

## 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

*Hombres de mar en las costas novohispanas  
Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el  
Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*  
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/4.0/>

---

2019: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en <http://ru.historicas.unam.mx>.

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



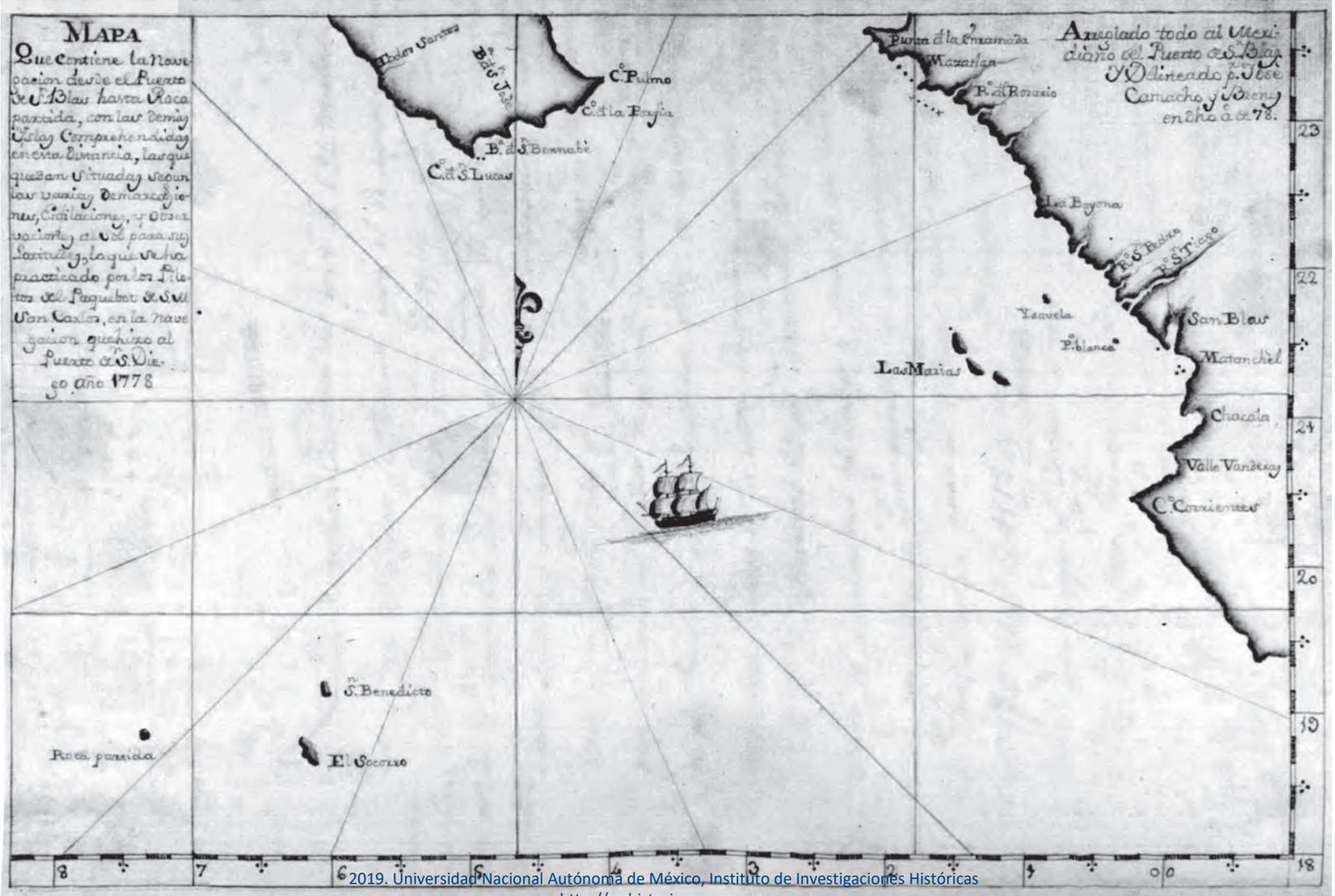
# Hombres de mar en las costas novohispanas

Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el  
departamento marítimo de San Blas (siglo XVIII)

**Guadalupe Pinzón Ríos**



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO



Página 1

“Mapa que contiene la navegación desde San Blas hasta Roca Partida,  
con las demás islas comprendidas en esta distancia... (1778)”.

AGN, *Mapas y Planos*, cat. 3192.

# **Hombres de mar en las costas novohispanas**

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



Instituto de Investigaciones Históricas



Serie Historia Novohispana

# 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  
México 2018

Pinzón Ríos, Guadalupe, autor

*Hombres de mar en las costas novohispanas : trabajos, trabajadores y vida portuaria en el departamento marítimo de San Blas (siglo XVIII) / Guadalupe Pinzón Ríos.*

México : UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019.

(Serie Historia Novohispana 95)

1 recurso electrónico

Libro PDF (4.73 MB)

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

1. San Blas (Nayarit) – Historia. 2. México – Historia – Comercio, 1540-1810.
3. San Blas (Nayarit) – Comercio. I. Título. II. Serie.

Primera edición impresa: 2014

Primera edición electrónica en PDF: 2015

Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2018

D. R. © 2018. Universidad Nacional Autónoma de México

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Círculo Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria

Coyoacán, 04510, Ciudad de México

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



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

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

Hecho en México

En las islas como Guernesey, la población está compuesta de hombres que han pasado su vida en dar la vuelta a su campo y de hombres que han pasado su vida en dar la vuelta al mundo. Son dos especies de labradores; estos de la tierra, aquellos del mar.

Victor Hugo, *Los trabajadores del mar* (1866)



## Agradecimientos

Desde hace ya algunos años me he interesado por el mar y las navegaciones practicadas en Nueva España. Este interés despertó tras la revisión de un proceso en torno a una embarcación encallada en Veracruz que significó el reacomodo de su cargamento, pleitos entre comerciantes y la reubicación de la tripulación. De esto último, llamó mi atención que algunos hombres fueron enviados a San Blas en lugar de ser distribuidos en otras naves. Lo extraño de la situación me llevó a seguir a estos marinos y tomarme con un departamento marítimo en donde se hacía mucha referencia al personal del lugar; este tema dio origen a mi tesis de maestría. Tras dicho trabajo pude ver la complejidad de San Blas, sus diferencias con Acapulco y las transformaciones marítimas gestadas en las costas del Pacífico, por lo que nuevas preguntas me llevaron a elaborar mi tesis doctoral. Pero pasado el tiempo, en el estudio de las navegaciones por el Pacífico he visto poco la presencia de los trabajadores del mar; por ello, me ha parecido importante retomar este trabajo y darlo a conocer, pues el personal marítimo y portuario que formó parte de la sociedad novohispana es poco conocido y no debe ser dejado de lado en los estudios de este virreinato. Si bien este trabajo fue el inicio de mis aventuras por el Mar del Sur, ahora se convierte en su continuación.

La posibilidad de dar a conocer este estudio requiere que agradezca, en primer lugar, a la Universidad Nacional Autónoma de México por fungir como la residencia donde iniciaron mis primeras incursiones en los temas marítimos, así como a los doctores José Luis Mirafuentes, Ignacio del Río, Carmen Yuste, Sergio Ortega y Martha Ortega por haberme acompañado y guiado en ésta mi primera travesía temática. Además, quiero agradecer al Instituto de Investigaciones Históricas por darme el cobijo y el apoyo necesarios que me permiten dar a conocer este trabajo. No puedo dejar de lado a Alicia Mayer, directora de esta institución, así como a Alfredo Ávila

e Iván Escamilla, cuyas gestiones me han permitido estar en este lugar y con ello continuar mis aventuras por el Mar del Sur.

El trabajo va dedicado a Antonio Pinzón y Vázquez, quien no pudo ver su conclusión pero que durante su elaboración estuvo presente apoyándolo constantemente.

## Introducción

Las costas del Pacífico novohispano, desde el siglo XVI, se convirtieron en plataforma donde se organizaron diversas navegaciones por el Mar del Sur. Las travesías se dirigieron hacia el Poniente para continuar con la búsqueda de rutas a territorio asiático, hacia el sur para establecer contactos con Perú, y hacia el noroeste para reconocer esos litorales. Sin embargo, pese a las navegaciones practicadas, lo cierto fue que las actividades marítimas se vieron limitadas por diversos motivos, como la política de puerto único que llevó a que sólo Acapulco funcionara como puerto de altura por el temor de que enemigos atacaran territorios coloniales o por las duras condiciones físicas de las regiones costeras.

El poco desarrollo marítimo del Pacífico novohispano no sufrió grandes modificaciones sino hasta la segunda parte del siglo XVIII, cuando las guerras europeas tuvieron más repercusiones en los territorios americanos, cuando las expediciones científicas de la época se incrementaron tanto en el Pacífico como en el Atlántico y cuando las políticas mercantiles del Setecientos permitieron la apertura e incremento de los contactos marítimos en las costas americanas. Lo anterior coincidió además con el desarrollo económico de la región occidental de la Nueva España, lo cual favoreció la creación, en 1768, de un nuevo asentamiento portuario diferente a Acapulco: el Departamento Marítimo de San Blas.

La importancia que ha tenido este establecimiento en la historia del comercio, de las navegaciones, de las exploraciones y de los contactos marítimos de la Nueva España ha sido objeto de estudio en diversas investigaciones. Entre los trabajos más completos pueden mencionarse los de Marcial Gutiérrez Camarena, Michael Thurman y Enrique Cárdenas de la Peña. En la primera se lleva a cabo una revisión de la evolución del puerto desde sus inicios hasta el movimiento de Independencia, aunque destacando su desarrollo regional, lo que hace se pierdan un poco de vista los contextos más generales. La segunda obra es muy completa y en ella se explica con detalle

el papel de San Blas en las exploraciones marítimas por el noroeste americano; se hace referencia a los trabajos llevados a cabo en el lugar y a su relevancia en las expediciones científicas del Setecientos. Y en la tercera se hace una relación detallada de la evolución del establecimiento a doscientos años de su fundación; Cárdenas recurre a variadas fuentes documentales, tanto españolas como mexicanas, y aunque centra sus principales intereses en la evolución marítima, militar y estratégica del establecimiento, también se hace referencia al desarrollo poblacional y a su personal.<sup>1</sup>

Otras investigaciones también hacen mención del puerto de San Blas aunque no sea su objeto de estudio. Tal es el caso de Belem Rivera y María Luisa Martín Merás quienes al analizar la cartografía resultante de las expediciones científicas por el Pacífico americano remiten a San Blas como punto de inicio de varias travesías.<sup>2</sup> Por su parte, Virginia González Claverán, al estudiar la expedición de Alejandro Malaspina, explica el papel que tuvo San Blas en dicho viaje.<sup>3</sup> Martha Ortega, Sylvia Hilton y Dení Trejo, que analizan la evolución de la Alta y Baja California, constantemente remiten al papel tanto comercial como marítimo de dicho departamento.<sup>4</sup> Salvador Bernabeu, en diversas obras, estudia las navegaciones y exploraciones marítimas llevadas a cabo por los litorales del Pacífico americano y constantemente hace mención a las funciones de San Blas.<sup>5</sup> En los traba-

1. Marcial Gutiérrez, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Editorial Jus, 1956; Michael Thurman, *Naval Department of San Blas: 1767-1797* (tesis), Ann Arbor, Michigan University Microfilms International, 1979; Enrique Cárdenas, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968, 2 v.
2. Belén Rivera y María Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, España, Mapfre, 1992.
3. Virginia González Claverán, *La expedición científica de Malaspina en Nueva España, 1789-1794*, México, El Colegio de México (en adelante Colmex), 1988.
4. Martha Ortega, *Alta California: Una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, Plaza y Valdés Editores, 2001; Sylvia Hilton, *La Alta California española*, Madrid, Mapfre, 1992; Dení Trejo, *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999.
5. Salvador Bernabeu, "El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas", en Florentino Rodao (coord.), *Estudios sobre*

jos de Michael Mathes, Guadalupe Pinzón, Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes se hace referencia a diversas actividades marítimas y portuarias de las regiones costeras del occidente novohispano en los que se incluye al Departamento Marítimo.<sup>6</sup>

El hecho de que una de las principales funciones de San Blas se relacionara con las expediciones científicas ha llevado a que algunas investigaciones centren su atención en los oficiales de mar que participaron en ellas, como se ve con trabajos que hacen referencia a Francisco de la Bodega y Cuadra, Juan Pérez, Bruno de Heceta, José Mociño, Antonio Mourelle o Miguel Constanzó.<sup>7</sup> No obstante, aún faltan investigaciones por

---

*Filipinas y las islas del Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989, p. 23-30; *El Pacífico ilustrado: del lago español a las largas expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992; *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunweg, 2000.

6. Michael Mathes, “Martoncel-Puerto de Xalisco-Matanchel-Matanchen: antecedentes históricos del establecimiento del puerto de San Blas, 1525-1767”, en José María Muriá (coord.), *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del Norte de América*, Zapopan, Colmex, 1993, p. 31-47; Guadalupe 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)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante UNAM), Instituto de Investigaciones Históricas (en adelante IIH), Instituto Mora, 2011; Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coords.), *Los puertos noroccidentales de México*, México, El Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia (en adelante INAH), 1994.
7. S. Bernabeu, “Juan Pérez, navegante y descubridor de las Californias (1768-1775)”, en José Luis Peset (coord.), *Culturas de la costa noroeste de América*, España, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros, 1989, p. 277-290; S. Bernabeu, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1792*, Madrid, Alianza, 1990; S. Bernabeu, *Trillar los mares: la expedición descubridora de Bruno de Ezeta al noroeste de América*, Madrid, Banco Bilbao Vizcaya, Instituto de Geografía, 1995; Héctor Gómez, *Viaje interminable de un naturalista*, México, Academia Mexicana de Ciencias, Instituto Politécnico Nacional, 2005; Amancio Landín Carrasco, *Mourelle de la Rúa. Explorador del Pacífico*, Madrid, Cultura Hispánica, 1971; Omar Moncada, *El ingeniero Miguel Constanzó. Un militar ilustrado en la Nueva España del siglo XVIII*, México, UNAM, Instituto de Geografía (en adelante IGg), 1994.

realizar sobre los trabajadores de bajo nivel que tanto en mar como en tierra hicieron que San Blas se mantuviera en constante funcionamiento. Lo anterior es relevante debido a que este Departamento Marítimo fue fundado con una población permanente que se pensó se involucraría tanto en las navegaciones como en los trabajos portuarios. Por ello, el objetivo de este trabajo es estudiar la evolución del Departamento Marítimo de San Blas a partir de las personas que laboraron en él y cuyo trabajo influyó en el establecimiento de vínculos entre las poblaciones del interior y las actividades marítimas del lugar.

El tema de los trabajadores portuarios en Nueva España ha sido abordado en trabajos que hacen referencia a establecimientos como Veracruz<sup>8</sup> o Acapulco,<sup>9</sup> pero en los que generalmente han interesado otras temáticas como el comercio, las epidemias, los movimientos migratorios o las invasiones.<sup>10</sup> Y cuando se ha abordado a las personas involucradas en las flotas de Nueva España o en el Galeón de Manila, se ha hecho más referencia a los grandes comerciantes.<sup>11</sup>

8. Algunas obras en las que se analiza el comercio de Veracruz son Clarence Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, (en adelante FCE), 1979; Peggy Liss, *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, México, FCE, 1989; Matilde Souto, “La transformación del puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil”, en Carmen Yuste y Matilde Souto (coords.), *El comercio de México 1713-1850*, México, Instituto Mora, UNAM, IIH, Universidad Veracruzana (en adelante UV), 2000, p. 110-139 y *Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, Colmex, Instituto Mora, 2001.
9. Martha de Jarmy, *La expansión española hacia América y el océano Pacífico*, México, Fontamara, 1988, 2 v.; Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México, INAH, 1984; Bernabeu, *El Pacífico... y La aventura...*
10. En esta idea coinciden Carlos Bosch y Ernesto de la Torre. Carlos Bosch, “Hombres de mar y hombres de tierra en la historia de México”, en *España y Nueva España: sus relaciones transmarítimas*, México, Universidad Iberoamericana (en adelante UIA), Instituto Nacional de Bellas Artes (en adelante INBA), Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (en adelante Conaculta), 1991, p. 9 y 23; Ernesto de la Torre, prólogo de la obra de Gutiérrez Camarena, *San Blas*, p. vii.
11. David Brading, *Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1810)*, México, FCE, 1997; John Kicza, *Empresarios coloniales. Familias y negocios en la ciudad de*

Según Carlos Bosch, la falta de investigaciones sobre empleados de embarcaciones y de puertos de Nueva España se debe a que en México los temas relacionados con la conquista y la colonización del territorio americano han sido más abordados que los marítimos por haberse volcado las principales actividades económicas hacia el interior.<sup>12</sup> Por su parte, Martha de Jarmy explica que hay reducidas fuentes sobre ese tipo de trabajadores pues al ser en su mayoría personal de bajo nivel dejaron pocas narraciones propias que describiesen sus motivos para embarcarse o sus vidas durante las travesías.<sup>13</sup> Es posible que la ausencia de estudios sobre el personal marítimo y portuario de las costas novohispanas se deba a la creencia de que se trataba de población flotante que sólo esperaba el momento de regresar a su lugar de origen, principalmente España o las Filipinas.<sup>14</sup> Sin embargo, la presencia de los trabajadores marítimos no fue tan pasajera

---

*México durante los Borbones*, México, FCE, 1986; Christiana Renate Borchart, *Los mercaderes y el capitalismo en la Ciudad de México 1759-1778*, traducción de Alejandro Zenker, México, FCE, 1984; Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, UNAM, IIH, 2007; Iván Escamilla, *Los intereses malentendidos. El consulado de comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, México, UNAM, IIH, 2011; Souto, *Mar abierto*.

12. Carlos Bosch, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México, UNAM, 1980, p. 448-449.
13. Jarmy, *La expansión...*, v. 2, p. 33. María Fernanda García de los Arcos refuerza la idea anterior al explicar cómo existen pocas investigaciones sobre los trabajadores de bajo nivel que participaron en navegaciones o laboraron en puertos novohispanos. Véase “El comercio Manila-Acapulco: un intento de estado de la cuestión” en C. Yuste (coord.), *Comercio marítimo: nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, INAH, 1997, p. 165-180, p. 179.
14. Adriana Gil explica esto al referirse a las divisiones territoriales del puerto de Veracruz. Según dice, la zona norte es por donde transitaban hombres y mercancías que sólo estaban “de paso” en el puerto, entre los que se encontraban los miembros de las tripulaciones. Ver “Espacio urbano y familias en la ciudad de Veracruz según el padrón de Revillagigedo (1791)”, en Carmen Blázquez *et al.* (coord.), *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, UV, 1996, p. 154-155. Sobre transformaciones del espacio veracruzano ver M. Souto, “Imagen de la ciudad de Veracruz en doce planos de los siglos XVII al XIX”, en Johanna von Grafenstein (coord.), *El Golfo-Caribe y sus puertos, tomo 1, 1600-1850*, México, Instituto Mora, 2006, p. 377-410.

como se ha pensado pues varios hombres que llegaron a este territorio se relacionaron con pobladores del lugar, se contrataron en las actividades practicadas en el virreinato e incluso formaron parte de marinerías locales; su presencia fue tan relevante que las autoridades se vieron en la necesidad de legislar en torno a ella.<sup>15</sup> No obstante, su figura se ha desdibujado de las investigaciones, mientras que se ha dado más relevancia a los trabajadores del interior del territorio novohispano.<sup>16</sup> Esto debe ser replanteado pues podría decirse que en Nueva España hubo trabajadores que, de forma regular, participaron en las navegaciones o faenas portuarias relacionadas con la reparación de bajeles, navegaciones de cabotaje, atención de embarcaciones de azogue o de registro extraordinario, defensa portuaria, acondicionamiento de los puertos, entre otros.<sup>17</sup>

La presencia y distintos roles que desempeñaron los trabajadores marítimos y portuarios de la Nueva España hacen necesario profundizar en su relevancia ya que desde los reconocidos navegantes hasta los desconocidos marineros y grumetes, fueron pieza clave para mantener a los establecimientos portuarios novohispanos en constante funcionamiento. Es importante observar que el trabajo de estos hombres no fue el mismo en los diferentes puertos coloniales; este dependió de las actividades practica-

15. Yuste y Souto, *El comercio...*, p. 8-9, explican que las leyes muchas veces son consideradas como el origen del cambio, cuando en realidad en ocasiones son una adaptación del orden legal a las circunstancias cotidianas. En este caso, la presencia del personal marítimo y portuario en la Nueva España fue tan relevante que continuamente se tuvieron que adecuar algunas reglas con la finalidad de adaptarlas a las prácticas de esos empleados y así mantener su comportamiento dentro de la legalidad establecida. Lo anterior generó que la documentación oficial sobre esos trabajadores fuera abundante y, por lo tanto, es una importante fuente que permite un acercamiento a la vida que el personal marítimo llevó en las costas coloniales.
16. Sólo por poner un ejemplo puede verse la obra de Elsa Cecilia Frost, Michael Meyer y Josefina Zoraida Vázquez (coords.), *El trabajo y los trabajadores en la historia de México*, México, Colmex, University of Arizona Press, 1979, en la que se hace referencia (en el periodo colonial) a trabajadores de campo, negros, artesanos, minas, haciendas, gremios urbanos, artistas e incluso empleadas domésticas, pero no hay referencia sobre las marinerías ni de los trabajadores de las costas.
17. Souto, "La transformación..." , p. 113.

das en cada uno de ellos. Por eso, este estudio se centrará en los trabajadores de San Blas a fin de acercarse lo más posible al conocimiento del lugar, a sus habitantes y trabajadores, al tipo de faenas que se llevaron a cabo y al desarrollo que pudo llegar a tener el establecimiento.<sup>18</sup>

Se seleccionó a San Blas debido a que desde su fundación en 1768 el visitador José de Gálvez intentó convertirlo en el puerto más importante del Pacífico. Para ello ordenó que contara con una población compuesta de personal que laboraría en el lugar de forma permanente a fin de que a la larga conformara una sociedad marinera. Además, Gálvez tenía planeado crear ahí un astillero en el que se construyeran las embarcaciones a utilizar en el Mar del Sur, así como que se repararan las que llegaran dañadas. El nuevo puerto tendría también las funciones militares necesarias para proteger las costas del Pacífico y al Galeón de Manila que por ahí transitaba. La finalidad era convertir a San Blas en el punto de partida de expediciones que ayudaran a enriquecer los conocimientos científicos que se tenían sobre los territorios del noroeste americano y que influirían en su control y defensa. Por último, los viajes realizados desde ese puerto mantenían contacto y comunicación con las poblaciones y misiones de aquellos

18. Giovanni Levi explica la importancia de la observación microscópica, la cual revelará factores anteriormente no observados permitiendo así desarrollar una descripción densa. La riqueza de este método consiste en la posibilidad de registrar hechos significativos que pueden insertarse en un contexto mayor y que anteriormente pudieron perderse de vista: los hechos mínimos y los casos individuales pueden revelar fenómenos más generales. A su vez, Felipe Castro explica que el análisis microhistórico (o microsocio) permiten ensamblar las historias individuales de la “gente pequeña” con la “gran historia” de las instituciones, grupos sociales e imperios, como él ejemplifica al analizar a los trabajadores de la Casa de Moneda. Por su parte, Pilar Gonzalbo menciona que el comportamiento cotidiano es manifestación de las colectividades, así como que las rutinas de trabajo, fiestas, comida e incluso desórdenes dejan ver dinamismo social y las normas establecidas. Véase “Sobre Microhistoria” en Peter Burke (ed.), *Formas de hacer historia*, Madrid, Alianza Editorial, 1993, p. 119-143, p. 124-126 y 140; Felipe Castro, *Historia social de la Real Casa de Moneda de México*, México, UNAM, IIH, 2012, p. 12; Pilar Gonzalbo, *Vivir en Nueva España. Orden y desorden en la vida cotidiana*, México, Colmex, 2009, p. 17.

territorios.<sup>19</sup> San Blas se convirtió en un experimento marítimo en el que se vertieron las experiencias de las navegaciones de la época, así como las expectativas de transformar los asentamientos portuarios de Nueva España. Algunos de los objetivos del visitador sí llegaron a cumplirse pues, pese a diversas problemáticas sufridas, el lugar adquirió cierta relevancia. Además, su desarrollo implicó el establecimiento de mayores contactos con poblaciones de tierra adentro, así como el aumento de las personas que se involucraron en las actividades marítimas. Otra razón para seleccionar a ese puerto es la abundante información documental que existe de él, la cual permite conocer, tanto directa como indirectamente, al personal marítimo que ahí laboró.<sup>20</sup>

La idea central que rige este trabajo es que el personal dedicado a las actividades marítimas en las costas del Pacífico novohispano estuvo presente desde el siglo XVI y formó parte de su sistema social y económico, por lo que no únicamente fue visitante de este territorio. La estancia de las tripulaciones que llegaban a las costas de la Nueva España desde España, Filipinas, Perú o Centroamérica, permitió que su experiencia marítima fuese vertida, a través de su trabajo, en los pobladores novohispanos, lo que en cierta forma influyó en la formación de marinerías locales que

19. La bibliografía que existe sobre el puerto principalmente se refiere a esos viajes de exploración que de él partieron. Se pueden ver obras generales como la de Enrique Hernández, *San Blas en la perspectiva de su historia*, Tepic, Gobierno del Estado de Nayarit, 1975; Gutiérrez, *San Blas...*; Cárdenas, *San Blas*. Existen además investigaciones relacionadas directamente con las expediciones, como las que se presentaron en el coloquio organizado por José María Muriá, *Coloquio...*
20. Sobre esto, Peter Burke analiza la importancia de rescatar información sobre la vida cotidiana de personas ordinarias a través de la lectura “entre líneas” de los documentos oficiales. Él se refiere a documentación registrada a partir de casos inusuales como juicios y declaraciones. Ver “Obertura: la nueva Historia, su pasado y su futuro”, en Burke, *Formas*, p. 13-38 y 26. En el caso de los temas referentes a los hombres de mar, pueden encontrarse dos tipos de documentos oficiales, los que trataban de adecuar y regular sus costumbres y los que refieren a sucesos extraordinarios como accidentes, agresiones, incendios, etcétera. Por ese motivo es posible rescatar las vivencias de esos hombres a partir de la documentación oficial y de su lectura entre líneas.

cobraron relevancia hacia la segunda parte del siglo XVIII, cuando las actividades marítimas se incrementaron. Sin embargo, la tradición marinera de este territorio no prosperó demasiado debido a las políticas de puerto único que limitaron las navegaciones coloniales, lo cual, aunado a las difíciles condiciones físicas de los litorales, no permitió llevar a cabo trabajos lucrativos que fomentasen la creación de diversos asentamientos costeros. Por ese motivo, a partir de la fundación de San Blas se intentó modificar la situación anterior y tomar medidas que incrementasen los trabajos marítimos. El funcionamiento de San Blas dependió, en primer lugar, de remesas de hombres de otros puertos y, posteriormente, estas contrataciones tuvieron que ser completadas con personal de regiones cercanas, dando paso a una incipiente marinería local. Las primeras contrataciones de tripulaciones se hicieron en España y Veracruz; posteriormente, se reclutó a hombres de Perú y Filipinas; finalmente, se echó mano de pobladores de las cercanías, incluyendo indígenas y castas. Es necesario aclarar que no se intenta explicar la evolución de San Blas pues de ello existen diversas obras. Lo que aquí interesa es destacar el papel desempeñado por los hombres en este lugar, así que aunque se hará referencia al tema de las navegaciones en general, principalmente se abordarán las condiciones de vida y laborales de los empleados del departamento.

El trabajo se presenta en cinco capítulos. En el primero se analizan los arribos de personal marítimo a las costas del Pacífico novohispano, así como los trabajos que realizaron. En el segundo se hace referencia a los cambios introducidos por la dinastía Borbón en torno a los puertos hispánicos, las razones por las que San Blas fue fundado, las condiciones que hicieron necesario que a diferencia de otros establecimientos éste contara con población permanente y las funciones del lugar. En el tercero se hace referencia a los principales trabajadores de mar y tierra que habitaban en San Blas, así como la forma en la que las autoridades echaron mano de ellos. En el cuarto apartado se mencionan las características generales de las contrataciones al igual que las condiciones salariales de los trabajadores. Finalmente, en el último capítulo se analiza la vida de los trabajadores portuarios, el papel que desempeñaron y los vínculos o actividades establecidas en esa sociedad marítima, tanto en su ámbito laboral como social.

Las fuentes usadas en este trabajo son documentos como la correspondencia entre funcionarios donde se dieron informes sobre la administración del puerto, condiciones laborales y sanitarias de éste, y sobre los empleados y las finanzas del lugar, entre otros. Además, se recurre a los diarios de navegación elaborados en las travesías, en las ordenanzas remitidas desde México o España y la cartografía de la época. Estas fuentes, de forma directa o indirecta, remiten a las tripulaciones, trabajadores y vecinos del Departamento Marítimo. El trabajo también se apoya en fuentes bibliográficas primarias que en su mayoría se trata de crónicas de viajes llevadas a cabo desde San Blas hacia el noroeste americano y en las que se describen las diversas faenas practicadas por los trabajadores del departamento. La periodicidad en realidad abarca la última parte del siglo XVIII por ser el momento en el que el lugar fue fundado y sufrió adecuaciones que sentaron sus bases como puerto y poblamiento.

Podría decirse que con este estudio se pretende reflexionar acerca de la importancia que los trabajadores del mar y de las costas tuvieron en los establecimientos portuarios, lo que a su vez permite analizar su relevancia en el devenir económico, político y social de la Nueva España. El papel de esos hombres no fue ajeno al del resto del virreinato, sino que jugó un rol específico y fue una pieza más del funcionamiento de la sociedad colonial.

## 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, Conzumex, 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 aleñañas.<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.



1



2

Figuras 1 y 2. Grabados en obra de Miguel Venegas, *Noticia de la California y de su conquista temporal y espiritual hasta el tiempo presente*, 3 v., facsímil del texto de 1757, México, Luis Álvarez de la Cadena, 1943, 3 tomos, v. II, p. 115.

## El nacimiento de una sociedad marinera: San Blas

El espectáculo y el contacto con este primitivismo alegran al melancólico que ha decidido instalarse a orillas del mar y desafiar si llega el caso los insalubres vapores que de allí ascienden.

*Alan Corbin*

La fundación del Departamento Marítimo de San Blas fue diferente al de otros asentamientos portuarios de la Nueva España pues, desde un principio, en él se intentó poner en práctica ciertas reformas implementadas por la dinastía Borbón. Algunas de éstas pretendían incrementar las exploraciones marítimas, multiplicar las navegaciones regulares, mejorar la protección de las costas americanas, preparar de mejor forma a los empleados portuarios y tripulaciones, así como aumentar los vínculos entre las costas y las poblaciones del interior.

Estudiar con detalle la fundación y la evolución del Departamento Marítimo de San Blas, a partir de las personas que en él residían y trabajaban, permitirá comprender los cambios que durante la segunda parte del siglo XVIII se aplicaron a los puertos novohispanos, así como las repercusiones que tuvieron en la sociedad colonial. Esto se debe a que en San Blas se vertieron las proyecciones y esperanzas de crear un establecimiento marítimo diferente a Acapulco y Veracruz en el que los nuevos estándares navales borbónicos pudieran llevarse a cabo. Esto implicaba establecer nuevas relaciones entre la población novohispana y las actividades marítimas, al menos en un principio, en este lugar específico.

### RAZONES QUE DIERON LUGAR AL DEPARTAMENTO MARÍTIMO

Hay que recordar que desde inicios del siglo XVIII la dinastía Borbón comenzó a implementar cambios estructurales al sistema naval español que

pronto incluyeron a las colonias de ultramar. Entre los cambios estuvieron la creación de una Secretaría de Marina e Indias, el establecimiento de los Departamentos Marítimos de El Ferrol, Cartagena y Cádiz, la unificación de las diversas flotas existentes en una sola Armada Real, el fortalecimiento de las industrias productoras de pertrechos navales y los intentos por mejorar la instrucción que debían recibir los oficiales que participaban en las navegaciones.<sup>1</sup>

En el caso de la Nueva España, en un principio no se pensó en aplicar en sus puertos los mismos estándares de transformación que en los metropolitanos. Es decir, que mientras en la Península se establecieron departamentos de marina que coordinasen las actividades navales de ese territorio, en los litorales americanos sólo se intentó fomentar la creación de astilleros y de contactos marítimos, así como la vigilancia de las actividades navales a partir de funcionarios procedentes de la metrópoli. Esto se hizo evidente cuando únicamente en territorio español surgieron las instituciones en las que se formaba al personal capacitado para encargarse de dichas transformaciones, como el Colegio de Guardiamarinas de Cádiz (1717), la Escuela de Artillería de Segovia (1725) y la Academia de Ingenieros y de Artillería de Barcelona (1736). A los oficiales egresados de estos lugares se les encomendaron los proyectos de modernización que incluyen descripciones geográficas, estudios hidrográficos y planeamiento de obras públicas.<sup>2</sup> Su trabajo se extendió a los territorios de ultramar y fueron enviados a los asentamientos costeros americanos a llevar a cabo transformaciones en ellos, pero tuvieron prohibido instruir a personal de esos territorios, pues su conocimiento únicamente debía conservarse en la

1. John Lynch, *El siglo XVIII. Historia de España*, traducción de Juan Faci, Barcelona, Crítica, 1991, p. 88-116; Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, España, Ariel, 1979, p. 131; Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, UNAM, IIH, Iberoamericana Vervuert, México, 2011, p. 198-218.
2. Manuel Selles García, *Navegación astronómica en la España del siglo XVIII*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2000, p. 20; David Casado, *La Marina Ilustrada. Sueño y ambición de la España del XVIII*, España, Ministerio de Defensa, 2009, p. 2003.

metrópoli.<sup>3</sup> Así, la creación del astillero de La Habana, la búsqueda de bahías donde también pudieran construirse bajeles (como Alvarado y Coatzacoalcos), las reestructuraciones a las fortalezas portuarias (de Veracruz, Campeche y Acapulco) y la búsqueda de un paso que comunicara al Mar de Norte con el del Sur, fueron acciones aplicadas por ingenieros militares y oficiales de marina provenientes de España.<sup>4</sup>

Pero en las costas del Pacífico novohispano pronto fue necesario llevar a cabo otro tipo de acciones. Tras la guerra del Asiento, mejor conocida como de la “Oreja de Jenkins” (1739-1748), y los saqueos realizados por George Anson a lo largo del Pacífico, se puso en evidencia lo poco protegidos que estaban los litorales americanos, en especial los novohispanos.<sup>5</sup>

3. Héctor Mendoza, “La geografía y la Ilustración española y novohispana: la organización y los proyectos finales del siglo XVIII” en Omar Moncada (coord.), *La geografía de la Ilustración*, UNAM, Instituto de Geografía (en adelante IGg), México, 2003, p. 157-198.
4. Para ver algunos de los trabajos portuarios en los que estuvieron involucrados los ingenieros militares véase Omar Moncada, *Ingenieros militares en Nueva España. Inventario de su labor científica y espacial. Siglos XVI al XVIII*, UNAM, IGg, Instituto de Investigaciones Sociales, México, 1993; María del Carmen León, “Cartografías de los ingenieros militares en Nueva España, segunda mitad del siglo XVIII” en H. Mendoza y Carla Lois (coords.) *Historias de la Cartografía Iberoamericana. Nuevos caminos, viejos problemas*, UNAM, IGg, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México, 2009, p. 441-466.
5. Este navegante inglés entre 1740 y 1742 atacó tanto a poblaciones americanas de cara al Pacífico así como a embarcaciones que navegaban por esas costas. Establecimientos y naves en Sudamérica fueron sus primeras víctimas y para 1742 se trasladó al litoral del puerto de Acapulco con la intención de atacar al galeón de Manila. En la zona permaneció alrededor de tres meses (de febrero a mayo). A pesar de que en la Nueva España se sabía de la presencia del navegante inglés y de que se hicieron planes defensivos para su llegada, en realidad no hubo acciones navales con las que pudieran apresarlo. Finalmente Anson partió de Acapulco rumbo a las Filipinas, donde logró capturar al galeón *Nuestra Señora de Covadonga* en julio de 1743 y hacerse de un botín de cerca de 1 500 000 pesos en plata. Este fue uno de los últimos y más relevantes ejemplos de la presencia de naves extranjeras en las costas de la Nueva España, así como de las limitadas estrategias defensivas de este territorio. La travesía de Anson puede verse en Peter Gerhard, *Pirates on the West Coast of New Spain 1575-1742*, California, The Arthur H. Clark

No obstante, fue al finalizar la Guerra de los Siete Años (1756-1763) cuando se mostró el peligro que corrían los territorios de ultramar, pues este evento culminó con la toma de La Habana y Manila a manos de fuerzas inglesas, y dejó a la Nueva España con sus principales vínculos mercantiles truncados.<sup>6</sup>

Aunado a lo anterior, desde 1767 llegaron a Madrid noticias sobre la existencia de establecimientos rusos en el noroeste americano dedicados al comercio de pieles. Por órdenes del zar Pedro el Grande los rusos iniciaron viajes de exploración en el territorio de Alaska. Ante estas incursiones, los españoles comenzaron a tomar las medidas para impedir, y hasta rechazar, a los extranjeros que se posicionaran en los territorios americanos que durante mucho tiempo España consideró suyos. El temor de perder esas comarcas en el mal delimitado virreinato agilizó tareas de reconocimiento y exploración; de hecho, reconocer y poblar el territorio noroccidental fue uno de los objetivos geoestratégicos de la corona.<sup>7</sup> Estas noticias coincidieron con la orden de expulsar a los jesuitas de todos los territorios

---

Company, 1960, p. 230-237; Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*, trad. José Manuel Álvarez, España, Océano Turner, 1999, p. 180-196; G. Pinzón, "Defensa del Pacífico Novohispano ante la presencia de George Anson", *Estudios de Historia Novohispana*, v. 38, México, UNAM, IIH, enero-junio 2008, p. 63-86.

6. Estos eventos, así como sus consecuencias en las relaciones transoceánicas, son ampliamente referidos a lo largo de las obras de Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987; John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, Mapfre, 1992; Oscar Spate, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan* (v. II), Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983; C. Yuste, "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial" en Yuste y Souto, *El comercio exterior...*, p. 21-41 y *Emporios...*; Bernabeu, "El océano..."; Lynch, *El siglo...*; Gerhard, *Pirates...*; Liss, *Los imperios...*; Pinzón, *Acciones...*
7. Ernest Sánchez Santiró, "Una modernización conservadora: el reformismo borbónico y su impacto sobre la economía, la fiscalidad y las instituciones", en Clara García Ayuardo (coord.), *Las reformas borbónicas, 1750-1808*, México, FCE, Centro de Investigación y Docencia Económicas, Conaculta, Instituto Nacional de Estudios sobre las Revoluciones en México, 2010, p. 288-336, p. 291; Miguel León-

hispanicos y la rebelión de los indios pimas y seris en Sonora. El envío de hombres para pacificar a los rebeldes y congregar a los padres de la Compañía podría llevarse a cabo por la vía marítima, proyecto que fue organizado por el propio visitador general José de Gálvez.<sup>8</sup>

En estos momentos Acapulco seguía siendo un asentamiento poco poblado que incluso carecía de los bastimentos suficientes para abastecer a los galeones que arribaban; todo alimento o pertrecho era llevado de México, Puebla, Veracruz o Centroamérica. Las labores de construcción también eran mínimas, ya que se reducían a la reparación y carena de las embarcaciones filipinas. Aunque se tomaron medidas para reestructurar el lugar, como cambio de oficiales, arreglos al castillo y mayor vigilancia, se le consideró un lugar alejado del noroeste como para convertirlo en punto de inicio de las travesías planeadas. Por ello se pensó en crear un nuevo establecimiento en las costas occidentales del virreinato. Aunque en esta zona funcionaba el puerto de Matanchel para abastecer a las misiones jesuitas y realizar navegaciones locales, Gálvez lo consideró un paraje abierto poco factible de ser protegido, por lo que decidió que era mejor trasladar al asentamiento a una bahía más cerrada. Éste fue el origen de San Blas (1768).<sup>9</sup>

Desde su fundación San Blas desempeñó funciones relevantes, pues desde allí partieron navegaciones que permitieron ocupar la Alta California,

---

Portilla, "San Blas: mitos y realidades precursoras" en Muriá, *Coloquio...*, p. 11-29, p.14-15; Trábulse, *Ciencia...*, p. 38.

8. Los levantamientos indígenas en realidad se incrementaron desde 1680 y dificultaron el tránsito y las navegaciones hacia las misiones jesuitas y posteriormente hacia las regiones del noroeste. Así que cuando se dio la expulsión de los jesuitas se aprovechó para enviar desde San Blas milicias que pacificaran la región. Sobre el tema ver I. del Río, *El noroeste de México. Estudios históricos sobre Sonora, Sinaloa y Baja California*, México UNAM, IIH, 2002, p. 131-133; y en el estudio introductorio que hacen José Luis Mirafuentes y Pilar Máynez a Domingo Elizondo, *Noticia de la expedición militar contra los rebeldes seris y pimas del Cerro Prieto, Sonora: 1767-1771*, introducción, notas y apéndices de Jose Luis Mirafuentes y Pilar Máynez, México, UNAM, IIH, 1999, p. xxii-xxiii.
9. Sobre el uso de Matanchel véase Vidargas, *Navegación...*, 147-148. En cuanto a la fundación del departamento de marina ver Gutiérrez, *San Blas...*, p. 71-79; Cárdenas, *San Blas...*, v. 1, p. 32-34.

enviar abastos regulares a las nuevas poblaciones al igual que a las ya existentes en la Baja California, Sonora y Sinaloa. Las expediciones también mejoraron el conocimiento que se tenía de las costas del Pacífico, pues permitieron elaborar nuevos mapas y actualizar las mediciones geográficas con las que se contaba. También se trazaron derrotas diferentes hacia puertos como Acapulco y El Callao.<sup>10</sup> Por otro lado, la fundación de San Blas reestructuró las actividades económicas de la región, pues a la larga permitió la práctica de contactos marítimo-comerciales que hacia 1790 se hicieron regulares.<sup>11</sup> Todos estos cambios se llevaron a cabo a partir de un lugar que desde sus inicios funcionó de forma distinta a otros puertos del virreinato y en gran medida esto se debió a la forma en la que se estableció el poblamiento y la relación con sus trabajadores.

