-704.
29. Sobre las primeras travesías hacia territorio asiático véase Cárdenas, *Urdaneta y el tornaviaje*, México, Secretaría de Marina, 1965, p. 17-22; Trabulsee, *Ciencia...*, p. 14-16; J. Olveda, *Conquista y colonización de la costa neogallega*, tesis de doctorado (Historia), UNAM, Facultad de Filosofía y Letras (en adelante FFyL), 1996, p. 137-138; Mandrí, “Navegación...”, p. 17. En cuanto a la preparación de los viajes ver Abraham Barandica, *Los oficiales de la corona castellana y lusitana en los enclaves ibéricos en el sureste asiático desde las primeras expediciones hasta 1620*, México, tesis de doctorado (Historia), UNAM, FFyL, 2008, cap. V, y a lo largo de la obra de Luis Muro, *La expedición Legaspi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*, México, SepSetentas, 1970. Sobre los vínculos hacia el sur véase Woodrow Borah, *Comercio y*

En las primeras expediciones por el Pacífico participaron hombres peninsulares que arribaron al Nuevo Mundo y que no siempre fueron marineros de oficio; no obstante, al parecer muchos de ellos se familiarizaron con el medio marítimo. Esto iba acorde al pensamiento de la época, pues los grandes viajes de exploración y las empresas comerciales más lucrativas sólo podían realizarse a través del océano.<sup>30</sup> En las travesías organizadas en Nueva España se intentó contar con personal preparado para enfrentarse a las aventuras marítimas. Los navegantes experimentados ocupaban los puestos de alto rango; el resto del personal muchas veces no era del todo instruido. Algunos de ellos arribaron al puerto de Veracruz y se trasladaron a costas del Pacífico; otros provinieron de puertos centroamericanos.<sup>31</sup> Generalmente su número fue insuficiente, por lo que en ocasiones se reclutó de manera obligada a españoles pobres y vagabundos. Incluso tlaxcaltecas y mexicas fueron embarcados.<sup>32</sup> Posteriormente también se reclutó a miembros de castas, pues ellos ejercían oficios que se pensó podrían ser útiles en las travesías.<sup>33</sup> La idea que se tenía al reclutar

---

*navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Nacional de Comercio Exterior, 1975, p. 140-141.

30. Olveda, *Conquista...*, p. 137 y “La Navidad. El comercio y la penetración filipina” en Olveda y Reyes, *Los puertos...*, p. 15-34, p. 16.
31. Hay que recordar que Centroamérica fue zona de tránsito del Atlántico al Pacífico y el hecho de que en ella hubiera maderas útiles a la construcción naval, brea y fibras para hacer cordelería, provocó que regiones como Nicaragua se convirtieran en focos de desarrollo naval desde donde tanto materiales como hombres fueron enviados a otros establecimientos portuarios del Pacífico, entre ellos los novohispanos. Borah, *Comercio...*, p. 135; Julio César Pinto Soria, *Historia General de Centroamérica*, tomo 2, *El Régimen Colonial (1524-1750)*, Madrid, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, 1993, p. 132-133.
32. Rodrigo Rivero, “Proyección mexicana en Asia”, en *La presencia novohispana en el Pacífico*, Segundas Jornadas Internacionales, México, INBA, Conaculta, UIA, Con-dumex, 1992, p. 30-36; Horst Pietschman, *El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América*, México, FCE, 1989, p. 92.
33. Juan Domingo Vidargas explica que en las navegaciones por el golfo californiano, en el siglo XVI, la necesidad que hubo de personal marítimo hizo que tuviera que contratarse a hombres extranjeros como portugueses, italianos, griegos o franceses, así como a personal de raza negra, indios y mestizos, a pesar de que estaba

a todo tipo de hombres para los viajes era entrenarlos en las cuestiones del mar y que, a la larga, llegaran a ser personal calificado. Así lo deja ver la sugerencia de Andrés de Urdaneta respecto a los hombres que debían embarcarse con él en la expedición de 1564 con destino a las Filipinas:

(...) compele a muchos mancebos que andan hechos vagamundos de que deprendan oficios, especialmente a mestizos e mulatos e negros orios –esclavos emancipados–, a unos a ser carpinteros, e a otros calafates, cordoneros, toneleros, herreros, para que hubiese abundancia de oficiales de todos los géneros.<sup>34</sup>

