

Hombres de mar en las costas novohispanas

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

Guadalupe Pinzón Ríos



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Guadalupe Pinzón Ríos
"La vida en torno al puerto de San Blas"
p. 129-161

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

México
Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas
Figuras, mapas y cuadros
(Historia Novohispana 95)

Primera edición impresa: 2014

Primera edición electrónica en PDF: 2015

Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2018

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

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



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual
4.0 Internacional

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

© 2019: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.

Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en:

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

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



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



REPOSITORIO
INSTITUCIONAL
HISTÓRICAS
UNAM

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 cotidianeidad se rompiera.¹ 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.² 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.³

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.⁴

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.⁵

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.⁶

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.⁷

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.⁸ 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.⁹

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...¹⁰

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.¹¹

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.¹²

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.¹³

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.¹⁴

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.¹⁵ 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.¹⁶ La experiencia marítima del lugar se incrementó principalmente por la creciente y diversificada cantidad de navegaciones que se practicaron.¹⁷

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.¹⁸ 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).¹⁹

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 (...)²⁰

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.²¹

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.²² 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.²³ 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.²⁴ 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.²⁵

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.²⁶ 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, breas 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.²⁷

Lo anterior demuestra que San Blas contaba con los medios necesarios para proveer a cualquier embarcación que arribara al lugar.²⁸ 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.²⁹ 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).³⁰

Las labores desempeñadas por el personal de San Blas también incluyeron faenas agrícolas, ganaderas, comerciales y pesqueras.³¹ 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.³²

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.³³ 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.³⁴ 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.³⁵ 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.³⁶ 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).³⁷

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.³⁸

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.³⁹ 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.⁴⁰ 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,⁴¹ 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.⁴² Finalmente el cura la llevó a una casa de recogidas en Guadalajara.⁴³ 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 diciendo 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.⁴⁴ 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.⁴⁵ 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.⁴⁶ 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.⁴⁷ 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 (...)⁴⁸

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 (...)⁴⁹

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.⁵⁰ 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.⁵¹ 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.⁵² 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.⁵³ 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.⁵⁴ 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.⁵⁵ 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.⁵⁶

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.⁵⁷ 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.⁵⁸ 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.⁵⁹

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.⁶⁰ Las habitaciones sólo eran utilizadas como dormitorios; la mayoría de los servicios, como lavaderos o fogón, eran compartidos con el resto de los inquilinos.⁶¹ 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 Damacio 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.”⁶²

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.⁶³ 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.⁶⁴ 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.⁶⁵ 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.⁶⁶

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.”⁶⁷ 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 (...)⁶⁸

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”.⁶⁹ 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.⁷⁰ 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.⁷¹ 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.⁷² 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.⁷³ 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.⁷⁴ 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.⁷⁵

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.⁷⁶ 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.⁷⁷ 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.⁷⁸

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 marinero 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.⁷⁹

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;⁸⁰ al sangrador Luis Gálvez lo condenaron a trabajar 6 años en la Compañía de Acapulco;⁸¹ 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.⁸²

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.