#### EL LUGAR

Según Marcial Gutiérrez, las playas de San Blas abarcaban aproximadamente tres kilómetros de extensión y se dirigían en línea recta, de sur a norte, comenzando en la boca del estero de San Cristóbal (o del Conchal), que la separaba de Matanchel, y terminaba en la boca del estero del Pozo,

10. G. Pinzón, “Francisco de la Bodega y Cuadra y los mapas de Acapulco, Paita y Callao (1777-1778)”, en Francisco Roque de Oliveira y H. Mendoza (coords.), *Mapas de metade do mundo. A cartografia e a construção territorial dos espaços americanos: séculos XVI a XIX = Mapas de la mitad del mundo. La cartografía y la construcción territorial de los espacios americanos: siglos XVI al XIX*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, UNAM, IGg, 2010, p. 423-440.
11. Sobre los contactos comerciales de San Blas con establecimientos centro y sudamericanos ver las obras de Jaime Olveda, *La oligarquía de Guadalajara*, México, Conaculta, 1991, y Dení Trejo, “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, v. 44, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, IIH, julio-diciembre, 2006, p. 11-36. Respecto a los primeros contactos de San Blas con las islas del Poniente, y que posteriormente permitieron establecer vínculos comerciales, ver G. Pinzón, “La inserción de San Blas en las navegaciones transpacíficas (1768-1789)”, en Cristina Barrón Soto (coord.), *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispano en Asia*, México, UIA, 2012, p. 253-279, p. 263-273.

que la separaba de la playa del Rey. La tierra adyacente a esta playa contaba con poca elevación, salvo por el cerro de San Basilio (hoy de la Contaduría), que es donde fue establecido el pueblo. Se pensó que los dos esteros de la zona (los cuales avanzaban varios kilómetros tierra adentro) servirían de comunicación fluvial con las rancherías de la localidad, principalmente en tiempo de lluvias. El estero de San Cristóbal (situado al sur) surtiría de agua al puerto. El estero del Pozo (situado al norte) comunicaría a las poblaciones de la región en la margen izquierda del río Santiago. Otra elevación del lugar era el cerro del Vigía, donde se ubicó el faro del puerto; también se le conoció como cerro del Castillo debido a la fortificación establecida en él. Frente al cerro del Vigía, y a corta distancia emergiendo en el mar, había un pequeño peñón solitario que por su color se le llamó Piedra Blanca; éste servía como punto de inicio de las expediciones, las cuales rodeaban el peñón y se dirigían hacia el norte (ver figura 3).<sup>12</sup>

Aunque se pensó que las características físicas de San Blas permitirían proteger al nuevo Departamento Marítimo, lo cierto fue que la zona no contaba con las condiciones necesarias para convertirse en puerto de altura. El litoral era poco profundo, arenoso y se azolvaba con frecuencia, lo que dificultaba las labores portuarias. La bahía era excesivamente húmeda y calurosa, sufría de constantes y fuertes vientos, estaba rodeada de pantanos, llovía mucho y continuamente se desbordaba el río Santiago, las plagas de moscos eran permanentes y la vegetación exuberante dificultaba las labores de desmonte. Sin embargo, cuando José de Gálvez seleccionó a San Blas como sede del nuevo departamento marítimo, no sólo no vio (o no quiso ver) las dificultades que provocarían las duras condiciones físicas del lugar, sino que por el contrario, consideró que éstas eran las idóneas para fundar un puerto y una población; incluso pensó que eran mejores que las de otros establecimientos costeros del virreinato. Así describió las ventajas de la zona:

(...) este temperamento es muy saludable, e igual el de toda la costa, según con verdad me han informado varios prácticos que la han

12. Gutiérrez, *San Blas...*, p. 75-77.

corrido, pues además de que en ninguna parte de ellas se experimenta el 'vómito prieto' ni otros repentinos accidentes a que están expuestos todos los que habitan en las del norte, presta la mar todos los días desde las 9 de la mañana hasta las 5 o 6 de la tarde un viento bastante fuerte y tan fresco y sano, que constituye la costa a ser habitada de todos, con menos pensiones y riesgos que en Veracruz y La Habana(...)<sup>13</sup>

Además, Gálvez consideró que las condiciones físicas del puerto, al igual que su ubicación, lo hacían idóneo para convertirse en base de naves de poco calado así como para proteger las costas de la región. Lo refirió de esta forma:

(...) el puerto es famoso para embarcaciones de poco porte, que son necesarias en esta navegación, el único que hay entre el de Guaymas y Acapulco, pues después de lograr los buques estar lejanos de todo precipicio y perfectamente abrigados de los vientos, tiene la bahía dos esteros que penetran el interior del país, bastantemente capaces a ocultar y libertar cuantas embarcaciones haya en este puerto de San Blas, de cualquiera tentación enemiga que pueda haber en lo venidero (...)<sup>14</sup>

Enrique Cárdenas considera que José de Gálvez, debido a su interés de fundar un establecimiento portuario en esa región, no analizó las condiciones adversas que ofrecía, como el clima malsano, la lluvia tenaz que fomentaba los pantanos, los insectos y demás alimañas, el azolve del río y las dificultades que esto generaba a la navegación.<sup>15</sup> No obstante, en dicho puerto, a pesar de los bancos de arena que se formaban, de los troncos que arrastraba el río y estorbaban a las embarcaciones, de los pantanos que rodeaban la zona, de las incomodidades que provocaban las continuas inundaciones, y de las plagas existentes en la región, se instaló el Departamento Marítimo por considerarse que el lugar contaba con mayor resguardo

13. Tomado de Cárdenas, *San Blas...*, p. 34.

14. *Ibid.*, p. 34.

15. *Ibid.*, p. 32-33.

del que tenía Matanchel.<sup>16</sup> El nuevo establecimiento tendría las funciones de su predecesor (remesas de víveres) así como las de defensa y exploración que se necesitaban.

Pronto se pensaron en más funciones, pues José de Gálvez no tuvo la intención de que San Blas sirviera únicamente de zona de paso a las poblaciones del norte ni como un simple fuerte de defensa de aquellas costas. Planeaba que este puerto, algún día, se convirtiera en el establecimiento costero más importante del Pacífico novohispano. En él podrían construirse y repararse embarcaciones, despacharse provisiones y hombres a lo largo de esas costas y apoyar por vía marítima algunas expediciones terrestres que continuaran sus avances por el noroeste.<sup>17</sup> Así manifestó Gálvez las funciones que planeaba para el puerto:

(...) socorrer aquellos parajes, mantener el territorio y fomentar la navegación adelantándola con el objeto de que se hiciese en lo sucesivo un puerto para el comercio con las islas Filipinas, reino de Lima y con los descubrimientos que de nuevo se hiciesen<sup>18</sup>

La navegación hacia los presidios del norte y las Californias, así como la defensa de los litorales novohispanos ante posibles incursiones externas, fueron los pretextos para llevar a cabo el plan de Gálvez. Pese a que las condiciones físicas del lugar dificultaron los trabajos realizados en el puerto, en realidad éstos no se detuvieron y San Blas se mantuvo en constante funcionamiento, como se hará mención más adelante.

16. Gutiérrez, *San Blas...*, p. 78-79.

17. Hilton, *La Alta California...*, p. 75. Los regimientos que fueron enviados a las provincias del norte por vía marítima, a través de San Blas, llegaron a narrar las dificultades climáticas con las que dichas expediciones se enfrentaron, pues las naves continuamente se veían en la necesidad de regresar, de resguardarse en otras costas o llegar a su destino luego de padecer algunas penalidades. Ejemplo de estas narraciones puede verse en Elizondo, *Noticias...*, p. 9-15.

18. AGN, *Marina*, v. 34, f 270-270v. 23 noviembre 1782, *Instrucciones para el establecimiento de San Blas*.

## LAS AUTORIDADES

Una de las diferencias de San Blas con respecto a otros puertos novohispano fue el tipo de autoridades con las que contó. Debido a que se trataba de un Departamento Marítimo con funciones militares, el establecimiento quedó a cargo de un comandante de marina, quien estuvo directamente bajo las órdenes del virrey. Sus funciones fueron complementadas con la presencia de un comisario que se encargó de las cuestiones administrativas. Así, comandante y comisario fueron responsables de todo lo referente al nuevo establecimiento, desde su edificación hasta su administración y control sobre los vecinos y trabajadores.<sup>19</sup> En el caso de San Blas, el comandante de marina fue la autoridad suprema del territorio abarcado por el Departamento, es decir, tierra y unidades navales adscritas a la zona. Sus obligaciones consistieron en revisar trabajos técnicos del puerto, realizar juntas de guerra para discutir los planes de las expediciones, vigilar la construcción y la reparación de las embarcaciones, así como el levantamiento de planos. Se encargó además del armamento de los buques y del gobierno del arsenal. También tuvo a su cargo la administración del personal marítimo, pues debía organizar las tripulaciones; se encargó de todo lo referente a los ascensos, los castigos, los despidos y la vigilancia de los pagos.<sup>20</sup> El comisario, como administrador, se encargó de vigilar y llevar las cuentas sobre los caudales utilizados, los bastimentos y pertrechos que se enviaban a las poblaciones del noroeste, otorgar los permisos para practicar la pesca de perlas, administrar las salinas, llevar las cuentas de los almacenes y regular las plantaciones y sembradíos. A su cargo estuvo también la administración del hospital, de sus trabajadores, de los víveres

19. Cabe recordar que a lo largo del Setecientos la formación castrense se puso al servicio de la corona y fueron varios los oficiales nombrados funcionarios reales; esto debido a que se consideró que su uso aseguraba la rápida aplicación de las ordenanzas dictadas. Esto explica el nombramiento de un oficial de armada en el nuevo establecimiento, a diferencia de los funcionarios de Acapulco y Veracruz. Sobre el tema ver Selles, *Navegación...*, p. 21.
20. AGN, *Marina*, v. 34, f. 272-274, 23 noviembre 1782, *Instrucciones para...* Ver también Cárdenas, *San Blas...*, p. 59.

administrados y de los dependientes contratados. Las personas bajo su mando fueron el contador, el tesorero, el guarda almacén, los oficiales y los escribanos. También llevaba relación de la marinería, desde que los hombres eran contratados hasta que se les daba de baja.<sup>21</sup>

Fue común el cambio de autoridades en San Blas debido a distintas situaciones. Por ejemplo, a Francisco Solís, Diego Fernández y Juan de Uriengoechea se les hizo el encargo de habilitar el terreno para hacerlo habitable, así como vigilar el corte de madera para el astillero. Dichos funcionarios no pudieron cumplir del todo con sus obligaciones pues los dos primeros murieron al poco tiempo de arribar a la zona, y el tercero se quedó como contador. En 1768 Manuel Rivero fue nombrado, por José de Gálvez, primer comandante de San Blas, oficio que venía desempeñando desde tiempo atrás ya que fue él quien comenzó a habilitar el lugar y organizar los trabajos del nuevo astillero. Este oficial ejerció además las funciones de comisario, pero, al igual que sus predecesores, murió poco después de ejercer sus funciones en el puerto. Posteriormente los nombramientos de comandante y comisario ya fueron separados. Como comisario se designó a Ignacio de Arteaga, quien ocupó el puesto por varios años. En cambio, el nombramiento temporal de comisario (cinco o seis meses) recayó en Joseph de Ley; luego se nombró a José María Lasso, quien sólo se quedó el tiempo necesario para que llegara Francisco de Trillo; éste duró poco debido a que fue detenido y llevado a Pachuca a que desmintiera acusaciones sobre fraudes hechos en las Reales Cajas del lugar; el puesto entonces lo tomó Francisco de Hijosa, quien también permaneció en él hasta que Trillo regresó en 1780 y esta vez se quedó cerca de seis años. En este último periodo fue cuando el puerto sufrió transformaciones con las que se sentaron las bases de su organización.<sup>22</sup> El problema que se generó al haber dos poderes en el puerto fue que en ocasiones hubo pugnas entre ellos. Esto lo podemos ver en los continuos enfrentamientos que tuvieron Ignacio de Arteaga y Francisco de Trillo, los cuales incluso obligaron al

21. AGN, *Marina*, v. 34, f. 277-281, 23 noviembre 1782, *Instrucciones para...*

22. AGN, *Marina*, v. 34-A, f. 11v-12v, México, 22 julio 1775, *Instrucciones y reglas que rigen la Marina del puerto de San Blas*.

virrey a ordenarles que dejaran de pelear entre sí pues eso dificultaba y frecuentemente retrasaba los trabajos a realizar en San Blas.<sup>23</sup>

Además de las autoridades mencionadas, también fue necesario enviar a San Blas a oficiales de mar que se hicieran cargo de las navegaciones. Los hombres que ocuparon los altos mandos en las embarcaciones en su mayoría provinieron de otros puertos ya establecidos, principalmente peninsulares. La Corona, preocupada por ese problema, financió el envío de personal:

(...) a este fin han sido costeados los individuos que vinieron destinados desde Europa, para el establecimiento y creación de este puerto para Departamento por cuenta de la Real Hacienda, señalándoles sueldos suficientes para que a proporción del país subsistiesen.<sup>24</sup>

Más adelante, el traslado de oficiales ya no siempre fue financiado por la Corona y varios hombres tuvieron que pagarlo, para lo cual recibían un adelanto. Este punto será desarrollado con detalle más adelante.

#### EL ESTABLECIMIENTO DE LOS NUEVOS VECINOS Y EL REPARTO DE TIERRAS

La presencia de autoridades y oficiales de mar no bastó para la fundación del puerto pues, como antes se mencionó, fue necesario que el lugar contara con residentes permanentes. Manuel Rivero se encargó de iniciar el reparto de tierras entre los recién llegados habitantes, así como organizar sus actividades. El plan era que los mismos vecinos se desempeñaran tanto en las labores marítimas como en el cultivo de las tierras; estas últimas producirían lo necesario para abastecer tanto al puerto como a las embarcaciones. Todo lo anterior permitiría incrementar las actividades comerciales en la zona y que a la larga ésta adquiriera importancia económica. El desarrollo y crecimiento planeado para la región, a partir del puerto, se refleja en las órdenes dadas al comandante:

23. AGN, *Marina*, v. 49, exp. 23, f. 26-26v, México, 23 julio 1783, *Carta al comandante Ignacio de Arteaga*.

24. AGN, *Marina*, v. 34, f. 270v, 23 noviembre 1782, *Instrucciones para...*

- Será su primera atención la de limpiar el puerto y bahía de San Blas.
- Cuidará de formar la población que deberá componerse de 100 vecinos o a lo menos por ahora 40 o 50 pobladores útiles, tomando donde le parezca conveniente todas las tierras necesarias para repartirlas con igualdad.
- Se construirán las casas contiguas unas a otras haciendo la planta del lugar de modo que se reparta con método en plaza, solares y calles que se tirarán a cordel y regla con el ancho de 14 a 16 varas desde aquélla a los caminos.
- Las tierras regadías en donde pueden poner huertas o destinadas con mejor proporción a otras ventajosas industrias, las repartirá el comisario proporcionalmente entre todos los pobladores quedando de cuenta y cargo de ellos abrir, o hacer acequias para el riego y acudir a sus reparos con igualdad.
- A todos se les repartirá también algún terreno en los pantanos, collados y laderas para plantío de árboles especialmente de cacao, y les quedará la libertad en los valles y montes para aprovechar los pastos con sus vacas, mulas y demás ganado propios y corran la leña para los necesitados.
- Hecha la donación del terreno que se señale para el pueblo se pondrán mojoneras que le dividirán y distinguen de otros de los que ya se hallan poblados o se pueblen de nuevo, atendiendo a evitar en lo sucesivo contiendas y disputas sobre términos.
- Prevenga y advierta a los pobladores que hagan zanjas o mojoneras a cada suerte y les precise a que las cerquen o planten árboles frutales en las márgenes y lindes de modo que queden divididas y se distinguen unas de otras (...) y entregará a cada uno de los vecinos copia de la hojuela o partida que le servirá de título.<sup>25</sup>

25. AGN, *Correspondencia de Virreyes*, v. 62, f. 111-114, San Blas, 11 enero 1768, *Instrucciones que ha de observar el Comandante comisionado D. Manuel Rivero Cordero para la población de San Blas y habilitación del puerto de este nombre en la costa del Mar del Sur*.

El reparto de tierras fue importante para lograr la fundación de San Blas, pues la promesa de obtenerlas fue uno de los alicientes para que los pobladores aceptaran establecerse en el puerto. Se intentó que las tierras fueran entregadas a personas “útiles” que pudieran trabajarlas. Lo probable es que se tratara de gente que no contaba con bienes o un medio de subsistencia y que proviniera de la misma región occidental, en especial de Guadalajara. Esto debido a que, como explica Eric Van Young, el crecimiento demográfico que sufrió esa ciudad (más por migración que por natalidad) llegó a preocupar a las autoridades ya que cada vez el abasto de alimentos representaba mayores dificultades y por ello fue necesario fomentar su salida hacia otras regiones.<sup>26</sup> Esto hace probable que las autoridades neogallegas vieran en la nueva población una posibilidad de reubicar a algunos habitantes. A los nuevos vecinos no únicamente se les entregaron tierras, sino que también recibieron herramientas de cultivo, animales y semillas. La dotación otorgada a cada familia consistió en:

(...) un pico, azadón, hacha, machete, una reja de arar, un cuero para unir los bueyes, una yunta de estos, una vaca, una mula, cuatro cabras, un chivato, cuatro ovejas, una puerca de parir, cuatro gallinas y un gallo.<sup>27</sup>

La orden de repartir tierras delimitándolas con mojoneras no pudo realizarse en San Blas como se hacía en otros territorios. La “fragosidad” de los montes hizo que dichas mojoneras se perdieran rápidamente entre la maleza. Por eso las autoridades del puerto sugirieron al virrey que el reparto se hiciera la usanza de la zona, la cual consistía en que a los vecinos simplemente se les señalara la tierra que les correspondía y los dueños ya sabrían hasta dónde les pertenecía. Esa forma de reparto, al parecer, benefició a la Corona debido a que representaba menores gastos por no tener que trazar marcas entre los terrenos. Así, 140 familias participaron en el

26. Eric Van Young, *La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII. La economía rural de la región de Guadalajara, 1675-1820*, México, FCE, 1989, p. 46-48.

27. AGN, *Correspondencia de Virreyes*, v. 62, f. 115, San Blas, 11 enero 1768, *Instrucciones que ha de observar el Comandante...*,

reparto. Las tierras que provocaron más conflictos fueron las que colindaban con el río Santiago, pues cuando el cauce cambiaba su afluente las invadía y echaba a perder los cultivos. La gente prefería los montes —llamados *coamiles*— donde se sembraría en temporada de lluvias.<sup>28</sup>

En mayo de 1769 los nuevos pobladores fueron citados para recibir sus respectivas tierras y al hacerlo se comprometieron a trabajarlas arduamente y a no venderlas, cederlas o fraccionarlas durante un periodo de diez años; de no hacerlo así, las autoridades se las quitarían y los obligarían a servir en la marina sin goce de sueldo. Pasados los diez años, los vecinos podrían vender sus tierras, siempre que fuera a personas labradoras y contribuyentes al erario. Durante el primer año la Corona se comprometió a entregar raciones de grano y legumbres para el sustento de los nuevos vecinos debido a que no podrían producir lo necesario para ello. Además, se les liberaría de diezmo por los primeros cuatro años. La gente trabajó y durante el primer año se les dieron las raciones acordadas, pero pasado ese tiempo sus tierras no produjeron lo necesario para que pudieran alimentarse, por lo que las raciones tuvieron que alargarse cuatro meses más.<sup>29</sup>

#### LA EDIFICACIÓN DEL PUEBLO

En la edificación del pueblo participaron tanto la Corona como los vecinos. Estos últimos fueron los que trabajaron en su construcción y para ello recibieron la ayuda de mano de obra forzada. Al lugar fueron enviados presidiarios, tanto para construir el pueblo como para las labores del puerto. Hombres detenidos en distintas poblaciones novohispanas fueron remitidos a San Blas a purgar sus delitos en lugar de ser enviados a las Filipinas.<sup>30</sup>

28. AGN, *Californias*, v. 67, exp. 42, f. 181v-183, San Blas, 9 mayo 1769, *Carta de oficiales de San Blas sobre planes para reparto de tierras*.

29. AGN, *Correspondencia de Virreyes*, v. 62, f. 115, San Blas, 11 enero 1768, *Instrucciones que ha de observar el Comandante...*; AGN, *Californias*, v. 67, exp. 42, f. 177-186, San Blas, 11 mayo 1769, *Aviso del comandante de San Blas a pobladores sobre reparto de tierras*.

30. AGN, *Correspondencia de Virreyes*, v. 62, f. 114, San Blas, 11 enero 1768, *Instrucciones que ha de observar el Comandante...*

La nueva población quedó muy cerca del puerto a fin de facilitar el traslado de los trabajadores. Al centro quedaron establecidos los servicios espirituales y temporales, es decir, la iglesia, la casa del párroco, la casa de consejo y la cárcel. Las casas de los vecinos se instalaron alrededor.<sup>31</sup> También se planeó establecer en el pueblo una escuela, la cual debería ser vigilada estrechamente por las autoridades:<sup>32</sup>

Con el tiempo si se regulara oportuno se pondrá escuela de primeras letras para que todos los niños de la nueva población aprendan la doctrina cristiana y lengua castellana, y se prohíbe en observancia de las leyes que haya estudio de gramática, ni de otras facultades mayores por ningún motivo (...) <sup>33</sup>

Hay que recordar que la dinastía Borbón, al mismo tiempo que tomaba medidas para reforzar al Estado, también intentó debilitar a la Iglesia. Entre los cambios implementados se sometió a esta institución a los tribunales seculares y se recortó cada vez más la inmunidad eclesiástica.<sup>34</sup> Lo anterior explica que, en el caso de San Blas, las autoridades tuvieran especial cuidado en no ceder ningún tipo de beneficios a la Iglesia. Por ello en

31. AGN, *Correspondencia de Virreyes*, v. 62, f. 115, San Blas, 11 enero 1768, *Instrucciones que ha de observar el Comandante...*

32. Esto se debe en parte al proceso que Serge Gruzinski define como “segunda aculturación”, en el que el Estado absolutista logró someter a la Iglesia bajo su poder, lográndose así el debilitamiento de esa institución en la segunda mitad del siglo XVIII y la laicización de la sociedad. Por su parte, Dorothy Tanck explica cómo hacia la segunda parte del Setecientos la administración borbónica ejerció mayor control sobre las corporaciones coloniales y de sus funciones. Una de ellas, el Ayuntamiento, estaba a cargo de vigilar las escuelas y a los maestros, así como de fomentar su establecimiento en poblaciones tanto españolas como de indios. Esto explica las puntuales órdenes dadas para crear una escuela en San Blas. Ver Serge Gruzinski, “La segunda aculturación: el Estado Ilustrado y la religiosidad indígena en Nueva España (1775-1800)”, *Estudios de Historia Novohispana*, México, UNAM, IIH, v. 8, 1985, p. 198-200; Dorothy Tanck, *La educación ilustrada, 1786-1836*, México, Colmex, 2005 [1977], p. 15-22.

33. AGN, *Correspondencia de Virreyes*, v. 62, f. 116, San Blas, 11 enero 1768, *Instrucciones que ha de observar el Comandante...*

34. Lynch, *El siglo...*, p. 306-307.

el puerto la Corona no permitió la presencia de órdenes religiosas ni de algún tipo de instituciones que éstas acostumbraran administrar. Lo anterior puede verse en las órdenes dictadas:

[Se prohíbe] que se funden hospital, misión ni convento de uno u otro sexo, pues todo lo espiritual ha de quedar al cuidado y dirección del ordinario diocesano y del capellán o párroco súbdito suyo.<sup>35</sup>

Esto no significó que la administración de los sacramentos se descuidara, pues a pesar de prohibirse la presencia de órdenes religiosas arribó al puerto un fraile franciscano que se encargaría de los asuntos de culto en el lugar. Dicho religioso no sería considerado como parte de una orden ya que únicamente desempeñaría funciones de cura; se encargaría de los servicios espirituales y no tendría contacto con autoridades de su propia orden.<sup>36</sup> El fraile no dependería de su prior, sino del obispo de Guadalajara, el cual incluso tendría el derecho de removerlo de su puesto siempre que se consultase a las autoridades virreinales.<sup>37</sup> Además, el religioso recibiría salario como empleado de la Corona:

[Que] haya un religioso de San Francisco para administrar el Santo Espiritual a los colonos, asistiéndole el mismo Rivero de cuenta de la Real Hacienda con lo que necesite para su manutención.<sup>38</sup>

Hubo además capellanes para las embarcaciones, cada uno con licencia eclesiástica del obispo de Guadalajara y salario de la Real Hacienda por

35. AGN, *Correspondencia de Virreyes*, v. 62, f. 116, San Blas, 11 enero 1768, *Instrucciones que ha de observar el Comandante...*

36. AGN, *Historia*, v. 329, f. 4-5, México, 13 enero 1768, *Carta de Fray Martín de Nájera*.

37. AGN, *Marina*, v. 34-A, fojas 358-358v, Guadalajara, 7 agosto 1778, *Solicitud a virrey Bucareli para que de nombramiento a capellán*; AGN, *Provincias Internas*, v. 218, exp. 15, f. 167-167v, San Blas, 19 diciembre 1778, *Carta de capellán Felipe Ramos al virrey Bucareli*.

38. AGN, *Historia*, v. 329, f. 4-5, San Blas, 13 enero 1768, *Carta de Fray Martín de Nájera*.

ser empleados del rey. Algunos clérigos también tuvieron el cargo de cirujano en las embarcaciones, siempre que fueran examinados por el Proto-medicato.<sup>39</sup> Parecía que San Blas se había convertido en campo experimental de una población marinera donde además el clero estuviera controlado.

#### CASAS-HABITACIÓN DE LOS PRIMEROS COLONOS

La edificación del pueblo de San Blas fue un problema tanto para las autoridades como para los colonos. Pasado el primer año se habían construido nada más la mitad de las casas proyectadas y habitaban dos familias en cada una. Las viviendas consistían en jacalones de palma muy pequeños y contruidos sobre el arenal; eran inseguras, efímeras e insalubres. Así se expresó el comisario del puerto, Joseph de Ley, respecto de las primeras casas:

Este pueblo compuesto de simples jacales, como la mitad de los que son menester, pues viven a dos familias en cada uno, se halla situado en el arenal húmedo que le hace muy enfermo en el tiempo de aguas y expuesto a inundaciones del río Santiago y porque dicha especie de casas no tienen más corral, cocina, ni paraje dónde poner cosechas, caballos, bueyes y demás necesario a un labrador, que son las cuatro paredes de estacas (...)<sup>40</sup>

Las autoridades habían prometido a la gente casas de “cal, carbón y piedra”, pero en un lugar con tan malas características lo mejor era no comenzar a construirlas. La exposición del pueblo a las lluvias torrenciales ocasionaba la inundación de las casas, lo que se incrementaba con los desbordes del río Santiago. Además, dichas condiciones provocaban tanto enfermedades como la presencia de mosquitos. Así describió el jesuita Antonio Sterkianowski la situación del puerto en 1768:

39. Cárdenas, *San Blas...*, p. 58.

40. AGN, *Californias*, v. 67, exp. 42, f. 177-177v, mayo 1769, *Informe sobre labores y condiciones de San Blas a un año de su fundación*.

La población de San Blas tiene poco de fundada; las habitaciones son barracas de vara y rama de árboles, y la asignada a los misioneros sumamente incómoda, pues aunque protege contra los rayos de sol, no así de los terribles aguaceros, propios de la estación; el clima es húmedo, caliente y malsano, común de las costas de América en uno y otro mar; los habitantes tienen la tez pálida como la muerte, (...) hay allí una gran plaga de mosquitos cuyas penetrantes y tormentosas picadas no les dejan descansar de día, ni dormir de noche; las personas que están allí de asiento para poder dormir lo hacen bajo pabellones de velo sutilísimo que permite la circulación de aire e impide la entrada de los mosquitos.<sup>41</sup>

La humedad del lugar no era el único problema de la zona. Los vientos azotaban la costa con regularidad y destruían las casas de los pobladores. Por ejemplo, en julio de 1769 una tormenta provocó que todas las viviendas se destecharan y la mayoría quedaran inundadas “a la altura de la rodilla”.<sup>42</sup> No era buena idea construir las casas formales en un lugar que presentaba tan numerosas dificultades, por lo que parecía más conveniente reinstalar a los pobladores. Se consideró al cerro de San Basilio la mejor opción para la edificación del pueblo por ser una zona más alta y ventilada.<sup>43</sup> Las autoridades de San Blas revisaron el lugar y llegaron a conclusiones que favorecían el traslado:

(...) nos ha parecido a todos libre de inundaciones del río, de las humedades de la playa, de los hálitos de los enfermos del mar, de mosquitos y jefenes porque se bate el viento, en cuyo paraje se pudiera hacer el pueblo de piedra, lodo y cal (...)<sup>44</sup>

41. Tomado de Cárdenas, *San Blas...*, p. 25.

42. AGN, *Californias*, v. 79, exp. 20, f. 52, San Blas, 27 julio 1769, *Carta de José María Lasso al virrey Marqués de Croix*.

43. Cárdenas explica que el cerro debe su nombre a Basilio Arciniega, en un tiempo único poblador del lugar y encargado de cuidar el ganado de la hacienda del Papalote. Véase Cárdenas, *San Blas...*, p. 35-36.

44. AGN, *Californias*, v. 67, exp. 42, f. 179v, mayo 1769, *Informe sobre labores y condiciones...*

Sin embargo, la población no podía trasladarse sin la autorización del virrey. Los vecinos tuvieron que esperar algunos años para mudarse. Mientras esperaban las casas que ya existían fueron reparadas y como su número era insuficiente se construyeron más. Para 1774 había 115 casas en el puerto, de las cuales 113 eran de palma y 2 de piedra y lodo. Ese mismo año ya se habían edificado también el cuartel, la casamata, la comisaría y la contaduría.<sup>45</sup> El número de vecinos iba en aumento pues en dicho año el pueblo ya contaba con 752 vecinos.<sup>46</sup> En 1781, según informó el comisario Francisco Trillo, la población del puerto era numerosa y heterogénea. Sin embargo, la mayoría continuaban viviendo en las casas construidas en las cercanías de la costa. Eso provocó a las autoridades múltiples dolores de cabeza pues la convivencia entre los marinos y vecinos del lugar, principalmente las mujeres que trabajaban como cocineras o lavanderas, generó escándalos y desórdenes. Además, constantemente se tomaban materiales del puerto para la construcción o reparación de las casas.<sup>47</sup> Para evitar los desórdenes y escándalos el comisario Francisco Trillo propuso al virrey Mayorga que en las viviendas del puerto únicamente residieran los marinos necesarios para las guardias. También podrían vivir ahí los hombres casados, siempre que lo hicieran con sus familias. El resto de los pobladores finalmente fueron trasladados al cerro de San Basilio (véase figura 4).<sup>48</sup> No por esta separación cesaron los escándalos, pues la convivencia entre vecinos y trabajadores continuó siendo estrecha ya que a fin de cuentas eran parte de una misma población.

Los problemas entre vecinos no fueron los únicos a los que se enfrentó el comisario Francisco Trillo y ya en 1781 hubo conflictos en torno a la posesión de tierras. En el lugar quedaban pocos de los pobladores originales, pues habían pasado más de los diez años requeridos por las autoridades y

45. AGN, *Correspondencia de virreyes*, v. 62, f. 131-131v, San Blas, 20 julio 1774, *Patrón circunstanciado de los individuos y casas de que se compone la población de San Blas*.

46. AGN, *Correspondencia de virreyes*, v. 62, f. 18-19, San Blas, 20 julio 1774, *Patrón circunstanciado de los individuos y casas...*

47. Cárdenas, *San Blas...*, p. 52.

48. AGN, *Marina*, v. 52, f. 317, 337-337v, 339, San Blas, 28 febrero 1781 y 3 enero 1781, *Cartas del comisario Francisco de Trillo al virrey Martín de Mayorga*.

al parecer muchos vecinos abandonaron el pueblo. Sin embargo, el número de habitantes aumentó, lo que hace suponer que la mayoría eran nuevos en el lugar y que se trasladaron a él en busca de trabajo debido a que el puerto incrementó sus actividades y por tanto les ofreció un modo de vida. Las formas de poseer la tierra habían cambiado pues ya no las recibían, sino que las compraban. Ante dicho problema, Trillo intentó hacer un nuevo registro de las propiedades en un libro, donde se retomaba el uso de mojoneeras, con el fin de evitar posteriores pleitos.<sup>49</sup> A la larga la población de San Blas cobró forma. El cuartel y el hospital quedaron en lo alto del cerro, muy cerca de la plaza de armas y de algunos comercios (véase figura 5).<sup>50</sup>

Los edificios principales se construyeron con materiales resistentes, pero la mayoría de las casas continuaron siendo jacales, como lo dejó ver años más tarde la descripción del navegante José Bustamante (1791):

La población reducida a una porción de chozas o rancherías cubiertas de paja, tiene todo aquel aspecto pobre y miserable que ofrece un clima malsano habitado sólo por la necesidad. Algunas casas de particulares y uno u otro edificio del rey están hechos con alguna solidez, pero son estrechas y mal repartidas.<sup>51</sup>

Al parecer, el desarrollo de establecimientos costeros con edificios grandes y sólidos no era una característica que tuvieran los puertos novohispanos, como se vio durante mucho tiempo tanto en Veracruz como en Acapulco. Pese a su poca infraestructura, San Blas funcionó como población y como puerto donde el número de habitantes creció lentamente pero de forma continua, lo que también permitió que paulatinamente se incrementaran los vínculos e intercambios al interior del territorio.<sup>52</sup>

49. AGN, *Marina*, v. 52, f. 323-323v, San Blas, 28 febrero 1781 y 3-4 enero 1781, *Cartas del comisario Francisco de Trillo al virrey Martín de Mayorga*.

50. Cárdenas, *San Blas...*, p. 57.

51. José Bustamante, *Diario general de viaje [de la] Corbeta Atrévada por José Bustamante y Guerra*, en María Dolores Higuera (coord. gral.), *La expedición Malaspina*, tomo IX, Madrid, Ministerio de Defensa, Museo Naval, 1987, p. 213.

52. Cárdenas, *San Blas...*, p. 57.

## SAN BLAS COMO PUNTO DE ENCUENTRO

Como antes se mencionó, era imperativo que el puerto tuviera una población que lo proveyera de materiales, alimentos y hombres y que a la vez lo vinculara con el interior del territorio. Por ese motivo las autoridades, además de organizar al nuevo asentamiento, también debían poner atención a los vínculos que lo unirían con poblaciones de tierra adentro ya que en general se dependería de sus remesas. Eran tres los principales rubros a cubrir: materiales, alimentos y dinero.

Respecto a los materiales, fue importante ver qué productos de la región servirían tanto al pueblo como al puerto. Se vio que la zona contaba con bosques, los cuales proveerían de madera al arsenal; dicha madera sería transportada a través del río Santiago por los aserradores. Y de las islas Marías también había posibilidad de proveerse de maderas exquisitas como palo amarillo o guayacán que servían para la motonería de las naves.<sup>53</sup> Además, hubo intentos por desarrollar cultivos útiles al puerto. Por ejemplo, el comisario Hijosa propuso que se cultivara cáñamo; sólo sería necesario que se enviaran semillas y rastrillos para iniciar la siembra. A la larga, la producción serviría para fabricar jarcias y tal vez hasta las lonas de las embarcaciones.<sup>54</sup> Las plantaciones comenzaron a realizarse y aunque el plan parecía acertado el poco apoyo de las autoridades virreinales provocó que esos cultivos no prosperaran y fueran abandonados.<sup>55</sup> Pese a que hubo productos obtenidos en la zona, no fueron suficientes para el buen funcionamiento de San Blas, por lo que continuamente se enviaban remesas de herramientas y materiales. Varios de los pertrechos a usar fueron trasladados desde el Atlántico y conducidos a lomo de mula.<sup>56</sup> Sin embargo, pronto se hizo necesario que algunos pertrechos fueran fabricados en el puerto, como herramientas diversas o

53. J. M. Muriá y Pedro López (comps.), *Nayarit: del séptimo cantón al estado libre y soberano*, México, Universidad de Guadalajara, Instituto Mora, 1990, 2 v., v. I, p. 123.

54. AGN, *Provincias Internas*, v. 218, exp. 80, f. 333-334, México, 19 noviembre 1778, *Carta del comisario de San Blas Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*.

55. Marta Ortega, *Alta California...*, p. 150-151.

56. González, *Malaspina...*, p. 118-119.

piezas de metal que eran usadas en forma de clavos y utensilios (véanse figuras 6 y 7).<sup>57</sup>

El hecho de que en San Blas se incrementaran el número de naves utilizadas, aunado a las que llegaban para ser reparadas, obligó a que se intentara que en los almacenes del lugar siempre se contara con pertrechos. Además, el puerto debía estar bien abastecido ya que las naves también se surtían de víveres frescos, agua y materiales como madera, brea y barriles.<sup>58</sup> Los alimentos, vegetales, frutas y carne se conseguían en la zona puesto que, desde tiempo atrás, se desarrollaron actividades agrícolas y ganaderas en ranchos y haciendas que satisfacían las necesidades de diversas poblaciones y pueblos mineros.<sup>59</sup> Por otro lado, del mar y de sus costas también se extraían ostras, conchas para hacer cal, camarón y pescado.<sup>60</sup> Asimismo, se practicó la búsqueda de perlas, pero se les conseguía con dificultad debido a la abundancia de caimanes, tiburones y mantarrayas en esas aguas. Todos los pobladores de la región tuvieron que registrarse ante las autori-

57. Gutiérrez, *San Blas...*, p. 95-96.

58. González, *Malaspina...*, p. 74-75 ejemplifica esta situación cuando la nave de José Bustamante se abasteció en el puerto en 1791.

59. Las poblaciones cercanas a la costa cultivaban sus tierras, aunque lo probable es que no surtieran con demasiado producto al puerto. En épocas de crisis, como la de 1785-1786, se ordenó que en las tierras de cultivo de varias regiones, como la de San Blas, sembraran maíz en verano; es decir, que se sembrara en las tierras de cultivo que se tenían, sólo que en un periodo no acostumbrado. Ver Van Young, *La ciudad...*, p. 109. El clima de la región era apto para productos tropicales. Humboldt habla por ejemplo de los cultivos del árbol de pan que había en costas húmedas y calientes como Tabasco, Tuxtla y San Blas, aunque no era probable que en dichas zonas se abandonase la producción de plátanos, los cuales eran de “substancia más nutritiva.” Ver Humboldt, *Ensayo...*, p. 276.

60. Estos son productos que desde tiempo atrás obtenían los pueblos de indios de la región. Ver Antonio de Ciudad Real, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España*, edición, estudio preliminar, apéndices, glosarios, mapas e índices por Josefina García Quintana y Victor Manuel Castillo Farreras, México, UNAM, IIH, 1993, p. 117; y Alonso de la Mota y Escobar, *Descripción geográfica de los reinos de Nueva Galicia, Nueva Vizcaya y Nuevo León*, prólogo de Antonio Pompa y Pompa, México, Gobierno del Estado de Jalisco, Universidad de Guadalajara (en adelante U de G), 1993, p. 43.

dades de San Blas a fin de solicitar permisos para pescar, navegar y recibir raciones de sal; estas últimas fueron administradas por las autoridades del puerto a través de un estanco.<sup>61</sup>

Pese a que había algunos productos que podían obtenerse de los alrededores, lo cierto fue que hubo alimentos que tuvieron que ser remitidos regularmente de otros sitios. Ese fue el caso de los cereales, los cuales generalmente eran llevados desde Guadalajara, aunque también llegaron a hacerse envíos desde México.<sup>62</sup> Tepic fue el principal punto de aprovisionamiento del puerto, además de que entre ambas poblaciones hubo pueblos y haciendas que también se involucraron en dicha actividad, incrementando las relaciones económicas de la zona con San Blas (véase figura 8).

Respecto a las remesas de dinero, hay que recordar que San Blas no fue una población fundada con fines comerciales, por lo que en sus inicios las autoridades no obtenían las ganancias necesarias para el sostenimiento del lugar. En realidad, el puerto dependió de un situado, con el cual se pagaba a los trabajadores o se compraban materiales y víveres. Este financiamiento dependía de la fábrica de tabacos de Guadalajara, por lo que cuando había necesidad de capital generalmente se tenía que recurrir al factor de dicha fábrica.<sup>63</sup> En cierta ocasión el comisario Francisco de Hijosa pidió un préstamo a un comerciante de Tepic porque la remesa de dinero se retrasó, y sin ello no hubiera podido funcionar el puerto.<sup>64</sup> Ese

61. AGN, *Historia*, v. 329, f. 233, Real de Santa Ana (Baja California), 5 noviembre 1768, *Bando en el que se ordena registro de embarcaciones*. Hay que recordar que desde la visita general de Gálvez comenzaron a establecerse estancos que permitieron a la corona monopolizar la producción y distribución de determinados productos de los que se esperaba obtener importantes beneficios. Entre ellos estuvo la sal. Sobre el tema ver Eduardo Arcila, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, México, SepSetentas, 1974, 2 v., v. 2, p. 110-112.

62. Van Young describe la forma en la que algunas haciendas cercanas a Guadalajara se encargaban del envío de cereales al puerto en *La ciudad...*, p. 85-86.

63. AGN, *Californias*, v. 36, exp. 6, f. 98-99, San Blas, 27 enero 1773, *Carta del oficial José del Campo al virrey Bucareli*.

