



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

ENTRE EL DEBER Y LA MUERTE

Hombres de mar en las costas novohispanas
El caso de San Blas (1768-1800)

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

MAESTRO EN HISTORIA

P R E S E N T A :

GUADALUPE 'PINZON RIOS



ASESOR: JOSE LUIS MIRAFUENTES GALVAN

JUNIO DEL 2004



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*A la memoria de
Antonio Pinzón V.*

Agradecimientos

En este trabajo quiero agradecer a muchas personas que de diversas formas se vieron involucradas en él:

A mi padre quien nunca dejó de apoyarme y darme ánimos para continuar haciendo lo que me gustaba.

Al doctor José Luis Mirafuentes por toda su paciencia y por el constante tiempo que dedicó a este trabajo para que pudiera concluirse.

A las doctoras Carmen Yuste y Martha Ortega por la valiosa ayuda que me brindaron al revisar mi tesis en más de una ocasión.

Al doctor Ignacio del Río por sus comentarios tanto en clase como al revisar este trabajo y al doctor Sergio Ortega por sus valiosos comentarios y por su interés en el tema.

A los doctores Lothar Knauth y Ernesto de la Torre por los aportes que sobre el tema me hicieron en clase y por el interés que prestaron a mi trabajo.

Al doctor José Rubén Romero y a la doctora Marisa Pérez por indicarme los primeros caminos seguros a tomar durante mis estudios.

A Jorge Hernández y Lourdes Pirod por su apoyo incondicional y su ayuda constante.

A los amigos y compañeros Hari Nair, Susana López, Ciro Aparicio, Marcias Bustos y Gaona (y familia)... que en más de una ocasión, y en diversos tiempos, compartieron conmigo sus consejos, comentarios y momentos de recreo.

A Guadalupe Mata por su invaluable ayuda en cada paso que debí dar a lo largo de mis estudios y trámites.

Al doctor Héctor Mendoza por sus recientes pero muy útiles consejos y apoyo...

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	x
CAPÍTULO I. Los hombres de mar que fueron a la Nueva España (siglos XVI-XVIII)	1
1.1. Las tripulaciones	2
a) Los motivos para embarcarse o desistir de hacerlo	3
b) Reclutamiento e instrucción	6
c) La vida en tierra firme	11
d) Los salarios	13
1.2. Un largo y tormentoso viaje	16
a) Faenas en alta mar	17
b) El espacio en la nave	19
c) El descanso	21
d) La hora de la comida	22
e) Los alimentos en alta mar	23
f) Los entretenimientos	26
g) Los padecimientos	28
h) La atención médica a bordo	32
CAPÍTULO II. Difusión de la experiencia marítima en las costas novohispanas	35
2.1. El Nuevo Mundo ante sus pies	35
a) Llegada de navíos y hombres	36
b) Las atenciones en tierra	39
c) Las actividades en tierra	43
2.2. Rumbo a las costas del Pacífico	46
a) Exploraciones en la Mar del Sur	47
b) El personal marítimo de las primeras expediciones novohispanas	52
c) Evolución y tropiezos de las experiencias marítima y costera en la Nueva España	55
d) El puerto de Acapulco y su personal	60
e) Renacer de las actividades marítimas novohispanas en el siglo XVIII	64
f) Importancia de las costas neogallegas	66
CAPÍTULO III. El nacimiento de una sociedad marinera: San Blas	69
3.1. Fundación y organización del puerto	69
a) Causas de la fundación	70
b) El lugar	73
c) Las autoridades	75
d) El establecimiento de los nuevos vecinos y el reparto de tierras	77
e) La edificación del pueblo	80
f) Casas-habitación de los primeros colonos	82
g) Vinculación de San Blas con el interior: producción, abasto y comercio	85
h) Los trabajadores-vecinos del puerto	91
i) La organización de la zona	98