Es decir que desde las primeras expediciones hubo tripulaciones variadas, desde hombres con reconocimiento como conquistadores o navegantes, hasta trabajadores de bajo nivel social o de diversidad racial, muchos de los cuales provenían de la misma Nueva España. Es posible que la experiencia y conocimientos marítimos de la Península Ibérica llevados a las costas americanas del Atlántico posteriormente fueran trasladados a las del Pacífico, como ocurrió en otros ámbitos como el administrativo; al respecto, Carmen Yuste explica cómo las políticas administrativas de puerto único usadas en Veracruz se aplicaron en Acapulco.<sup>35</sup> Así también se vio en la organización y preparación de los viajes que partieron de costas novohispanas; los navegantes y constructores experimentados tuvieron que mostrar con el ejemplo cómo llevar a cabo las faenas marítimas y portuarias; para

---

prohibida su participación en las empresas navales de la Mar del Sur. Ver *Navegación y comercio en el Golfo de California 1740-1824*, tesis de licenciatura (Historia), México, UNAM, FFyL, 1982, p. 151. Por su parte, Antonio Rubial menciona cómo los miembros de las castas se fueron integrando a los trabajos en el virreinato, y aunque se centra en la ciudad de México lo que explica puede ser aplicado a los trabajos de los puertos, *La santidad controvertida*, México, FCE, UNAM, 1999, p. 52.

34. Tomado de Cárdenas, *Urdaneta...*, p. 79.

35. Yuste en *Emporios...*, p. 21, explica que el tráfico del galeón de Manila a Acapulco fue establecido en función de los requerimientos imperiales. Estos requerimientos ya habían establecido ordenanzas para que en el Atlántico sólo Veracruz pudiese comunicarse con Sevilla. Dicha práctica monopólica se traslada al Pacífico.

lograrlo fue necesario hacerse del personal suficiente para instruirlo y lograr así que se formaran marinerías propias de la Nueva España.<sup>36</sup>

El reclutamiento de personal marítimo fue una dura tarea; se intentó contratar a trabajadores que no provocaran disturbios en otras tierras, algo difícil de lograr si se toma en cuenta la mala fama de los navegantes. Así lo dejan ver las indicaciones de Cortés sobre los marinos que debían reclutarse para la expedición de Álvaro de Saavedra (1527):

(...) ninguna persona, de ninguna calidad que sea, ose decir blasfemia de Dios nuestro Señor, ni de su gloriosa Madre, ni de alguno de sus santos, so pena que a vos os pareciere demás de las establecidas en derecho (...) porque la principal causa para blasfemas es los juegos de naipes y dados; prohibereis asimismo por el pregón o por otra manera que se sepa, que ninguna persona juegue los dichos juegos, e asimismo lo castigad con todo rigor (...)<sup>37</sup>

Lo cierto es que si a la Corona se le dificultó el reclutamiento de personal en la Península, el problema debió ser mayor en las costas novohispanas, principalmente por la escasa preparación y experiencia marítima de su población. No obstante, como las expediciones no dejaron de realizarse durante el periodo colonial, es de suponerse que el reclutamiento de hombres de mar se realizara continuamente y que el personal conseguido fuese variado, es decir, que se contrató a todo aquel que de alguna manera sirviera para los oficios del mar, sin importar su raza o su preparación.

#### EL PERSONAL MARÍTIMO Y PORTUARIO DEL PACÍFICO NOVOHISPANO

Desde 1565 Acapulco fue el único puerto novohispano de altura de cara al Pacífico, el punto de encuentro con las Filipinas y Perú. A pesar de su

36. Ejemplo del personal del que se echaba mano puede verse a lo largo de la obra de Muro, *La expedición...*

37. Tomado de Cárdenas, *Urdaneta...*, p. 18.

importancia, Acapulco tuvo poco desarrollo estructural y poblacional.<sup>38</sup> No obstante, esto no afectó las transacciones comerciales del lugar. En Acapulco se realizaron las faenas marítimas en los tiempos en que se tenía previsto, por lo que ni el lugar ni su personal carecieron de relevancia. Por el puerto transitaron grandes cantidades de dinero en épocas de feria, y hubo ganancias tanto para grandes comerciantes como para humildes trabajadores.<sup>39</sup>

En el lugar hubo población negra, miembros de castas, filipinos y unos cuantos blancos. El calor de la zona afectó más a las poblaciones indígenas, las cuales vivían en las sierras aledañas.<sup>40</sup> Además, llegaban temporalmente comerciantes, navegantes y trabajadores con la finalidad de realizar transacciones comerciales, de participar en los viajes marítimos o laborar en el puerto.<sup>41</sup> Acapulco fungió como escala temporal de estas naves y de la estancia de éstas, al igual que de los trabajos de carga y descarga, dependió la actividad del lugar.