64. AGN, *Correspondencia de virreyes*, v. 67, f. 24, México, 27 mayo 1775, *Carta de Julián de Arriaga al comisario Francisco de Hijosa*.

problema también lo tuvo el comisario Trillo cuando en marzo de 1781 solicitó urgentemente el envío de dinero desde México porque el de Guadalajara no le había llegado. Era tal la necesidad que se tenía que no podían esperar demasiado, pues no había forma de financiar ranchos, el envío de víveres, así como la paga de los trabajadores, de las compañías militares o de milicianos, y de los operarios del arsenal. Podría decirse que no se contaba con dinero para que el puerto continuara en funcionamiento.<sup>65</sup>

Por otro lado, las autoridades trataron de regular los precios de los productos alimenticios enviados al lugar, pues sabían que si su traslado elevaba demasiado su costo se dificultaría su compra. Se mandó poner “un tianguis o feria” los días festivos, para que la gente pudiera abastecerse de los productos que necesitaban y exentaron de alcabala a todos los alimentos que llegaban. La intención de las autoridades era que los precios fueran accesibles a los pobladores.<sup>66</sup>

Los contactos de San Blas y otras poblaciones no únicamente fueron para abastecer al puerto, sino para que a través de él se hicieran remesas de alimentos y pertrechos a los establecimientos de las Californias. Así que las funciones del Departamento incluyeron el fungir como zona de paso o punto de encuentro entre las zonas periféricas y el centro de la Nueva España. A San Blas llegaban cargamentos desde Tepic, Guadalajara y México, y se guardaban en almacenes hasta el momento de ser embarcados. Como el clima y la humedad en muchas ocasiones los dañaba (en especial si se trataba de alimentos), se buscaron alternativas que redujeran los gastos que aquello provocaba. Por ejemplo, el comisario Trillo propuso al virrey Mayorga que tanto el abasto de las embarcaciones como las remesas de alimentos al noroeste se pactaran con particulares, es decir, en lugar de que la Corona gastara en transportación y almacenaje convenía más pagar a vecinos de la zona para que realizaran esas tareas. Ellos se encargarían de llevar los productos justo en el momento de ser embarcados, sin perderse

65. AGN, *Marina*, v. 52, f. 252-255v, San Blas, 29 marzo 1781, *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

66. AGN, *Historia*, v. 329, f. 231, San Blas, 9 febrero 1769, *Bando que informa a mercaderes sobre el comercio libre de alcabalas*.

éstos por quedar almacenados. El erario sólo pagaría una cantidad fija y con este trato se ahorraría dinero pues ya no se perderían “galleta, semilla, menestra y cosas grosas”; y en caso de perderse, no sería responsabilidad de la Real Hacienda.<sup>67</sup> La propuesta fue aceptada e incluso el virrey sugirió que se publicaran las contratas no sólo en San Blas sino en Guadalajara y en las poblaciones cercanas.<sup>68</sup>

Las actividades de San Blas fueron diversas pues incluyeron los viajes de exploración, el envío de remesas al noroeste y poco a poco incluso el arribo de los galeones de Manila que intentaban parar a fin de recibir reparaciones. Lo anterior llevó a que de forma paulatina las navegaciones se incrementaran y poco a poco incluyeran las actividades comerciales, pero fue hasta la década de 1790 cuando se dio orden de abrir formalmente el establecimiento al comercio de altura.<sup>69</sup> Lo anterior fue consecuencia de las políticas de apertura comercial de la época, pero que en el caso español siguió siendo limitada pues únicamente se podía comerciar con otros puertos hispánicos.<sup>70</sup> Esto llevó a que en el puerto llegaran a establecerse contrabandos de mercaderías que se intercambiaron en las zonas del noroeste.<sup>71</sup> Cuando se autorizaron e incrementaron las actividades marítimo-comerciales por San Blas esto permitió que se incrementara la relación de los mercaderes neogallegos con el mar, lo cual les generó beneficios y los fortaleció. Esto se evidenció cuando posteriormente crearon su propio Consulado (1795).<sup>72</sup> La importancia comercial que

67. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 17, f. 266-266v, San Blas, 16 agosto 1780, *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

68. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 17, f. 267v-268, San Blas, 22 septiembre 1780, *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

69. Sobre los intercambios llevados a cabo en el puerto ver el cambio ver Trejo, *Espacio...*, p. 47-60; Ortega, *Alta...*, p. 77-78; Jean Meyer, *Nuevas mutaciones: el siglo XVIII*, México, U de G, 1990, p. 43-44.

70. Sobre el tema de comercio libre ver la obra de Fisher, *Relaciones...*

71. AGN, *Marina*, v. 90, exp. 13, f. 278v-279, 26 febrero-4 marzo 1798, *Declaraciones de marineros acusados de contrabando*.

72. Los vínculos comerciales establecidos en torno a este consulado pueden verse en Antonio Ibarra, “Mercado, élite e institución: el Consulado de comercio de Guadalajara y el control corporativo de las importaciones en el mercado interno

adquirió San Blas permitió que pudiera fungir como puerto alternativo para los arribos del Galeón de Manila, en especial cuando Acapulco fue tomado por fuerzas insurgentes.<sup>73</sup>

San Blas se convirtió en punto de encuentro entre el noroeste y el resto del virreinato. Su papel también fue determinante en el desarrollo marítimo-mercantil de la región. Para Guadalajara fue foco de actividad por el incremento comercial que le significó. Para los vecinos de la región fue fuente de empleo y de intercambios. Los agricultores de la región vendían sus productos al puerto para el consumo del lugar y para ser exportados a las poblaciones del noroeste. Y los indígenas de la localidad vendían su industria y agricultura, así como su mano de obra.<sup>74</sup> San Blas logró desempeñar su papel hasta principios del siglo XIX, momento en el que comenzó su decadencia.<sup>75</sup>

#### LOS TRABAJADORES-VECINOS DEL PUERTO

Para mantener control de la zona se optó por llevar registro detallado sobre los trabajadores del puerto, al igual que de las actividades que realizaban. Debido a que éste era un establecimiento marítimo con funciones militares sus trabajadores eran considerados empleados del rey y su salario les era entregado por parte de la Real Hacienda, por lo que fue necesario hacer una relación detallada de ellos y sujetarlos a la matrícula de mar. Ésta consistía en un listado hecho por las autoridades en el que se vertían los nombres del personal marítimo que formara parte de la Real Armada; con ella se intentó tener mayor control de los hombres contratados, así como llevar registro de los posibles trabajadores con los que se contaba. Pertenecer a dicha lista concedía beneficios como salarios fijos, derecho de atención sanitaria, fueros y retiros. Las personas registradas,

---

novohispano” en Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (coords.), *Comercio y poder en América colonial: los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, México, Iberoamericana, Vervuert, Instituto Mora, 2003, p. 145-170, p. 159-161.

73. Van Young, *La ciudad...*, p. 157.

74. Meyer, *Nuevas...*, p. 73-75.

75. Muriá, introducción que hace en *Coloquio San Blas...*, p. 9.

además, tenían derecho a pescar y buscar perlas cuando no se emplearan en el puerto. Las autoridades se mostraron estrictas en torno a la matrícula pues en ella era necesario detallar los oficios a los que se dedicaban las personas, el número de familiares con los que vivían y el salario que ganaban. Gracias a los datos recopilados puede verse la diversidad de oficios que se desempeñaban en San Blas, buena parte de los cuales se relacionaban con las actividades del puerto.<sup>76</sup>

Los listados fueron hechos por las autoridades del lugar y en ellos se registró a todo empleado, sin importar su nivel o si trabajaba en tierra o en mar, como puede verse en el *Padrón circunstanciado de los individuos y casas de que se compone la población de San Blas con expresión de los sujetos que se mantienen del sueldo del rey y de los que su industria y trabajo, según estado actual del día de la fecha*, hecho el 20 de julio de 1774. El registro generalmente comenzaba con las máximas autoridades; en este caso, con el personal militar y administrativo. No únicamente se registraba a los oficiales que se encargaban del gobierno de la costa, sino también al de las embarcaciones. Asimismo, se incluía a los trabajadores de alto nivel que desempeñaban funciones específicas en el puerto como los carpinteros a cargo de fabricar las embarcaciones, los calafates que reparaban los cascos, los aserradores que se encargaban del abasto de madera, y los herreros a cargo de moldear las piezas de metal usadas en el puerto (véase cuadro 1).

Algunos trabajadores del puerto eran hombres de la región que aprendieron oficios portuarios en San Blas. El hecho de que se contratara a varios solteros hace pensar que en su mayoría se trataba de personal joven, posiblemente de la zona, que se vio en la necesidad de hacerse de un oficio productivo, o bien gente que se había empleado en distintos lugares y posteriormente llegaba a San Blas. Ejemplo de su presencia también puede verse en el padrón antes referido (véase cuadro 2).

76. La orden de elaborar la matrícula en San Blas puede verse en AGN, *Correspondencia de virreyes*, v. 62, f. 118, San Blas, 11 enero 1768, *Instrucciones que ha de observar el Comandante...*

CUADRO 1. PADRÓN DE OFICIALES EMPLEADOS DE SAN BLAS (1774)

LAS AUTORIDADES			
<i>Nombre</i>	<i>Puesto</i>	<i>Hijos y criados</i>	<i>Estado civil</i>
Francisco Hijosa	Comisario	4 criados	
José Faustino Ruiz	Contador	1 criada, 1 criado	
Jacinto de Tovar	Contador interno	2 hijas, 2 criadas	Casado
Juan de Munichaga	Oficial de la contaduría		
Juan Francisco de Ayllón	Oficial de la comisaría		
Juan de Carrazedo	Fiel del almacén		
Fray Francisco Antonio de la Peña	Cura interino		
Ramón Carabantes	Sacristán		
Juan Pérez	Alférez de fragata		
Esteban Martínez	Alférez de fragata		
José Cañizares	Piloto		
Francisco Álvarez Castro	Piloto	1 criado	
Cristóbal de Revilla	Piloto		
Juan Bautista Aguirre	Piloto		
Pedro Izaguirre	Capitán de maestranza	1 criada	
Cayetano Campillo	Contra maestre de arsenal		Soltero

CUADRO 1. PADRÓN DE OFICIALES EMPLEADOS (CONTINUACIÓN)

CARPINTERÍA DE RIBERA		
<i>Número de empleados</i>	<i>Puesto</i>	<i>Estado Civil</i>
2	Contramaestres	1 casado 1 soltero
3	Carpinteros	2 casados 1 soltero
1	Carpintero de ribera	Soltero
26	Carpinteros (sin especificación de su nivel)	16 casados 8 solteros 1 viudo
CARPINTERÍA DE LO BLANCO		
<i>Número de empleados</i>	<i>Puesto</i>	<i>Estado Civil</i>
1	Maestro carpintero	casado
7	Carpinteros de menor grado pero sin especificación de su nivel	5 casados (3 de ellos tienen sus esposas en otras poblaciones)
CALAFATES		
<i>Número de empleados</i>	<i>Puesto</i>	<i>Estado Civil</i>
1	Maestro mayor	casado
21	Empleados de grado menor (sin especificación) * una viuda incluida por tener dos hijos calafates	9 casados (uno en Tepic) 12 solteros
ASERRADORES		
<i>Número de empleados</i>	<i>Puesto</i>	<i>Estado Civil</i>
14	No se especifica su rango, por lo que deben tener el mismo nivel y depender de los carpinteros	7 solteros 7 casados

CUADRO 1. PADRÓN DE OFICIALES EMPLEADOS (CONTINUACIÓN)

HERREROS		
Número de empleados	Puesto	Estado Civil
1	Contratista general	casado
5	Herreros	casados
2	Oficiales de herrero	casados

Fuente: AGN, *Correspondencia de Virreyes*, volumen 62, fojas 122-125. Se pone el nombre de los oficiales para que se vea la forma en que estaban clasificados los trabajadores del puerto; en el resto de los cuadros sólo se incluirán el número de trabajadores registrados, así como algunas de sus características.

CUADRO 2. OPERARIOS SUELTOS QUE TRABAJAN EN EL CORCHADERO Y DEMÁS (1774)

Número de empleados	Puesto	Estado Civil
1	Maestro corchador	
1	Maestro tonelero	casado en Guadalajara
24	Operarios en general	6 casados 18 solteros

Fuente: AGN, *Correspondencia de Virreyes*, volumen 62, fojas 125-125v.

Por supuesto el personal de las embarcaciones era importante para las faenas del puerto. Cada nave llevaba registro de todos sus empleados y los listados comenzaban con los hombres de los más altos niveles. Como las funciones marítimas requerían fortaleza física, en estos registros también encontramos a muchos solteros que, es de suponer, eran jóvenes, pero lo interesante es que de los pocos hombres casados que hay, la mayoría contrajo nupcias en otras poblaciones, lo que habla de un traslado desde otros establecimientos. También comenzó la contratación de gente de las localidades, lo cual se deja ver con los registros donde se señalaba los lugares donde estaban casados. Los nombramientos de aprendices o grumetes en las tripulaciones hacen suponer que los contratados iniciaban en las

faenas del mar y el alto número de esos trabajadores sugieren que en la zona pocos se dedicaban previamente a las navegaciones. Por ejemplo, en este listado existen 15 artilleros y 18 marineros y hay 30 grumetes. También es probable que niños de la localidad comenzaran a desempeñar el puesto de paje (véase cuadro 3).

Como antes se mencionó, entre las contratadas también se pensó en echar mano de gente que pudiera laborar en actividades de tierra firme. Entre ellos había personal que se desempeñaba en trabajos directamente ligados a las navegaciones, así como otros cuyos oficios complementaban las faenas del lugar (véase cuadro 4).

Un aspecto a destacar es el papel que las mujeres jugaron en San Blas. Ellas también aparecían en los listados como empleadas y recibieron salarios del rey, ya que desempeñaron funciones útiles al puerto. Generalmente se encargaban de lavar y cocinar para los hombres que no tenían familia en el lugar. No obstante, también podían llevar a cabo otras actividades que fueran necesarias en el puerto (véase cuadro 5).

Como puede verse, estas listas de empleados contratados por el rey para laborar en San Blas dan pauta a la formulación de especulaciones respecto a la sociedad que se formó en este lugar. Podemos ver que gran parte de la población masculina registrada era soltera. Los hombres casados en su mayoría eran los que ocupaban los puestos importantes. ¿Podría ser que la contratación de solteros tuviera algo que ver con su edad? Ésta importaba ya que algunos oficios necesitaban personal fuerte que resistiera las faenas y las condiciones físicas del lugar, aunque también seguramente se intentó instruir a jóvenes que aprendieran los oficios marítimos o bien que se tratara de personas que emigraban en busca de un modo de vida. En el caso de las mujeres, la mayoría de las que aparecen en el listado tienen hijos, pero no se aclara su condición, por lo que podrían ser madres solas o viudas. Lo anterior hace probable que se buscara darles un medio de subsistencia, pues es posible que se tratara de mujeres marginadas de otras poblaciones. Podría decirse que San Blas es un ejemplo de la forma en la que el mar formó parte del desarrollo económico de la Nueva España y de sus pobladores. Esto se apreció mejor en el siglo XVIII por los cambios implementados por la dinastía Borbón,

CUADRO 3. TRIPULACIÓN DE LA FRAGATA SANTIAGO (1774)

Número de empleados	Puesto	Estado civil
1	Cirujano	Soltero
1	Contra maestre	Soltero
1	Primer guardián	Soltero
1	Segundo guardián	Soltero
1	Segundo carpintero	Soltero
1	Segundo calafate	Soltero
1	Primer despensero	Casado
1	Segundo despensero	Soltero
1	Condestable	Casado en México
15	Artilleros	7 solteros 8 casados (2 en Californias y 1 en Guainamota)
18	Marineros	13 solteros 4 casados (3 en Guainamota) 1 viudo
30	Grumetes	25 solteros 5 casados (1 en Guainamota y 1 en Californias)
3	Cocineros	Solteros
5	Pajes	Solteros

Fuente: AGN, *Correspondencia de Virreyes*, volumen 62, fojas 125v-127v. Los hombres del resto de las embarcaciones también fueron registrados en listados como éste. La tripulación del paquebote *El Príncipe* puede encontrarse en AGN, *Correspondencia de Virreyes*, v. 62, f. 127v-128, *Patrón circunstanciado...* La tripulación del paquebote *San Carlos* en f. 128-129. La tripulación del paquebote *La Concepción* en f. 129.

CUADRO 4. EMPLEADOS DE SAN BLAS EN TRABAJOS DE TIERRA (1774)

MARINERÍA EMPLEADA EN LOS TRABAJOS DEL ARSENAL		
<i>Número de empleados</i>	<i>Puesto</i>	<i>Estado Civil</i>
1	contra maestre	Soltero
7	marinos	6 Solteros 1 Casado
1	capataz de cuadrilla	no se especifica pero tiene 8 hijos
1	arráez de canoas	Casado
20	empleados que no se especifica su puesto	14 Solteros 6 Casados
MERCADERES		
<i>Nombre</i>	<i>Hijos y criados</i>	<i>Estado Civil</i>
Sebastián de Lima	4 hijos, 2 criadas	Casado
José Zamudio		Soltero
VECINOS Y POBLADORES QUE SE MANTIENEN DE SU INDUSTRIA		
<i>Número de empleados</i>	<i>Puesto</i>	<i>Estado Civil</i>
1	maestro sastre	Casado
1	sastre	Casado
1	oficial de sastre	Casado
1	arriero	Casado
2	zapateros	1 Casado 1 Viudo
1	carbonero	Casado
23	empleados que no se especifica su oficio	20 Casados (1 en México, 1 en Tepic) 2 Solteros

Fuente: AGN, *Correspondencia de Virreyes*, volumen 62, fojas 129-130v

CUADRO 5. MUJERES SOLAS QUE SE MANTIENEN DE LAVAR Y DAR DE COMER  
 A LOS TRABAJADORES (1774)

<i>Nombre</i>	<i>Estado civil</i>	<i>Hijos</i>	<i>Ocupación</i>
Juana Xaviera del Valle	Viuda pobladora	3 hijos	
Prudencia María		1 hija	
María Teresa		1 hija	
María Jerónima			costurera
Josefa Gertrudis			costurera
Teresa Fontes		2 hijos	
Joachina Flores		2 hijos	
Josefa Romero			
Juana Petrona		4 hijos	
María Sebastiana	Viuda	2 hijos	
Juana Prudencia		1 hija	
María Petrona de Lima		1 hija	
María Antonia		3 hijos	
Josefa González		3 hijos	
María Casimira		3 hijos	
Francisca Páez		Sola	
María Teresa		Sola	
María Rivera		2 hijos	
Josefa Gertrudis		7 hijos	
Elena Ponce		2 hijos	
Juana María Ayllón		1 hijo	partera
Clemencia Catarina		3 hijos	
Juana Templadora		Sola	
María Asunción		2 hijos	
María Luisa Rubia		Sola	
Juana María Cárdenas		Sola	

 AGN, *Correspondencia de Virreyes*, volumen 62, fojas 130v-131.

así como por los más detallados registros que se hicieron del personal de establecimientos portuarios como San Blas. La fundación de este puerto incluyó la edificación de un pueblo que cada vez fue más populoso, lo que demuestra que en las actividades marítimas se empleaban muchas personas. La vinculación entre las poblaciones del interior y las costas al parecer se incrementó.

Por otro lado, también se intentó que hubiera control sobre los pobladores que no fueran empleados del rey, lo cual se lograría implementando ordenanzas a otras actividades practicadas en la zona. Había ciertos trabajos que necesitaban un permiso especial de las autoridades, por ejemplo, estaba prohibido el corte de madera sin autorización, pues su uso era vital en las labores del puerto.<sup>77</sup> En una ocasión se prohibió que los colonos quemaran los pastos, sin importar que se hiciera con la finalidad de preparar la tierra para la siembra. La razón fue que la quema de pastos podía dañar la crianza de ganado ya que se dejaría a los animales sin alimento y por consiguiente al puerto sin carne. Por ello se amenazó con castigos severos a aquellos que fuesen sorprendidos prendiendo fuego a los pastizales.<sup>78</sup> También se necesitaban permisos especiales para las expediciones que partían en la búsqueda de perlas por aguas del golfo de California. Y todas las actividades referentes a la producción de sal estaban administradas por las autoridades de San Blas a través de la salinera del Zapotillo.<sup>79</sup> Así que San Blas, como experimento, implicó el control de los trabajos, tanto marítimos como terrestres.

77. Cárdenas, *San Blas...*, p. 43.

78. AGN, *Historia*, v. 329, f. 232, San Blas, 21 enero 1769, *Bando donde se prohíbe la quema de pastos y zacates*.

79. Gutiérrez, *San Blas...*, p. 87.



3

Figura 3. Côte de San Blas, *Le tour du Monde. Nouveau Journal des Voyages*, publié sous la direction de M. Édouard Charton et illustré par nous célèbres artistes, Paris, Librairie Hachette et Cie., 1862, p. 252.

Página opuesta:

Figura 4. Plano del puerto de San Blas (1774). AGN, *Mapas y Planos*, cat. 118.





5

Figura 5. Plano del puerto y departamento de San Blas (1785), AGI, MP, México, 544.

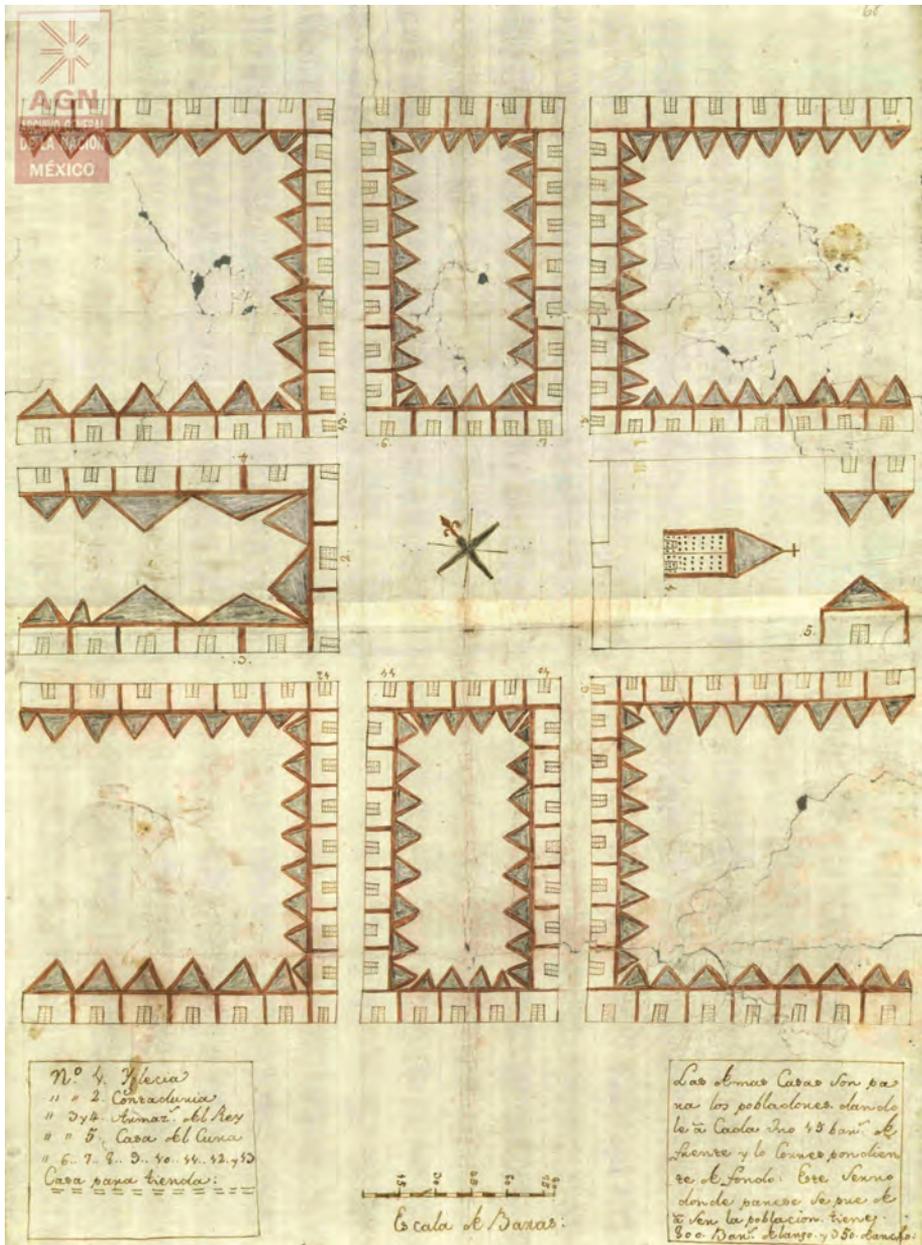


Figura 6. Traza planeada para San Blas, AGN, *Mapas y Planos*, cat. 3245.

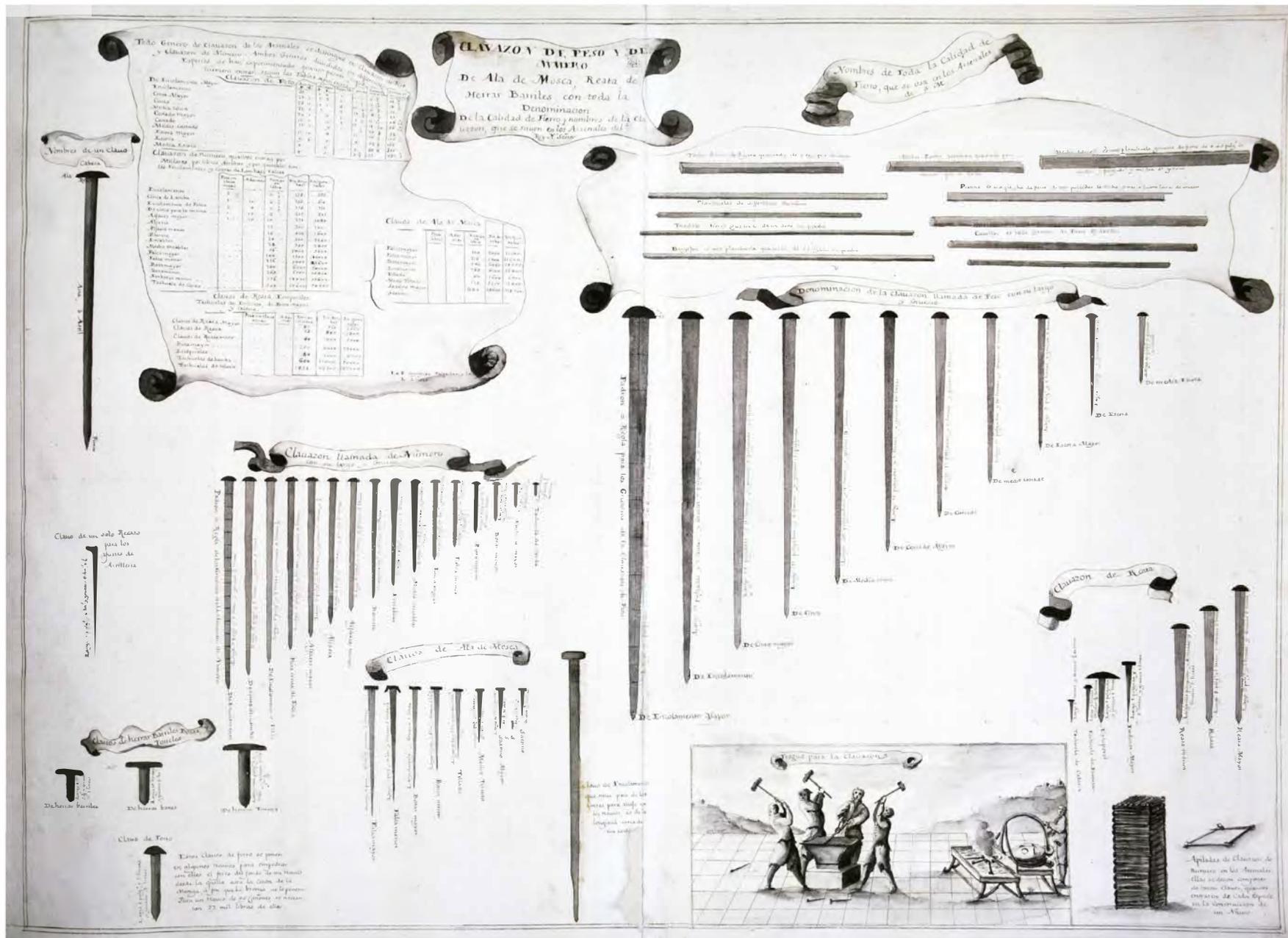


Figura 7. Clavazón. Marqués de la Victoria, *Diccionario demostrativo con la configuración o anatomía de toda la arquitectura naval moderna*, Cádiz, 1719-1756, edición facsimilar, ejemplar 563, Madrid, Museo Naval, Lunwer Editores, 1995, f. 51.

# El personal del puerto de San Blas

La historia no la hacen los espacios geográficos, sino los hombres que dominan o descubren estos espacios.

*Fernand Braudel*

Debido a que los trabajadores eran pieza clave en el funcionamiento de San Blas las autoridades virreinales intentaron que hubiera en él personal capacitado en los oficios del mar. Por ello se recurrió al envío de oficiales y hombres empleados en otros puertos y embarcaciones a fin de que con su trabajo se instruyera a los mismos habitantes del lugar. Para tener control de dicho personal éste fue objeto de constantes reglamentaciones y políticas reales implementadas que hicieron referencia a los trabajadores de San Blas y se relacionaron con aspectos como el reclutamiento, la vivienda de los empleados, los salarios y las raciones.

## LOS OFICIALES DE MAR

Los primeros contratados para iniciar las funciones de San Blas fueron los oficiales de mar que se harían cargo tanto de las navegaciones como de los trabajos portuarios. Generalmente se trataba de personal experimentado que se había desempeñado en otros establecimientos. Tal fue el caso del piloto y oficial Vicente Vila, quien hizo múltiples viajes en el Mediterráneo y en el Atlántico; de Juan Pérez, navegante experimentado en la ciencia del mar y en los viajes a Filipinas; del ingeniero geógrafo y cartógrafo Miguel Constanzó, formado en Barcelona, entre otros.<sup>1</sup> Las continuas remesas de oficiales tuvieron por finalidad que las navegaciones fueran constantes. En la década de 1770 Carlos III ordenó al virrey Bucareli que

1. León-Portilla, "San Blas...", p. 12.

se enviaran a San Blas expertos navegantes que pudieran dirigir las embarcaciones y viajaran hasta Monterrey o más al norte, por lo que el funcionario novohispano solicitó le remitieran personal de la Real Armada. Llegaron hombres directamente graduados del Colegio de Guardiasmarina de Cádiz y algunos de ellos formaron parte de las autoridades del puerto o participaron en múltiples viajes, como Francisco de la Bodega y Cuadra, Bruno de Hezeta, Juan Ayala, Diego Choquet, Agustín Moncada, entre otros. Se les instruyó en lo que debían hacer en San Blas y llevaron consigo instrumentos de navegación y astronomía que eran novedosos hacia la segunda mitad del Setecientos y por tanto serían de utilidad en las exploraciones proyectadas en San Blas. A estos hombres también se les prometió que tras cinco años de servicio en ese puerto regresarían a la Península y serían recompensados; muchos de ellos tardaron más en regresar y hubo quienes (como Bodega y Cuadra) volvieron a ser enviados a San Blas.<sup>2</sup>

El reclutamiento de los oficiales fue tarea difícil debido a que se requería de personal experimentado, pues sus puestos conllevaban grandes responsabilidades y en sus manos recaía la dirección de los viajes al igual que el funcionamiento del establecimiento. Se intentó que la mayoría de los reclutados proviniera de España, aunque unos cuantos de grado menor, como los pilotos y pilotines, provinieron también de puertos americanos como La Habana, El Callao o Veracruz.<sup>3</sup> Hubo oficiales que recibieron la orden de dirigirse a San Blas, pero también los hubo que fueron de manera voluntaria, pues en ocasiones el traslado implicaba un ascenso laboral, pero debía ser autorizado por el virrey novohispano. Puede citarse el caso del segundo piloto Francisco Antonio de Mourelle, quien tuvo que informar al virrey su deseo de trasladarse al nuevo puerto, pero esperaba recibir su aprobación y un ascenso:<sup>4</sup>

2. Bernabeu, *Trillar...*, 1995, p. 51. Sobre la presencia de Bodega y Cuadra también puede verse al mismo autor, *La aventura...*
3. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 519-A. Tepic, 16 junio 1775. *Carta del comandante Ignacio de Arteaga al virrey Bucareli*.
4. AGN, *Correspondencia de Virreyes*, v. 63, f. 30-31. México, 27 enero 1775. *Carta de Julián de Arriaga a Francisco de Mourelle*. La situación de este oficial también

[con] deseos de continuar el servicio en las expediciones dirigidas a los nuevos descubrimientos, he dispuesto lo conveniente a su desembarco y que se traslade a San Blas con atención al corto número de estos facultativos que hay en aquel puerto para las navegaciones.<sup>5</sup>

Los ascensos al parecer fueron un medio por el cual se intentó convencer a los oficiales de trasladarse a San Blas, pues en otros puertos no hubieran alcanzado los niveles que se les ofrecían en este establecimiento. Por ejemplo, de Veracruz se mandaron segundos oficiales para que fungieran como primeros a pesar de que algunos aún no tenían suficiente experiencia.<sup>6</sup> También hubo personal que aunque había ascendido peldaño a peldaño llegaba a alcanzar el nivel de oficial en el Departamento Marítimo; ese fue el caso de Antonio Medina, quien comenzó como paje en las naves del rey y 32 años después desempeñaba el puesto de contra-maestre en San Blas.<sup>7</sup> Este tipo de ascensos generalmente los obtenían los peninsulares. Los hombres de la localidad, aunque ascendían, en general no ocuparon altos puestos.

Hubo intentos por parte de las autoridades para evitar que se careciera de oficiales de mar. Uno de ellos fue contratar a más personal del estrictamente necesario, como se llegó a explicar en el caso de los pilotos:

Ahora señor me parece que ni de los primeros pilotos ni de los segundos debemos estar ceñidos precisamente de aquel número sin que haya de haber uno u otro aumento; a causa de que si se da el caso de enfer-

---

puede verse en AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 519-A, s/f. México, 29 enero 1775. *Orden para que Francisco de Mourelle se traslade de Veracruz a San Blas*.

5. AGN, *Correspondencia de Virreyes*, v. 63, f. 30-31. México, 27 enero 1775. *Carta de Julián de Arriaga a Francisco de Mourelle*.

6. AGN, *Marina*, v. 49, exp. 92, f. 265. México, 26 noviembre 1782. *Carta al comandante Ignacio de Arteaga avisando medidas tomadas para la contratación de personal*.

7. AGN, *Marina*, v. 78 exp. 2, f. 18-18v. San Blas, 3 marzo 1789. *Informe de cirujano Juan Commamalle sobre la salud de contra-maestre Antonio Medina*.

mar alguno de ellos en esta tierra, estando como están los ocurso tan distantes de quién echamos manos para ascensiones.<sup>8</sup>

El problema de lo anterior era que no siempre se conseguía al personal indicado para hacerse cargo de las actividades del lugar. Los hombres a los que se recurrió no necesariamente contaban con el conocimiento o la experiencia necesaria para responsabilizarse de las embarcaciones o del puerto mismo, sin embargo, en tiempos de carestía, ellos eran la única esperanza de que las navegaciones y actividades portuarias se llevaran a cabo.

#### LOS MARINEROS

Como se ha mencionado, mejorar las condiciones de las marinerías de la armada real, al igual que de las navegaciones, fue uno de los propósitos de las reformas implementadas por la dinastía Borbón a su arribo al trono español. Se intentó que en toda embarcación real se reclutara gente experimentada en las faenas del mar, al igual que llevar un registro de ellos. Por tal motivo, los nombres de aquellos que formaban parte de las tripulaciones reales de San Blas, ya fueran marineros, grumetes o pajes, fueron vertidos en la matrícula de mar. El control que se intentó tener sobre el personal marítimo incluyó sus actividades en tierra. Las autoridades procuraron que las tripulaciones de bajo nivel se ocuparan de diversas actividades en los momentos en los que no navegaban, pues consideraron que esa sería la mejor forma de evitar que la ociosidad los llevara a provocar desórdenes. Tanto en la Península como en los puertos coloniales se les otorgaron algunas concesiones con la finalidad de convencerlos de desempeñarse en diversas actividades; una de ellas fue la pesca, la cual podrían practicar sin ningún contratiempo e incluso vender su producto sin necesidad de pagar aduanas.<sup>9</sup>

8. AGN, *Marina*, v. 49, exp. 92, f. 263 y 266-266v. Tepic, 9 noviembre 1782. *Carta del comandante Ignacio de Arteaga al virrey Mayorga*.
9. Así se vio cuando se daban autorizaciones a las marinerías para dedicarse a las actividades pesqueras en las costas novohispanas. AGN, *Marina*, v. 34, f. 337. 10 marzo, 1750. *Autorización de otorgar facilidades a marinos para que se dediquen a la pesca y el comercio en las costas de los reinos españoles*.

En el caso de San Blas buena parte de las marinerías con las que se contó eran de origen peninsular que al estar incluidos en la matrícula eran empleados del rey remitidos a donde se consideraba que su presencia hiciera falta, aunque generalmente se procuró que su remisión fuera de manera voluntaria. Se intentó echar mano de personal experimentado pues no podía recurrirse a cualquier trabajador debido a que los hombres de mar tenían funciones específicas e importantes; su preparación era necesaria para el éxito de los viajes pues por muy buen mando que se tuviera en una nave sin los marineros su gobierno no podía llevarse a cabo.

Para la Corona las remesas de hombres representaban enormes gastos pero para los trabajadores el costo era aún mayor. El traslado era agotador y el clima no los alentaba a quedarse en el puerto. Las deserciones fueron constantes, así como la escasez de personal por muerte o enfermedad. Desgraciadamente para los recién llegados algunos no lograban permanecer mucho tiempo en el puerto o ni siquiera llegaban a él. Unos cuantos morían en el traslado o quedaban enfermos en el camino, otros enfermaban en el puerto o morían en las expediciones. La mala fama que tenía San Blas llegó a disuadir a varios trabajadores de trasladarse a él, así que las dificultades para remitir personal marítimo obligaron a plantear la necesidad de recurrir a vecinos de la localidad, pero en un principio las autoridades no los consideraron aptos para desempeñarse en los oficios del mar. Así lo llegaron a explicar:

(...) en este puerto ni en sus inmediaciones no hay alguno de quien me pueda valer para tan urgente necesidad que se pueda llamar marino, y menos (que es lo que más me aflige) que pueda servir para contra-maestre, guardián, [ni] de otro empleo de oficial de mar (...) <sup>10</sup>

Por tanto, el envío de hombres desde otros establecimientos se siguió considerando la mejor opción para el funcionamiento de San Blas. Se conti-

10. AGN, *Californias*, v. 79, exp. 26, f. 69v-70. San Blas, 31 agosto 1769. *Carta de José María Lasso al virrey marqués de Croix*.

nuó ofreciendo privilegios como aumento salarial o exención de impuestos a quienes aceptaran trasladarse al Departamento Marítimo.<sup>11</sup> Los marinos contratados generalmente provinieron de Veracruz y buena parte de ellos eran tripulantes que estaban en las costas novohispanas en lo que sus naves regresaban a sus lugares de origen. Algunos, por diversas circunstancias, quedaron varados y se les ofrecía una nueva oportunidad laboral bajo los servicios de la Corona. Ejemplo de lo anterior se ve con el personal que logró reclutar en 1776 el comandante de la flota, Antonio de Ulloa. Los marinos, pertenecientes a diversas embarcaciones recibieron la propuesta de trasladarse a San Blas:

(...) unos son desertores, otros del *Santa Anna* y de otras embarcaciones que se han quedado al través. Pero la mayor parte han venido de polizontes y aquí han hecho varios viajes, por ser su ejercicio la marinería.<sup>12</sup>

Entre la gente contratada hubo además vecinos de la región de Veracruz, o costas aledañas, que luego de adquirir experiencia en trabajos marítimos y portuarios aceptaban trasladarse a las costas del Pacífico. El origen de los hombres contratados para San Blas, así como la forma en la que eran registrados, puede verse a partir de algunos listados de reclutamiento, como la *Lista de la gente de mar, maestranzas y brigada que voluntariamente se ofrecen a servir en el departamento de San Blas en virtud de la orden del excelentísimo virrey Manuel Antonio Florez*, la cual fue hecha en 1789, y en ella se indican los puestos de los empleados, su origen, así como algunas características físicas (ojos, color de piel, cabello, edad) y laborales (oficios) de cada uno de ellos (véase cuadro 6).

En dicho listado puede apreciarse la diversidad de los orígenes de cada uno de los hombres enviados a San Blas, aunque la mayoría eran peninsu-

11. AGN, *Historia*, v. 329, f. 319. San Blas, 3 abril 1769. *Carta del comisario Joseph de Ley al virrey marqués de Croix*; AGN, *Historia*, v. 329, f. 318-318v. México, 22 abril 1769. *Contestación a la carta de Ley*.
12. Tomado de Francisco de Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1987, p. 149-150.

lares. Además, pueden hacerse algunas deducciones. Por ejemplo, hubo oficiales de mar que eran jóvenes, lo que posiblemente se debiera a que fueron ascendidos a cambio de trasladarse a un establecimiento de reciente creación con carencia de mano de obra especializada. Los trabajadores de bajo nivel posiblemente con anterioridad se desempeñaran en otros oficios, pero se volcaron a los trabajos portuarios ante la posibilidad de hacerse de un empleo y eso explicaría que no fueran los más jóvenes. Respecto a los artilleros de mar, éstos solían ser marinos que aprendían a usar las armas; generalmente no se trataba de personas de avanzada edad, pero en el caso de San Blas la necesidad hizo que se recurriera a ellos, como se ve cuando se contrató a un artillero de 50 años. Por otro lado, la lista anterior deja ver que, a diferencia del personal especializado, fue más frecuente que los trabajadores de bajo nivel, como los marineros, provinieran del mismo territorio novohispano. Podría decirse que los reclutamientos para San Blas no necesariamente eran iguales a los de otros establecimientos ya que dependían de las posibilidades existentes. Por ejemplo, lo común era que los calafates fueran personas experimentadas pues eran las encargadas de los cascos de las naves, pero en los puertos novohispanos al parecer la necesidad hizo que se recurriera a cualquier persona que dirigiera esos trabajos, lo que explica que en el listado anterior haya un calafate de 17 años y dos de 20.