3.2. Límites, tropiezos y desarrollo en San Blas	98
a) Los problemas del nuevo puerto	99
b) San Blas se salva de desaparecer	102
c) Nuevos intentos por trasladar al Departamento Marítimo	105
d) Condiciones económicas de San Blas	106
e) Importancia estratégica y defensiva de San Blas	108
f) San Blas como puerto comercial.	110
CAPÍTULO IV. El personal del puerto de San Blas	113
4.1. Reclutamiento de personal	114
a) Los trabajadores de tierra	114
b) Los oficiales de mar	117
c) Los marineros	119
d) Los tipos de reclutamiento	126
e) El traslado	132
f) Matrícula de Mar en la localidad:	134
4.2. Condiciones salariales de los empleados del rey en el puerto de San Blas	143
a) La paga del matriculado y sus ventajas	144
b) Las cantidades pagadas	145
c) Las raciones	150
d) Los retrasos en el pago	155
e) Descuentos	156
f) Asignaciones a las mujeres del puerto	157
CAPÍTULO V. La vida de un puerto como San Blas	161
5.1. Vida laboral	161
a) En mar	162
b) En tierra	166
5.2. La vida social	173
a) La vivienda de los oficiales de mar y su convivencia con los vecinos del lugar	173
b) La vivienda de los trabajadores del puerto y su convivencia con los vecinos del lugar	180
c) Los entretenimientos en San Blas	182
d) Los desórdenes públicos en San Blas	185
CAPÍTULO VI. La atención médica y espiritual que se daba a los trabajadores de San Blas.	191
6.1. Los males del mar y de las costas	192
a) Las condiciones físicas de las costas coloniales	192
b) Políticas sanitarias y hospitalarias implementadas en San Blas	197
c) Las enfermedades en travesías	201
d) Las enfermedades en tierra	206

6.2. El personal sanitario, religioso y “alternativo” del puerto	212
a) La atención sanitaria en San Blas	212
b) El personal sanitario	215
c) El boticario	224
d) El personal sanitario no oficial	227
e) El personal religioso	230
6.3. Los lugares de atención	233
a) Embarcaciones	234
b) Casas de los trabajadores	237
c) Permisos para salir del puerto	239
d) El hospital de San Blas	242
e) Los beneficios del hospital y su posterior incendio	246
CONCLUSIONES	253
APÉNDICES	
1. Partes de una embarcación hispánica de la Carrera de Indias	259
2. Tipos de embarcaciones hispánicas	261
3. Mapa de San Blas	263
4. Mapa de San Blas y de los puertos aledaños	265
5. Mapa de la Provincia de Nayarit	267
6. Plano de la Villa de San Blas	269
7. Lectura y empaque del paquebot San Josef	271
8. Asientos de los marineros desertores reclutados en Veracruz y esta capital para el puerto de San Blas	275
9. Lista de la gente de mar, maestranzas y brigada que voluntariamente se ofrecen a servir en el Departamento de San Blas en virtud de orden del excelentísimo virrey Manuel Antonio Florez	277
10. Lista de marinería reclutada en este puerto para el de San Blas en virtud de la superior orden de excelentísimo virrey conde de Revillagigedo	281
11. Medicinas de enfermería a cargo del cirujano	285
12. Estado en que se manifiestan los víveres de la fragata Princesa y sus consumos (1780-1781)	289
FUENTES CONSULTADAS	291

INTRODUCCIÓN

En la historia de México el mar y sus costas han jugado un papel importante en la vinculación de este territorio con el resto del mundo. Hombres, mercancías, conocimientos, enfermedades y hasta guerras ingresaron a tierras americanas a través de sus playas a partir del periodo colonial. Son numerosos los estudios que se refieren a transacciones comerciales transoceánicas, sin embargo, los trabajos relativos a las labores realizadas en los puertos de la Nueva España, así como de los trabajadores que las llevaron a cabo, no son abundantes.