38. Según Giovanni Gemelli, viajero que transitó por Acapulco a fines del siglo XVII, este lugar era en realidad un pueblo de pescadores con reducido desarrollo donde pocos habitantes vivían en casas humildes y pequeñas que a veces desocupaban en épocas de feria para rentarla a los visitantes, *Viaje a la Nueva España*, estudio introductorio, traducción y notas de Francisca Perujo, México, UNAM, 1983, p. 7. Sobre el tema ver Yuste, *El comercio...*, p. 24 y González, *Malaspina...*, p. 110.
39. Gemelli mencionó que “En vista de que el tráfico en el lugar es de millones de pesos de a ocho en pocos días, de ellos se sigue, pues, que a cada uno de su oficio gane mucho; de modo que un negro apenas se contentará con un peso de a ocho al día.”, *Viaje...*, p. 8-9.
40. Gemelli también mencionó que “No habitan por ello más que negros y mulatos (los nacidos de negros y blancos) y muy raramente se ve algún nativo, de rostro aceitunado. Los comerciantes españoles terminado el negocio y la feria que se hace por las naos de China y por los navíos del Perú (que suelen venir cargados de cacao) se retiran a otros lugares, y parten también los oficiales reales y el castellano por causa del aire malo, y así queda la ciudad despoblada”, *Viaje...*, p. 8. Parece que la situación no cambió demasiado pues a principios del siglo XIX el viajero alemán Alejandro de Humboldt también hizo referencia a la mayoría de población negra que había en Acapulco, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Porrúa, 1991, p. 156.
41. Yuste, *Emporios...*, p. 29-31.

Entre los trabajadores que desempeñaban actividades marítimas en Acapulco destacaron los miembros de las tripulaciones de origen filipino (malayos, tagalos, etcétera), que descendían a tierra en lo que sus embarcaciones estaban ancladas. También arribaban al puerto algunos residentes de poblaciones cercanas para emplearse en actividades diversas cada que llegaban los galeones, y posteriormente volvían a sus lugares de origen.<sup>42</sup>

En ocasiones, las embarcaciones que llegaban a Acapulco habían perdido tripulantes en el camino, por lo que fue necesario reclutar a nuevo personal. Esto no siempre fue fácil, pues al no ser muy desarrolladas las actividades marítimas y portuarias del lugar, esto reducía las posibilidades de contar con trabajadores experimentados. Por ejemplo, para el viaje de Vizcaíno al noroeste, autorizado en 1599, fue necesario conseguir cosmógrafos, geógrafos, expertos en diversos oficios navales, carpinteros de ribera, calafates y buzos, todos provenientes de otros establecimientos pues en Acapulco no los había.<sup>43</sup> Pese a lo anterior, lo cierto es que los viajes practicados desde costas novohispanas, relacionados con los galeones y naves provenientes de puertos peruanos o centroamericanos adquirieron cierta regularidad y eso hace suponer que se llegó a contar con mano de obra suficiente para llevar a cabo las labores habituales en el lugar.

A diferencia de Acapulco, en las costas del noroccidente novohispano, al ser punto de inicio de viajes perleros, se llegó a contar con trabajadores locales que se desempeñaron en navegaciones cortas y las ganancias recibidas eran complemento de otro tipo de ingresos.<sup>44</sup> Para fines del siglo XVII las travesías por el golfo de California se incrementaron tras la fundación de misiones jesuitas en Sonora, Sinaloa y posteriormente la California, las

42. Fernanda García de los Arcos, *Forzados y reclutas: los criollos novohispanos en Asia, 1756-1808*, México, Potrerillos Editores, 1996, p. 173. Yuste, *El comercio...*, p. 55; Pinzón, *Acciones...*, p. 61-82.