A pesar de las contrataciones realizadas, generalmente las remesas de voluntarios fueron insuficientes, por lo que tuvo que echarse mano de los desertores. Las autoridades novohispanas ordenaron que se emitieran bandos donde se ofrecía el perdón de todos aquellos que hubiesen huido. En ellos se especificaba el dinero que ganarían en caso de volver al servicio marítimo. Los bandos fueron publicados en diversas ciudades y pueblos del reino y los interesados tuvieron que presentarse en los puntos indicados (México, Veracruz, Acapulco y San Blas) en un término de seis meses, a partir de la publicación del bando. Como se sabía que muchos hombres eran analfabetas, los anuncios también se realizaron en las misas dominicales.<sup>13</sup> Además, fue necesario echar mano de marinos provenientes de otros puertos del Pacífico, como

13. Solano, *Antonio de Ulloa...*, p. 193.

CUADRO 6. LISTA DE LA GENTE DE MAR, MAESTRANZAS Y BRIGADA QUE VOLUNTARIAMENTE SE OFRECEN A SERVIR EN EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE SAN BLAS (1789)

ARTILLEROS DE MAR Y DE BRIGADA			
<i>Procedencia europea</i>	<i>Procedencia americana</i>	<i>Rango de edad</i>	<i>Cantidad</i>
24	2	19-30	13
		31-40	9
		41-50	4

MARINEROS			
<i>Procedencia europea</i>	<i>Procedencia americana</i>	<i>Rango de edad</i>	<i>Cantidad</i>
17	12	17-30	21
		31-40	7
		41-50	1

CALAFATES			
<i>Procedencia europea</i>	<i>Procedencia americana</i>	<i>Rango de edad</i>	<i>Cantidad</i>
5	—	17-30	4
		31-40	1

OFICIALES DE MAR					
<i>Puesto</i>	<i>Nombre</i>	<i>Lugar de origen</i>	<i>Cabello</i>	<i>Ojos</i>	<i>Edad</i>
Contra maestre	Antonio Pastoril	Natural de Cádiz	negro	pardos	34
Armero y farol	Miguel Jiménez	Natural de Cádiz	negro	pardos	44

CUADRO 6. LISTA DE LA GENTE DE MAR, MAESTRANZAS (CONTINUACIÓN)

OFICIALES DE MAR					
<i>Puesto</i>	<i>Nombre</i>	<i>Lugar de origen</i>	<i>Cabello</i>	<i>Ojos</i>	<i>Edad</i>
Maestro de velas	Vicente Martínez	Natural de la Isla de León	trigueño		23
Carpintero-marinero	Francisco Molina	Natural de Málaga	castaño oscuro	pardos	21
Carpintero de rivera	Bernardo Jáuregui	Natural de Navarra	castaño	azules	36
	Juan de Fragas	Natural de Real de Galicia	castaño	pardos	25
	José María Serrano	Natural de Campeche	negro	pardos	23
	Pedro José James	Natural de Holanda (negro libre)	passa apretada	negros	42

Fuente: AGN, *Marina*, v. 77, exp. 13, f. 296v-300. Veracruz, 30 de septiembre de 1789.

Manila y El Callao. Por ejemplo, en septiembre de 1781 la fragata *Princesa* salió de Acapulco rumbo a las Filipinas para acompañar al galeón que se dirigía a esas islas; la nave llevaba el número justo de hombres para tripularla. Como durante el viaje algunos enfermaron, en Manila contrataron a marinos que los suplieran. A su regreso a San Blas, las autoridades del puerto propusieron a los marinos filipinos que se quedaran a trabajar en el Departamento Marítimo. Algunos aceptaron y permanecieron ahí con la condición de que cuando decidieran partir las autoridades no lo impedirían. Los que no aceptaron fueron enviados de regreso a Manila; éstos principalmente eran hombres casados, mientras que los que se quedaron

en su mayoría eran solteros.<sup>14</sup> Otro ejemplo se ve cuando en 1782 el comandante de navío Francisco de la Bodega y Cuadra llevó a San Blas marinos de Perú que aceptaron trasladarse al Departamento Marítimo por los altos sueldos que se les ofrecieron; no obstante, en el camino perecieron algunos, otros llegaron enfermos y otros tantos murieron al arribar. Menos de la mitad de los recién llegados pudo trabajar.<sup>15</sup>

De diversas formas San Blas fue haciéndose del número suficiente de marinos como para llegar a pensar que, sin contratiempos, podrían sacarse adelante las labores del puerto. Sin embargo, los altos niveles de mortandad y de enfermedad inutilizaban a buena parte de esos trabajadores. La falta de tripulaciones dificultaba las faenas del puerto y los viajes. A veces no había quién tripulase las naves y cuando lograban salir con el número justo de hombres en el camino algunos enfermaban, poniéndose en peligro la expedición. Así le pasó a Juan Pérez, quien debía llegar al puerto de San Francisco para llevar víveres, pero la enfermedad de sus hombres sólo le permitió arribar a San Diego, donde tuvo que parar y desembarcar a los enfermos para que fueran atendidos. Los pocos que quedaron sanos se arriesgaron a maniobrar una de las naves para buscar ayuda en San Blas.<sup>16</sup> Lo anterior explica que las contrataciones continuaran llevándose a cabo de forma regular.

#### LOS TRABAJADORES DE TIERRA

Los trabajos en tierra consistían en la preparación de las embarcaciones, labores de carga y descarga, trabajos en el astillero, construcción y reparación de las embarcaciones, entre otros.<sup>17</sup> En el puerto trabajaban leñadores, car-

14. AGN, *Marina*, v. 58, f. 199. San Blas, 30 septiembre 1781. *Carta de Francisco Antonio Mourelle al virrey Mayorga*. La contratación fue aprobada por el virrey Mayorga, como se indica en AGN, *Marina*, v. 50, exp. 50, f. 45. México, 17 octubre 1781. *Informe sobre contratación de marinos de Manila*.

15. AGN, *Marina*, v. 34, f. 230-231. México, 1 diciembre 1782. *Solicitud de Francisco Antonio de Mourelle de trasladarse de San Blas*.

16. Hilton, *La Alta...*, p. 97.

17. Muriá, *Nayarit...*, p. 34-35.

pinteros, calafates, almaceneros, empleados del arsenal y del corchadero (lugar donde los corchadores tejían la jarcia con la que se fabricaba la cordelería). Las funciones de cada trabajador se complementaban con la de los otros, haciendo que el puerto funcionara. En el occidente novohispano existían algunos hombres con oficios similares, sin embargo, como las navegaciones practicadas en la zona generalmente eran a nivel local y no implicaron grandes actividades portuarias, su práctica no entró en los parámetros navales peninsulares, por lo que las autoridades las consideraban de poco desarrollo y prefirieron enviar personal de otros establecimientos portuarios.<sup>18</sup>

Tampoco fue fácil conservar al personal de tierra firme. El alto índice de enfermedad y mortandad de la zona dificultaba su estancia y permanencia en San Blas. Los hombres no podían laborar cuando quedaban imposibilitados por enfermedades contraídas en el puerto, por no mencionar los que quedaban lisiados. Las autoridades portuarias no podían darse el lujo de perder a los hombres a menos que fuese imposible evitarlo. En ocasiones, cuando éstos llegaban a cometer algún delito “tolerable”, se buscaba la manera de disculpar su comportamiento, principalmente si se trataba de hombres con oficios importantes. Un ejemplo de lo anterior es el caso del carpintero de ribera José de Sol. Él fue enviado de Veracruz a San Blas, pero se trasladó sin su esposa e hijos. Al parecer, “la soledad” a la que fue sometido lo orilló a perderse en sus “malos pensamientos”, pues pronto provocó múltiples escándalos al mantener relaciones ilícitas con mujeres de la localidad. Llegó el momento en que De Sol provocaba tales desmanes que el comisario de San Blas se vio precisado a separarlo del servicio. Así lo notificó al virrey:

(...) José de Sol ha reincidido con tanto escándalo, desorden y repetición en el pecado de incontinencia, que habiéndole reclamado con el comandante y conmigo el cura y juez eclesiástico, nos vimos precisados

18. Por ejemplo, en octubre de 1776 José de Gálvez se encargó de enviar dos pilotos, un calafate y dos carpinteros de ribera directamente desde Cádiz para que comenzaran a trabajar en San Blas. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 519-A, s/p. 1776. *Carta de José de Gálvez*.

de sus instancias a separarlo del servicio, por la ocasión próxima, en que vivía de asientos sin enmienda ni corrección, que bastase a contener las ofensas a Dios.<sup>19</sup>

Nada disculpaba un comportamiento así, excepto tal vez la escasez de carpinteros de ribera. Las autoridades justificaron la actitud de José de Sol y explicaron que él no era del todo culpable de su conducta; todo fue causado por las circunstancias en las que vivía: la soledad del hombre, al estar separado de su familia, provocó que no supiera cómo actuar. La solución a este problema fue reinstalar a De Sol en su puesto y enviarle inmediatamente a toda su familia para que, en su compañía, no volviera a tener mal comportamiento.<sup>20</sup>

Aunque se tratara de no perder a los trabajadores, la realidad era que el personal capacitado seguía siendo insuficiente. Las remesas de hombres no satisfacían las necesidades laborales del puerto y además no podrían realizarse siempre, por esa razón se volvió a planear la enseñanza de los oficios marítimos y portuarios entre los vecinos de la localidad a fin de que de las poblaciones cercanas saliera la mano de obra del puerto. Los hombres que ya tenían oficio tendrían que convertirse en maestros e instruir a sus jóvenes aprendices. Un ejemplo puede verse con el caso del tonelero José Ballesteros, a quien se le aumentó el salario a cambio de que se convirtiera en maestro para “enseñar a los que se quieran aplicar a dicho oficio.” Los primeros miembros de la maestranza en el puerto, llegados directamente de la Península Ibérica, también fueron instados para que enseñasen sus respectivos oficios.<sup>21</sup>

La seguridad de permanecer en tierra firme propició que la gente de los pueblos vecinos comenzara a ser contratada e instruida en las labores cos-

19. AGN, *Marina*, v. 52, f. 379-379v. San Blas, 18 enero 1781. *Carta de Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

20. AGN, *Marina*, v. 52, f. 424-424v. México, 10 febrero 1781. *Orden a Francisco de Trillo de restablecer en su puesto a carpintero José de Sol*.

21. AGN, *Marina*, v. 49, f. 324. San Blas, 13 septiembre 1781. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

teras. Se intentó conseguir gente fuerte que resistiera las faenas y las condiciones físicas del lugar. Para atraer su atención, se notificaron los beneficios que obtendrían si se convertían en empleados del rey. Por ello se ordenó que esto fuera avisado a “la gente de mar y artesanos útiles para el servicio, instruyéndose de los privilegios y gracias que su Majestad los ha dispensado a fin de que se les guarde y cumpla.” Estos eran exención de impuestos, de servicios a la milicia, salarios fijos, raciones, posibilidad de retiro, entre otros.<sup>22</sup> La población de San Blas aumentó paulatinamente, lo que hace pensar que se incrementaron los medios de subsistencia en el lugar.

#### LOS TIPOS DE RECLUTAMIENTO

Los hombres enviados a trabajar a San Blas eran de diversos tipos: marinos de carrera que iban voluntariamente, marinos de carrera que iban indultados, los inexpertos y los forzados; entre éstos había delincuentes y desertores atrapados. El gobernador de Veracruz, de cuando en cuando, recibía la orden de juntar gente para el nuevo puerto. Por ejemplo, en septiembre de 1789 se ordenó reunir voluntarios, procurando que entre artilleros y marineros lograran juntarse 50 hombres.<sup>23</sup> El traslado era financiado por los mismos trabajadores. Las autoridades virreinales les entregaban un anticipo a manera de enganche, generalmente el salario de dos meses, para cubrir los gastos de su viaje. Al aceptar el anticipo, los marinos quedaban obligados a completar el traslado, pues si no lo hacían, eran considerados desertores y defraudadores de la Corona.<sup>24</sup> Un ejemplo de lo anterior su-

22. AGN, *Marina*, v. 78, exp. 8, f. 162-162v. México, 18 noviembre 1790. *Aprobación de nombramiento de Oficial de Matrícula*.

23. AGN, *Marina*, v. 77, exp. 13, f. 283-283v. México, 16 septiembre 1789. *Orden de que se trasladen hombres de mar voluntarios de Veracruz a San Blas*.

24. En realidad el enganche fue una práctica común tanto en las regiones mineras como ganaderas, que era donde fue común que se careciera de mano de obra y por ello se enviaba a “enganchadores” a conseguir trabajadores. Esta práctica puede verse en I. del Río, “Sobre la aparición y desarrollo del trabajo libre asalariado en el norte de Nueva España siglos XVI y XVII”, *Estudios sobre la formación del norte de México*, México, UNAM, IIH, 2009, p. 27-46, p. 35-38.

cedió en enero de 1777, cuando fueron enviados a San Blas 50 hombres de Veracruz. A cada uno se le entregó como adelanto la paga de dos meses. Dos de los marinos cayeron enfermos en el camino y fueron atendidos en el hospital de San Andrés, por cuenta de la Corona.<sup>25</sup> Cuando ambos se restablecieron, se les ordenó trasladarse inmediatamente a su destino; de no hacerlo serían considerados desertores del servicio.<sup>26</sup> El adelanto otorgado a los marinos les sería descontado poco a poco de su salario a partir de que comenzaran a laborar en el puerto.<sup>27</sup> Junto con los hombres, se mandaba un listado detallado con sus nombres, el salario que recibirían y la cantidad de dinero que se les adelantó para el viaje.<sup>28</sup> Así, se procuró llevar un control de ese personal. También era importante hacer un listado donde se indicaran las características físicas de cada trabajador; esa era la forma de identificarlos.

Convencer a los hombres para que se trasladasen a San Blas no fue tarea fácil. A pesar de que se les informaba sobre las ventajas que podían tener en el nuevo establecimiento, se excusaban de ese servicio con los pretextos de que aquella era una población muy distante y con un clima demasiado penoso.<sup>29</sup> Y cuando aceptaban en ocasiones esto provocaba que no se completaran las tripulaciones en los lugares de reclutamiento.<sup>30</sup> Cuando los marinos que se trasladaban a San Blas eran casados y dejaban a sus mujeres en sus lugares de residencia, algunos les asignaban parte de su salario, no importaba que estuvieran en Europa o en

25. Lo probable es que se trate del hospital que estaba en México ya que por ahí pasaban los hombres que se dirigían a San Blas.

26. AGN, *Provincias Internas*, v. 218, exp. 19, f. 183-183v. 25 enero 1777. *Informe sobre traslado de hombres de mar de Veracruz a San Blas*.

27. AGN, *Provincias Internas*, v. 218, exp. 19, f. 181. 7 enero 1777. *Informe sobre arribo de hombres de mar a San Blas*.

28. AGN, *Provincias Internas*, v. 218, f. 198-199. México, 8 enero 1777. *Lista del contra maestre y marineros que se transportan al puerto de San Blas*.

29. AGN, *Marina*, v. 77, exp. 13, f. 362-364. Veracruz, 13 enero 1790. *Informe sobre dificultades para reclutar hombres de mar para San Blas en Veracruz*.

30. AGN, *Marina*, v. 77, exp. 13, f. 287-290v. México, 23 septiembre 1789. *Informe sobre problemas que se ocasionan a naves de Veracruz al descompletar sus tripulaciones*.

tierras coloniales (véase cuadro 7). Buena parte de estos hombres nunca regresaron con sus familias o, cuando lo hicieron, era luego de muchos años de servicio.

Otro tipo de hombres reclutados eran los marinos indultados, los cuales eran desertores que habían aceptado el perdón de la Corona a cambio de volver al servicio. El perdón por sí mismo no era lo que los llamaba al trabajo, sino las ganancias que podrían obtener. Así lo explicó Antonio de Ulloa al virrey Bucareli en una carta enviada el 11 de diciembre de 1776:

En cuanto a socorrer el puerto de San Blas con la marinería y maestranza que se necesita no veo otro arbitrio que el de fijar los carteles ofreciendo en ellos, determinadamente en pesos, la paga que han de tener, cuyo incentivo llamará a los muchos desertores que están esparcidos por el Reino, llenos de miseria.<sup>31</sup>

Algunos de los desertores anteriormente habían sido enviados al puerto, pero huyeron de él; lo habían hecho por las duras condiciones del lugar o por considerar excesivo el trabajo que ahí realizaban. Por ejemplo, el artillero Nicolás de Zeda desertó del servicio debido a que el clima de San Blas afectó su salud; huyó con el pretexto de trasladarse a un lugar con mejor clima para recuperarse por completo. Al enterarse del indulto ofrecido, regresó al puerto:

(...) habiendo llegado a mi noticia por su promulgación el Real Indulto en que Nuestro Católico Soberano (Que Dios Guarde) se sirvió mandar ufando de sus acostumbrada piedad perdón a los que habiendo desertado de su servicio en la Marina, se presentaran dentro del término de seis meses y se les admitiría de nuevo a las mismas plazas y sueldos que gozaban en tiempo de su deserción.<sup>32</sup>

31. Tomado de Solano, *Antonio deUlloa...*, p. 194.

32. AGN, *Provincias Internas*, v. 218, exp. 33, f. 214-214v. 1777. *Carta de desertor Nicolás de Zeda aceptando el indulto para laborar de nuevo en San Blas*.

CUADRO 7. RELACIÓN DE INDIVIDUOS DESTINADOS A SAN BLAS COMO ARTILLEROS Y MARINEROS QUE DEJAN ASIGNACIÓN A SUS FAMILIAS (1789)

<i>Nombre empleado</i>	<i>Nombre de beneficiaria</i>	<i>Relación con empleado</i>	<i>Lugar de asignación</i>	<i>Cantidad</i>
Vicente Martínez	Michaela Cosido	Esposa	Cádiz	Tercia parte del sueldo
Francisco Marín Japón	Isabel de Rojas y Vila	Esposa	La Habana	Siete pesos cada mes
Antonio Loret	María Martínez Pérez	Esposa	Pueblo de Jonuta en la provincia de Tabasco	Tercia parte de su sueldo de marinero
José Velásquez	Manuela Luceros	Esposa	Villa Hermosa de Tabasco	Tercia parte de su sueldo de marinero
Lázaro Herrera	Juana María Mancilla	Esposa	Laguna de Términos	Tercia parte de su sueldo de marinero
José Blanco	Benita Moraña	Madre	San Juan de Calo arzobispado de Santiago en el reino de Galicia	Cuatro pesos cada mes a pagar en esta ciudad a don Juan Freyre a su vecindad y comercio
Cipriano Martínez	María Marcela de Castro	Esposa	Veracruz	Veinte pesos cada mes
	María de Sierra	Madre	Puerto de Santa María	Por conducto de don Juan de la Cruz vecino y del comercio de Veracruz diez pesos
Juan de Aranda	Antonio Gómez, práctico de numero del puerto de Veracruz			Quince pesos cada mes a ?

CUADRO 7. RELACIÓN DE INDIVIDUOS DESTINADOS A SAN BLAS (CONTINUACIÓN)

Nombre empleado	Nombre de beneficiaria	Relación con empleado	Lugar de asignación	Cantidad
José María Serrano	Marcela Romero	Madre	Campeche en el barrio de San Román	Veinte y cinco pesos

Fuente: AGN, *Marina*, v. 77, exp. 13, f. 302v-304. Veracruz, 30 de septiembre de 1789.

Es probable que los desertores estuvieran en la miseria y como el perdón les ofreció un medio de vida a aquellos que en tierra no encontraron las riquezas o las satisfacciones que esperaban, volvían al servicio del rey con la posibilidad de dejar de estar fuera de la ley (ver cuadro 8).

Había también personal no calificado que se trasladaba a San Blas de manera voluntaria. Tal vez algunos fueran todavía grumetes que buscaban el ascenso en el nuevo puerto, pero no tenían el conocimiento suficiente como para que se les confiaran las embarcaciones. Su inexperiencia obligaba a las autoridades a darles entrenamiento, lo cual representaba retrasos y gastos. Por ello la idea de instruir a la gente de la localidad, en vez de gastar tanto en el traslado de personal, fue constantemente planteada. Así puede verse cuando desde 1769 se hizo la propuesta luego de ver la calidad de los marinos que arribaron a San Blas:

Algunos de ellos no son marineros, ni jamás han navegado con este ejercicio (...) respecto a que para enseñarlos, mejor se pueda hacer con la gente del país que es más a propósito para la navegación que estos deben hacer.<sup>33</sup>

Respecto a los forzados, generalmente se trató de desertores aprehendidos y delincuentes. Antonio de Ulloa llegó a explicar que la idea de usar

33. AGN, *Californias*, v. 79, exp. 50, f. 132-133. San Blas, 29 enero 1769. *Carta del comandante José María Lasso al virrey Marqués de Croix*.

CUADRO 8. ASIENTOS DE LOS MARINEROS DESERTORES RECLUTADOS EN VERACRUZ Y ESTA CAPITAL [MÉXICO] PARA EL PUERTO DE SAN BLAS

DESERTORES	
Ramón de Aballe	Reclutado en México
Joseph Chacón	Reclutado en México
Joseph González	Reclutado en México
Juan Valle	Reclutado en México
Joseph Gerónimo Elizondo	Natural de Vizcaya. Pelo castaño claro, ojos azules, de 21 años. Se reclutó en Veracruz
Antonio Vivero	Natural de Texcoco. Mestizo. Pelo negro, ojos pardos, edad 32 años. Reclutado en Veracruz.
Pablo Ibáñez	Natural de Jerez. Pelo castaño, ojos pardos, edad 28 años. Reclutado en Veracruz.
POR ENFERMOS	
Joseph Arrabal (alias Rafael)	Reclutado en México. Quedó enfermo a tres leguas y no se sabe su existencia
Joseph de Albirde	Reclutado en México. Quedó enfermo en Guadalajara
Francisco Pérez	Reclutado en Veracruz. Quedó enfermo en Guadalajara.

Fuente: AGN, *Marina*, v. 77, exp. 13, f. 352-352v, México, 31 de diciembre de 1789.

desertores en las embarcaciones era la correcta puesto que su presencia siempre era de utilidad, sobre todo por la continua falta de personal marítimo que padecía la Nueva España:

Me ha parecido muy bien la providencia de vuestra merced para los partidos, encargando el arresto y conducción de los desertores, y es

factible que se cojan muchos (...) conociendo por la traza los que son marineros, no pueden engañarle. (...)

Esta gente nunca sobra, porque entre muertos, enfermos que no pueden seguir y desertores, siempre faltan algunos.<sup>34</sup>

Los desertores aprehendidos generalmente eran degradados de sus respectivos niveles laborales. Ese fue el caso de los artilleros Juan Sebastián Robledo y Manuel de Torres. Ambos fueron detenidos y obligados a trabajar en San Blas como grumetes sin tener derecho a ración de alimento. Cuando su sentencia terminara tendrían que quedarse a trabajar en el puerto, ya en sus respectivos puestos, el resto de su servicio; es decir, hasta que fuesen dados de baja por enfermedad, avanzada edad o muerte.<sup>35</sup> Caso similar fue el del piloto francés Juan Bautista Blanco, condenado a tres años de servicio en ese puerto con el puesto de pilotín en los viajes a las Californias. Su persona y su trabajo siempre deberían ser vigilados para evitar que hiciera destrozos en represalia a su condena.<sup>36</sup>

Aprender marinos desertores no era tarea fácil. A veces a las autoridades del puerto les llegaba la noticia del lugar donde podrían encontrar a alguno de los prófugos, pero las noticias corrían con tal lentitud que el desertor tenía tiempo suficiente para escapar. Por ejemplo, el marinero Francisco Ponce de León recibió dos pagas de adelanto para trasladarse a San Blas y no se presentó en el lugar. A las autoridades del puerto les llegó la noticia de que se encontraba en una población cercana llamada Tepetiltlán, así que mandaron una carta a las autoridades del lugar para que procedieran a detenerlo. Por supuesto, cuando las autoridades de dicho pueblo se enteraron, ya habían pasado 53 días desde que el marino estuvo en el

34. Tomado de Solano, *Antonio de Ulloa...*, p. 176 y 201.

35. AGN, *Marina*, v. 49, exp. 23, f. 170. San Blas, 25 marzo 1782. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*; AGN, *Marina*, v. 50, f. 217-217v. 25 marzo 1782. *Instrucciones sobre trato que deben de recibir los artilleros desertores en San Blas*.

36. AGN, *Marina*, v. 49, exp. 23, f. 40-42. México, 4 enero 1781. *Ordenes sobre trato laboral que debe recibir el piloto francés Juan Bautista Blanco*.

lugar y ya no lo encontraron.<sup>37</sup> Algunos de los hombres que lograban ser detenidos, escapaban con facilidad. Otros, debido a la escasez permanente de personal, eran inmediatamente reinstalados en su puesto sin castigo alguno. Así lo deja ver este informe del comisario:

De los marinos que di parte a Vuestra Excelencia habían desertado del departamento de San Blas, unos con préstamos, y otros sin ellos, sólo se apresó sin Iglesia [a] Manuel Salvador Peralta, y habiéndose enfermado se pasó al hospital, de donde nuevamente hizo fuga, y se fue; e igualmente se presentó con Iglesia Miguel Salazar, el que estando preso, mirando la necesidad de que había gentes para tripular el paquebot San Carlos, le destiné para que se embarcara e hiciese viaje en él (...)<sup>38</sup>

En cuanto a los delincuentes éstos eran enviados al puerto a purgar sus delitos. Generalmente no se les ponía en las embarcaciones por carecer de experiencia, aunque sí tenían que trabajar en funciones de carga y descarga. También podían ocuparse de las faenas que beneficiaran al asentamiento, como los trabajos de construcción o de desmonte.<sup>39</sup>

#### EL TRASLADO

La manera en la que los hombres eran enviados fue muy particular. Los trabajadores del mar, por muy buenos y experimentados que fueran, no tenían buena fama ni entre los pobladores ni entre las autoridades virreinales, ya fuera por desórdenes provocados en el puerto o simplemente por las continuas deserciones en las que incurrían. Se pensaba que sus muy

37. AGN, *Californias*, v. 57, exp. 16, f. 373. San Blas, 2 mayo 1792. *Aviso sobre ubicación de marino desertor*; AGN, *Californias*, v. 57, exp. 16, f. 374-374v. Tepetitlán, 24 julio 1792. *Orden de aprehensión de marino desertor*.

38. AGN, *Californias*, v. 57, exp. 3, f. 39. Tepic, 28 julio 1792. *Informe sobre marinos que desertaron de San Blas*; AGN, *Californias*, v. 57, exp. 3, f. 43-43v. San Blas, 1 noviembre 1792. *Informe sobre desertores aprehendidos*.

39. Cárdenas, *San Blas...*, p. 75.

variados genios (o temperamentos) provocaban estallidos de violencia entre ellos o con otras personas, los cuales afectaban los lugares por donde pasaban. Esto era algo normal ya que se consideraba que las marinerías tendían a la insubordinación.<sup>40</sup> La poca confianza que se tenía en ellas provocó que sus traslados fuesen vigilados. Debían ir en grupos custodiados para así evitar que cometieran atropellos en el camino o que se dieran a la fuga con el dinero que se les había adelantado. Por ejemplo, en marzo de 1790 un grupo de reclutados que se dirigía a San Blas pasó por una población cercana al puerto llamada Guautitlán y no llevaba autoridad que los vigilara. Llegaron pasadas las diez de noche, levantaron a todo mundo y ordenaron que se les diese de comer. Además, solicitaron se les tuviesen listos víveres a las cuatro de la mañana para que pudieran partir. A la mañana siguiente salieron llevándose, además de la comida, algunos caballos con sillas y frenos.<sup>41</sup>

Las poblaciones por las que transitaba el personal reclutado generalmente recibían aviso de dicho tránsito a fin de que tuvieran listos víveres suficientes y alojamiento y con ello evitar desórdenes.<sup>42</sup> Los problemas generados en torno a los traslados hicieron que surgieran algunas propuestas para llevarlas a cabo, como esta del comandante Antonio de Ulloa:

Estos hombres es necesario costearlos por el camino. No como prisioneros, sino como libres voluntarios. El Rey les pasa aquí [Veracruz] real y medio de ración. En viaje es lo menos que se les puede señalar dos reales y que en los alcaldes mayores les faciliten bagajes, descontándoles su importe al precio que el Rey los paga, de los enteros de los tributos que deben hacer. Y cada alcalde mayor les suministrará la razón de los dos reales por el día que emplean en el tránsito hasta el

40. AGN, *Marina*, v. 77, exp. 13, f. 294v. Veracruz, 30 septiembre, 1789. *Informe sobre personal enviado a San Blas desde Veracruz y sobre medidas que deben de tomarse durante su traslado.*

41. AGN, *Marina*, v. 78, exp. 7, f. 139-140. Guautitlán, 20 marzo 1790. *Informe sobre destrozos y abusos cometidos por marinería que se trasladaba a San Blas.*

42. AGN, *Marina*, v. 77, exp. 13, f. 294v. Veracruz, 30 septiembre 1789. *Informe sobre personal...*

inmediato, y en este modo no habrá necesidad de adelantar los quince o veinte pesos que pueden ser motivo para que tomen otra carrera y el Rey lo pierda sin lograr el fin.<sup>43</sup>

Los hombres también eran registrados en listados que informaban las características físicas de cada trabajador. Esto se hizo con la finalidad de tenerlos detectados en caso de que se dieran a la fuga o que cometieran algún delito. Las características físicas eran el medio que se tenía para identificar a los trabajadores, por ello las descripciones de los hombres debían ser detalladas (véase cuadro 9).

La contratación de hombres de otros establecimientos era lenta, costosa y hasta peligrosa. Por ello las autoridades del puerto siguieron planteando el reclutamiento en la misma región, tal vez con la idea de que los gastos de instrucción fueran menores que los del traslado.

#### MATRÍCULA DE MAR EN LA LOCALIDAD

Como se ha mencionado, la intención de crear una matrícula de mar en torno a San Blas tenía por fin promover que los hombres instruidos enseñaran sus oficios del mar a los vecinos de las poblaciones cercanas, sentando dicho proceso el inicio de una marinería local. De quienes se podía echar mano era de los trabajadores que de alguna forma se habían involucrado en las navegaciones de la zona; entre ellos había tanto miembros de castas como indígenas. El problema para llevar a cabo las contrataciones era que en la Nueva España no había una tradición de reclutamiento, ni para la milicia ni para las cuestiones marítimas.<sup>44</sup> Tuvieron que idearse métodos propios para echar mano del mejor material humano con el que se pudiera contar.

Dentro de la sociedad colonial los miembros de las castas no eran muy apreciados para los oficios marítimos y portuarios, aunque de todas formas

43. Tomado de Solano, *Antonio de Ulloa...*, p. 195.

44. Juan Ortiz, "Las guerras napoleónicas y la defensa de la Nueva España en la provincia de Veracruz 1793-1810", en Blázquez, *Población...*, p. 213-222, p. 215.

CUADRO 9. LISTA DE MARINERÍA RECLUTADA EN VERACRUZ PARA ENVIAR A SAN BLAS POR ORDEN DEL VIRREY REVILLAGIGEDO (1790)

SANGRADORES			
<i>Nombre</i>	<i>Origen</i>	<i>Características</i>	<i>Edad</i>
Luis de Gálvez	Córdoba	Pelo castaño claro, ojos pardos, nariz aventada color blanco, buena barba y belfo. Soltero	27
Santos Sánchez	Betanzos, Galicia	Pelo castaño, ojos melados (...) color blanco, señal de herida en el carrillo izquierdo, buena barba	24
ARTILLEROS DE MAR			
<i>Nombre</i>	<i>Origen</i>	<i>Características</i>	<i>Edad</i>
Manuel Celis	Alicante	Pelo negro, ojos pardos, aguileño, cerrado de barba y un hoyo en la punta de ella. Soltero	34
Antonio González	Tenerife	Pelo rubio, ojos azules, cariancho, nariz afilada, cerrado de barba	39
José Conejero	Cádiz	Pelo castaño oscuro, ojos azules y nube en el derecho, nariz afilada, aguileño, cerrado de barba. Soltero	27
Antonio Pais	Galicia	Pelo castaño claro, ojos melados, color blanco rosado, nariz afilada, cariancho, cerrado de barba. Soltero	23
Juan José Sanari	Tolon, Francia	Pelo castaño claro, ojos azules, nariz grande, abultado de cara, cerrado de barba. Soltero	28

CUADRO 9. LISTA DE MARINERÍA RECLUTADA EN VERACRUZ (CONTINUACIÓN)

ARTILLEROS DE MAR			
<i>Nombre</i>	<i>Origen</i>	<i>Características</i>	<i>Edad</i>
Andrés Fernández	Málaga	Pelo negro, ojos pardos, color trigüeño, aguileño, una cicatriz en el carrillo izquierdo, regular de barba. Soltero	22
Antonio Barros	Puebla, Cenabria	Pelo castaño, ojos pardos, cejijunto, color blanco, cariancho, nariz afilada	27
José Busquet	Mallorca	Pelo negro, ojos pardos, carirredondo, cerrado de barba. Soltero	22
Antonio de la Rosa	Cádiz	Pelo negro, ojos pardos, nariz grande, color trigüeño, lampiño. Soltero	21
Luis Yañez	Ferrol	Pelo negro, ojos pardos, pequeña frente, abultado de cara, color trigüeño, un lunar debajo del bigote junto a la barba, cerrado de ella. Soltero	28
José Martínez	Lisboa	Pelo negro, ojos pardos, color moreno, nariz afilada, aguileño, poca barba. Soltero	23
Pablo Leonardo	Manila	Pelo negro, ojos pardos y hundidos, trigüeño, nariz aplastada, barba regular. Soltero	37
Antonio Martínez	Braga, Portugal	Pelo negro, ojos pardos, color trigüeño, abultado de cara, hoyoso, cerrado de barba	37

CUADRO 9. LISTA DE MARINERÍA RECLUTADA EN VERACRUZ (CONTINUACIÓN)

MARINEROS			
<i>Nombre</i>	<i>Origen</i>	<i>Características</i>	<i>Edad</i>
Cayetano Barreyro	Brion	Pelo castaño claro, ojos melados, color blanco rosado, nariz grande, barba regular. Soltero	30
Juan de los Reyes Pulido	Huelva	Pelo negro, ojos pardos, cariancho, nariz afilada, cerrado de barba. Soltero	46
Antonio González	Chiclana	Pelo castaño, ojos aceitunados, carirredondo, cerrado de barba, poca barba. Soltero	33
Martín Barela	Arequipa, Lima	Pelo y ojos negros, carirredondo, lampiño, una señal de viruelas en el carrillo derecho. Soltero	19
Tomas Macaspa	Manila	Pelo y ojos negros, carirredondo, nariz aventada, lampiño. Soltero	23
Nicolás Bactate	Manila	Pelo y ojos negros, color trigueño, nariz aplastada, lampiño, un lunar junto al lagrimal izquierdo. Soltero	20
Bernardo de la Cruz	Manila	Pelo y ojos negros, cariancho, boca pequeña, lampiño. Soltero	23
José Manuel Ruiz	Filipinas	Pelo castaño, ojos carzos, cariancho y poca barba	22
José Estanislao Rosas	Manila	Pelo negro, ojos pardos, aguileño y lampiño	23

CUADRO 9. LISTA DE MARINERÍA RECLUTADA EN VERACRUZ (CONTINUACIÓN)

Nombre	Origen	Características	Edad
Francisco Carvallo	Galicia	Pelo castaño claro, ojos azules, color blanco rosado, cuencudo, nariz regular, cicatriz junto al ojo izquierdo. Soltero	40
Salvador de los Santos	Manila	Pelo negro, ojos pardos y chicos, carirredondo y arrugada, lampiño. Soltero	53
Pedro Agustín	Filadelfia	Pelo castaño, ojos azules, abultado de cara, nariz regular, lampiño. Soltero	22
Tomas Lis	Najor, Inglaterra	Pelo castaño, ojos pardos, abultado de cara y chata, cerrado de barba, boca sumida	24

Fuente: AGN, *Marina*, v. 77, exp. 13, f. 368-374v, Veracruz, 3 de febrero de 1790.

se les tuvo que usar. En Veracruz se usó a los negros y mulatos para las labores de descarga, traslado de mercancías e incluso con fines militares (batallones de pardos), como consecuencia de la escasez de personal, mermando por las enfermedades comunes en el puerto.<sup>45</sup>

En San Blas el comandante Trillo no consideraba que los miembros de las castas fueran aptos para el servicio marítimo ya que no contaban con la experiencia necesaria para llevarlas a cabo.<sup>46</sup> Sin embargo, y como era necesario echar mano de ellos, consideró que las autoridades locales debían realizar una búsqueda exhaustiva de personal apto y contratarlo inmediatamente, pero para llevar a cabo esa labor era necesario nombrar

45. Ben Vinson, “Las compañías milicianas de pardos y morenos en la Nueva España. Un aporte para su estudio”, en Blázquez, *Población...*, p. 239-250, p. 240.

46. AGN, *Marina*, v. 49, f. 278-281. San Blas, 7 noviembre 1781. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

un funcionario que se encargara de recorrer los pueblos y llevar a los hombres al puerto. Este empleado no debería de fiarse ni de los vecinos ni de las autoridades locales, pues ellos podrían ocultar a los hombres sanos para que no salieran de sus poblaciones:

(...) no debe fiarse a los vecinos y justicias de aquellos parajes porque como éstos suelen necesitarlos para buzos y otros destinos particulares, ocultarían los útiles y nos enviarían listas de los cojos, mancos y gente inservible (...)<sup>47</sup>

El virrey autorizó en julio de 1782 el nombramiento de Matías de los Ríos como primer delegado de matrícula en la región. Su obligación era contratar hombres que él considerara aptos para el servicio del rey.<sup>48</sup> Para lograrlo debía recorrer las poblaciones, desde Colima hasta Mazatlán, en busca de trabajadores para San Blas. Se intentaría que la gente se enrolara de forma voluntaria, por lo que sería necesario que el delegado de matrícula siempre informara de los privilegios que los hombres de mar matriculados gozarían.<sup>49</sup> Algunos de éstos serían:

- a) Privilegio exclusivo de pesca y navegación en la extensión del agua salada a los individuos matriculados.
- b) Fuero militar a los que gozan de matrícula, libres de juicios civiles y criminales o se les ponga oficio.
- c) Todo sea privativo de la jurisdicción de marina, sus causas civiles y criminales.<sup>50</sup>

47. AGN, *Marina*, v. 50, f. 315-317v. San Blas, 17 enero 1781. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

48. AGN, *Marina*, v. 50, f. 316. 6 febrero 1782. *Orden de que se nombre Oficial de Matrícula*.

49. AGN, *Marina*, v. 39, f. 202-202v. San Blas, 3 junio 1782. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

50. La repetición de estos bandos se evidencia cuando en agosto de 1793 el virrey Revillagigedo mandó publicar los fueros y privilegios otorgados a la Marina y Maestranzas matriculadas, así como a la Tropa de Batallones de Marina y Real Cuerpo

La intención de contratar personas de la localidad no únicamente buscaba contar con suficiente mano de obra, sino que se intentaba que los hombres trabajaran en sus tierras mientras no fuese necesaria su labor en el mar y así, como en España, sólo se les pagaría mientras estuvieran en el servicio.<sup>51</sup> Además, anteriormente se habían llevado personas de la localidad para completar las tripulaciones, por lo que seguramente no había resultado algo tan malo si pensaban repetir la experiencia.<sup>52</sup> Para ayudar en su trabajo al delegado de matrícula, se publicaron continuamente bandos donde se anunciaban los privilegios ofrecidos. El plan era que cuando este funcionario llegara a las poblaciones ya la gente estaría interesada en matricularse. En marzo de 1786 el virrey Gálvez ordenó al comisario Trillo que publicara bandos en las poblaciones cercanas al puerto como Zapopan el Grande, Acaponeta, Tepic y Sentispac:

(...) y publique las exenciones, prerrogativas y gracias concedidas a la gente de mar, para que con este poderoso estímulo se animen a la Matrícula y se fomente la Marina, por medio de un establecimiento sólido de su gobierno y puntual cumplimiento de sus privilegios.<sup>53</sup>

Para que los hombres creyeran en los beneficios que obtendrían al estar matriculados, era necesario que los privilegios prometidos se cumplieran. Por ese motivo el virrey ordenó a las autoridades de las distintas

---

de sus Brigadas de Artillería. Estos privilegios eran los mismos otorgados con anterioridad. AGN, *Bandos*, v. 17, exp. 46, f. 192. México, 9 agosto 1793. *Bando sobre derechos y fueros que deben de gozar los matriculados*.

51. AGN, *Marina*, v. 50, f. 379-380. San Blas, 14 marzo 1782. *Informe del comisario Francisco de Trillo sobre el reclutamiento en San Blas*.
52. Bernabéu explica que en la expedición de Hezeta, en la que participó Francisco de la Bodega y Cuadra, se llevaron vaqueros contratados en las haciendas de los alrededores de San Blas, personal que seguramente no tenía ningún tipo de experiencia marítima. Véase Salvador Bernabéu (introducción y notas), *El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1794*, Madrid, Alianza, 1990, p. 31.
53. AGN, *Marina*, v. 78, exp. 8, f. 158-158. México, 8 marzo 1786 (copia 30 septiembre 1790). *Orden de que se publiquen los privilegios que han de gozar los matriculados*.

poblaciones cercanas al puerto que respetaran los derechos dados a los trabajadores:

[Que] las Justicias de Compostela, Autlán de la Grana, Tomatlán, Colima, Sayula, Sentispac, Acaponeta y Tepic (...) guarden y hagan guardar a los matriculados en la Marina la excepción de cargas consejos y demás que les conceden dejando las ejecuciones en los casos que gocen de fuero, a los jueces de ella que por ahora no se innove en lo respectivo a la cobranza de tributos (...) y así mismo, prevengo al Justicia de Tepic devuelva al herrero matriculado José Aguilar lo que le exigió para manutención de los presos de Guadalajara (...)<sup>54</sup>

Por mucho tiempo los bandos continuaron publicándose periódicamente. El delegado de matrícula no siempre pudo cumplir con sus funciones, pues al llevarse a los hombres fuertes de los pueblos en ocasiones entraba en conflicto con las justicias locales. Además, una sola persona no podía recorrer todas las poblaciones que le habían sido indicadas. Ante ese problema las autoridades virreinales decidieron nombrar subdelegados de matrícula. Estos serían residentes de las poblaciones de donde se sacaba hombres; ellos conocerían a la gente y desde su respectivo pueblo enviarían al delegado de matrícula relaciones del personal reclutado.<sup>55</sup>

Por otro lado, los pueblos de indios también tuvieron presencia en las actividades de San Blas pues ellos, desde antes de la llegada de José de Gálvez, se habían desempeñado en actividades costeras, por lo que constantemente se recurrió a ellos como mano de obra. Jaime Olveda explica que los indígenas de los litorales neogallegos hicieron de la pesca parte importante de sus actividades económicas. La captura de peces, de mar y

54. AGN, *Marina*, v. 78, exp. 8, f. 160-160v. México, 24 julio 1787. *Orden de que se respeten los fueros de los que gozan los matriculados*.