Algunos estudios que llegan a referirse a los trabajos marítimos y portuarios realizados en las costas novohispanas se centran en los puertos de Veracruz¹ y de Acapulco² y generalmente relacionan los litorales con aspectos que afectaron al interior del territorio como el comercio, las epidemias, los movimientos migratorios o las invasiones,³ dejando de lado temas que se refieren al personal que laboró en los puertos.

Respecto a los hombres que trabajaron en las embarcaciones, existen estudios que centran su atención en ellos, pero principalmente se enfocan en los empleados que se embarcaron en la Península Ibérica. Algunas de las investigaciones más detalladas sobre las tripulaciones hispánicas que viajaron al Nuevo Mundo, y sobre la vida que durante las travesías llevaron, han sido realizadas por autores españoles bajo la perspectiva de la historia peninsular. Estos trabajos fueron publicados alrededor de 1992 con motivo de los festejos del Quinto Centenario del Descubrimiento de América. Gracias a ellos hoy se sabe más sobre los hombres que participaron en las expediciones, principalmente durante los

¹ Existe vasta bibliografía sobre las transacciones comerciales que por Veracruz se realizaban. Entre las obras más conocidas, y sólo por mencionar algunas, se encuentran la de Clarence Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias*, México, FCE, 1979; Luis Chávez Orozco, *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España*, México, Publicaciones del Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967; Peggy Liss, *Los imperios trasatlánticos*, México, FCE, 1989; Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano, 1503-1847* (2 vols.), México, Gráfica Panamericana, 1868; entre muchas otras.

² Así existen trabajos como el de Martha de Jarmy, *La expansión española hacia América y el océano Pacífico* (2 vols.), México, Fontamara, 1988 o Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México, INAH, Departamento de Investigaciones Históricas, 1984. También pueden revisarse las múltiples obras de Salvador Bernabeu como *El Pacífico Ilustrado: del lago español a las largas expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992, o *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, LUNWERG, 2000.

³ Idea en la que coinciden Carlos Bosh y Ernesto de la Torre. Carlos Bosh, "Hombres de mar y hombres de tierra en la historia de México" en *España y Nueva España: sus relaciones transmarítimas*, México, UIA,

siglos XV y XVI. Los trabajos que proliferaron son los que describen la vida de los tripulantes que cruzaron el océano Atlántico. Algunos autores como José María Martínez-Hidalgo⁴ se enfocaron en la vida que llevaron los hombres durante los viajes de Colón. Otros, como Fernando López-Ríos⁵ prefirieron estudiar los problemas sanitarios que se padecían durante las travesías colombinas. Hay trabajos muy completos, como el de Pablo Emilio Pérez-Mallaina⁶ quien estudió con mucho detalle la vida de los hombres que formaron parte de las tripulaciones de las flotas que viajaron a América durante el siglo XVI.

En lo que se refiere a la Nueva España, existen algunas investigaciones hechas en México que mencionan a los hombres del mar en las costas coloniales, pero únicamente porque su presencia explica otro problema. Así sucede con trabajos como los de Josefina Muriel y Romeo Cruz, quienes se interesaron en temas como las epidemias y los hospitales, algunos de los cuales estuvieron ubicados en las zonas costeras.⁷ Por otro lado, se ha estudiado mucho a los grandes comerciantes marítimos, pero poco se ha hecho por los temas que se refieren a los trabajadores de los puertos como los marineros, estibadores, grumetes, calafates, herreros, etc.⁸ Carlos Bosh explicó que la ausencia de estudios sobre navegantes se debe a que los temas relacionados con la conquista y la colonización del territorio americano han sido más trabajados que los temas marítimos (lo cual incluye a los

INBA, CNCA, 1991, p. 9 y 23. Ernesto de la Torre, prólogo de la obra de Marcial Gutiérrez, *San Blas y las Californias: estudio histórico del puerto*, México, editorial Jus, 1956, p. vii.

⁴ José María Martínez-Hidalgo, *Las naves del descubrimiento y sus hombres*, Madrid, Mapfre, 1992.