43. Mandrí, "Navegación...", p. 17-18.

44. Sobre el funcionamiento de los distintos puertos occidentales ver los trabajos contenidos en Olveda y Reyes, *Los puertos...*

cuales llevaron a organizar remesas de víveres desde la Nueva Galicia (véase figura 1).<sup>45</sup>

Matanchel fue punto de salida y llegada de las naves que comunicaron a las costas neogallegas con las misiones jesuitas; se seleccionó ese lugar por contar con una bahía abierta y por ubicarse cerca del pueblo de Tepic, el cual era zona de paso entre Guadalajara y las minas del noroeste; esto hacía de Tepic receptor de cargas que posteriormente se remitían por mar a los asentamientos misionales. Esas navegaciones paulatinamente se incrementaron, lo que llevó a que las autoridades metropolitanas pusieran mayor atención en la zona y nombraran oficiales que las coordinasen y vigilasen.<sup>46</sup>

Las embarcaciones usadas en Matanchel eran de manufactura local y se trataba de naves de reducido calado, pues los puertos de esos litorales eran de poca profundidad. Generalmente los vecinos de las localidades, en ocasiones asociados con pobladores de tierra adentro, eran los que solicitaban permisos para fabricar los bajeles y salir a navegar en ellos. En el caso de las embarcaciones al servicio de las misiones, éstas debían ser financiadas por la Real Hacienda y entregadas a los religiosos, por lo que los funcionarios coloniales las mandaban hacer en lugares como Realejo, en Centroamérica, o las compraban a los vecinos de la localidad o hasta fueron fabricadas en las mismas misiones (véase figura 2).

Estas naves viajaban constantemente por esos litorales pero no se alejaban de la costa, por lo que sus bastimentos duraban poco y generalmente eran adquiridos en las cercanías. La mano de obra en su mayoría era poco instruida pues, salvo los oficiales remitidos por las autoridades a Matanchel, los oficios relacionados a las navegaciones los aprendían los vecinos de forma empírica.<sup>47</sup>

Podría decirse que tanto en Acapulco como en las costas de la Nueva Galicia había actividades marítimas que se practicaron con cierta regula-

45. Sobre los vínculos mercantiles practicados a lo largo de los litorales noroccidentales de la Nueva España ver los trabajos de Ignacio del Río, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, UNAM, IIH, 2003, y Vidargas, *Navegación...*

46. Mathes, "Martanchel...", p. 31-47.

47. Río, *El régimen...*, p. 140-154; Pinzón, *Acciones...*, p. 47-71.

ridad pero que variaron dependiendo de las funciones de cada establecimiento o zona. Mientras que en Acapulco los trabajos llevados a cabo se relacionaron más con el arribo de los galeones de Manila, en la Nueva Galicia las actividades se centraron en la búsqueda de perlas y el envío de remesas a las misiones jesuitas, pero poco con actividades comerciales pues las políticas reales de puerto único así lo ordenaban. No obstante, el hecho de que en las costas neogallegas las actividades practicadas fueran regulares llevó a que se desarrollara una incipiente experiencia marítima que sólo se practicó a nivel local. Esta situación tuvo pocas variantes y fue hasta la segunda parte del Setecientos cuando comenzó a transformarse.

Las actividades marítimas de las costas novohispanas de cara al Pacífico tuvieron un crecimiento lento, sometido a las restricciones reales, pero al mismo tiempo su práctica fue regular. Los hombres de mar participaron en los establecimientos costeros existentes y su trabajo dependió de las actividades a realizar. La experiencia marítima y portuaria de los hombres de mar hispánicos fue usada en las navegaciones por el Pacífico y, a la larga, vertida en los pobladores novohispanos a partir de la práctica. Primero las exploraciones y luego los viajes regulares hicieron que en la Nueva España existiera personal marítimo que, aunque reducido en comparación con los trabajadores del campo o de las minas, de todas formas dejan ver que las actividades marítimas formaron parte del desarrollo económico del virreinato. Los cambios navales implementados por la dinastía Borbón en todos los puertos hispánicos, a lo largo del siglo XVIII, obligaron a crear un asentamiento cuyas funciones fueran más especializadas, como fue el caso del Departamento Marítimo de San Blas. Esto significó una diferencia en relación al trabajo de los empleados portuarios novohispanos.