55. AGN, *Marina*, v. 78, exp. 8, f. 156-156v. San Blas, 2 octubre 1790. *Autorización para nombrar subdelegados de Matrícula*. Así pasó con el primer caso que fue en Acaponeta, donde en octubre de 1790 se nombró a Silvestre de la Calle y Marín como subdelegado de la localidad.

rió, los obligó a construir pequeñas embarcaciones con las que comenzaron a navegar cada vez más lejos, recorriendo determinadas rutas marítimas.<sup>56</sup> En realidad, el principal trabajo de las poblaciones indígenas de las cercanías se relacionó con la agricultura, el comercio y la entrega de suplementos para el Departamento Marítimo. Por ejemplo, el pueblo de Tequepexpan era importante proveedor de brea y alquitrán.<sup>57</sup> Esas poblaciones también tenían la obligación de ayudar a las labores del puerto, ya fuera con mano de obra para la edificación del lugar, labores en tierra firme y envío de madera para la construcción o reparación de naves; otra de sus funciones era atender y, como se ha señalado, también alimentar a los marinos que pasaran por sus pueblos rumbo al puerto.<sup>58</sup> Los habitantes de dichas poblaciones también fueron matriculados y los registros que se hicieron de ellos incluyeron sus ocupaciones para saber en qué se les podía utilizar, así como para entregarles raciones de sal.<sup>59</sup>

La gente de Guainamota, a diferencia de la de los otros pueblos, se vinculó más a los trabajos de San Blas. Este pueblo fue fundado en las cercanías del mar a consecuencia de un castigo impuesto a los indios de la zona. Anteriormente su pueblo estaba ubicado en la sierra del Nayar. Su gente se caracterizó por su belicosidad pues incluso participaron en la Guerra del Mixtón y en las muertes de franciscanos que le precedieron.<sup>60</sup> Continuamente participaron en enfrentamientos con vecinos españoles, hasta que en 1603 el pueblo fue dividido. Se sacaron de él a 2 000 personas y los fraccionaron en cuatro nuevas poblaciones llamadas Guaristemba, Tacacotlan, Mecatlan y Guainamota el Nuevo.<sup>61</sup> Este último es el

56. Olveda, *Conquista...*, p. 36.

57. AGN, *Marina*, v. 34-A, f. 107-107v. Guadalajara, 31 mayo 1776. *Solicitud del pueblo de Tequepexpan de aumentar precios de alquitrán y brea*.

58. Muriá, *Nayarit...*, p. 34-35.

59. AGN, *Historia*, v. 329, f. 230. 18 diciembre 1776. *Bando que informa sobre reparto de raciones de sal*.

60. John Parry, *La Audiencia de la Nueva Galicia en el siglo XVI, estudio sobre el gobierno colonial español*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 1993, p. 69.

61. Jean Meyer, *El gran Nayar*, México, Universidad de Guadalajara, Centre d'Études Mexicaines et Centroamericaines, 1989, p. 16.

que quedó más cercano a la costa y sus pobladores se vincularon de manera más estrecha con el puerto de Matanchel y posteriormente con San Blas. Las principales funciones de los guainamota fueron la vigilancia de las costas, aunque también se desempeñaron como marineros. Lo primero lo realizaron gracias a las atalayas, desde las cuales vigilaban los movimientos de embarcaciones.<sup>62</sup> Su papel fue importante, especialmente cuando se temía que naves extranjeras invadieran las costas novohispanas de cara al Pacífico. Prueba de ello fue su participación en la aprehensión de corsarios que llegaron a Compostela en 1714.<sup>63</sup> Su papel puede verse en el siguiente relato:

El capitán de los indios flecheros del pueblo de Guainamota que los vigías que se mantienen continuamente en él habían visto un buque en la mar y que no sabían si sería o no alguna embarcación del Departamento de San Blas (...)<sup>64</sup>

Por otro lado, la carencia de personal llevó a que se usara a los guainamota como marinos. Los pobladores de la zona generalmente no eran aptos para dicho trabajo debido a que no resistían los viajes. A diferencia

62. Jorge Victoria, *De la defensa a la clandestinidad: el sistema de vigías en Yucatán 1750-1847*, tesis doctoral (Antropología Física), México, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, 1999, p. 123-124, explica el importante papel de las atalayas, las cuales surgieron en este territorio a partir de las órdenes de resguardo de los puertos indios emitidas por Felipe II en 1561. Victoria estudia la región de Yucatán y menciona que los indígenas sólo eran ayudantes de los vigías del lugar que les proporcionaban alimento, agua y les ayudaban en la construcción de su vivienda; se suponía que los vigías debían de ser blancos, aunque de vez en cuando hubo mestizos. Eso marcaría una gran diferencia con los vigías indígenas de las costas nayaritas puesto que tal vez por la falta de personal se les utilizó a ellos en dicha función, lo que al parecer desempeñaron con reconocimiento, por lo menos en el siglo XVIII. Al respecto ver Pinzón, *Acciones...*, p. 154-159.
63. Por mostrar lealtad a la Corona con la aprensión de los ingleses en 1714 el pueblo recibió dotación de tierras. AGN, *Marina*, v. 53, f. 126-127 [Copia 1781] *Orden de entregar tierras al pueblo de Guainamota*. Sobre las incursiones inglesas por el Pacífico a inicios del Setecientos ver Gerhard, *Pirates...*, 197-226.
64. AGN, *Marina*, v. 49, exp. 52, f. 79. 1781. *Carta del comandante Ignacio de Arteaga*.

de ellos, a los guainamota no les afectaban tanto las travesías. Así lo expresó el comisario Trillo:

Antes de que se estableciera el Departamento de San Blas libremente se ejercitaban en pesca en los esteros inmediatos [a] aquel puerto, en traer carey de las Islas Marías, en colmenear y en el buceo de perlas, para cuyo fin tenían sus canoas y con ellas adquirían su mantenimiento.<sup>65</sup>

La experiencia marítima de los guainamotas, así como su resistencia en las embarcaciones, llevó a las autoridades portuarias a echar mano de ellos para las expediciones y, paulatinamente, incrementar su uso. Las necesidades del puerto justificaban a las autoridades a sacar a los hombres de su pueblo. Así lo explicó el comisario Trillo al virrey Mayorga:

Que dichos naturales (...) desde los principios del establecimiento del Departamento de San Blas han concurrido al servicio de Su Majestad ocupándose los más de ellos en el ejercicio de marineros (...) sus naturales siempre han sido inclinados a la mar, no habiendo también otros qué ocupar, se echaba mano de ellos para tripular las embarcaciones (...)<sup>66</sup>

Las autoridades portuarias sacaban a los hombres con la promesa de que, terminados los viajes, volverían a sus casas; esto no siempre pasaba. Muchos indígenas no regresaban con sus familias, provocando un descenso en el número de pobladores. Los vecinos de Guainamota se quejaron ante las autoridades virreinales; incluso el párroco del pueblo denunció que a la gente que se sacaba de este lugar, generalmente no se le volvía a ver:

65. AGN, *Marina*, v. 53, f. 130-131v. Tepic, 26 marzo 1781. *Carta del comandante Ignacio de Arteaga al virrey Mayorga*.

66. *Ibidem*.

(...) los repetidos recursos que los comisarios de la Villa de San Blas están haciendo en estos pueblos, acarreado los indios para el servicio de Su Majestad (Dios le Guarde) donde se pasan a vivir con sus familias, y ahí mueren, o no vuelven más por razón del Real Servicio.<sup>67</sup>

La razón para que esto sucediera era la dureza del trabajo marítimo. Los indígenas, por muy acostumbrados que estuvieran al mar, no siempre soportaron el trabajo que se realizaba en las naves, así como no lo resistieron muchos experimentados marinos españoles. Por tanto, fueron varios los guainamotas que murieron en los viajes:

(...) algunos de ellos fallecían en los viajes, en la misma conformidad desde entonces acá han continuado haciendo sin intermisión este servicio y también con las enfermedades que han padecido, se les han originado perdiendo la salud aquel quebranto.<sup>68</sup>

El descenso de esa población indígena afectó las actividades de su pueblo. Por ese motivo el virrey prohibió en agosto de 1781 que las autoridades portuarias continuaran embarcando a los guainamota. Explicaba que podría prescindirse de ellos porque en ese momento habían llegado al puerto marinos de Veracruz, de El Callao y de algunas poblaciones donde se reunió a unos cuantos desertores.<sup>69</sup> Sin embargo, el uso de esos indios no cesó. La razón para que esto sucediera siguió siendo la escasez de hombres de mar. Algunos de los marinos recién llegados de otros establecimientos enfermaron al poco tiempo de arribar a San Blas. Los viajes no podían retrasarse, por lo que el comisario Trillo continuó recurriendo a la mano de obra indígena. Así se lo explicó al virrey Mayorga:

67. Tomado de Meyer, *Nuevas...*, p. 43.

68. AGN, *Marina*, v. 53, f. 130v-131v. Tepic, 26 marzo 1781. *Carta del comandante Ignacio de Arteaga...*

69. AGN, *Marina*, v. 53, f. 134-134v. México, 2 agosto 1781. *Orden de Ramón Posada de no usar guainamotas en las labores del puerto de San Blas.*

(...) se desecharon algunos individuos y se enfermaron otros, hasta el número de doce cuando habían de salir, me fue forzoso ocurrir a los pueblos de Guainamota para que me diesen ocho o diez hombres (...)<sup>70</sup>

A las autoridades virreinales no les quedó más remedio que ordenar que al menos dieran ciertos privilegios a esos indígenas, como el libre derecho de pescar cuando estuvieran en tierra y salario de marino durante los viajes. Con eso se pretendía mantenerlos tranquilos a cambio de contar con ellos cuando hiciera falta.<sup>71</sup> El problema de la mortandad guainamota seguramente continuó y tal vez las quejas al respecto también lo hicieron. Incluso en julio de 1784 las autoridades virreinales volvieron a publicar la prohibición de usar a esos indígenas en las embarcaciones, aunque sin efecto.<sup>72</sup> La prueba de que continuaron laborando en las naves se aprecia en los listados de marinos, pues en ellas aparece el lugar de origen de esos hombres.

Así que de muy distintas formas las autoridades, tanto virreinales como sanblaseñas, idearon modos para contratar gente para el puerto con la intención de que la escasez de mano de obra no afectara las faenas del lugar. La continua emigración al Departamento Marítimo podría significar que San Blas ofrecía una oportunidad laboral para los pobladores, aunque también se sabe que la mano de obra en el lugar continuó siendo insuficiente, pero también las frecuentes contrataciones locales hablan de vínculos con poblaciones de tierra adentro e involucramiento de éstas en las actividades del puerto. San Blas tuvo cada vez más funciones, por lo que el número de empleados necesariamente tuvo que incrementarse. La relación de los pobladores novohispanos con las actividades marítimas parecía haber aumentado.

70. AGN, *Marina*, v. 53, f. 187-188. San Blas, 2 octubre 1781. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

71. AGN, *Marina*, v. 50, f. 43-43v. México, 3 octubre 1781. *Orden sobre beneficios que deben de recibir los guainamotas*.

72. AGN, *Marina*, v. 49, exp. 23, f. 23. 8 julio 1784. *Orden de no usar a guainamotas como marineros*.

## Condiciones salariales de los empleados del rey en San Blas

(...) los mismos señores y mandadores de la nao vio a esta hora muy desconfiados de poder escapar de aquel peligro, aunque no por eso dejaban de hacer sus diligencias como buenos marinos y gente diestra.

*Antonio de Ciudad Real*

Analizar los tipos de pagos existentes en San Blas permite comprender el funcionamiento del lugar, de sus hombres y de la misma sociedad portuaria, pues representan un sistema de deudas y sometimiento establecido por las autoridades a fin de controlar y relacionarse con los trabajadores. En el caso de San Blas los hombres generalmente se trasladaban a este Departamento con el objetivo de encontrar en él un medio de subsistencia. Ese medio fue el salario, o “soldadas”, que se ofrecía. Por su parte, para las autoridades los salarios eran el combustible que hacía funcionar la maquinaria del puerto, pero también la forma de mantener el orden del lugar.<sup>1</sup> Un salario no sólo significaba la recepción o entrega de dinero, sino un medio de vida y funcionamiento del orden social.

### LA PAGA DEL MATRICULADO Y SUS VENTAJAS

La entrega de soldadas con dinero fue el sistema de pago que más se usó e incluso se generalizó entre las tripulaciones de la Real Armada durante el siglo XVIII. En 1754 se dictó el *Reglamento de Soldadas* con el cual se intentó

1. Esto se debía a que cuando los pagos llegaban a retrasarse los trabajadores podían rebelarse y crear destrozos en el lugar, negarse a trabajar hasta que les pagaran o incluso huir en busca de un nuevo empleo. AGN, *Californias*, v. 36, exp. 6, f. 98-99. San Blas, 27 enero 1773. *Carta de José Campo al virrey Bucareli*.

establecer ciertas normas generales en los trabajos que las marinerías debían llevar a cabo en todos los puertos hispánicos, como entregar las pagas cuando las actividades marítimas hubiesen terminado o bien regularizar los descuentos que podían llevarse a cabo, los cuales se relacionaban con adelantos o préstamos entregados a los trabajadores.<sup>2</sup> Esto puede verse con este fragmento del reglamento para naves de la Carrera de Indias:

Que es indispensable obligación de todo individuo que gozare sueldo en cualquier navío de la Carrera (...) deba ser su continua asistencia a bordo para cuantos trabajos se ofrezcan de carga o descarga y de cuantas otras faenas ocurran tanto en puertos de Europa como de América, así como recorridos o carreras sin que por esto deba considerárseles gratificación ni jornal alguno, cuya referida obligación ha de empezarlos desde el día que les corra el sueldo hasta el en que les cese, que será el mismo día que el Ministro de Matrícula fuere a pasar a el Navío la Revista de Arreglo de Tripulación para la salida, hasta que restituido a la Bahía de Cádiz hubiere quedado finalizada la descarga y precedido el acostumbrado fondo, por el caballero oidor del Tribunal (...) <sup>3</sup>

Los trabajadores de San Blas, al estar incluidos en la matrícula de mar, recibieron pagos fijos que variaron de acuerdo al puesto que ocuparan, tanto en embarcación como en tierra. La matrícula además les daba posibilidad de obtener ascensos y, por consiguiente, aumento en sus pagas. Los ascensos se obtenían por diversas causas. Podían deberse a la necesidad de personal de mayor nivel, a premios por años de trabajo o a experiencia obtenida. Por ejemplo, a Juan Joseph, que sirvió de marino del 15 de agosto al 15 de diciembre de 1769 con salario de 10 pesos mensuales, se le concedió posteriormente la plaza de artillero con salario de 12 pesos al

2. AGN, *Alcabalas*, v. 207, exp. 9, f. 402-402v. 1776. *Reglamento de sueldos mensuales de los oficiales mayores de mar e individuos de las tres clases de tripulación*. El tema es explicado, en el caso de las navegaciones por el Atlántico, en Jarmy, *La expansión...*, v. 2, p. 202; Pérez-Mallaina, *Los hombres...*, p. 106-108.
3. AGN, *Alcabalas*, v. 207, exp. 9, f. 403-403v. 1776. *Reglamento de sueldos mensuales...*

mes.<sup>4</sup> Es posible que su experiencia con las armas le permitiera lograr tal avance en poco tiempo, aunque el informe no indicó la razón. Ejemplo similar se ve con el caso del comandante Bruno de Hezeta, quien informó al virrey que luego de la expedición dirigida por el maestre Juan Pérez a las costas del noroeste en busca de asentamientos rusos, quedaron pocos hombres hábiles para tripular las naves y por ese motivo enviaba un listado de los artilleros de mar considerados aptos para gozar de ascensos y convertirse en parte de la oficialidad del puerto.<sup>5</sup> Los ascensos de oficiales eran mucho más revisados y documentados que los de la marinería. Éstos debían ir acompañados de un aumento salarial, que comenzaba a correr a partir de que eran autorizados y emitidos.<sup>6</sup> El problema fue que en ocasiones los ascensos hacían que algunos oficios especializados fueran desempeñados por personas que no contaban con suficiente experiencia. Ejemplo de ello se ve cuando en 1791 la fragata *La Concepción* viajó con destino a la Antigua California llevando únicamente sangradores en lugar de cirujanos. Durante el viaje algunos tripulantes padecieron fiebres y el sangrador les suministró “Horchatas de Nitro Dulce” que, en lugar de aliviarlos, los dejó inmóviles y los obligó a “hacer sus disposiciones cristianas”. Dos grumetes murieron luego de que “andaban revolcándose en la cubierta con extraños quejidos”. El capellán de la nave revisó el “Nitro Dulce” y se dio cuenta de que era “Agua Fuerte” y que en lugar de sanar a los enfermos, los afectó más e incluso los mató. La disculpa que dio el sangrador fue que él no entendía de las facultades de los cirujanos.<sup>7</sup> Por tanto, las autoridades debieron ser cuidadosas con los ascensos.

4. AGN, *Historia*, v. 329, f. 113. San Blas, 29 diciembre 1769. *Lista de deudas y de pagos de los oficiales y tripulantes del paquebot San Joseph*.

5. AGN, *Marina*, v. 34, f. 4-4v. México, 17 octubre 1774. *Carta de Bruno de Hezeta al virrey Bucareli*.

6. AGN, *Reales Cédulas*, v. 107, f. 89-90. El Pardo, 28 febrero 1776. *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*.

7. AGN, *Californias*, v. 78, exp. 12, f. 171-171v. Tepic, 15 febrero 1791. *Carta del piloto Salvador Méndez al virrey Revillagigedo*.

## LAS CANTIDADES PAGADAS

Las pagas de San Blas en un principio se basaron en el reglamento de soldadas que existía en el puerto de El Callao, las cuales eran más elevadas que las que se recibían en puertos como Veracruz. Es posible que esto tuviera la finalidad de ser un aliciente que convenciera a los trabajadores marítimos a trasladarse a las costas del Pacífico. No obstante, dichos salarios eran más bajos que los que se entregaban a otros funcionarios de establecimientos fronterizos. Incluso el comandante del puerto, Bruno de Hezeta, llegó a explicar que los oficiales de mar y los marinos tenían salarios más bajos que las tropas de los presidios del norte:

Diré que observando la diferencia de aumento que goza la Tropa de Presidio en cuanto a sueldo; lo bajo que le tienen los Oficiales de Mar y Marinería y el ejemplar que me asiste de toda la Europa, incluso la España, en todas las navegaciones y en particular en las Américas, que en consideración a su continua fatiga (incomparable con las demás) siempre ofrece más crecidos pagos a la gente de mar, que a toda la tropa.<sup>8</sup>

El virrey Bucareli, importante promotor de las exploraciones sobre las costas del Pacífico, consideró que lo dicho por Hezeta debía tomarse en consideración, por lo que autorizó el aumento salarial de los oficiales del puerto, es decir, únicamente del personal que consideró encargado del éxito de las expediciones. Ganarían el doble de lo que percibían los oficiales en El Callao. Al parecer el virrey consideró que el aumento salarial debía entregarse únicamente a los trabajadores en quienes recaía la dirección de los viajes y, por lo tanto, el futuro del puerto. El resto del personal (la marinería), tuvo que esperar para recibir mejores salarios.

Las pagas de la oficialidad corrían desde el momento en el que iniciaban su traslado a San Blas, lo cual generalmente se hacía desde Veracruz.

8. AGN, *Marina*, v. 34, f. 4v-6v. México, 17 octubre 1774. *Carta de Bruno de Hezeta al virrey Bucareli*.

Ahí recibían un adelanto de seis salarios que les servirían para cubrir los gastos de su viaje. Además se les entregaban 400 pesos como ayuda para su establecimiento en Tepic, lugar donde tendrían su residencia (excepto los pilotos y los pilotines). Esto último era un privilegio pues mientras que el resto de las tripulaciones permanecía en el puerto y padecían su difícil clima, los oficiales podían descansar y reponerse de los viajes en un lugar menos caluroso como Tepic. Al puerto sólo se trasladarían cuando fuera necesario, es decir, cuando las naves estuvieran listas para navegar.<sup>9</sup> Al parecer el aumento salarial de la oficialidad de San Blas se debió a que los trabajos que ellos realizaban eran más duros que los de otros puertos: debían descubrir nuevas tierras en donde incluso podían ser atacados por grupos indígenas, visitar establecimientos de reciente fundación en donde no podrían recibir ayuda en caso de necesitarla, someterse a cambios bruscos de temperatura, entre otros aspectos.<sup>10</sup> Así lo expresó el virrey Bucareli:

(...) por su situación, distancias y climas, son tan caros y faltos de auxilios como lo han representado [Bruno de Hezeta]. San Blas carece de la proximidad de una capital, como la de Lima... para poder surtirse, a precios moderados y cómodos, de todo lo necesario: a que los expresados oficiales no tienen en las navegaciones de Californias el auxilio de generalas... y a que es mucho mayor la fatiga, la pena y el trabajo que se les infiere en ellas (...)<sup>11</sup>

El resto de la tripulación, compuesta por artilleros, tropa sencilla, gente de mar y dependientes de la provisión de víveres, tuvo que esperar aumento de sueldo hasta que se elaboró un nuevo reglamento propio para

9. AGN, *Marina*, v. 34, f. 9-11. México, 31 octubre 1774. *Carta de Bruno de Heceta al virrey Bucareli*.

10. AGN, *Marina*, v. 34, f. 2-3. México, 8 noviembre 1774. *Orden del virrey Bucareli de que se aumenten los sueldos de los oficiales de mar de San Blas*.

11. AGN, *Marina*, v. 34, f. 9-11 y 30v-40. México, 19 septiembre 1776. *Carta del virrey Bucareli informando sobre los individuos que recibirán aumento salarial*. Al final hay un cuadro con los salarios recibidos en la Mar de Sur y los que se pagarán en San Blas.

San Blas.<sup>12</sup> Dicha espera al parecer no se prolongó demasiado pues la marinería también estaba sometida a condiciones climáticas difíciles. Además, las cantidades que recibían los trabajadores del puerto no siempre eran suficientes para sufragar sus gastos, pues la lejanía de San Blas ocasionaba que todos los productos del lugar fueran caros. El aumento salarial para todo el personal del puerto fue elaborado en 1776 pero autorizado un año después, aunque entró en funcionamiento hasta 1780 (véase cuadro 10).<sup>13</sup>

Como puede verse, a diferencia de los oficiales los trabajadores de bajo nivel no obtuvieron el doble de salario, pero aún así fue una cantidad mayor de la que se recibía en El Callao. El nuevo reglamento fue aplicado a todos los hombres que llegaban a trabajar a San Blas sin importar el lugar del que procedieran.<sup>14</sup> Los salarios de los trabajadores que ya estaban en ese departamento tuvieron que ser ajustados, pero hubo algunos casos en que no sucedió de inmediato. Por ejemplo el sangrador José María Vega, quien arribó al puerto en 1774, recibía menos dinero que los sangradores que fueron contratados después que él. Mientras que Vega ganaba 25 pesos al mes, sus compañeros recibían 40.<sup>15</sup> Al parecer esto se debió a que se puso más atención a las pagas de los recién llegados que a las de los que ya estaban en el puerto.

Los altos salarios en San Blas no duraron mucho tiempo. Aunque fueron planeados de acuerdo a las necesidades que existían en el lugar, su costo era elevado para la corona. Como en sus inicios San Blas no fue un puerto comercial no generaba ningún tipo de ganancias, y a las autoridades les costaba sufragar los gastos del establecimiento. Ante esto, en 1782 el comisario Trillo hizo algunas sugerencias; una de ellas fue rebajar sueldos y reducir personal. Esta idea no fue bien aceptada, principalmente entre

12. AGN, *Marina*, v. 34, f. 30v-33. México, 19 septiembre 1776. *Carta del virrey Bucareli...*
13. AGN, *Marina*, v. 34, f. 35-36. El Pardo, 18 febrero 1776. *Aprobación de José de Gálvez del aumento salarial otorgado en a oficiales de San Blas.*
14. AGN, *Marina*, v. 34, f. 63-64. México, 13 febrero 1780. *Informe del virrey Mayorga a oficiales de San Blas sobre el nuevo reglamento que se hizo para ese puerto.*
15. AGN, *Marina*, v. 53, f. 17-17v y 20. 8 marzo 1781. *Solicitud del sangrador José María Vega de que le aumenten el sueldo.*

CUADRO 10. REGLAMENTO DE SALARIOS DEL PUERTO DE SAN BLAS (1776 Y 1780)

OFICIALES		TRIPULANTES	
<i>Puesto</i>	<i>Salario mensual (Mar del Sur-San Blas)</i>	<i>Puesto</i>	<i>Salario mensual</i>
Capitán de navío	150-300 pesos	Práctico de costa	80 pesos
Capitán de fragata	100-200 pesos	Contra maestre primero	96 pesos
Teniente de navío	80-160 pesos	Contra maestre segundo	60 pesos
Teniente de fragata	70-140 pesos	Primer guardián	56 pesos
Alférez de navío	55-110 pesos	Segundo guardián	52 pesos
Alférez de fragata	45-90 pesos	Primer carpintero	52 pesos
Contadores de navío	80-160 pesos	Segundo carpintero	33 pesos
Capellanes	40-80 pesos	Calafate primero	52 pesos
Cirujanos primeros	40-86 pesos	Calafate segundo	33 pesos
Cirujanos segundos	35-0 pesos	Patrón de lancha	40 pesos
Pilotos primeros	65-130 pesos	Armero	40 pesos
Pilotos segundos	41-82 pesos	Sangrador	40 pesos
Pilotines	20-40 pesos	Dispensero	33 pesos
Práctico de costa	40-80 pesos	Tonelero	30 pesos
Contra maestre primero	48-96 pesos	Cocinero de equipaje	40 pesos
Contra maestre segundo	30-60 pesos	Bombardero que hace de condestable	34 pesos
		Artillero de mar	21 pesos
		Marinero	16 pesos
		Grumete	10 pesos
		Paje	6 pesos

Fuente: AGN, *Marina*, v. 34. Oficiales (19 septiembre 1776), f. 60v-63. Tripulantes (13 febrero 1780), f. 65-65v.

los trabajadores. Incluso el contador de la Superintendencia de la Real Hacienda, Josef de Rada, no consideró justo que a la marinería se le redujera el sueldo pues eran los que más sufrían en tierra y en los viajes; además, su trabajo era lo que salvaba a las embarcaciones. Si se reducían los salarios muchos hombres desertarían y se crearían más problemas al servicio real. Lo que Rada sugirió fue contratar más pajes, que ganaban menos que los marinos pero que podrían desempeñar sus funciones; así el gasto sería menor y no se carecería de personal. Según Rada podría prescindirse de esa mano de obra calificada ya que todavía en el Pacífico había pocas naves enemigas, por lo que las travesías no requerían personal tan especializado como en el Caribe.<sup>16</sup> Habría que aclarar que la afirmación del superintendente no negaba la presencia extranjera en las costas del Pacífico, pero como en esos momentos no contaban con asentamientos en ellas, como en el Caribe, para Rada eso reducía su peligrosidad en dichas aguas.

El comandante Ignacio de Arteaga tampoco estuvo de acuerdo con la reducción salarial. Consideró que cuando tiempo atrás el virrey Bucareli autorizó el alza de las pagas lo hizo pensando en las duras condiciones de vida del puerto, algo que al parecer se estaba omitiendo en ese momento.<sup>17</sup> Hubo incluso oficiales que pidieron al virrey que no redujera los sueldos puesto que la vida en el lugar era cara y no se podría subsistir.<sup>18</sup> Antes de tomar una determinación el virrey Mayorga solicitó su opinión a Pedro Antonio de Cossío, comerciante acaudalado de Veracruz y “administrador interno de las rentas reales”. El 8 de febrero de 1782 Cossío entregó su *Reglamento para el Departamento de San Blas formado de orden de Su Majes-*

16. AGN, *Marina*, v. 34, f. 149v-151. 28 enero 1782. *Reflexiones de José de Rada sobre nuevo reglamento de soldadas de San Blas*. Esta idea pudo ser retomada del virrey Bucareli ya que él le había dicho al comandante Bruno de Hezeta, cuando preparaba su expedición, que no era necesario llevar soldados a esas aguas, donde no se sabía de la presencia de naves enemigas y que en caso de haberlas con esquivarlas sería suficiente. Ver Bernabéu, *Trillar...*, p. 66.
17. AGN, *Marina*, v. 34, f. 129. Tepic, 10 abril 1782. *Reflexiones de Ignacio de Arteaga sobre reducción de salarios aplicado en el puerto de San Blas*.
18. AGN, *Marina*, v. 34, f. 210-211. México, 2 agosto 1782. *Reflexiones de Francisco de Mourelle sobre problemas que se ocasionarían con la rebaja de sueldos en San Blas*.

*tad por el Real Intendente del Ejército*; en dicho documento Cossío expresó que en San Blas tanto en número de individuos como en sus sueldos eran correctos: “me parecen arregladas, y no debían minorarse en cosa alguna”.<sup>19</sup>

Pese a lo anterior la reducción salarial se llevó a cabo. Al parecer, ésta fue consecuencia de una orden emitida por el ministro José de Gálvez para que disminuyeran en lo posible los gastos del puerto. Ante tal mandato el fiscal de Real Hacienda, Ramón Posada y Soto, se dio prisa en cumplir con lo ordenado. Para 1785 José de Gálvez informó que el rey había autorizado las rebajas salariales (véase cuadro 11).

La reducción salarial en el puerto produjo una disminución de personal, un estancamiento de las construcciones marítimas y retrasos en el abastecimiento de las poblaciones del noroeste.<sup>20</sup> No obstante, los trabajos a practicar continuaron llevándose a cabo, posiblemente por personal que de todas formas requería ese ingreso o bien por los nuevos trabajadores que se consiguieron.

#### RETRASOS Y DESCUENTOS EN LAS PAGAS

La entrega de salarios, generalmente mensuales, continuamente sufrió retrasos por la falta de dinero que había en el puerto. Esto provocó que las mesadas se acumularan y se pagaran juntas en determinados momentos o por lo menos las máximas cantidades posibles. Los salarios se entregaban cuando llegaban remesas de dinero desde Guadalajara o incluso desde México. Cuando dichas entregas se retrasaban, creaban serias dificultades debido a que se ponía en peligro la paz del lugar o su funcionamiento. Por ejemplo, en marzo de 1781 el comandante Trillo solicitó al virrey un urgente envío de dinero desde México ya que la remesa de Guadalajara se había retrasado. Si el dinero no era enviado, el funcionamiento del puerto se vería afectado. Sus cuentas indicaban que a las tripulaciones de las embarcaciones *Aránzazu* y *Santiago* se les debían salarios y raciones de quince

19. Cárdenas, *San Blas...*, p. 107.

20. *Ibid.*, p. 110.

CUADRO 11. REDUCCIÓN DE SALARIOS DE EMPLEADOS DE SAN BLAS (1785)

<i>Puesto</i>	<i>Salario mensual</i>	
	<i>Antes</i>	<i>Reducido</i>
Capellán	80 pesos	40 pesos
Cirujano primero	86 pesos	60 pesos
Cirujano segundo	70 pesos	35 pesos
Piloto primero	130 pesos	65 pesos
Piloto segundo	82 pesos	20 pesos
Comandante	300 pesos	—
Contramaestre primero	96 pesos	48 pesos
Contramaestre segundo	60 pesos	30 pesos
Guardián primero	56 pesos	28 pesos
Guardián segundo	52 pesos	26 pesos
Carpintero primero	52 pesos	26 pesos
Carpintero segundo	33 pesos	22 pesos
Calafate primero	52 pesos	26 pesos
Calafate segundo	33 pesos	22 pesos
Patrón de lancha	40 pesos	20 pesos
Sangrador	40 pesos	20 pesos
Cocinero de equipaje	40 pesos	20 pesos
Dispensero	33 pesos	20 pesos
Condestable	34 pesos	19 pesos
Artillero	21 pesos	16 pesos
Marinero	16 pesos	12 pesos
Grumete	10 pesos	8 pesos
Paje	6 pesos	5 pesos

Fuente: AGN, *Marina*, v. 34, f. 487-490.

y ocho meses respectivamente; a los trabajadores del arsenal se les debía lo mismo desde hacía trece meses; tampoco se había pagado salario a las Compañías Fijas; y el trabajo del almacén y corte de maderas estaba paralizado porque a sus empleados se les pagaba por su trabajo diario y, sin dinero, huían para laborar en otro lado.<sup>21</sup>

Las tripulaciones de San Blas no contaban con otro tipo de ingreso. Ni siquiera tenían derecho a gozar de generalas, quintalada o pacotilla por estar prohibido practicar actividades comerciales en este puerto.<sup>22</sup> Lo anterior no significa que éstas no se practicaran; hubo momentos en los que se permitió a los oficiales de mar de San Blas llevar cargamentos, lo cual sobre todo aconteció en viajes hechos a las Filipinas y a Perú, aunque fueron casos excepcionales en donde incluso hubo que pagar los respectivos

21. AGN, *Marina*, v. 52, f. 252-255v. San Blas, 29 marzo 1781. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.
22. El pago por espacio se basó en lo que se conoce como la “pacotilla” o la “quintalada” (Un quintal equivale a 46 kilogramos). Ambas representan el cargamento, o cantidad de mercancías, que se permitía llevar a cada miembro de la tripulación (la cual era independiente a sus posesiones personales). Esa carga al parecer era libre de impuestos y de “echasón”, es decir, de ser echada al mar en caso de emergencias. Cada trabajador podía comerciar con las mercancías que se le permitía llevar a bordo y así obtenía sus propias ganancias. Los tripulantes no siempre tenían dinero para comprar mercancías, menos aún si laboraban en los más bajos puestos. Por ese motivo la Corona autorizó que se otorgaran préstamos a los trabajadores con la finalidad de que éstos compraran la cantidad de productos que les estaba permitido llevar y así al venderlos obtendrían su respectivo pago; dichos préstamos debían devolverse cuando la venta de sus mercancías hubiese finalizado. En ocasiones, no era necesario que los tripulantes llevaran su propia carga, pues si no tenían dinero para comprar mercancías podían contentarse con rentar el espacio que les correspondía a comerciantes que lo solicitaran o incluso a otros miembros de la tripulación. Estas prácticas se llevaron a cabo tanto en los viajes por el Atlántico como en los transpacíficos. Sobre el tema puede verse José María Martínez-Hidalgo, *Las naves del descubrimiento y sus hombres*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 205; Antonio Miguel Bernal explica las diferentes formas en las que se acostumbraba hacer y registrar préstamos a las tripulaciones en *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992, p. 156-157. Más sobre el tema en William Schurz, *El galeón de Manila*, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz A., Madrid, Cultura Hispánica, 1992, p. 319; Jarmy, *La expansión...*, v. 2, p. 202; Pérez-Mallaina, *Los hombres...*, p. 104-105.

dineros reales.<sup>23</sup> Así, generalmente la única fuente de ingreso de las tripulaciones era el salario otorgado por la Corona.

En cuando a los descuentos, generalmente se relacionaban con los adelantos otorgados para su traslado a San Blas, al pago de las inválidas y las asignaciones que dejaran a sus familias. En todos los casos la deuda era saldada poco a poco, con una parte del salario. Los descuentos podían ir de la tercera parte hasta la mitad del sueldo. En el caso de adelantos, estos se debían a que la mayoría de los hombres eran contratados fuera de San Blas. El dinero otorgado dependía del puesto de cada hombre y tenía la finalidad de cubrir sus gastos de viaje, pero principalmente fue un medio de sujeción que obligaba a los trabajadores a llegar a su destino y permanecer en él. El caso de las inválidas era distinto. Consistía en pagos mensuales de una parte del salario que aseguraba a los trabajadores una pensión vitalicia al momento de retirarse del servicio. La futura paga consistiría en las dos terceras partes del salario ganado al momento de retirarse. Al parecer las inválidas fueron un beneficio para los trabajadores matriculados, sin embargo, no a todos se les entregaron. Aunque los hombres las pagaran por muchos años, sólo se concedían cuando el empleado ya no podía trabajar debido a un accidente, a su avanzada edad o a una seria enfermedad. En ocasiones, los hombres que las solicitaban morían sin que se autorizara su percepción o al poco tiempo de comenzar a disfrutarla. Respecto a las asignaciones, éstas eran cesiones de parte del salario de los trabajadores que se hacían a favor de miembros de su familia, principalmente a las esposas. Esta fue una práctica establecida en el siglo XVIII y que se hizo regular en puertos peninsulares.<sup>24</sup>

Algunos hombres contratados para trasladarse a San Blas dejaron asignado parte de su salario a sus familias.<sup>25</sup> La solicitud para dejar dichas pagas

23. AGN, *Marina*, v. 50, f. 5-5v. México, 16 mayo 1781. *Orden de que tripulantes que lleven generalas paguen lo correspondiente...* Sobre cargas llevadas por oficiales de mar ver Pinzón, *Acciones...* p. 229-230.

24. Jarmy, *La expansión...*, v. 2, p. 202; Pérez-Mallaina, *Los hombres...*, p. 106-108.

25. AGN, *Correspondencia de Diversas Autoridades*, v. 12, exp. 45, f. 197. Veracruz, 26 abril 1769. *Carta de Juan de Ulloa al virrey marqués de Croix*.

debía hacerse con las autoridades que hicieran la contratación, las cuales podían estar en la Península, en Veracruz, en México, en San Blas o incluso de poblaciones cercanas a este último lugar. Las autoridades debían ser cuidadosas al momento de pagar, pues las asignaciones a los familiares debían ser vigiladas y cumplidas.<sup>26</sup> Esta indicación fue consecuencia de los continuos errores cometidos al momento de pagar. A veces se dejaba de entregar asignaciones a los familiares, dejándolos con dificultades económicas o incluso con el temor de que el empleado hubiese muerto, mientras que al trabajador le seguían descontando regularmente. También podía suceder lo contrario, es decir, que las asignaciones se pagaran a los familiares pero al empleado ya no se le hiciera el descuento correspondiente. Estos desórdenes generalmente sucedían cuando el trabajador era trasladado, pues se llegaba a perder el control de los registros. Así pasó en el caso del pilotín Francisco Álvarez de Castro; él dejó a su mujer en Cádiz una asignación de 110 reales al mes para su subsistencia. Cuando lo trasladaron a San Blas, dejaron de descontarle su asignación y a su mujer de pagársela.<sup>27</sup> La esposa se dirigió a las autoridades reales para tener noticias de su esposo pues hacía tiempo que no recibía su dinero y eso significaba que algo malo le habría sucedido. Fue con casos similares que se supo de este tipo de desórdenes y a partir de los cuales se intentó solucionarlos.<sup>28</sup>

La mayoría de los trabajadores de San Blas que dejaron asignaciones a sus familias eran los que lo habían hecho desde los puertos peninsulares o en Veracruz. Por el contrario, buena parte de los hombres de San Blas dejaban a sus mujeres e hijos en la pobreza. Los casos que mayores problemas representaban eran los de los empleados que embarcaban pues se ausentaban del puerto por temporadas largas. Como los salarios eran men-

26. AGN, *Marina*, v. 34, f. 338v. Madrid, 7 diciembre 1774. *Autorización para que marinos de la Mar del Sur dejen asignaciones de su salario a sus familias*. Copia hecha por José de Rada tomada de *Orden a contadores de verificar asignaciones de marinos a sus familiares*, Aranjuez, 13 junio 1763.

27. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 519-A. San Blas, 21 junio 1775. *Carta del pilotín Francisco Álvarez de Castro al comandante de San Blas Francisco de Hijosa*.

28. AGN, *Reales Cédulas*, v. 107, f. 443. Aranjuez, 3 junio 1776. *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*.

suales, los hombres que estaban de viaje no podían dar dinero en sus casas, ni siquiera para los gastos básicos. Previendo eso, las autoridades portuarias entregaban a los trabajadores adelantos para que los dieran a sus familias y así éstas quedaran protegidas. Sin embargo, los hombres del puerto no siempre dejaban dichas pagas en sus casas y cuando lo hacían los viajes podían prolongarse y provocar que las familias se vieran sin otro tipo de ingreso hasta que el trabajador regresara. Y en el caso de que los hombres murieran, las familias quedaban en total abandono.

Hubo trabajadores que previendo lo anterior encargaban a las autoridades que mensualmente entregaran parte de su paga a algún pariente. Así no tenían que preocuparse de que los viajes se retrasaran y que el dinero dejado antes de partir no alcanzara. A pesar de las buenas intenciones al parecer el sistema de asignaciones del puerto estaba mal organizado. El caso de Antonia Ladrón de Guevara es un ejemplo de lo anterior. Ella era vecina del puerto y madre del capellán fray Antonio de la Peña, enviado en un viaje a Filipinas. Su hijo le asignó parte de su salario, el cual ella nunca recibió. Por eso, sabiendo lo que su hijo le había dejado, se dirigió a las autoridades del puerto para solicitar que se le pagara.<sup>29</sup> Seguramente el caso de esta mujer no fue único, pero esta reclamación en particular fue importante para las mujeres del lugar, pues no sólo logró Antonia Ladrón de Guevara recibir su dinero, sino que también provocó una revisión sobre las asignaciones que las mujeres tenían, ya fueran esposas o madres.

Los contadores de la superintendencia de Real Hacienda, Josef de Rada y Manuel Saviñón, estudiaron la situación en la que quedaban las mujeres del puerto. Dicho estudio permitió conocer que la mayoría de los hombres no dejaba el dinero de los adelantos en sus casas ni tampoco daban asignaciones a las mujeres, por lo que éstas quedaban en situaciones cercanas a la indigencia. Al ver eso las autoridades virreinales establecieron que todos los trabajadores que se embarcaran debían dejar asignación obliga-

29. AGN, *Marina*, v. 69, exp. 5, f. 119-119v. Tepic, 10 febrero 1781. *Carta de María Antonia Ladrón de Guevara al virrey Mayorga*.

toria a sus familias. Se consideró que la tercera parte del sueldo sería suficiente para cubrir los gastos de manutención. Las asignaciones se realizarían antes de que las naves zarparan y debía de hacerse un registro detallado de ellas para que no se cometieran más errores.<sup>30</sup>

#### LAS RACIONES

Las raciones fueron parte de los pagos asignados a los trabajadores de San Blas. En el mar era seguro contar con ellas mientras que en tierra no todos los empleados tenían el privilegio de recibirlas. Generalmente los alimentos se ajustaban a los productos que existieran en el puerto, ya fuera por obtenerse en él o por ser llevados de diversas poblaciones. El alimento en las naves no pudo ser tan variado como el de tierra debido a que en el mar los productos se descomponían con mayor facilidad. Lo anterior provocó que únicamente se embarcaran aquellos alimentos que pudieran resistir el viaje. Las raciones de los hombres de mar incluían carne de res y de cerdo saladas, garbanzo, camarón, lenteja, azúcar, jamón, frijol, chile, chocolate, galleta y manteca;<sup>31</sup> es decir, productos que se acostumbraban en las navegaciones transatlánticas y que se combinaban con otros de la localidad. Hay que recordar que en los inicios del puerto los alimentos que servirían en las navegaciones eran almacenados en el lugar, pero la espera los envejecía y eso provocaba que duraran poco en las travesías,<sup>32</sup> por ello se ordenó que los bastimentos a usar se llevaran al puerto y se embarcaran poco antes de iniciar viaje, pues así durarían más sin echarse a perder.

Entre los alimentos embarcados que se producían en la zona pueden encontrarse frutos y carne; es decir, los mismos que anteriormente se dijo

30. AGN, *Marina*, v. 69, exp. 4, f. 107-109 [1781]. *Informe sobre asignaciones otorgadas a mujeres de San Blas*.

31. AGN, *Historia*, v. 329, f. 188-188v. San Blas, 1 febrero 1769. *Factura y empaque de los efectos embarcados en la balandra La Sinaloa*. Otro listado de alimentos de las embarcaciones sanblaseñas puede encontrarse en Bernabéu, *Trillar...*, p. 67.

32. AGN, *Marina*, v. 74, exp. 12, f. 99-105. San Blas, 2 mayo 1787. *Cartas del Comisario Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*.

que eran proveídos de los alrededores. Los frutos duraban unos cuantos días antes de echarse a perder, por lo que eran los primeros en ser consumidos.<sup>33</sup> La carne se producía en la zona, y se preparaba para los viajes en ese mismo lugar. Algunos trabajadores se encargaban de matar las reses, salar la carne, separar las pieles y la manteca para su uso.<sup>34</sup> Al parecer la región era productora de ganado mayor. Sin embargo, Martha Ortega explica que la carne de vaca consumida en el puerto era de mala calidad porque dicho ganado era cuidado por los soldados de la zona que no ponían gran empeño en esa labor. Lo anterior provocó que algunos barcos, ya para la década de 1790, prefirieran comprar carne de las misiones del noroeste, la cual era de mejor calidad.<sup>35</sup>

Por otro lado, el bizcocho o galleta marinera se elaboraba con los cereales provenientes de Tepic, Guadalajara o México. En un principio este producto comenzó a hacerse en Guadalajara, pero llegaba envejecido y eso hacía que durara poco. Dicha situación había sido un problema en Veracruz, donde se dependía de la producción de México, y la solución fue mandar hacer la galleta en Puebla.<sup>36</sup> En el caso de San Blas la solución planteada fue elaborar ese alimento en Tepic, por lo que se ordenó se enviaran hornos a este lugar y tendrían que ponerse a trabajar una semana antes de que las embarcaciones partieran. Así la galleta sería fresca y resistiría más tiempo sin echarse a perder.<sup>37</sup>

A veces durante las travesías las raciones se agotaban o se descomponían. Eso representaba el problema de no poder llevar a cabo las expediciones como se había planeado pues las naves debían regresar lo más pron-

33. Así puede verse en el listado de víveres de la fragata *Princesa* que viajó a las Filipinas. En dicho registro puede verse un consumo de mangos al inicio del viaje. Ver AGN, *Marina*, v. 58, f. 196. 29 septiembre 1781. *Lista de raciones consumidas en la fragata Princesa durante su viaje a Filipinas*.

34. AGN, *Historia*, v. 329, f. 122. San Blas, enero 1769. *Cuenta de los costos y gastos de 18 reses que se mataron para el rancho del paquebote San Joseph*.

35. Ortega, *Alta California...*, p. 64-65.

36. Solano, *Antonio de Ulloa ...*, p. 312.

37. AGN, *Marina*, v. 52, f. 48-48v. San Blas, 4 julio 1781. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

to posible.<sup>38</sup> Con la falta de alimento también se veían afectadas las tripulaciones pues las raciones se recortaban y eso en ocasiones afectaba su ya de por sí deficiente salud. En los inicios del puerto las poblaciones del noroeste no producían lo suficiente para subsistir, por lo que no se podía contar con ellas para reabastecer de manera correcta a las embarcaciones. Esto lo señaló el comandante Bruno de Hezeta:

(...) enterándome de los víveres que me podía suministrar este presidente [Monterrey] y el de San Diego, que, hechos cargo los que asistieron a ella, fueron de sentir el regreso a San Blas, así porque las gentes estaban prontas a recaer del propio mal, como porque no se hallaron víveres conducentes a la navegación, ni repuestos de lonas y jarcias capaces de suplir el riesgo de una tempestad (...) <sup>39</sup>

Hay que recordar que muchas de esas poblaciones dependían de los víveres llevados desde San Blas, pero como no se podía confiar mucho en los alimentos enviados desde ese puerto, los habitantes de aquellos lugares comenzaron su propia producción de víveres. Para la década de 1780 los mismos barcos consumían productos de los colonos.<sup>40</sup> Respecto a los bastimentos conseguidos en las Filipinas éstos eran muy parecidos a los que se embarcaban en San Blas (maíz, arroz, carne de res y cerdo), por lo que las naves no tuvieron problemas en reabastecerse en aquellas islas.<sup>41</sup>

Las bebidas para el viaje eran aguardiente y agua. El aguardiente sustituía al vino, bebida difícil de conseguir en esa región pues se le enviaba desde Europa o en el mejor de los casos (de forma ilegal) desde el reino del Perú. El aguardiente fue prohibido en las navegaciones de altura por pen-

38. Un ejemplo de pocas raciones con las que se contó en algunas navegaciones puede verse en la narración hecha por Bruno de Hezeta, quien se vio en la necesidad de aceptar de los indígenas del noroeste raciones de sardina salada ya que él y sus hombres sólo contaban con tasajo para alimentarse el resto del viaje. Ver *Trillar...*, p. 173.

39. Bernabéu, *Trillar...*, p. 238.

40. Ortega, *Alta California...*, p. 77-78.

41. AGN, *Marina*, v. 58, f. 196-196v. 29 septiembre 1981. *Lista de raciones consumidas...*

sarse que era causante de que en las embarcaciones se padeciera escorbuto. A pesar de esa prohibición el aguardiente no dejó de consumirse, principalmente debido a su utilidad en los viajes: esa bebida reanimaba a los hombres cuando estaban agotados o enfermos y calentaba sus cuerpos cuando el clima enfriaba en las largas navegaciones por el noroeste americano.<sup>42</sup> Al aguardiente se le tuvo en estima por sus propiedades “medicinales”, aunque también se debía tener cuidado con él ya que el abuso de sus “bondades” podría crear disturbios. Además, en los inicios del puerto al parecer tampoco abundaba esa bebida, así lo deja ver esta recomendación hecha por el virrey Bucareli al comandante Bruno de Hezeta:

(...) en calidad de refresco, pero no ración de vino, así por no estar acostumbrada a esta bebida la tripulación, como porque tampoco conviene habituarla a lo que no se puede sostener en aquellas distancias y navegaciones.<sup>43</sup>

La producción de aguardiente cobró importancia en esa región y los mercaderes de Tepic fueron los que acapararon su manufactura y se encargaron de surtirlo tanto a la villa de San Blas como al puerto.<sup>44</sup>

Por su parte, el agua siguió siendo la bebida más importante en las navegaciones, por eso su almacenamiento jugó un papel principal. Con esta bebida se tomaron las mismas medidas que en las navegaciones por el Atlántico; los barriles en los que se guardaba el vital líquido debían ser nuevos (o al menos solo utilizados para almacenar agua) y estar bien contruidos. Si anteriormente en los barriles se había llevado vino o vinagre, el agua se corrompía con facilidad; si estaban mal contruidos, el agua se filtraba, dejando sin bebida a las tripulaciones. Las naves que partían o llegaban a San Blas continuamente tenían que detenerse para reabastecerse de agua, lo cual ocasionaba que los viajes sufrieran retrasos. Al parecer

42. AGN, *Californias*, v. 79, exp. 42, f. 108-109. San Blas, 2 septiembre 1769. *Carta del comandante José María Lasso al virrey Marqués de Croix*.

43. Bernabéu, *Trillar...*, p. 62.

44. Thurman, *Department...*, p. 16.

la aguada se hacía en lugares que fueran seguros para detenerse; si la necesidad era mucha, entonces paraban en cualquier lugar. Como ejemplo puede verse el viaje descrito por José Cañizales efectuado entre agosto y noviembre de 1772. Los barriles a bordo eran defectuosos y durante el viaje tuvieron que reducir las raciones de agua hasta llegar a tierra segura y reabastecerse del vital líquido. Su viaje entonces se retrasó pues tuvieron que parar en Monterrey para hacer la aguada.<sup>45</sup>

Las raciones en las embarcaciones se entregaban cocinadas pues debido a que los barcos eran de madera únicamente una persona podía encargarse del manejo del fuego. No parece que esta práctica fuera diferente a las navegaciones atlánticas, donde el cocinero ponía un hornillo en la proa que era acomodado en una caja cuyo fondo lleno de arena era donde se hacía el fuego para cocinar.<sup>46</sup> Si el viento o el tiempo no lo permitían, el fogón no se encendía y los alimentos se consumían fríos o crudos. Por las tardes el fogón debía ser apagado.<sup>47</sup> La dieta de los tripulantes variaba dependiendo del criterio de los oficiales; lo probable es que éstos intentaran diversificar los alimentos en lo posible. Como ejemplo puede verse el cuadro 12 que muestra un viaje hecho a las islas Marianas entre 1780 y 1781 y que deja ver que hubo ligeras variaciones en los productos consumidos durante la travesía.

Con lo anterior pueden verse que las variaciones en la dieta de las tripulaciones eran mínimas, que los cambios más importantes en ellas eran la reducción de alimento a lo largo del viaje y que los productos frescos como las frutas eran los primeros en ser consumidos. Seguramente se procuraba variar los platillos que se les daban a los hombres, pero de eso hay poco registro.

Por otro lado, en el puerto de San Blas en un principio las raciones también se entregaban cocinadas, como al parecer se acostumbraba en

45. AGN, *Californias*, v. 35, exp. 9, f. 178-193v. 2 agosto-4 noviembre 1772. *Diario de navegación llevado por el segundo capitán y piloto del San Carlos, José Cañizares*.

46. Parry, *Europa...*, p. 32-33.

47. Fernando López-Ríos, *Historia médica de las navegaciones colombinas (1492-1504)*, España, Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, 1993, p. 41-42.

CUADRO 12. ESTADO EN QUE SE MANIFIESTAN LOS VÍVERES DE LA FRAGATA PRINCESA Y SUS CONSUMOS (1780-1781)

<i>Fechas de dieta</i>	<i>Duración</i>	<i>Ración diaria por persona</i>
21 noviembre-25 enero	35 días	18 onzas de pan, 8 granos de carne de vaca o puerco, 3 mangos, ½ grano de manteca, 3 cuartillos de agua. El pescado y el vinagre no se consumieron por estar descompuestos.
26 enero-13 febrero	18 días	16 granos de pan, 6 granos de carne de puerco u 8 de vaca, 2 granos de arroz.
14 febrero-6 marzo	20 días	12 granos de pan, 6 granos de carne de vaca o 4 granos de puerco, 2 granos de arroz.
7 marzo-3 abril	28 días	9 granos pan, 1 ½ granos de arroz, 3 granos de carne puerco (que se suspendió el día 20 y luego se volvió a dar en la dieta)

Fuente. AGN, *Marina*, v. 58, f. 196-196v.

Veracruz,<sup>48</sup> pero ese sistema creaba enormes gastos a la Corona pues siempre había desperdicio de alimentos, principalmente al almacenarlos en un clima tan caluroso como el del Departamento Marítimo. Por eso, en 1780, el comisario Trillo, con la intención de disminuir los gastos, sugirió al virrey Mayorga que las raciones fuesen otorgadas en dinero. Así, el alimento no se desperdiciaría y se reducirían gastos.<sup>49</sup> Se hizo la prueba. Primero se en-

48. Como ejemplo puede verse el caso de los hombres del navío mercante *Santa Ana* quienes debían presentarse diariamente en la embarcación para recibir sus alimentos cocinados. Posteriormente recibieron sus raciones en dinero, pero fue un caso aislado en el que ya no se les podía dar de comer en su nave porque ésta ya se había hundido. Ver AGN, *Alcabalas*, v. 207, exp. 12, f. 478-491v. 2 junio-2 julio 1776. *Razón de gasto que se ha hecho en la alimentación de oficiales de mar y tripulación del navío Santa Ana*.

49. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 17 f. 266-266v. San Blas, 16 agosto 1780. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

tregó alimento a los hombres, el cual ellos llevaban a sus madres, esposas o a las cocineras del puerto para que les prepararan la comida; ellos daban a las mujeres cuatro reales como pago a sus servicios. Aunque con ese nuevo método se redujo el gasto en las raciones, todavía se desperdiciaba alimento en los almacenes. Finalmente, se aceptó que sólo se diera el dinero a los empleados y así la Corona no desperdiciaría nada. Los trabajadores entregarían el dinero a las mujeres y ellas comprarían únicamente lo necesario para la comida sin permitir que se desperdiciara el alimento.<sup>50</sup> Esto era una novedad en la entrega de raciones a las tripulaciones. En otros puertos, como Veracruz, continuaron las raciones en especie y sólo de vez en cuando, únicamente en casos especiales, se daban raciones en dinero.<sup>51</sup>

Los trabajadores que enfermaban, y eran remitidos al hospital del puerto, al estar matriculados, también recibían sus respectivas raciones; éstas se adecuaban a las indicaciones de los cirujanos dependiendo de la condición de los pacientes (véase cuadro 13).

Con esto puede verse cómo los sistemas de pagos implementados para los trabajadores de San Blas fueron una forma de sujetar al personal, primero a partir de enganches que los obligaran a establecerse y permanecer en el puerto, y posteriormente como medio de control. En el caso del Departamento, vale la pena observar las adecuaciones realizadas. En Veracruz y Acapulco la entrega de raciones estaba contemplada en los pagos, pero en San Blas la poca opción de conseguir abastos en comparación con los otros establecimientos llevó a entregarlas en dinero y no en especie, lo cual para las autoridades fue más práctico y a los pobladores los obligó a vincularse con el resto de los pobladores, que eran los que se encargaban de conseguir e incluso cocinar los alimentos. Otra característica a considerar es la de las asignaciones a las familias, prácticas que si bien en otros estableci-

50. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 17, f. 276-276v. San Blas, 16 agosto 1780. *Informe de tesorero Juan Francisco de Ayros sobre deseo de marinos de San Blas de ser racionados en dinero*.

51. Los hombres del *Santa Ana* recibieron diariamente 1½ reales para su manutención. Los listados de los hombres a quienes se les entregó dinero pueden verse en AGN, *Alcabalas*, v. 207, exp. 12, f. 483-486. 2 junio-2 julio 1776. *Razón de gastos...*

CUADRO 13. RACIONES INDICADAS PARA PERSONAL INGRESADO  
 EN EL HOSPITAL DE SAN BLAS (1786)

<i>Comidas</i>	<i>Ración completa</i>	<i>Media ración</i>	<i>Ración de dieta</i>
Alimento completo diario	12 onzas carnero 2 onzas garbanzo o arroz 12 onzas de pan	10 onzas carnero 2 onzas garbanzo o arroz 9 onzas de pan	¼ gallina 12 onzas de carnero 1 onza garbanzo o arroz no manteca ni jamón
Desayuno	Plato de caldo de olla 3 onzas de las 12 de pan señaladas	Plato de sopa 2 onzas de pan	
Comida	12 onzas de carnero y el garbanzo o arroz 6 onzas de pan	10 onzas de carnero con garbanzo o arroz 5 onzas de pan	Nada de comida pero sí pucheros (con trastes separados). Si se autoriza pueden comer asado, picadillo, arroz, etc. También vino (en comidas) y yemas de huevo.
Cena	Plato de sopa de solo caldo y 3 onzas de pan	Plato de sopa y 2 onzas de pan	

AGN, *Hospitales*, v. 67, exp. 2, f. 36-36v, 8 noviembre 1786

mientos eran voluntarias en San Blas se hizo obligatoria ante la necesidad de que las poblaciones en tierra no quedaran desamparadas y eso afectara al mismo poblamiento. San Blas fue un asentamiento de experimentación que mostró nuevas formas de organizar y controlar a un poblamiento costero. Algunas de las prácticas aplicadas fueron sustituidas, otras se conservaron y otras más incluso fueron llevadas a otras regiones costeras.

## La vida en torno al puerto de San Blas

(...) el marinero, el pescador, el habitante de las riberas se caracteriza, con decreciente intensidad, por la tensión entre la ferocidad, el valor y la piedad.

*Alain Corbin*

A San Blas paulatinamente llegaron más pobladores que se vincularon a las faenas marítimas del puerto y se integraron al contexto social, económico y administrativo del lugar. Las vivencias de los trabajadores, además del aspecto laboral, incluían la convivencia que existía entre ellos, las diversiones con las que contaban, las rutinas que establecieron y hasta las desgracias que provocaron que la cotidianidad se rompiera.<sup>1</sup> Es importante conocer las vivencias de los pobladores en un lugar como San Blas debido a que esto permite apreciar el funcionamiento de una sociedad portuaria novohispana de fines del siglo XVIII, además de sus diferencias o semejanzas con respecto a otro tipo de sociedades del interior del virreinato. Es necesario comprender que los trabajos que se hacían en altamar eran una extensión de las faenas del puerto y no aislados de él. Por lo tanto, las labores terrestres y navales se complementaban y hacían que San Blas funcionara y por ello hay que vincularlas entre sí. Las autoridades se encargaron de la administración y vigilancia de las faenas de tierra, mientras que los oficiales controlaron lo relativo a los trabajos en las embarcaciones. Las actividades en el puerto fueron desempeñadas por empleados de todos

1. En este apartado se recurre más a lo anecdótico debido a que, como explica Pilar Gonzalbo, cada hecho específico está inmerso en el universo mental y es una construcción elaborada que se ubica en una realidad. Estos casos (privados) deben ser insertados en lo público para comprender lo cotidiano en una sociedad. Véase *Vivir en...*, p. 15-16.

los niveles, edades y oficios entre los que hubo carpinteros, herreros, calafates, aserradores, corchadores, toneleros, marineros, artilleros, grumetes, pajes, aguadores, vendedores, cocineras, lavanderas, parteras, entre otros. De la participación de cada uno de ellos, en su respectivo oficio, dependió el funcionamiento del puerto.

#### VIDA LABORAL EN ALTAMAR

No se sabe mucho de los trabajos que se realizaban durante los viajes que partían de San Blas. Es de suponer que muchas de las labores que los hombres desempeñaban eran similares a las realizadas en las embarcaciones que cruzaron el Atlántico, de la cual existen más investigaciones. Pablo Emilio Pérez-Mallaina ha explicado que los trabajos marítimos exigían total disponibilidad de cada miembro de la tripulación. Cuando la nave salía del puerto comenzaba el trabajo de gobernarla y mientras los oficiales desde la popa daban órdenes, la marinería corría por las cubiertas cumpliéndolas. Una vez colocado el navío en ruta con vientos favorables, los marinos se dedicaban a labores rutinarias como reparar aparejos, remendar velas, o simplemente limpiar la cubierta. Sólo un cambio repentino, provocado por vientos, tormentas o agresiones enemigas sacaba a los hombres de su monotonía. Al caer el sol, tras el rezo de la oración, la tripulación se dividía en grupos que hacían guardias en turnos para vigilar el viaje.<sup>2</sup> Entre los tripulantes, los pajes debían barrer y limpiar la embarcación, preparar la distribución de alimentos, llamar a la tripulación a recibir el rancho y recoger la mesa tras la comida. Los grumetes eran marinos sin reconocimiento oficial por no haber desempeñado el puesto demasiado tiempo. Ellos y los marinos se encargaban de recoger velas en medio de tempestades o saltar desde la borda a un bote en pleno océano, entre otras actividades. El carpintero, el calafate y el buzo se encargaban del casco de la nave; el cirujano y el capellán de la salud de los cuerpos y de las almas; el despensero, de los víveres y las raciones; el contraestre

2. Pérez-Mallaina, *Los hombres...*, p. 79-83.

y guardián de hacer cumplir las órdenes de los oficiales mayores. Las máximas autoridades en los navíos eran el maestre o capitán, encargado del mando de la nave; y el piloto, que llevaba la derrota, o ruta, y todo lo relacionado con la parte naval.<sup>3</sup>

La documentación con la que se cuenta sobre San Blas permite ver semejanzas en la vida laboral entre las navegaciones practicadas en este establecimiento y las travesías atlánticas. Las tripulaciones que partían de San Blas debían desempeñar sus funciones de acuerdo al puesto que ocupaban, aunque a veces sus labores variaban dependiendo de las necesidades que se presentaran durante el viaje; dichos cambios generalmente se debían a la reducción o falta de personal. Las faenas marítimas que la mayoría de los hombres desempeñaba se basaron en los conocimientos prácticos que adquirirían con la experiencia. Del saber de los tripulantes podía depender el éxito o fracaso de los viajes y les permitía moverse con seguridad en los mares. Como ejemplo puede verse la narración que se hizo durante el viaje del navío *San Carlos*, realizado en agosto de 1783, en el que los conocimientos prácticos permitieron a los tripulantes continuar con la navegación sin contratiempos:

(...) el agua esta muy cambiada, que es lo que nos señal[a] no estar muy separados de la costa, pero por el espesa neblina se puede avistar si non de muy cerca como una legua y media de distancia.<sup>4</sup>

Las funciones de las tripulaciones comenzaban desde que eran reclutadas para subir los cargamentos y terminaban cuando las naves eran vaciadas en su totalidad; había quienes debían continuar trabajando en las embarcaciones cuando éstas estaban en la costa; eso sucedía generalmente cuando a los hombres se les encargaba vigilarlas para que no se perdieran

3. Pérez-Mallaina, *Los hombres...*, p. 84-89; Haring, *Comercio...*, p. 374-379; Martínez-Hidalgo, *Las naves...*, p. 200.

4. AGN, *Marina*, v. 62, exp. 2, 1783. *Diario de navegación hecho por el pilotín Josef Mehio y por el alférez de fragata Don Estevan José Martínez durante su viaje a las misiones de Californias en el San Carlos.*

en caso de mal tiempo o para evitar algún tipo de robo. Los trabajos realizados en el mar dependían en buena medida del objetivo de cada viaje, de las órdenes que tuvieran que llevarse a cabo o de las condiciones en las que se hubiera dado la travesía. Lo anterior principalmente se debía a la variada duración de los viajes o a las diversas condiciones climáticas con las que las tripulaciones se enfrentarían en los distintos destinos a los que se dirigían. Los hombres se embarcaban con instrucciones precisas de lo que debían de hacer durante el viaje; dichas instrucciones generalmente se daban a los oficiales de mar para que ellos se encargaran de organizar las faenas en la nave. Algunos de los objetivos de los viajes fueron llevar víveres a las poblaciones del norte, explorar esas costas, buscar asentamientos enemigos, mandar mercancías o correspondencia a las Filipinas, traer herramientas, hombres y correspondencia del reino del Perú, entre otros. Como ejemplo sobre las instrucciones pueden verse las órdenes que fueron entregadas al navegante Juan Pérez para que realizara su viaje de exploración al noroeste en enero de 1774. Dicho navegante, junto con su tripulación, debía alcanzar los 60° Norte y desembarcar en los puntos costeros más estratégicos así como tomar posesión de esa tierra en nombre de la Corona con símbolos habituales, como clavar una cruz o enterrar botellas que contuvieran documentos acreditativos de la posesión española; dichos desembarcos no tenían la finalidad ni el permiso de establecer una fundación. En el caso de que Pérez y sus hombres vieran establecimientos extranjeros debían limitarse a informar sobre su emplazamiento, su fuerza y el número de navíos que tuvieran. Si llegaban a encontrarse con embarcaciones extranjeras debían evitar el contacto con ellos; de no poder evitarlo, ocultarían su verdadera misión pretextando que llevaban provisiones a las Californias.<sup>5</sup>

Una de las principales obligaciones de los oficiales de mar era llevar diarios de navegación donde registrarán sus rumbos, sus cálculos de latitud y longitud, la configuración de la costa con indicaciones sobre bancos de arena, escollos e islas y todas las noticias posibles sobre la tierra visitada, sus habitantes, sus recursos y las incidencias de la navegación (véase figura 9).

5. Hilton, *Alta...*, p. 157-158.

De cada viaje existen bitácoras, hechas por los pilotos, en donde se narraron día a día los acontecimientos ocurridos, pero por muy rica que fuera la información lo cierto fue que los datos que contenían estas bitácoras generalmente eran técnicos y señalaban los grados por los que se navegaba, las características de las costas o las cuestiones climáticas. Poco se referían a los trabajos en el barco, a menos que durante la travesía ocurrieran acontecimientos que rompieran con la monotonía o la normalidad del viaje. La información obtenida de la vida de las tripulaciones durante las travesías generalmente va ligada a las desgracias. En un viaje normal y sin problemas la narración cuenta con pocos detalles. En cambio, una travesía caótica o conflictiva es la que cuenta con información respecto a las dificultades padecidas y un poco sobre la vida que las tripulaciones llevaban en los viajes.<sup>6</sup>

Los trabajos en altamar en cierta forma estuvieron sujetos a las condiciones climáticas que las naves enfrentaban. El mar podía ser traicionero y sobrevivir en él no era tarea fácil. Lo podemos ver en la siguiente descripción de viaje:

(...) que habiéndonos alcanzado un bárbaro huracán (o ira de Dios que no era otra cosa) nos constituido hasta el diez, sumergidos en varias ocasiones, de suerte que al fin desarbolamos del palo mayor, habiéndonos llevado la fuerza de la mar varios candeleros de fierro y parte de las obras muertas.<sup>7</sup>

Las condiciones climáticas también afectaron el inicio de los viajes. Las salidas se tenían que hacer cuando la marea era alta, pues de no ser así

6. Bernabéu explica que desde finales del siglo XVIII las narraciones sobre viajes en el Pacífico aumentaron considerablemente y fueron cada vez más amenas, principalmente por la influencia de las narraciones novelescas y de aventuras de piratas hechas por los ingleses. Ver *El Pacífico...*, p. 91-92. En el caso de San Blas las narraciones más detalladas son las de exploraciones pues era requisito que así se hiciesen, pero estaban muy lejos de narrar aventuras o casos emocionantes; respecto a los diarios de navegación comunes, éstos eran mucho menos ricos y detallados que los anteriores.
7. AGN, *Marina*, v. 58, f. 128. Isla Luzón, 7 agosto 1781. Carta del piloto Diego Choquet al virrey Mayorga.

se corría el peligro de quedar atrapado en bancos de arena. Las embarcaciones salían del puerto en la noche, momento propicio para la marea alta. El problema era que la noche era también el instante en que el mar podría estar picado o presentarse vientos severos que dificultaban la salida de las embarcaciones. Por ejemplo, en febrero de 1775 el navío *San Carlos* intentó viajar a las provincias del norte para llevar víveres, pero el viento impidió que la nave avanzara; las olas reventaban con tal fuerza en el casco que llegó a temerse por su seguridad; por fortuna el *San Carlos* pudo regresar a la costa y en el puerto se descubrió que quedó seriamente dañado, por lo que tuvo que ser reparado.<sup>8</sup> Caso similar fue el de la fragata *La Favorita*, la cual intentó hacerse a la mar rumbo a El Callao en mayo de 1781 y zarpó a las 11 de la noche, pero para su mala suerte los vientos mantuvieron a la embarcación en lucha constante. Finalmente *La Favorita* pudo regresar, pero sufría serios daños y por ello quedó imposibilitada para partir como se había planeado. Su cargamento tuvo que trasladarse a la fragata *Santiago*, ya que los hombres habían enfermado o (tal vez por el susto) desertado y la carga de víveres tuvo que reponerse.<sup>9</sup>

Los viajes eran planeados y se calculaba el tiempo aproximado en el que se harían, pero a pesar de los cálculos las travesías llegaron a retrasarse por muy diversos motivos. Algunos se debían a las condiciones climáticas, como antes se mencionó; otros se debían a problemas que llegaron a padecerse en las embarcaciones, como falta de agua, de alimento o enfermedad de miembros de la tripulación. Por ejemplo, el navío *El Príncipe* en 1769 llegó al puerto de San Diego llevando víveres a las poblaciones del norte y las órdenes del capitán Vicente Vila incluían llegar a Monterrey también, pero el escorbuto que atacó a sus hombres hizo que muchos murieran o cayeran enfermos y varios quedaron imposibilitados para continuar con su trabajo. Lo anterior provocó que el viaje no cumpliera con su cometido. Así lo explicó el capitán:

8. AGN, *Correspondencia de virreyes*, v. 64, f. 15v-16v. México, 24 febrero 1776. *Informe sobre problemas que tuvo el navío San Carlos al zarpar*.
9. AGN, *Marina*, v. 52, f. 140-140v. San Blas, 9 mayo 1781; AGN, *Marina*, v. 52, exp. 68, f. 101-101v. San Blas, 7 junio 1781. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

El motivo de la demora en este puerto, y no poder seguir a Monterrey y ha sido por hallarme con toda la gente de mi tripulación enferma de escorbuto, contando de este número diez y seis muertos y oficiales de mar, y el resto de ella enfermos unos más agravados que otros, sin tener a mi bordo más que dos marineros convalecientes para todo el trabajo...<sup>10</sup>

Los retrasos también podían presentarse al momento de zarpar. Las demoras a veces se debían a que los cargamentos no estaban listos o a que así lo disponían las autoridades. Por ejemplo, en marzo de 1769 el virrey ordenó que el paquebote *Concepción* retrasara su salida ya que recientemente habían llegado a Veracruz algunos oficiales de marina que debían embarcarse lo más pronto posible a las Californias y por lo tanto dicho paquebote tuvo que esperar para poder zarpar.<sup>11</sup>

Las estancias en otros puertos también implicaban tareas a realizar. Los hombres continuaban cumpliendo con sus obligaciones de reparación, aguada, abasto de víveres, carga y descarga. Por su parte los oficiales, además de coordinar las labores de sus trabajadores, debían vigilar su comportamiento y mantenerlos controlados para evitar que desertaran o provocaran disturbios en las localidades visitadas. Así lo deja ver esta narración de Bruno de Hezeta:

De quedarse en tierra gente suelta pueden resultar algunas quejas de la misión vecina, siendo el tiempo de la noche sobrado para ir a ella y volver al amanecer a éste. Días pasados tuve noticia de juegos en el bosquecillo y pozos donde hacen aguada, a donde, con los marineros que llenaban barriles, se me fueron algunos de estos mozos sirvientes durante la noche. Tres noches hace que, habiendo sentido a la medianoche o poco antes ruido un soldado casado a espaldas de su casa, salió

10. AGN, *Historia*, v. 329, f. 54-55. Puerto de San Diego, 6 julio 1769. *Carta del navegante Vicente Vila al virrey marqués de Croix*.

11. AGN, *Historia*, v. 329, f. 66. México, 14 marzo 1769. *Orden de retrasar salida del paquebot Concepción*.

a averiguar quién lo causaba y, encontrando a un marinero, le preguntó repetidas veces quién era y por no dar razón de sí en un todo, puso mano a la espalda y le descargó tales cinturonzos que reventó la espalda. El marinero, antes de responder, eligió valerse de sus pies para correr y largó dos paños blancos, uno de polvos de Camboya y una servilleta, que fueron hurtados según el reclamo hoy hecho de una mujer.<sup>12</sup>

Al regresar a San Blas, era indispensable que los trabajadores continuaran con sus labores; al mismo tiempo debían de estar listos en caso de ser reclutados nuevamente para enfrascarse en una nueva travesía.<sup>13</sup>

#### VIDA LABORAL EN TIERRA

Los trabajadores en tierra tuvieron un papel principal en el éxito de los viajes practicados desde San Blas. En ellos recaía la responsabilidad de acondicionar cualquier tipo de nave (sin importar la función de su viaje), de alistar los cargamentos, de conseguir y transportar (o incluso transformar) los materiales útiles en la construcción o reparación de las embarcaciones, de abastecer de alimento a las naves con todas las actividades que eso implicaba (matar animales, salar carne, meter en barriles los productos, etcétera), informar a los viajeros sobre cuestiones marítimas y cartográficas, entre otras.

En los trabajos realizados en tierra participaron todo tipo de hombres y mujeres, ya fueran experimentados o no, en sus respectivos oficios. Hubo ocasiones en las que en San Blas se carecía del personal suficiente para preparar las expediciones, lo cual provocó continuos retrasos y que las naves no siempre zarparan en los tiempos planeados. Por ejemplo, el tercer viaje de exploración del navegante Juan Pérez pudo salir del puerto el 20 de enero de 1771 tras un largo periodo de preparativos en los que se puso de manifiesto las dificultades del Departamento Marítimo para abastecer y

12. Tomado de Bernabéu, *Trillar...*, p. 123.

13. AGN, *Marina*, v. 50, f. 253. México, 20 junio 1782. *Orden sobre las labores que deben de desempeñar las tripulaciones en tierra.*

carenar con rapidez las naves. La empresa se retrasó debido a la falta de caudales y personal administrativo, así como a la falta de operarios y materiales en los astilleros y almacenes.<sup>14</sup>

Hay que resaltar que las faenas realizadas en San Blas mejoraron con el tiempo, a diferencia de puertos como Acapulco, donde las actividades portuarias continuaron con poco desarrollo.<sup>15</sup> En los inicios de San Blas los utensilios, el personal y la experiencia laboral del lugar fueron escasos. En la medida en la que sus actividades aumentaron, así como el tránsito marítimo por el Pacífico, las funciones del puerto y de su personal fueron cada vez más especializadas.<sup>16</sup> La experiencia marítima del lugar se incrementó principalmente por la creciente y diversificada cantidad de navegaciones que se practicaron.<sup>17</sup>

Los trabajos que se realizaron en el puerto también dependieron de las necesidades que en él se presentaron o de las órdenes que se recibieron de

14. Bernabéu, "Juan Pérez...", p. 282.

15. Humboldt, *Ensayo...*, p. 482 explicó que las funciones de Acapulco se reducían a la llegada del galeón de Manila y a algunas actividades de cabotaje. Lo anterior hace suponer que San Blas, principalmente por las funciones que fue adquiriendo, se desarrolló más en el aspecto naval y que su personal fue más calificado. Como ejemplo puede verse cómo en junio de 1782 se señaló que en el muelle de Acapulco laboraban soldados sin ningún tipo de experiencia marítima. Ver AGN, *Marina*, v. 60, f. 21. Acapulco, 12 junio 1782. *Carta de cabos y soldados de milicias urbanas de Acapulco al castellano de ese puerto Juan Francisco Regis*.

16. Thurman considera además que la mayor experiencia adquirida por los oficiales y pilotos de San Blas fue entre 1781 y 1786, periodo en el que se hacían 2 viajes al año. Ver *Department...*, p. 278.

17. Pérez-Mallaina explica que en los viajes de exploración el número de hombres necesarios en las embarcaciones eran menores que los que laboran en las embarcaciones comerciales; en los primeros viajes destacaban los pilotos, mientras que en los segundos lo hacían los trabajadores cargados de experiencia al ir y venir por las derrotas conocidas. Ver "Los libros de náutica española del siglo XVI y su influencia en el descubrimiento y conquista de los océanos" en José Luis Peset (coord.), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, v. 3, Madrid, Consejo Superior de Investigación Científica, 1989, p. 457-484, p. 460. Esas mejoras y experiencias acumuladas también se vieron reflejadas en el personal de tierra firme y en las faenas que éstos realizaban.

las autoridades. Lo común era preparar las naves para que pudieran zarpar. En ellas eran subidos objetos y materiales útiles a la navegación (o a las actividades practicadas durante las travesías) como alimentos, herramientas, cajas de botica y de capellán o armas.<sup>18</sup> En caso de que los viajes se retrasaran o tuvieran que regresar de emergencia, los trabajadores del puerto debían estar listos para llevar a cabo las faenas necesarias como traslado de mercancías de una embarcación a otra, reparación de las naves y abasto de víveres más frescos.

El personal de maestranzas de San Blas era el encargado de arreglar o sustituir las piezas dañadas de los buques que partían de este puerto. También reparaba los daños de las naves que llegaban de manera forzosa a esas costas; dichas embarcaciones provenían de Acapulco, Filipinas o los establecimientos del noroeste e incluso, hacia la década de 1790, de Perú. Los costos de las reparaciones al parecer eran considerables. Las autoridades del puerto debían llevar una relación detallada sobre dichos costos. Si las naves pertenecían al rey las reparaciones corrían a cargo de la Corona y en ese caso se intentaba reducir lo más posible los gastos. En junio de 1781 la fragata *La Favorita*, originaria de San Blas, regresó a este puerto con el casco algo dañado; luego de una revisión, se aconsejó que la nave no fuera carenada. Por el momento podría continuar navegando siempre y cuando fuese en zonas poco peligrosas. Es decir que mientras partiera a destinos donde la nave, su cargamento y sus hombres no corrieran peligro de perderse, no habría necesidad de hacer gastos en la reparación del casco (véase figura 10).<sup>19</sup>

18. Algunos de los listados de utensilios útiles a las navegaciones de San Blas pueden verse en AGN, *Marina*, v. 52, f. 87-95v. San Blas, 4 junio 1781. Lista de utensilios y herramientas llevados en las embarcaciones que parten de San Blas; AGN, *Marina*, v. 52, f. 166-174v. San Blas, 7 mayo 1781. Lista de utensilios y herramientas necesarios en las embarcaciones que parten de San Blas; AGN, *Marina*, v. 52, f. 24-34. San Blas, 2 agosto 1782. Lista de utensilios y herramientas necesarios en las embarcaciones que parten de San Blas.
19. AGN, *Marina*, v. 49, exp. 23, f. 29. 24 julio 1781. Informe sobre las condiciones en las que se encuentra la fragata *Favorita*. La imagen que se expone deja ver la forma en la que para fabricar o reparar naves en ocasiones había que hacer trazos de ellas señalando cada una de sus partes y por eso se pone como ejemplo.

En caso de tratarse de embarcaciones particulares que viajaran con fines comerciales, los gastos de reparación debían correr por cuenta de los respectivos dueños. Como ejemplo de lo anterior puede verse el caso del navío *Hércules*, el cual varó en San José del Cabo, pero como en ese lugar no se contaban con los materiales ni el personal necesario para realizar las reparaciones de la nave, su oficialidad consideró mejor trasladarla a San Blas. Así lo deja ver la carta que enviaron al comisario del puerto:

Este navío el *Hércules* de nuestro cargo que salió del puerto de Macao (a donde fue en corso y mercancía del Perú) el 26 de junio varó en San José del Cabo de San Lucas el 6 del corriente [noviembre]. Perdió el timón, y ha quedado haciendo agua, la que trae sin intermisión ocupada una bomba, con el auxilio de veinte hombres que nos facilitó aquel pueblo. En este estado, hallándonos frente de ese Departamento de San Blas esperamos del favor de Vuestras Mercedes los más breves auxilios de que estamos necesitados (...)<sup>20</sup>

El *Hércules* estaba en tan malas condiciones que los oficiales de mar de San Blas sugirieron descargarlo, llevar sus mercancías a las bodegas del puerto y vender unas cuantas de éstas para que pudieran cubrirse los gastos de reparación, materiales y manutención de la tripulación.<sup>21</sup>

Para llevar a cabo las tareas de reparación el puerto necesitaba contar con suficientes pertrechos. Desde su fundación se enviaban a San Blas

20. AGN, *Marina*, v. 67, exp. 11, f. 297. A bordo del navío *Hércules*, 17 noviembre 1784. *Solicitud del capitán del navío Hércules Francisco José Mendizábal para arribar a San Blas*. Hay que señalar que el caso de este navío es especial. Se trató de una embarcación fletada en Cádiz por la Casa de Uztáriz con rumbo a las Filipinas. Debido a la guerra que estalló entre Inglaterra y España en 1779 se le autorizó ir a Acapulco vía Cantón. La nave cruzó varias veces el Pacífico haciendo navegaciones no acostumbradas. Eso explica que en 1785 llegara a San Blas proveniente de Macao, situación que no era la habitual. Al respecto ver Pinzón, “La inserción...”, p. 273.
21. AGN, *Marina*, v. 67, exp. 10, f. 265-265v. México, 13 enero 1784. *Orden de que cargamento del navío Hércules sea llevado a los almacenes de San Blas*.

pertrechos diversos desde otros establecimientos portuarios como La Habana o Veracruz.<sup>22</sup> A medida que en el Departamento Marítimo se ampliaron las funciones navales, fue necesario que además se fabricaran algunos materiales útiles en las reparaciones, como “clavos, tachuelas, estoperoles, velas y jarcias”, algunos de los cuales fueron elaborados en el mismo puerto. Esto hizo de San Blas un lugar al que las embarcaciones podían recurrir en caso de requerir reparaciones o abastos.<sup>23</sup> Para que se pudieran tener los materiales útiles en el puerto era necesario acudir al trabajo de una serie de empleados que los proveyeran. Por ejemplo, según el comandante Bruno de Hezeta los hombres en tierra eran los encargados de ir a los montes a buscar madera para el departamento, así como de abrir caminos para su conducción.<sup>24</sup> Los bosques cercanos al puerto fueron los proveedores de este material y el río Santiago un medio eficaz para su transportación. El puerto también contó con buena cantidad de piezas de metal entre las que destacaron anclas, cañones y balas de diversos calibres; todo guardado en las bodegas del puerto.<sup>25</sup>

Hubo varias naves que recibieron reparaciones en San Blas y eso obligó que los almacenes del lugar paulatinamente estuvieran mejor surtidos, que el personal fuese más numeroso y que estuviese mejor preparado. Por ejemplo, en una de las embarcaciones de la expedición de Alejandro Malaspina, *La Atrevida*, se hizo impostergable detenerse en San Blas para hacerle reparaciones. Los arreglos a la nave fueron hechos con rapidez y eficiencia, según la narración de José Bustamante, segundo al mando de Malaspina y capitán de dicho navío. Además, este oficial aprovechó su estancia en el lugar para embarcar buena cantidad de víveres frescos, madera,

22. AGN, *Correspondencia de Virreyes*, v. 70, f. 13v-15. México, 27 agosto 1775. *Orden a autoridades de San Blas de que hagan relación sobre herramientas y repuestos que hacen falta en el puerto.*

23. AGN, *Marina*, v. 44, f. 305-305v. San Blas, 10 noviembre 1781. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga.*

24. AGN, *Marina*, v. 34, f. 9. México, 31 octubre 1774. *Carta de Bruno de Hezeta al virrey Bucareli.*

25. Gutiérrez, *San Blas...*, p. 95-96.

brea y pipas para agua.<sup>26</sup> Incluso algunos de los suplementos obtenidos en San Blas serían entregados a la nave *Descubierta*, comandada por Malaspina, con quien se reunirían en Acapulco; así lo deja ver el informe hecho por José Bustamante:

Se empleó todo el día en recibir el arsenal, la lancha nueva, los útiles de herrero y tonelero, alguna clavazón mediana, la madera, breya y otras menudencias que se supone necesitará la *Descubierta*. Se embarcaron 220 quintales de pan, 150 arrobas de tocino, que mandé aprontar de antemano y otras prevenciones de rancho que todo debía dividirse por mitad en Acapulco.<sup>27</sup>

Lo anterior demuestra que San Blas contaba con los medios necesarios para proveer a cualquier embarcación que arribara al lugar.<sup>28</sup> El personal que trabajaba en las bodegas del puerto llevaba registro de todo lo que se guardaba en ellos. Los productos que entraban o salían del lugar eran herramientas, materiales de reparación y posteriormente mercancías de las embarcaciones

Las funciones del personal del puerto no únicamente significaron trabajo físico sino también intelectual. San Blas funcionó como plataforma desde donde partieron las exploraciones que reconocieron el noroeste novohispano, y las que posteriormente comunicaron esas regiones con el resto del virreinato. La experiencia adquirida permitió a la oficialidad del lugar elaborar

26. González, *Malaspina...*, p. 74-75.

27. Bustamante, *Diario...*, p. 212.

28. Habría que preguntarse si las posibilidades de San Blas para recibir naves dañadas y ayudarlas en sus reparaciones eran mayores que las que existían en Acapulco. V. González en "Aportación novohispana a la expedición de Malaspina" en J. L. Peset (coord.), *Ciencia, vida...*, v. 3, p. 427-437, p. 429, explica que Malaspina también recibió en Acapulco apoyo material para poner al día su corbeta, su despensa y su bodega, pero al mismo tiempo menciona que para recibir dicha ayuda, antes anunció al virrey Revillagigedo su arribo, lo que generó la movilización de materiales y hombres a través de enormes distancias para que la embarcación pudiera reabastecerse y repararse. Esto da la impresión de que Acapulco no era un paraje tan útil para realizar reparaciones de embarcaciones como llegó a serlo San Blas.

relaciones sobre múltiples viajes de exploración; además, se rehicieron o rectificaron informaciones marítimas con la que se contaba (ver figura 12).

Las relaciones de viaje y los mapas elaborados en San Blas incluso fueron utilizados con posterioridad por personajes como Malaspina o Humboldt.<sup>29</sup> En el caso del primero recibió importante información cartográfica del noroeste americano por parte del comandante Francisco de la Bodega y Cuadra. Acababa de finalizar una travesía desde las Filipinas y de ella se proporcionó noticias útiles, así como algunos mapas, de la costa noroeste de América, de las islas Sándwich (Hawai), un itinerario con puntos en donde era conveniente internarse y datos hidrográficos del área en cuestión. Además, en *La Atrevida* se llevó material científico dejado en San Blas por marinos de la real armada que participaron en las exploraciones que partieron de ese puerto (véase figura 13).<sup>30</sup>

Las labores desempeñadas por el personal de San Blas también incluyeron faenas agrícolas, ganaderas, comerciales y pesqueras.<sup>31</sup> De las dos primeras se obtenía parte del alimento enviado a otras poblaciones así como del que era consumido en el mismo puerto y en las embarcaciones. De la participación de los comerciantes y arrieros dependieron las transacciones comerciales y el envío de mercancías. La pesca y la recolección de ostras, así como de conchas para hacer cal, representaban actividades alternativas para el personal del puerto, las cuales podían realizarse siempre y cuando obtuvieran permiso de las autoridades del lugar.<sup>32</sup>

En el puerto había además personal que desempeñaba faenas que se relacionaban de manera indirecta con la navegación, como las cocineras,

29. En el estudio introductorio que hace Juan Ortega y Medina a Humboldt, *Ensayo...*, se listan las obras hispanas citadas por este viajero. Entre dichas fuentes se hace mención a múltiples informes marítimos elaborados en San Blas por los oficiales de mar de ese puerto. Ver p. ccxxiii-cxlii.

30. González, *Malaspina...*, p. 74-75.

31. Thurman menciona la importante participación de la población civil en las faenas portuarias, véase *Department...*, p. 20-21.

32. Estos son productos que desde tiempo atrás obtenían los pueblos de indios de la región, como antes se mencionó. Véase Ciudad Real, *Tratado...*, p. 117 y Mota, *Descripción...*, p. 43.

las lavanderas, los zapateros, los sastres, los arrieros, los aguadores, entre otros. Los aguadores tenían la responsabilidad de proveer a las embarcaciones de barriles con agua; ellos vigilaban que los arrieros llevaran dichos barriles hasta las cubiertas. También es de suponerse que, como en otros establecimientos, los aguadores del puerto cargaban sus odres para vender agua, ya fuera a los pobladores del puerto o entregarla a los trabajadores mientras realizaban sus respectivas faenas.<sup>33</sup> El personal del lugar también debía desempeñar labores que no siempre tenían que ver con su trabajo cotidiano; esto principalmente sucedía cuando se presentaban emergencias o acontecimientos inesperados en el puerto. Por ejemplo, en septiembre de 1799 llegó un grupo de niños expósitos que debía ser enviado a las Californias; su estancia, por breve que fuera, seguramente implicó el trabajo del personal del lugar para alimentarlos, vestirlos y atenderlos en lo que se hacían a la mar.<sup>34</sup> Otro acontecimiento fueron las inundaciones que se presentaron en el puerto en septiembre de 1781 y que obligaron a las autoridades a trasladar los almacenes de sal a terrenos más altos; para que dicha labor se hiciera con rapidez tuvo que usarse el mayor número posible de trabajadores.<sup>35</sup> Los incendios también fueron un problema, principalmente debido a los materiales con los que estaban hechas las construcciones del puerto. En una ocasión, la quema que se hizo de un montón de basura provocó que el fuego se propagara y que muchas de las casas del puerto fueran reducidas a cenizas, por lo que el personal tuvo que ayudar a su reconstrucción.<sup>36</sup> En otra, un rayo cayó sobre el arsenal, por lo que

33. Antonio Rubial explica el trabajo de los aguadores en la ciudad de México y es probable que ese mismo papel lo desempeñaran en otros establecimientos. Explica que los aguadores eran hombres que cargaban con odres llenos de agua, la cual vendían en vasos de barro o cristal. Ver *La plaza, el palacio y el convento*, México, Conaculta, 1998, p. 27.

34. AGN, *Californias*, v. 41, exp. 3, f. 56. México, 21 septiembre 1799. *Orden de enviar niños expósitos de Puebla a San Blas para ser enviados a Californias*.

35. AGN, *Marina*, v. 50, f. 36. 12 septiembre 1781. *Orden de que almacenes de sal sean trasladados*.

36. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 527-A, s/f. San Blas, 29 marzo 1798. *Relación sobre el incendio que hubo en el pueblo de San Blas*.

el personal tuvo que trabajar a marchas forzadas para rescatar el mayor número de pertrechos posible, así como en la construcción de uno nuevo (véase figura 14).<sup>37</sup>

Las faenas que se realizaban en el puerto fueron tan variadas que permitieron la participación de todo tipo de personas. Su trabajo, de forma directa o indirecta, influyó en el funcionamiento del lugar. La vinculación de la población con las actividades marítimas se incrementó a medida que éstas se multiplicaron y expandieron por nuevos territorios.

#### VIVIENDAS Y RELACIONES VECINALES DE LOS OFICIALES DE MAR DE SAN BLAS

Las diferencias sociales entre oficialidad y marinería pueden apreciarse en el tipo de viviendas que cada grupo tenía. Como antes se mencionó, los oficiales de mar (salvo pilotos, pilotines, cirujanos y sangradores), desde que San Blas fue fundado, tuvieron permiso de residir en Tepic, lugar que fungía como enclave entre las poblaciones de la región y el puerto. Los oficiales preferían residir en ese pueblo debido a que su clima era menos cálido que el de San Blas. La razón para permitir a los oficiales vivir fuera del puerto fue procurar que contaran con buena salud antes de iniciar las travesías. Las autoridades consideraron que de dicho personal dependía el éxito de los viajes y por lo tanto había que darles ciertos privilegios. La concesión de vivir en Tepic significaba la recuperación total de la salud gracias a un descanso satisfactorio en un lugar de clima agradable. Ese privilegio pronto se hizo popular entre todos los trabajadores. Cirujanos, pilotos, miembros de la maestranza y de la marinería abandonaban sus obligaciones para trasladarse a Tepic. Eran tantas las ausencias en el puerto que el virrey prohibió esos traslados, a menos que fuesen casos excepcionales. Incluso se decretó que cada trabajador que se alejara de San Blas, aún con licencia, perdería la mitad de su sueldo.<sup>38</sup>

37. AGN, *Californias*, v. 27, exp. 1, f. 3-4. San Blas, 24 agosto 1782. *Informe sobre el incendio que sufrió el arsenal de San Blas*.

38. AGN, *Marina*, v. 34, f. 42v. México, 18 diciembre 1778. *Autorización del virrey Bucareli para que oficiales de mar vivan en Tepic*.

Los oficiales que vivían en Tepic contaban con casas propias en las que vivían con sus familias, mancebas o servidumbre. Sus viviendas generalmente estaban hechas de materiales más resistentes (tal vez piedra y lodo) que las que había en el puerto.<sup>39</sup> La vinculación que tuvieron con los vecinos de Tepic puede apreciarse de cierta manera en algunos de los escándalos en los que llegaron a verse involucrados. Un ejemplo claro fue el caso del oficial de mar Diego Choquet.

Choquet vivía sólo en una casa que tenía en Tepic. Se vio involucrado en tres escándalos por las relaciones que mantuvo con mujeres del pueblo. La primera fue una esclava mulata que pertenecía al teniente coronel del pueblo, Miguel Marín, llamada María Petrona; todas las noches ella era sacada por la ventana de la casa de su amo y regresada en la madrugada.<sup>40</sup> Al parecer Choquet convenció a Miguel Marín para que le concediera la libertad a su esclava y la entregara a su madre, quien vivía en el mismo pueblo. Marín lo hizo y Choquet se la llevó a su propia casa luego de comprarla,<sup>41</sup> pero él la maltrataba; el tío de la chica denunció la situación al cura y éste se encargó de sacarla de casa de Choquet y llevarla a Compostela. Se prohibió al oficial que se comunicara con la esclava, pero éste se dio maña para llevarla nuevamente a su casa, donde continuaron los escándalos. Cuando los problemas con el cura comenzaron de nuevo, Choquet intentó vender a María Petrona con algún vecino del pueblo, pero no pudo lograrlo.<sup>42</sup> Finalmente el cura la llevó a una casa de recogidas en Guadalajara.<sup>43</sup> Posteriormente Choquet se amancebó con Francisca de la Cruz, vecina del pueblo. Al parecer el oficial también la sometía a castigos. Ella huyó y pidió ayuda al cura, quien la llevó a casa

39. Así se refleja en los documentos que se refieren a actividades de los oficiales en Tepic. AGN, *Marina*, v. 74, exp. 11, f. 80-80v. Tepic, 7 mayo 1787. *Carta de Josef Camacho a José Cañizares*.

40. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 14, f. 183-184v. San Blas, 16 marzo 1779. *Declaraciones hechas en torno a las acusaciones levantadas en contra de Diego Choquet*.

41. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 14, f. 167-167v. San Blas, 23 noviembre 1778. *Declaraciones...*

42. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 14, f. 184v-185. San Blas, 16 marzo 1779. *Declaraciones...*

43. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 14, f. 183-184v. San Blas, 16 marzo 1779. *Declaraciones....*

del comandante de marina Bruno de Hezeta y posteriormente a la del alcalde mayor Javier Jordán. En ambas casas hubo problemas con Choquet ya que éste se presentaba a diario para hablar mal de la muchacha. En la primera gritaba desde la calle y en la segunda molestaba al dueño diciéndole que la chica se había amancebado con su hijo. Fueron muchas las incomodidades provocadas, por lo que el cura sacó de Tepic a Francisca de la Cruz (en secreto para que Choquet no se enterara) y la llevó al pueblo de Santa María.<sup>44</sup> Él la buscó y la llevó de regreso a su casa. El cura amenazó al oficial con levantar una sumaria judicial en su contra. Choquet suplicó al cura que no lo hiciera y que a cambio no volvería a involucrarse en escándalos. La chica fue desterrada del pueblo y el hombre perdonado.<sup>45</sup> Los escándalos de este oficial no terminaron; tiempo después se amancebó con otra joven llamada Tadea Josefa Urbina a la que también sometió a castigos: la encerraba en su casa y la acusaba de ser amante de cualquiera que pasara por la calle. Ella huyó y pidió refugio al cura, quien intentó acomodarla en alguna casa del pueblo, pero el acoso de Choquet provocó que en ninguna permaneciera mucho tiempo. Además, tuvo que ser llevada al hospital para curarse de bubas. El cura instruyó a los empleados del hospital que por ningún motivo le permitieran a Choquet tener contacto con la chica. El oficial mandaba cartas amenazantes al cura para que sacara a Tadea del hospital y la desterrara del pueblo, además de buscar la manera de comunicarse con ella. Primero gritaba por la ventana del hospital, luego envió a un panadero para que le llevara recados; finalmente entró a este lugar armado con una espada. Dentro del nosocomio empujó a Tadea y le revisó su vientre, pues se empeñó en decir que estaba embarazada. Choquet fue sometido por el personal del hospital y sacado del lugar. La chica fue enviada a casa del comandante Ignacio de Arteaga para que fuera revisada por los cirujanos y las parteras del pueblo.<sup>46</sup> Dos horas después la regresaron con la noticia de que no

44. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 14, f. 188v-190v. San Blas, 19 marzo 1779. *Declaraciones...*

45. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 14, f. 167-167v. 23 noviembre 1778. *Declaraciones hechas...*

46. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 14, f. 185v-188. San Blas, 16 marzo 1779. *Declaraciones...*

estaba embarazada.<sup>47</sup> Tadea fue desterrada del pueblo y Choquet acusado por el cura ante las autoridades de San Blas.

Al parecer este oficial, además de involucrarse en escándalos locales, se excusaba de navegar por motivos de salud que le impedían abandonar su casa, mientras que realizaba actividades diversas en Tepic:

(...) me manifiesta padece accidentes habituales en su salud, no sé cuáles puedan ser éstos que no le han privado sembrar una milpa siendo tan impropio en un oficial y andar yendo y viniendo a ella frecuentemente como también andar de noche al agua y sereno de fandango en fandango escandalizando al pueblo y todo el día a caballo en él (...) <sup>48</sup>

El comandante Ignacio de Arteaga ordenó a Choquet trasladarse al puerto para someterse a un arresto. Sin embargo el oficial solicitó que éste se hiciera en su casa de Tepic ya que su salud le impedía trasladarse a San Blas. El comandante Arteaga no le creyó, principalmente porque su salud se evidenciaba en los escándalos en los que se vio envuelto:

(...) y siendo así que vuestra merced no acreditado desde aquel entonces ser cierta la enfermedad que vuestra merced manifiesta en el oficio de 4 del pasado [octubre] como lo acreditó en la noche del 23 del corriente el asalto que dio al hospital y casa cural de este pueblo, insultando a todos los individuos que ambas partes se hallaban y andando a caballo por todo el pueblo como se verificó (...) <sup>49</sup>

Choquet no fue detenido, continuó cumpliendo sus obligaciones en el puerto y viviendo en Tepic. Su caso deja ver algunos aspectos sobre la

47. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 14, f. 190v-195v. San Blas, 22-27 marzo 1779. *Declaraciones...*

48. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 14, f. 169-169v. San Blas, 4 octubre 1778. *Declaraciones...*

49. AGN, *Marina*, v. 44, exp. 14, f. 173-174. San Blas, 24 noviembre 1778. *Declaraciones...*

vida de los oficiales de mar en ese pueblo. Eran varios los oficiales que vivían ahí; todos mantenían relaciones entre sí y con el resto de los habitantes del lugar y realizaban actividades diversas, ya fueran honestas o no. Algunas veces invertían sus salarios en Tepic en lugar de hacerlo en San Blas y algunas de esas inversiones se relacionaron con las casas construidas o, como en el caso anterior, en tierras en la misma localidad.

No todos los oficiales vivieron lejos del puerto; había quienes se establecieron en San Blas, en el cerro de San Basilio. Al parecer las casas de los oficiales de alto nivel estaban mejor construidas y ubicadas que las del resto de los habitantes del puerto. Había viviendas que contaban con varios cuartos, aunque eso seguramente dependió del nivel social y económico de sus dueños. Algunas de las casas fueron de dos pisos: la parte superior servía de vivienda y la inferior podía funcionar como bodega.<sup>50</sup> Cuando las casas contaban con cuartos extra los propietarios podían rentarlos a miembros de las tripulaciones que estaban en el puerto esperando el momento de embarcarse. La negociación podía incluir asistencia de alimento y lavado de ropa, lo que significaba que los caseros se hacían cargo de esas actividades a cambio de dinero extra.<sup>51</sup> Para ejemplificar tanto la vivienda como la convivencia de algunos de los oficiales de mar en el puerto puede verse el caso del contraamaestre Carlos Ortega. Éste tenía una casa de dos plantas en el puerto. La parte de abajo funcionaba como bodega mientras que la de arriba era donde vivía con su esposa, una hija adoptada y una sirvienta con sus respectivos hijos (estos últimos dormían en la cocina). Ortega se ausentaba por temporadas de su casa debido a las travesías en las que participaba y a principios de 1793 regresó a San Blas luego de un viaje que hizo a Nutka. Al llegar a su casa se encontró con la noticia de que en ella vivía de manera temporal el sangrador Luis Gálvez con su ayudante de 12 años. El sangrador había frecuentado la casa con regularidad y posteriormente hizo arreglos con la esposa

50. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A, f. 2v. 29 marzo 1793. *Proceso civil en contra del sangrador Luis Gálvez*.

51. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A, f. 18v. 17 abril 1793. *Proceso civil...*

de Ortega para que lo dejara comer ahí.<sup>52</sup> Gálvez había sido asignado para viajar en la goleta *Mexicana*, por lo que dejó el cuarto que rentaba para embarcarse; pero el viaje se retrasó y Gálvez ya no pudo regresar a su vivienda anterior porque ya había sido rentada a otra persona. Por ese motivo el sangrador pidió a la esposa de Ortega le permitiera vivir en su casa, en la bodega, en lo que se embarcaba. El nuevo arreglo incluyó asistencia de alimentos.<sup>53</sup> La presencia de Gálvez en su casa no gustó a Ortega, pero no dijo nada para evitar escándalos; además, supuso que la estancia de aquel sería por poco tiempo. Sin embargo, la goleta *Mexicana* nuevamente retrasó su partida, lo que significó la prolongación de la estancia del sangrador en casa del oficial. A éste le molestaba ver que el extraño disponía de su casa como si fuese la propia, así como el hecho de que su esposa y su hija le prodigasen cuidados. Un día vio a la hija preparándole al sangrador agua de tamarindo; mas tarde la vio entrando en la cocina para hacerle su cena. A su esposa la vio platicando con el sangrador en la estancia de su casa. La tensión entre ambos hombres fue tal que la tarde del 28 de marzo de 1793 tuvieron un enfrentamiento en la calle. Ortega, algo tomado, llegó a su casa dando gritos, insultó a todos y amenazó con quemar la vivienda. Gálvez salió y Ortega intentó golpearlo con un palo; el sangrador terminó clavándole al contraamaestre la punta de una espada en el pecho. Por suerte para Ortega por el lugar paseaban un artillero de mar llamado Antonio Romero y un empleado del puerto llamado Silvestre Miranda.<sup>54</sup> Ambos separaron a Ortega y a Gálvez; al primero lo llevaron al hospital y le buscaron inmediatamente al cura, mientras que el otro fue llevado a la Iglesia y posteriormente a la cárcel del puerto.<sup>55</sup> Luego del incidente, los vecinos recomendaron a la hija y a la esposa de Ortega salirse

52. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A, f. 16-16v. Marzo 1793. *Proceso civil...* (Declaración de sirvienta Juana Francisca Cárdenas).

53. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A, f. 18v-23. 17 abril 1793. *Proceso civil...* (Declaración del sangrador Luis Gálvez).

54. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A, f. 14v-16. 12 abril 1793. *Proceso civil...* (Declaraciones de testigos Antonio Romero y Silvestre Miranda).

55. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A, f. 2-5v. 29 marzo 1793. *Proceso civil...* (Declaración del contraamaestre Carlos Ortega).

de su casa para no verse envueltas en el problema. La hija se fue a casa del comerciante Gabriel Porret y de su mujer María Antonia Navarro, mientras que la esposa de Ortega se fue a Tepic a casa de María Pío.<sup>56</sup>

El caso anterior deja ver una integración de los oficiales de mar del puerto y de sus familias a la vida cotidiana del lugar. Algunos miembros del personal de alto nivel contaban con casas de más de una habitación e incluso en ocasiones con más de una planta. Entre los trabajadores del puerto cabía la posibilidad de que se asistieran mutuamente con alimentos e incluso vivienda a cambio de una paga regular, práctica al parecer muy común en San Blas. La convivencia entre los oficiales de mar que residían en el puerto y el resto de los pobladores tuvo que ser intensa, tanto que participaron en sucesos comunes del lugar (regulares o inesperados) e incluso en las festividades llevadas a cabo en la misma población.

Los oficiales de bajo nivel, como pilotos, pilotines, cirujanos y sangradores, estaban en una situación diferente. Algunos contaban con casas propias en el puerto en las cuales podían vivir solos o con sus familias. Generalmente estas casas no eran tan grandes o bien hechas como las de los oficiales de alto nivel. Como ejemplo puede verse la casa del sangrador José María Vega, la cual era de palma, doble zacate, corredor, dos puertas y corral a la calle.<sup>57</sup> Vega vivía sólo y la casa quedaba vacía cuando éste se ausentaba al embarcarse, pero había oficiales que no tenían vivienda propia, como se vio con el caso del sangrador Luis Gálvez, antes mencionado, quien rentaba cuartos para vivir en lo que permanecían en el puerto. Había además oficiales que contaban con habitación asignada en lo que permanecían en tierra. Ese era el caso de los cirujanos, quienes trabajaban en el hospital de San Blas en lo que se embarcaban; eso les daba la posibilidad de alojarse en el nosocomio en el caso de que no contaran con casa propia. También había cirujanos que eran asignados al pueblo de Tepic para que

56. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A, f. 13-14. 12 abril 1793. *Proceso civil...* (Declaración de María Ignacia, hija del contraamaestre Carlos Ortega).

57. AGN, *Californias*, v. 56, exp. 15, f. 202. 8 marzo 1784. *Informe sobre inmueble que es usado como hospital*.

asistieran a los oficiales que vivían en esa población y en el lugar también se les brindó alojamiento.

Podría decirse que las diferencias existentes en las viviendas de unos y otros dependieron en gran medida de su nivel laboral y económico dentro del mismo puerto. Seguramente esa situación afectó de alguna manera su relación con el resto de los pobladores de San Blas, sin embargo, no puede negarse que sin importar la casa que tuvieran, la convivencia entre oficiales, y de ellos con el resto de los habitantes del puerto (e incluso de Tepic), debió ser intensa.

#### LA VIVIENDA DE LOS TRABAJADORES DEL PUERTO Y SU CONVIVENCIA CON LOS VECINOS DEL LUGAR

A diferencia de los oficiales, el resto de las tripulaciones tenía que vivir en el puerto. Dependiendo de su condición laboral era la calidad de sus viviendas. En el cerro de San Basilio fueron construidas casas solas y casas comunales, muchas de las cuales por largo tiempo continuaron siendo de palma. En ellas podían vivir familias completas o trabajadores solos. Es probable que el aspecto de las viviendas de San Blas fuese muy parecido a las de Veracruz, donde la mayoría también estuvieron hechas de materiales poco resistentes.<sup>58</sup> De hecho, la descripción del pueblo hecha por José Bustamante así lo refleja:

La población reducida a una porción de chozas cubiertas de paja, tiene todo aquel aspecto pobre y miserable que ofrece un clima malsano habitado solo por la necesidad. Algunas casas de particulares y uno u

58. Thomas Gage describió las casas de Veracruz de la siguiente forma. “No paramos mucho la consideración en los edificios, porque todos son de madera, tanto las iglesias y los conventos como las casas particulares. Las paredes de la casa del vecino más rico son de tablas, y esto y la violencia de los vientos del norte han sido causa de que la ciudad se haya reducido a cenizas en diversas ocasiones.” Véase *Nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales*, introducción y edición de Elisa Ramírez Castañeda, México, SEP/80, FCE, 1982, p. 88.

otro edificio del rey están hechos con alguna solidez, pero son estrechas y mal repartidas.<sup>59</sup>

Como antes se mencionó, algunas de las casas grandes rentaban cuartos o espacios en la bodega para que el personal marítimo pudiera vivir. Sin embargo, parece ser que la mayor parte de la población vivía en casas comunales. Rentaban cuartos en los que podían vivir una o varias personas a la vez. En estas casas tipo vecindad la privacidad era casi inexistente debido a la comunicación y disposición de las viviendas mismas, ya que sus moradores pasaban la mayor parte del tiempo en el patio común o en la calle.<sup>60</sup> Las habitaciones sólo eran utilizadas como dormitorios; la mayoría de los servicios, como lavaderos o fogón, eran compartidos con el resto de los inquilinos.<sup>61</sup> En dichas casas podían vivir desde oficiales de bajo nivel hasta grupos marginados del puerto. Como ejemplo del tipo de convivencia que había en las casas comunales de San Blas puede verse el siguiente caso.

En una de las moradas del puerto (al parecer con varias habitaciones y al menos dos pisos) vivían María Miguela de Bugarín, su esposo, su hijo (aguadores los dos) y su hermana María Mónica; también vivían ahí María Teresa de Jesús (viuda) así como María Guadalupe Palacios y su esposo. Al parecer María Miguela había dado “palabra de casamiento” de su hermana al grumete Ignacio Casillas, quien comenzó a frecuentar esa casa y a ser asistido (con alimentos y tal vez con lavado de ropa) por Mónica. Los de la casa sabían de ese trato y conocían al grumete, quien podía entrar y

59. Bustamante, *Diario...*, p. 213.

60. Teresa Lozano, “De los ultrajes a la jurisdicción real o de cuanto la injuria es escándalo”, en C. Yuste (coord.), *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, México, UNAM, 2000, p. 55-71, p. 59.

61. Como indica Pedro Viqueira al estudiar la ciudad de México, la mayor parte de la población vivía en vecindades y como las habitaciones eran oscuras, pequeñas e insalubres, la mayoría de la gente pasaba más tiempo en el patio común. Véase *¿Relajados o reprimidos? Diversiones públicas y vida social en la ciudad de México durante el Siglo de las Luces*, México, FCE, 2005 [1987], p. 133. Ver también Rubial, *La plaza...*, p. 96.

salir del lugar como si fuese un vecino más. Sin embargo, dicha relación no prosperó y Mónica comenzó a frecuentar a otro hombre llamado Damián Pano, originario de Acapulco. Él preguntó a Mónica si era mujer libre, a lo que ella respondió que sí, que antes había tenido amistad con otro hombre pero que ya lo había dejado. Pano era ahora quien frecuentaba la casa. Una mañana de enero de 1798 fue a visitar a Mónica a la hora del almuerzo para llevarle alimentos; saludó a las mujeres que estaban ahí haciendo la comida (preparando lo que les llevarían a sus esposos). Pano platicaba con Mónica cuando oyó pasos en las escaleras, pero pensó que era gente de la misma casa. De pronto, sintió una herida en la espalda y, sin saber quién lo atacaba, se defendió y se ocultó entre las sábanas que colgaban en el patio; finalmente logró escapar de su agresor y llegar al hospital para que lo atendieran y confesaran. Las mujeres, quienes presenciaron la agresión, informaron que el atacante fue el grumete Ignacio Casillas. Él pasó por la escalera saludándolas y diciéndoles que iba por unos zapatos, pero se le fue encima a Pano y lo hirió en la espalda; posteriormente tomó a Mónica y la sacó de la casa. Casillas, luego de la agresión que cometió, pidió refugio en la iglesia del pueblo y posteriormente fue conducido al cuartel del lugar. Ahí confesó que nunca había visto antes a Pano, que lo atacó debido a que le incomodó verlo hablando con Mónica “llenándose de ira de ver a este sujeto que jamás había entrado en la nominada casa.”<sup>62</sup>

Con el ejemplo anterior puede verse que el tipo de viviendas de San Blas no parece haber sido demasiado diferente al de otras poblaciones. Había casas comunales donde vivían muchas personas y en ellas la convivencia debió ser intensa, principalmente durante los momentos en los que todos desarrollaban una misma actividad, como la hora de la preparación de los alimentos. Al parecer las mujeres se quedaban en las casas mientras que los hombres salían de ahí para trabajar. En dichas casas podían entrar y salir personas ajenas a ellas, aunque seguramente debido a algún tipo de

62. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 527-A. San Blas, enero 1798. *Proceso civil en contra del grumete Ignacio Casillas*. Todo el caso está en diversas fojas de este volumen, pero no están numeradas.

relación con los habitantes de la misma; eso hace suponer que existían vínculos entre los habitantes del puerto en general.

La convivencia entre las tripulaciones y la gente del pueblo podía crear vínculos de solidaridad y de comunicación, pero también fuertes tensiones y riñas.<sup>63</sup> A pesar de que las autoridades portuarias hicieron el intento de separar a los trabajadores del puerto del resto de los habitantes, en realidad no lograron su cometido y todos formaron parte de una misma población marítima.

#### ENTRETENIMIENTOS Y DESÓRDENES EN SAN BLAS

Es difícil saber qué tipo de distracciones tenían los trabajadores y pobladores del puerto al final de sus jornadas. Lo probable es que se tratasen tanto de actividades religiosas como civiles. La población entera podía contar con diversos entretenimientos aunque muchos de éstos dependían de su género o de su nivel social.

Los eventos religiosos se llevaban a cabo de acuerdo a las celebraciones comunes del calendario cristiano. En ellos participaban todos los miembros de la sociedad. Por ejemplo, durante la Semana Santa la población participaba en las procesiones comunes de esa fecha.<sup>64</sup> Había días en los que era obligatorio dejar de trabajar con el fin de participar en eventos religiosos y otros en los que se debía ir a misa pero también continuar con las faenas comunes del puerto. Por ejemplo, el día de la Santa Cruz era obligatorio escuchar misa, pero como no era día de guardar los empleados del rey debían de cumplir con sus respectivos trabajos. Incluso se pensó que la mejor forma para evitar perder tiempo en el traslado de los empleados del puerto a la iglesia era dando la misa en el mismo arsenal.<sup>65</sup> Las celebraciones religiosas también podían llevarse a cabo como conse-

63. Rubial, *La plaza...*, p. 96.

64. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A. Marzo 1793. *Proceso civil en contra del grumete Ignacio Casillas*.

65. AGN, *Californias*, v. 10, exp. 7, f. 90-91. San Blas, 5 mayo 1785. *Orden de que los días que no sean de guardar las misas se hagan en el arsenal*.

cuencia de sucesos excepcionales. Así pasó cuando en abril de 1782 llegó la noticia de que las autoridades del puerto debían de organizar una misa de acción de gracias por el nacimiento de un miembro de la familia real.<sup>66</sup>

Las diversiones públicas que había en el puerto también podían ser de tipo civil; algunas de ellas podían ir en contra de las buenas costumbres que promovía la Iglesia. El alcohol era uno de los principales placeres con que contaban los trabajadores y pobladores del puerto y estaba vinculado a muchas de sus celebraciones. Su consumo podía crear trastornos pero a la vez situaciones que seguramente fueron divertidas para algunos hombres. El comandante Joseph María Lasso estableció un estanco de bebidas en el que se vendían mezcal, tepache, guarapo y pulque amarillo. Dicho establecimiento no era muy bien visto debido a que el consumo de bebidas alcohólicas trastornaba la paz del puerto; además, la embriaguez causaba daño a la salud y a las buenas costumbres, “originando delitos, pecados y abominaciones.”<sup>67</sup> Por eso se prohibió el estanco, pero el consumo de bebidas alcohólicas no desapareció y los problemas producidos por éstas continuaron.

Para los hombres existían lugares de no muy buena reputación que ellos podían frecuentar. Por ejemplo, el oficial pagador y el guardia almacén utilizaban el almacén como mesón en donde organizaban reuniones al parecer muy divertidas pero poco honestas. Así lo describió el comisario Trillo:

(...) dicho Real Almacén está transfigurado en mesón donde se alojan y posan todos los que son de la devoción y gusto de don Juan de Ayllon. Estos huéspedes en dicha oficina, la convierten en teatro de cuestionar, e impedir muy perjudicialmente continuar el trabajo de ella con concurrencias y visitas embarazosas (...)<sup>68</sup>

66. AGN, Marina, v. 58, f. 1-2. San Blas, 25 abril 1782. *Carta del comisario Trillo al virrey Mayorga*.

67. AGN, Californias, v. 79, exp. 7, f. 27 [julio 1779]. *Bando donde se prohíbe establecimiento de estanco de mezcal en San Blas*.

68. AGN, Marina, v. 52, f. 320-320v. San Blas, 28 febrero 1781. *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*.

Por otro lado, había diferentes lugares para hombres en los que podían reunirse y divertirse al final de sus jornadas. En el puerto, en una casa de zacate, se estableció una mesa de trucos. La casa debía dejar de funcionar a las diez de la noche y no debía recibir personas de “segunda clase”.<sup>69</sup> Parecía ser un lugar especial para oficiales y personal apto para convivir con ellos. Los dueños de la mesa de trucos no respetaron las restricciones que les dieron. La casa no se apegó a los horarios indicados y muchas veces terminaban de jugar pasadas las once de la noche. Esto provocó descontento y temor entre los pobladores del puerto porque era peligroso mantener fuego en las casas a altas horas. Debido al material del que estaban hechas la mayor parte de las viviendas los pobladores de San Blas debían de apagar todo tipo de fuego a las 7:30 en invierno y a las 8:00 en verano.<sup>70</sup> Por dicho motivo esas reuniones fueron criticadas, a pesar de que a ellas asistían algunas de las autoridades y de los oficiales de mar.

En un lugar como San Blas los desórdenes públicos también estuvieron presentes. Hay que recordar que los hombres de mar tenían fama de ser pendencieros, violentos, rebeldes y malos cristianos, y al parecer hubo ocasiones en las que se vieron envueltos en desórdenes públicos. Estas situaciones se veían favorecidas con el hecho de que era común que esos empleados estuvieran permanentemente armados con cuchillos, así como de que hubiera población flotante que podía provocar inseguridad, falta de respeto, malas costumbres, contrabando y robo; todo incrementado por el disimulo y la tolerancia de las autoridades.<sup>71</sup> Muchos de los problemas eran generados por los mismos habitantes, como puede verse en los escándalos antes mencionados. También había desórdenes provocados por la llegada de personal marítimo ajeno al puerto.<sup>72</sup> Esto era normal en otros establecimientos costeros: en Veracruz se procuraba que los hombres de mar

69. AGN, *Marina*, v. 52, f. 436-436v. México, 30 marzo 1781. *Autorización para que Sebastián Luna establezca una mesa de trucos en San Blas*.

70. AGN, *Marina*, v. 49, exp. 92, f. 258-260v. Tepic, 28 septiembre 1781. *Carta del comandante Ignacio de Arteaga al virrey Mayorga*.

71. Cárdenas, *San Blas...*, p. 42.

72. Cárdenas, *San Blas...*, p. 171.

permanecieran en sus embarcaciones para evitar que en tierra provocaran desórdenes, pues cuando bajaban generalmente buscaban mujeres con las que pudieran relacionarse, visitaban mesones para emborracharse, o bien perderse entre la multitud y así desertar del servicio.<sup>73</sup> Para evitar estos problemas se ordenó que las tripulaciones permanecieran en sus embarcaciones, a menos de que éstas estuvieran en peligro de hundirse. Los únicos que descendían eran los enfermos y los que obtuvieran licencia de su capitán o maestro.<sup>74</sup> Los permisos para descender fueron otorgados con muchas condiciones. Los hombres podían bajar en grupos pequeños y por periodos cortos. Si en el tiempo indicado no regresaban eran considerados desertores y perdían todo derecho a su salario.<sup>75</sup>

Situaciones similares se presentaron en San Blas. Los hombres provenientes de otras poblaciones solían obtener permiso de bajar y pasear por el lugar siempre y cuando hubieran cumplido con sus respectivas obligaciones. Hay que recordar que la llegada de embarcaciones a ese puerto varió considerablemente. En un principio sólo arribaban las naves propias que regresaban de sus travesías o las que llegaban dañadas y debían ser reparadas en el lugar; posteriormente comenzaron a llegar embarcaciones con fines comerciales, lo que aumentó el flujo marítimo del puerto y por lo tanto la presencia de tripulaciones provenientes de otros establecimientos costeros. La estancia de los visitantes dependía de la duración de los trabajos realizados en el puerto o de las condiciones climáticas que regulaban las salidas y entradas de las embarcaciones. Dependiendo de la duración de la estancia de los visitantes era el grado de convivencia con la población local y, por consiguiente, el grado de problemas que podrían generarse. Para dar una idea de lo anterior puede verse el siguiente caso.

En diciembre de 1798 arribó a San Blas el bergantín *San Francisco de Asís*, procedente de Guayaquil. Algunos de los tripulantes descendieron con la intención de pasear por el lugar. El artillero Pascual Añasco y el

73. Adriana Gil Maroño habla de las zonas pobres de Veracruz. Ver “Espacio urbano...”, p. 158-163.

74. Pérez-Mallaina, *Los hombres...*, p. 21,

75. Haring, *Comercio...*, p. 370.

marinero Xavier Pineay, ambos de 24 años, paseaban por las calles del lugar aproximadamente a las seis de la tarde. Vieron en una puerta a Juan Xalisco, marino del puerto a quien conocieron en una pulpería el día anterior. Al ser un rostro familiar se le acercaron para saludarlo y le pidieron un poco de agua. El recibimiento que tuvieron fue hostil ya que el marino comenzó a injuriarlos y amenazarlos de muerte; los corrió del lugar diciéndoles que no los quería alrededor de su casa. Los dos artilleros se fueron de ahí para evitar escándalos, pero el marino los alcanzó, continuó gritándoles e incluso comenzó a golpear a Pineay con un palo. Los agredidos sacaron sus cuchillos y lograron que el marino huyera. Un calafate del puerto que pasó por ahí fue testigo de que era Xalisco quien los agredía y continuamente se les iba encima con el palo; incluso este calafate intentó separarlos en dos ocasiones.<sup>76</sup> Los visitantes avanzaron por el puerto y Xalisco los volvió a alcanzar pero esta vez con una cuadrilla de compañeros. A Añasco le tiraron tres puñaladas que pudo esquivar. Los agredidos echaron a correr por el monte y se separaron. Añasco logró llegar a la pulpería pero poco después llegó Xalisco, quien lo insultó, lo obligó a salir del lugar y le tiró una puñalada al pecho; Añasco metió la mano y logró evitar que lo apuñalara, pero su mano fue perforada por el cuchillo y tuvo que ser llevado al hospital.<sup>77</sup> La versión de Juan Xalisco fue que él hablaba con una mujer conocida suya (de la cual ignoraba el nombre) cuando pasaron Añasco y Pineay; intentaron trabar conversación con la mujer y Xalisco les pidió que esperaran a que él terminara de hablar con ella. Los visitantes lo insultaron; mas tarde los volvió a encontrar y se enteró de que hablaban mal de él a sus espaldas y por ese motivo hirió a Añasco en la mano.<sup>78</sup>

Lo anterior muestra que los pelitos entre personal marítimo, tanto del puerto como de las embarcaciones que arribaban a él, existían y posible-

76. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A, f. 5-5v. San Blas, 1798. *Proceso civil contra marino Juan Xalisco (testimonios del calafate Juan Barreras)*.

77. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A, f. 3-5. San Blas, 1798. *Proceso civil...* (testimonios de Xavier Pineay y de Pacual Añasco).

78. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A, f. 5v-6. San Blas, 1798. *Proceso civil...* (testimonio de Juan Xalisco).

mente con cierta regularidad. Los hombres estaban armados con cuchillos en todo momento, ya que éste era una herramienta de trabajo. Las tripulaciones podían bajar y recorrer el pueblo de San Blas con relativa libertad, pero seguramente había limitantes que mucho tenían que ver con las autoridades de sus embarcaciones. La convivencia de los visitantes con los habitantes del lugar seguramente no siempre fue amistosa y pudo desencadenar algunos disturbios locales. Los desórdenes públicos causados por las marinerías del puerto es probable que fuesen comunes. Al parecer, regularmente había hombres que cometían delitos y acudían a la Iglesia a refugiarse; de ahí eran conducidos a la cárcel del puerto.<sup>79</sup>

Para castigar a los pendencieros las autoridades tenían implementados ciertos métodos que variaban de acuerdo a la gravedad del delito cometido. En San Blas el encargado de impartir la justicia era el comandante quien investigaba los acontecimientos a partir de testimonios. Luego de escucharlos se dictaba la sentencia. Es posible que los castigos también variaran no sólo a partir del delito, sino del nivel social y laboral de los acusados. Por ejemplo, el marino Juan Xalisco, hombre de bajo nivel, fue condenado a 6 años de presidio;<sup>80</sup> al sangrador Luis Gálvez lo condenaron a trabajar 6 años en la Compañía de Acapulco;<sup>81</sup> en cambio al oficial Diego Choquet no lo condenaron y siguió con sus actividades cotidianas. Seguramente los desórdenes y los castigos implementados para los acusados fueron muy llamativos para la población del puerto.

Los desórdenes públicos también eran causados por la forma de actuar de la población del lugar. Los escándalos acaecidos en el puerto provocaron enfrentamientos entre las autoridades civiles y religiosas; unos criticaban el mal comportamiento de los hombres y otros lo justificaban o hacían caso omiso de él. En abril de 1781 las autoridades virreinales llamaron la atención del comisario Trillo por permitir el concubinato de muchos hom-

79. Rubial, *La plaza...*, p. 46, explica que en la Nueva España los asesinos se retiraban a menudo a los atrios de las iglesias para burlar a la justicia y hacer uso, aunque sólo temporalmente, del medieval derecho de asilo.

80. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A, f. 6v. San Blas, 1798. *Proceso civil...*

81. AGN, *Indiferente de Guerra*, v. 525-A. San Blas, 30 mayo 1798. *Proceso civil...*

bres y, principalmente, por pelearse públicamente con el cura del lugar que trataba de evitarlos:

Parece que Vuestra Merced se ingiere en puntos distintísimos de los que tocan a su empleo como el de disputar a ese cura la jurisdicción sobre impedir los concubinatos cuando debiera ayudarle con todo su esfuerzo a evitar semejantes pecados sin aspirar a desnudar al párroco de una facultad inseparable de su ministerio.<sup>82</sup>

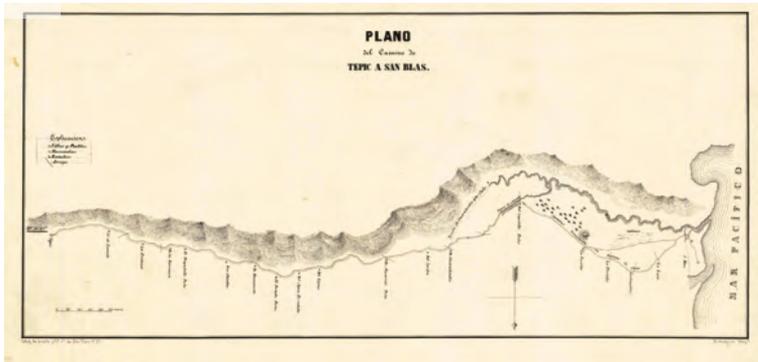
Los desórdenes hablan de una sociedad heterogénea en la que los escándalos, conflictos e incluso la impartición de justicia eran parte de la vida del lugar. San Blas llegó a ser un establecimiento formal en el que se desarrolló una sociedad compleja, similar a la de otras poblaciones portuarias de la Nueva España.

Con lo anterior puede verse retratada la vida que se llevó en un puerto colonial como lo era el de San Blas. Las experiencias de los trabajadores del lugar, al igual que la de sus pobladores, son las que reflejan el desarrollo del puerto. Las casas-habitación, el alimento, el trabajo y las diversiones. permiten conocer la forma de vivir, y de convivir, de una sociedad. En este caso pudo verse que una población dedicada a las faenas marítimas no era tan diferente a otras del interior del territorio. Las actividades portuarias en la Nueva España fueron parte importante del desarrollo económico y social de ese reino; los hombres que realizaron dichas faenas son la prueba de ello. El desarrollo marítimo de la Nueva España, y en este caso de San Blas, tuvo lugar a partir del esfuerzo de las autoridades por establecer una población permanente y por el envío de navegantes experimentados en sus respectivas faenas. La nueva población, pese a las dificultades con las que se enfrentó, permitió la vinculación del puerto de San Blas con el interior del territorio y por consiguiente de toda aquella región con las de otros establecimientos portuarios. Por otro lado, la presencia de los hombres de mar fue vital para el funcionamiento del puerto. Sin importar su

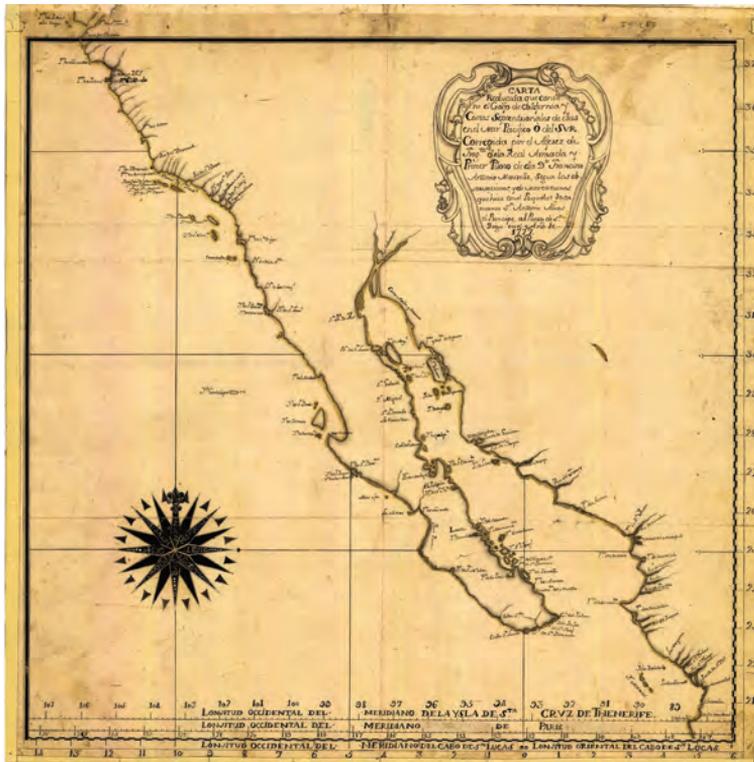
82. AGN, *Marina*, v. 52, f. 441-441v. México, 4 abril 1781. Orden de que Trillo no interfiera en labores del cura y en contra del concubinato en San Blas.

fama de violentos o malos cristianos, lograron verter sus conocimientos en una población nueva, dedicada a actividades marítimas. Su experiencia pudo ser teórica o práctica, de empleados de alto o bajo nivel, con experiencia en las embarcaciones o en tierra firme; el esfuerzo de todos ellos permitió que San Blas se convirtiera en un lugar donde se formó cierta tradición marítima, en donde la población novohispana pudo hacerse de nuevos oficios relacionados con el mar.





9



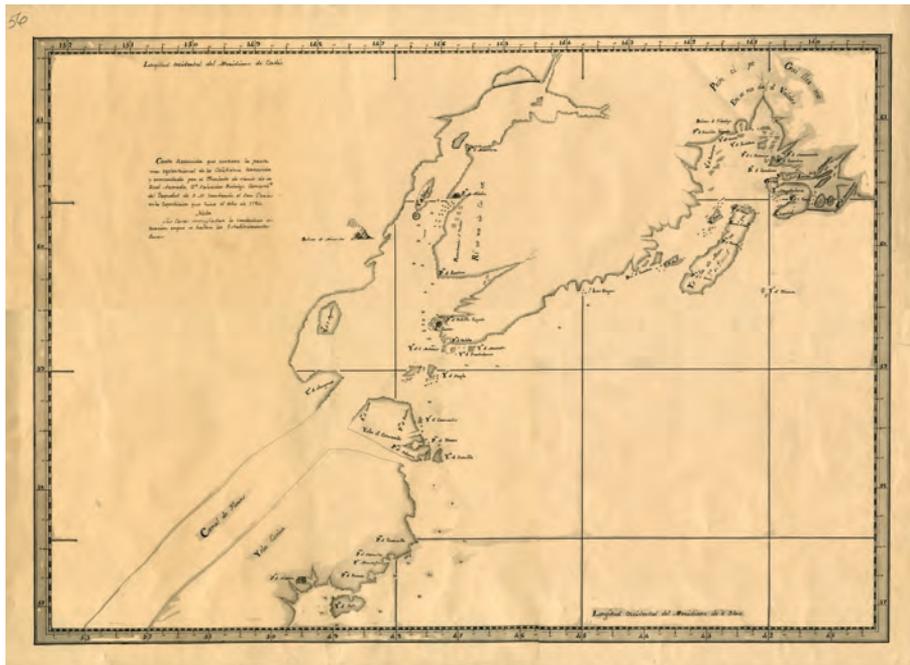
10

Figura 9. Plano del camino de Tepic a San Blas (siglo XVIII). Mapoteca Manuel Orozco y Berra, varilla 1, control 2000-B.

Figura 10. Carta reducida que contiene el golfo de California y sus costas septentrionales en el Mar Pacifico o del Sur (Antonio Mourelle, 1777). Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Colección Orozco y Berra, varilla 9, clasif. 592-OYB-7221-A-25.







13

Figura 13. Plano de San Blas y costas aledañas, AGN, *Mapas y Planos*, cat. 3419.



14

Figura 14. Carta reducida que contiene la parte más septentrional de California (1790). Colección cartográfica del IHH/UNAM: n. 357, M-0129, M3-4.

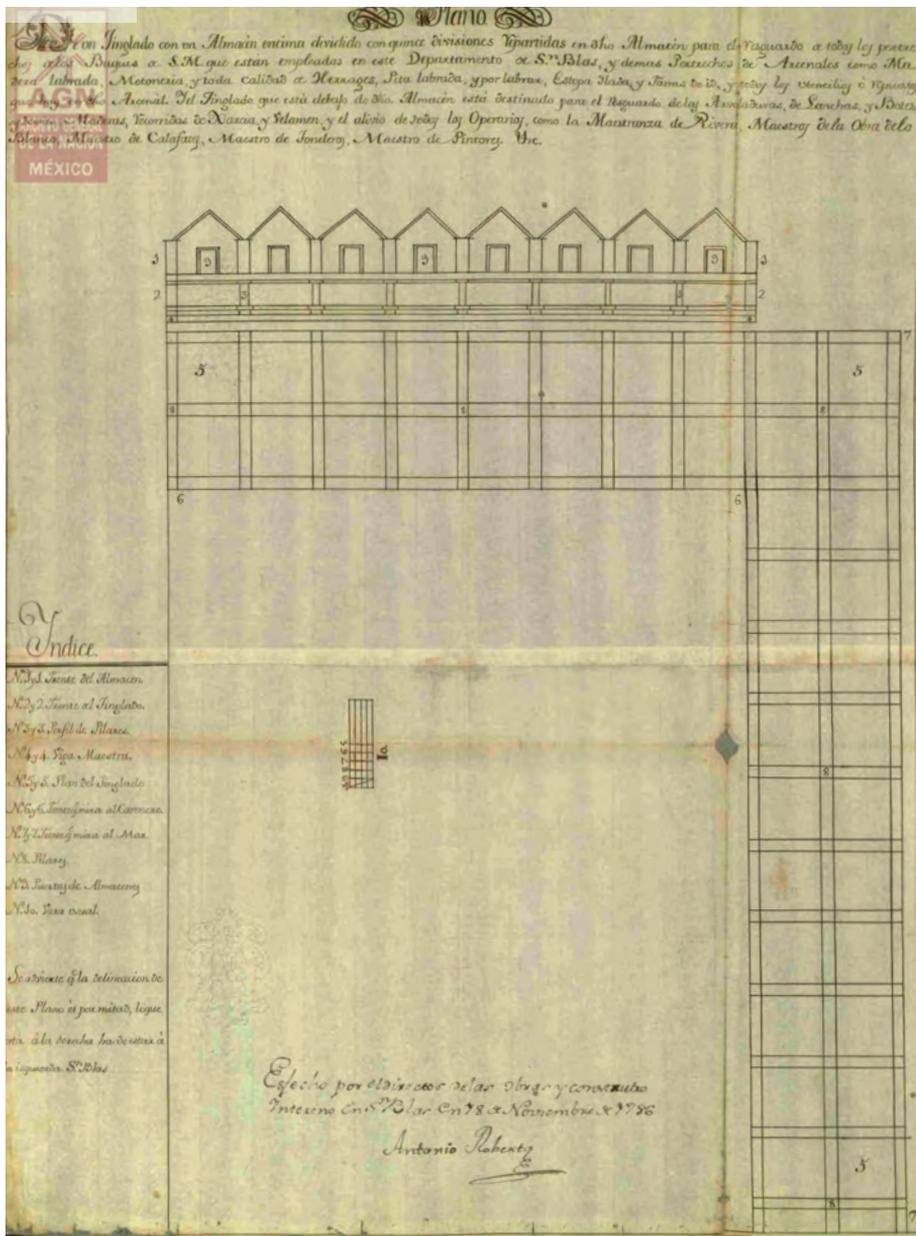


Figura 15. Plano para nuevo almacén de San Blas, AGN, Mapas y Planos, cat. 519.



## Conclusiones

El personal marítimo y portuario que se desarrolló en la Nueva España también formó parte de la sociedad colonial. Su presencia no fue pasajera o poco relevante, sino que su continuo trabajo permitió que este reino se mantuviera comunicado con otros territorios, así como que desde sus costas se realizaran actividades comerciales, exploratorias y defensivas a lo largo de tres siglos. Las labores marítimas fueron desempeñadas por trabajadores de todos los oficios y niveles; muchos empleados cumplieron con sus obligaciones en las embarcaciones mientras que otros lo hicieron desde tierra firme. Ambas faenas se complementaron entre sí y mantuvieron las actividades marítimas en constante funcionamiento.

La corona, conocedora de la importancia que tenían los trabajos marítimos, intentó formar personal confiable al que pudiera encargar todo lo relativo a sus viajes transoceánicos. Sin embargo, se topó con el problema de que no había mano de obra suficiente para las labores que debían realizarse. Por ello, las autoridades recurrieron a todo aquel trabajador que pudiese laborar en las cuestiones navales. Por lo anterior, en Nueva España no siempre se contó con personal preparado para realizar las faenas marítimas. Esto se debió a que muchos hombres no habían tenido demasiada experiencia en las cuestiones del mar. Sus motivos para embarcarse fueron diversos e iban desde la necesidad hasta el deseo de aventura. Su preparación dependió en gran medida de la experiencia obtenida en los viajes transoceánicos al igual que en los que se llevaban a cabo en los puertos.

La presencia de las tripulaciones hispánicas se dejó sentir de diversas formas en las poblaciones coloniales. Los hombres de mar convivieron con las poblaciones portuarias y posteriormente llegaron a formar parte de ellas. En ocasiones la experiencia atlántica fue llevada a las costas del Pacífico, pero en otras, las propias actividades locales formaron gente que posteriormente se vio involucrada en las navegaciones de San Blas.

El desarrollo de este puerto fue diferente al de otros establecimientos. Desde sus inicios se tuvieron grandes planes para él. Para lograr llevarlos a cabo, las autoridades se preocuparon por su vinculación con el interior del territorio y por las funciones que se deberían de realizar desde ese lugar. La población que se fundó jugó un papel trascendental ya que no sólo fue la encargada de mantener comunicado al puerto con el interior del territorio, sino que su función principal era proveer de personal, tanto marítimo como costero, al nuevo establecimiento. Por ello las autoridades tomaron una serie de medidas para apoyar dicha población. Por otro lado, las funciones planeadas para el Departamento Marítimo fueron especializadas, lo que evidencia los grandes planes que se tenían para el lugar. Las actividades llevadas a cabo en San Blas hicieron del lugar un establecimiento portuario reconocido desde el cual no sólo partieron expediciones, sino que fue un lugar al que llegaban naves a realizar reparaciones ya que se sabía que se contaba con los implementos necesarios para llevarlos a cabo.

Pese a la relevancia que cobró San Blas, lo cierto fue que constantemente hubo problemas con su personal. Las condiciones físicas del lugar fueron determinantes en ese problema. Las autoridades usaron diversos medios para mandar personal a San Blas. Ya fuera de forma voluntaria o forzada, se pretendió enviar hombres que hacía falta en ese puerto. Salarios, tierras, inválidas y perdón a desertores fueron usados como medio de convencer a los trabajadores de emplearse en San Blas. Como no fue suficiente ese tipo de contrataciones, los envíos forzosos también fueron bastante utilizados. Al pasar el tiempo ese puerto logró hacerse de personal suficiente para realizar las faenas necesarias en el lugar y el establecimiento logró desempeñar sus actividades de forma bastante regular.

El desarrollo de San Blas también se evidenció con la constante llegada de personal, que buscaba un medio de vida. Además, las experiencias de los trabajadores del lugar, al igual que la de sus pobladores, fueron las que reflejaron el crecimiento del puerto. Las casas-habitación, el alimento, el trabajo o las diversiones permiten conocer la forma de vivir, y de convivir, de una sociedad y, en el caso de San Blas, todos esos aspectos fueron relevantes. Las actividades portuarias en la Nueva España fueron parte importante del desarrollo económico y social de ese reino; los hombres que

realizaron dichas faenas son la prueba de ello y formaron parte del contexto social del virreinato.

San Blas fue determinante en el desarrollo marítimo-mercantil de la región occidental de Nueva España. Para Guadalajara fue foco de actividad por el incremento comercial que le significó. Para los vecinos de la región fue fuente de empleo y de intercambio. Los agricultores de la región vendían sus productos al puerto para el consumo del lugar y para ser exportados a las poblaciones del noroeste y los indígenas de la localidad vendían su industria y agricultura al puerto, así como su mano de obra. San Blas logró desempeñar su papel hasta principios del siglo XIX, momento en el que comenzó su decadencia. Queda por preguntarse si las características laborales y poblacionales de San Blas fueron semejantes a las de otros establecimientos portuarios novohispanos.



## Fuentes consultadas

### FUENTES DOCUMENTALES Y CARTOGRÁFICAS

Archivo General de la Nación, México (AGN)

Archivo General de Indias, Sevilla (AGI)

Colección de Mapas de la Biblioteca Manuel García Granados (Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Nacional Autónoma de México)

Mapoteca Manuel Orozco y Berra (MMYB)

### FUENTES BIBLIOGRÁFICAS ORIGINALES

Bodega y Cuadra, Juan Francisco de la, *El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1792*, estudio introductorio de Salvador Bernabéu, Madrid, Alianza, 1990.

Bustamante, José, *Diario general de viaje de la corbeta Atrevida por José Bustamante y Guerra*, en María Dolores Higuera (coord. gral.), *La expedición Malaspina*, tomo IX, Madrid, Ministerio de Defensa, Museo Naval, 1987.

Ciudad Real, Antonio de, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España*, edición, estudio preliminar, apéndices, glosarios, mapas e índices por Josefina García Quintana y Victor M. Castillo Farreras, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993.

Elizondo, Domingo, *Noticia de la expedición militar contra los rebeldes seris y pimas del Cerro Prieto, Sonora, 1767-1771*, edición, introducción, notas y apéndices de José Luis Mirafuentes y Pilar Máynez, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999.

Gage, Thomas, *Nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales*, introducción y edición de Elisa Ramírez Castañeda, México, SEP/80, Fondo de Cultura Económica, 1982.

Gemelli Careri, Giovanni Francesco, *Viaje a la Nueva España*, estudio preliminar, traducción y notas de Francisca Perujo, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983.

- Gómez Brito, Bernardo, *Historia trágico-marina*, Buenos Aires, Espasa-Calpe, 1948.
- Humboldt, Alejandro de, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, estudio preliminar, revisión del texto, cotejos, notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina, México, Porrúa, 1991.
- Mota y Escobar, Alonso de la, *Descripción geográfica de los reinos de Nueva Galicia, Nueva Vizcaya y Nuevo León*, introducción y notas de Joaquín Ramírez Cabañas, México, Robledo, 1940.
- Palou, fray Francisco, *Junípero Serra y las misiones de California*, Madrid, Historia 16, edición de José Luis Anta Téllez, 1988.
- Sagrada Biblia* (traducida por presbítero Agustín Magaña), México, Ediciones Paulinas, 1978.
- Venegas, Miguel, s.j., *Noticia de la California y de su conquista temporal y espiritual hasta el tiempo presente*, facsímil de texto de 1757, México, Luis Álvarez de la Cadena, 1943, 3 tomos.
- Victoria, marqués de la, *Diccionario demostrativo con la configuración o anatomía de toda la arquitectura naval moderna, Cádiz, 1719-1756*, edición facsímil, ejemplar 563, Madrid, Museo Naval, Lunwer Editores, 1995.

#### FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- Archer, Christon I., *El ejército en el México borbónico, 1760-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983.
- Arcila Farías, Eduardo, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, México, SepSetentas, 1974, 2 v.
- Barandica, Abraham, *Los oficiales de la corona castellana y lusitana en los enclaves ibéricos en el sureste asiático desde las primeras expediciones hasta 1620*, tesis de doctorado (Historia), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 2008.
- Bernal, Antonio Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992.
- Bernabéu, Salvador, "El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas", en Florentino Rodao (coord.), *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989, pp. 23-30.

- , “Juan Pérez, navegante y descubridor de las Californias (1768-1775)”, en José Luis Peset (coord.), *Culturas de la costa noroeste de América*, España, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros, 1989, pp. 277-290.
- , *El Pacífico ilustrado: del lago español a las largas expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992.
- , *Trillar los mares: la expedición descubridora de Bruno de Ezeta al noroeste de América*, Madrid, Banco Bilbao Vizcaya, Instituto de Geografía, 1995.
- , *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunberg, 2000.
- Borah, Woodrow, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Nacional de Comercio Exterior, 1975.
- Borchart, Christiana Renate, *Los mercaderes y el capitalismo en la ciudad de México 1759-1778*, traducción de Alejandro Zenker, México, Fondo de Cultura Económica, 1984.
- Bosch, Carlos, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980.
- , *Tres ciclos de navegación mundial se concentraron en América*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1985.
- , “Hombres de mar y hombres de tierra en la historia de México”, en *España y Nueva España: sus acciones transmarítimas*, México, Universidad Iberoamericana, Instituto Nacional de Bellas Artes, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991, p. 23-30.
- Brading, David, *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997.
- Braudel, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997.
- Burke, Peter, “Obertura: la nueva Historia, su pasado y su futuro”, en Peter Burke (editor), *Formas de hacer historia*, Madrid, Alianza Editorial, 1993, p. 13-38.
- Cárdenas de la Peña, Enrique, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968.
- , *Urdaneta y el tornaviaje*, México, Secretaría de Marina, 1965.

- Casado, David, *La Marina Ilustrada. Sueño y ambición de la España del XVIII*, España, Ministerio de Defensa, 2009.
- Castro Gutiérrez, Felipe, *Historia social de la Real Casa de Moneda de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2012.
- Corbin, Alain, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Madrid, Biblioteca Mondadori, 1993.
- Delumeau, Jean, *El miedo en occidente*, España, Taurus, 1989.
- Escamilla, Iván, *Los intereses malentendidos. El consulado de comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011.
- Fisher, John, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, Mapfre, 1992.
- Frost, Elsa Cecilia, Michael Meyer y Josefina Zoraida Vázquez (coordinadores), *El trabajo y los trabajadores en la historia de México*, México, El Colegio de México, University of Arizona Press, 1979.
- García de los Arcos, María Fernanda, *Forzados y reclutas: los criollos novohispanos en Asia, 1756-1818*, México, Potrerillos Editores S.A. de C.V., 1996.
- , “El comercio Manila-Acapulco: un intento de Estado de la cuestión”, en Carmen Yuste (coordinadora) *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997 (Serie Historia), p. 165-180.
- Gerhard, Peter, *Pirates on the West Coast of New Spain 1575-1742*, California, The Arthur H. Clark Company, 1960.
- Gil Maroño, Adriana, “Espacio urbano y familias en la ciudad de Veracruz según el padrón de Revillagigedo”, en Carmen Blázquez *et al.* (coord.), *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, Universidad Veracruzana, 1996, p. 153-169.
- Gómez, Héctor, *Viaje interminable de un naturalista*, México, Academia Mexicana de Ciencias, Instituto Politécnico Nacional, 2005.
- Gonzalbo, Pilar, *Vivir en Nueva España. Orden y desorden en la vida cotidiana*, México, El Colegio de México, 2009.
- González Claverán, Virginia, *La expedición científica de Malaspina en Nueva España, 1789-1794*, México, Colmex, 1988.
- , “Aportación novohispana a la expedición de Malaspina”, en José Luis Peset (coordinador), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, Madrid, Consejo Superior de Investigación Científica, 1989, 3 v., v. III, p. 427-437.

- Gruzinski, Serge, “La segunda aculturación: el Estado Ilustrado y la religiosidad indígena en Nueva España (1775-1800)”, *Estudios de Historia Novohispana*, v. 8, 1985, p. 198-200, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Gutiérrez, Marcial, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Jus, 1956.
- Haring, Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979.
- Hernández, Enrique, *San Blas en la perspectiva de su historia*, México, Gobierno del Estado de Nayarit, 1975.
- Hilton, Sylvia, *La Alta California española*, Madrid, Mapfre, 1992.
- Ibarra, Antonio, “Mercado, élite e institución: el Consulado de comercio de Guadalajara y el control corporativo de las importaciones en el mercado interno novohispano”, en Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (coordinadores), *Comercio y poder en América colonial: los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, México, Iberoamericana, Vervuert, Instituto Mora, 2003, p. 145-170.
- Jarmy, Martha de, *La expansión española hacia la América y el océano Pacífico*, México, Fontamara, 1988, 2 v.
- Kicza, John, *Empresarios coloniales. Familias y negocios en la ciudad de México durante los Borbones*, México, Fondo de Cultura Económica, 1986.
- Landín Carrasco, Amancio, *Mourelle de la Rúa. Explorador del Pacífico*, Madrid, Cultura Hispánica, 1971.
- León, María del Carmen, “Cartografías de los ingenieros militares en Nueva España, segunda mitad del siglo XVIII”, en H. Mendoza, y Carla Lois (coordinadores), *Historias de la Cartografía Iberoamericana. Nuevos caminos, viejos problemas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2009, p. 441-466.
- León-Portilla, Miguel, “San Blas: mitos y realidades precursoras” en José María Muriá (coordinador), *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del norte de América*, Zapopan, Colegio de México, 1993, p. 11-29.
- Levi, Giovanni, “Sobre Microhistoria”, en Peter Burke (editor), *Formas de hacer historia*, Madrid, Alianza Editorial, 1993, p. 119-143.
- Liss, Peggy, *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y las Revoluciones de Independencia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989.

- López-Ríos Fernández, Fernando, *Historia médica de las navegaciones colombinas (1492-1504)*, España, Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, 1994.
- Lozano Armendares, Teresa, “De los ultrajes a la jurisdicción real o de cuando la injuria es escándalo”, en Carmen Yuste (coordinadora), *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, p. 55-71.
- Lynch, John, *El siglo XVIII. Historia de España*, traducción de Juan Faci, Barcelona, Crítica, 1991.
- Mandri, José Antonio, “Navegación de Sebastián Vizcaíno”, en *España y Nueva España: sus acciones transmarítimas*, México, Universidad Iberoamericana, Instituto Nacional de Bellas Artes, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991, p. 11-22.
- Martínez, José Luis, *Hernán Cortés*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999.
- Martínez-Hidalgo, José María, *Las naves del descubrimiento y sus hombres*, Madrid, Mapfre, 1992.
- Martínez-Valverde, Carlos, “Biografía de don Juan José de Navarro Viana y Búfalo”, en *Todo a bordo. Revista divulgativa de historia naval en internet*, [http://www.todoababor.es/articulos/bio\\_jnavarro.htm](http://www.todoababor.es/articulos/bio_jnavarro.htm) (consulta: 3 diciembre 2012).
- Mathes, Miguel, “Matonchel-Puerto de Xalisco-Matanchel-Matanchen: antecedentes históricos del establecimiento del puerto de San Blas, 1525-1767”, en José María Muriá (coordinador), *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del norte de América*, Zapopan, Colegio de México, 1993, p. 31-47.
- Mendoza, Héctor, “La geografía y la Ilustración española y novohispana: la organización y los proyectos finales del siglo XVIII”, en Omar Moncada (coordinador), *La geografía de la Ilustración*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, 2003.
- Meyer, Jean, *El Gran Nayar*, México, Universidad de Guadalajara, Centre d'études mexicaines et centroamericanes, 1989.
- , *Nuevas mutaciones: el siglo XVIII*, México, Universidad de Guadalajara, París, 1990.
- Moncada Maya, Omar, *Ingenieros militares en Nueva España. Inventario de su labor científica y espacial. Siglos XVI al XVIII*, México, Universidad Nacional

- Autónoma de México, Instituto de Geografía, Instituto de Investigaciones Sociales, 1993.
- , *El ingeniero Miguel Constanzó. Un militar ilustrado en la Nueva España del siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, 1994.
- Muriá, José María y Pedro López González (compiladores), *Nayarit: del séptimo cantón al estado libre y soberano*, 2 v., México, Universidad de Guadalajara, Instituto Mora, 1990.
- Muriá, José María (coordinador), *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del norte de América*, Zapopan, Colegio de México, 1993.
- Muro, Luis, *La expedición Legaspi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*, México, SepSetentas, 1970.
- Olveda Legaspi, Jaime, *La oligarquía de Guadalajara*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991.
- , “La Navidad. El comercio y la penetración filipina”, en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coordinadores), *Los puertos noroccidentales de México*, México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1994, p. 15-34.
- , *Conquista y colonización de las costas neogallegas*, tesis doctoral (Doctorado en Historia), México, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México, 1996.
- Ong, Walter, *Oralidad y escritura. Tecnologías de la palabra*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999.
- Ortega Soto, Martha, *Alta California: Una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, Universidad Autónoma de México-Iztapalapa, Plaza y Valdés Editores, 2001.
- Ortiz Escamilla, Juan, “Las guerras napoleónicas y la defensa de la Nueva España en la provincia de Veracruz, 1793-1810”, en *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX* (Carmen Blázquez, coordinadora), México, Universidad Veracruzana, 1996, p. 213-222.
- Parry, John Horace, *El descubrimiento del mar*, México, Grijalbo, 1989.
- , *La Audiencia de la Nueva Galicia en el siglo XVI. Estudio sobre el gobierno colonial español*, Zamora, Colegio de Michoacán, 1993.
- Pérez-Mallaína, Pablo Emilio y Bibiano Torres, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987.
- Pérez-Mallaina, Pablo Emilio, “Los libros de náutica española del siglo XVI y su influencia en el descubrimiento y conquista de los océanos” en José

- Luis Peset (coordinador), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, Madrid, Consejo Superior de Investigación Científica, 1989, 3 v.; v. 3, p. 457-484.
- , *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*, Sevilla, Servicios de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.
- Pietschmann, Horst, *El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989.
- Pinto Soria, Julio César, *Historia General de Centroamérica, tomo II: El régimen colonial (1524-1750)*, Madrid, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, 1993.
- Pinzón Ríos, Guadalupe, “Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson”, *Estudios de Historia Novohispana*, v. 38, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, enero-junio 2008, p. 63-86.
- , “Francisco de la Bodega y Cuadra y los mapas de Acapulco, Paita y Callao (1777-1789)”, en Francisco Roque de Oliveira y Héctor Mendoza Vargas (coordinadores), *Mapas de metade do mundo. A cartografia e a construção territorial dos espaços americanos: séculos XVI a XIX = Mapas de la mitad del mundo. La cartografía y la construcción territorial de los espacios americanos: siglos XVI al XIX*, Portugal, Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, 2010, p. 423-440.
- , *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto Mora, 2011.
- , “La inserción de San Blas en las navegaciones transpacíficas”, en Cristina Barrón Soto (coordinadora), *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispano en Asia*, México, Universidad Iberoamericana, 2012, p. 253-279.
- Río, Ignacio del, *El noroeste del México colonial. Estudios históricos sobre Sonora, Sinaloa y Baja California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007.
- , *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003.
- , “Sobre la aparición y desarrollo del trabajo libre asalariado en el norte de Nueva España siglos XVI y XVII”, en Ignacio de Río, *Estudios*

- históricos sobre la formación del norte de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2009, p. 27-46.
- Rivera Novo, Belén y Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, España, Mapfre, 1992.
- Rivero, Rodrigo, “Proyección mexicana en Asia”, en *La presencia novohispana en el Pacífico*, Segundas Jornadas Internacionales, México, Instituto Nacional de Bellas Artes, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Universidad Iberoamericana, 1992, p. 27-40.
- Rubial, Antonio, *La santidad controvertida*, México, Fondo de Cultura Económica, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999.
- , *La plaza, el palacio y el convento*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1998.
- Sánchez Reyes, Gabriela, “Zarpar bajo el cobijo divino. Prácticas religiosas en los viajes de la Carrera de Indias”, en Flor Trejo (coordinadora), *La flota de la Nueva España 1630-1631*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003, p. 145-208.
- Sánchez Santiró, Ernest, “Una modernización conservadora: el reformismo borbónico y su impacto sobre la economía, la fiscalidad y las instituciones”, en Clara García Ayuardo (coordinadora), *Las reformas borbónicas, 1750-1808*, México, Fondo de Cultura Económica, Centro de Investigación y Docencia Económicas, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Nacional de Estudios sobre las Revoluciones en México, 2010, p. 288-336.
- Schurz, William, *El galeón de Manila*, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz A., Madrid, Cultura Hispánica, 1992.
- Selles García, Manuel, *Navegación astronómica en la España del siglo XVIII*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2000
- Solano, Francisco de, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1987.
- Souto Mantecón, Matilde, “La transformación del puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil”, en Carmen Yuste y Matilde Souto (coordinadoras), *El comercio de México 1713-1850*, México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana, 2000, p. 110-139.
- , *Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, Colegio de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001.

- \_\_\_\_\_, “Imagen de la ciudad de Veracruz en doce planos de los siglos XVII al XIX”, en Johanna von Grafenstein (coordinadora), *El Golfo-Caribe y sus puertos, Tomo 1, 1600-1850*, México, Instituto Mora, 2006, p. 377-410.
- Spathe, Oscar, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan* (v. II), Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983.
- Tanck de Estrada, Dorothy, *La educación ilustrada, 1786-1836*, México, El Colegio de México, 2005 [1977].
- Thurman, Michael Edward, *Naval Department of San Blas: 1767-1797*, (tesis), Ann Arbor, Michigan University Microfilms International, 1979.
- Torres, Bibiano, *La marina en el gobierno y administración de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992.
- Trabulse, Elías, *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*, México, Fondo de Cultura Económica, Colegio de México, 1996.
- Trejo Barajas, Dení, *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999.
- \_\_\_\_\_, “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, v. 44, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, julio-diciembre, 2006, p. 11-36.
- Trejo Rivera, Flor, “La mar y su arte de marear”, en Pilar Gonzalbo y Verónica Zárate (coords.), *Gozos y sufrimientos en la Historia de México*, México, El Colegio de México, Instituto Mora, 2007, p. 57-73.
- \_\_\_\_\_, “Pecadores y tormentas: la didáctica del miedo”, en Elisa Speckman, Claudia Agostoni y Pilar Gonzalbo (coordinadoras), *Los miedos en la historia*, México, El Colegio de México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2009, p. 17-35.
- Valdez, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Iberoamericana Verduert, 2011.
- Van Young, Eric, *La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII. La economía rural de la región de Guadalajara, 1675-1820*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989.
- Velázquez, María del Carmen, *El Estado de guerra en Nueva España, 1760-1808*, México, Colegio de México, 1956.

- Victoria Ojeda, Jorge, *De la defensa a la clandestinidad: el sistema de vigías en Yucatán 1750-1847*, tesis doctoral (doctorado en Antropología Física), Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999.
- Vidargas del Moral, Juan Domingo, *Navegación y comercio en el Golfo de California 1740-1824*, tesis de licenciatura (Historia), México, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 1982.
- Vinson III, Ben, “Las compañías milicianas de pardos y morenos en la Nueva España. Un aporte para su estudio”, en *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX* (Carmen Blázquez, coordinadora), México, Universidad Veracruzana, 1996.
- Viqueira, Juan Pedro, *¿Relajados o reprimidos? Diversiones públicas y vida social en la ciudad de México durante el Siglo de las Luces*, México, FCE, 2005 [1987].
- Walker, Geoffrey, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, España, Ariel, 1979.
- Williams, Glyn, *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*, José Manuel Álvarez (traductor), España, Océano Turner, 1999.
- Yuste, Carmen, *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento de Investigaciones Históricas, 1984.
- , “El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial” en Carmen Yuste y Matilde Souto (coordinadoras), *El comercio exterior de México 1713-1850*, México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana, 2000, p. 21-41.
- , *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.



## Índice de figuras

- Figura 1. Grabado en obra de Miguel Venegas
- Figura 2. Grabado en obra de Miguel Venegas
- Figura 3. Côte de San Blas [Costa de San Blas]
- Figura 4. Plano del puerto de San Blas (1774)
- Figura 5. Plano del puerto y departamento de San Blas (1785)
- Figura 6. Traza planeada para San Blas
- Figura 7. Clavazón
- Figura 8. Herramientas de carpintería
- Figura 9. Plano del camino de Tepic a San Blas (siglo XVIII)
- Figura 10. Carta reducida que contiene el Golfo de California y sus costas septentrionales en el Mar Pacífico o del Sur (Antonio Mourelle, 1777)
- Figura 11. Plano de la lancha que se fabrica en San Blas
- Figura 12. Ejemplo de almacén de puerto (siglo XVIII)
- Figura 13. Plano de San Blas y costas aledañas
- Figura 14. Carta reducida que contiene la parte más septentrional de California (1790)
- Figura 15. Plano para nuevo almacén de San Blas



# Índice general

- 9 **Agradecimientos**
- 11 **Introducción**
- 21 **Los hombres de mar en Nueva España  
(siglos XVI-XVIII)**
- 22 LAS TRIPULACIONES QUE SE DIRIGIERON AL NUEVO MUNDO
- 27 HACIA EL MAR DEL SUR
- 31 EL PERSONAL MARÍTIMO Y PORTUARIO DEL PACÍFICO NOVOHISPANO
- 37 **El nacimiento de una sociedad marinera:  
San Blas**
- 37 RAZONES QUE DIERON LUGAR AL DEPARTAMENTO MARÍTIMO
- 42 EL LUGAR
- 46 LAS AUTORIDADES
- 48 EL ESTABLECIMIENTO DE LOS NUEVOS VECINOS Y EL REPARTO DE TIERRAS
- 51 LA EDIFICACIÓN DEL PUEBLO
- 54 CASAS-HABITACIÓN DE LOS PRIMEROS COLONOS
- 58 SAN BLAS COMO PUNTO DE ENCUENTRO
- 63 LOS TRABAJADORES-VECINOS DEL PUERTO
- 73 **El personal del puerto de San Blas**
- 73 LOS OFICIALES DE MAR
- 76 LOS MARINEROS
- 82 LOS TRABAJADORES DE TIERRA
- 85 LOS TIPOS DE RECLUTAMIENTO
- 92 EL TRASLADO
- 94 MATRÍCULA DE MAR EN LA LOCALIDAD

107	<b>Condiciones salariales de los empleados del rey en San Blas</b>
107	LA PAGA DEL MATRICULADO Y SUS VENTAJAS
110	LAS CANTIDADES PAGADAS
115	RETRASOS Y DESCUENTOS EN LAS PAGAS
121	LAS RACIONES
129	<b>La vida en torno al puerto de San Blas</b>
130	VIDA LABORAL EN ALTAMAR
136	VIDA LABORAL EN TIERRA
144	VIVIENDAS Y RELACIONES VECINALES DE LOS OFICIALES DE MAR DE SAN BLAS
151	LA VIVIENDA DE LOS TRABAJADORES DEL PUERTO Y SU CONVIVENCIA CON LOS VECINOS DEL LUGAR
154	ENTRETENIMIENTOS Y DESÓRDENES EN SAN BLAS
163	<b>Conclusiones</b>
167	<b>Fuentes consultadas</b>
167	FUENTES DOCUMENTALES Y CARTOGRÁFICAS
167	FUENTES BIBLIOGRÁFICAS ORIGINALES
168	FUENTES BIBLIOGRÁFICAS
179	<b>Índice de figuras</b>

*Hombres de mar en las costas novohispanas  
Trabajos, trabajadores y vida portuaria en  
el departamento marítimo de San Blas (siglo XVIII)*

se terminó de producir el 25 de junio de 2018. La edición en formato electrónico PDF (4.73 MB) estuvo a cargo del Departamento Editorial del Instituto de Investigaciones Históricas, Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México.

Participaron en la edición: Rosalba Cruz (edición del proyecto), Natzí Vilchis (edición técnica), Esteban Silva (producción digital), Lorena Pilloni (supervisión de metadatos).