⁵ Fernando López-Ríos, *Historia médica de las navegaciones colombinas (1492-1504)*, España, Secretaría de Publicaciones Universitarias de Valladolid, 1993.

⁶ Pablo Emilio Pérez-Mallaina, *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992. Su investigación permite conocer al tipo de hombres que se embarcaron al Nuevo Mundo, la preparación que recibieron antes de partir, las intenciones que tenían al hacerlo, la manera en la que eran reclutados y la vida que durante las travesías llevaron. Esta es una obra de gran utilidad para conocer a los hombres de mar que más adelante dieron paso a las tripulaciones novohispanas.

⁷ Así encontramos obras como la de Josefina Muriel, *Hospitales de la Nueva España*, México, UNAM, Cruz Roja Mexicana, 1991; o la de Romeo Cruz, *Los hospitales del puerto de Veracruz, 1760-1800*, Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura, Gobierno del Estado de Veracruz, 1998.

⁸ Fernanda García de los Arcos, "El comercio Manila-Acapulco: un intento de estado de la cuestión" en *Comercio marítimo: nuevas interpretaciones y últimas fuentes* (coord. Carmen Yuste), México, INAH, 1997, p. 179. Respecto a los estudios realizados sobre los grandes comerciantes pueden verse las obras de David Brading, *Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1810)*, México, FCE, 1997; o la obra de John Kicza, *Empresarios coloniales. Familias y negocios en la ciudad de México durante los Borbones*, México, FCE, 1986.

hombres que laboraron tanto en puertos como en embarcaciones).⁹ Por su parte, Martha de Jarmy explicó que hay pocas fuentes sobre las tripulaciones ya que los trabajadores que las componían, principalmente de los de bajo nivel, casi no dejaron narraciones propias que describiesen sus motivos para embarcarse o sus vidas durante las travesías.¹⁰ La ausencia de estudios sobre las marinerías en las costas novohispanas también se debe a la creencia de que las tripulaciones eran población flotante que estaba sólo de paso, esperando el momento de regresar a su lugar de origen.¹¹

Sin embargo, la presencia de estos trabajadores no fue tan pasajera como se ha pensado. Su estancia en tierra firme, su relación con los pobladores del lugar, su traslado a otros establecimientos (principalmente puertos de cara al Pacífico) influyó de diversas formas en la Nueva España. Por un lado su presencia llegó a provocar disturbios sociales (por ejemplo, pleitos) o crisis sanitarias (con la propagación de epidemias). Por otro lado, sus conocimientos y experiencias influyeron en la formación de marinerías coloniales. Su presencia fue tan relevante que las autoridades se vieron en la necesidad de legislar constantemente sobre esos trabajadores con la finalidad de controlarlos.¹²

Durante todo el año había tripulantes trabajando tanto en las naves como en los mismos puertos. Sus faenas mantuvieron las actividades marítimas en constante funcionamiento. Algunas de sus labores se relacionaron con la reparación de naves, navegación de cabotaje, atención de embarcaciones de azogue o de registro extraordinario, defensa portuaria en caso de ataques y, principalmente, en el acondicionamiento de los puertos para las grandes transacciones comerciales.¹³ Además, los hombres que arribaron

⁹ Carlos Bosh, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México, UNAM, 1980, p. 448-449.

¹⁰ Jarmy, *op. cit.*, p. 33.

¹¹ Adriana Gil Mariño 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 *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX* (coordinado por Carmen Blázquez), México, Universidad Veracruzana, 1996, p. 154-155.

¹² Yuste y Souto, en *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 costumbres 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.

¹³ Matilde Souto, “La transformación del puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil” en *El comercio exterior...*, p. 113.

en las flotas al puerto veracruzano llegaron a permanecer largo tiempo en tierra firme por múltiples razones como problemas climáticos, retrasos comerciales, suspensiones de la navegación por motivos bélicos, naufragios, enfermedades o epidemias, etc. Algunos de ellos permanecieron varios años en los puertos coloniales; otros, nunca regresaron a sus lugares de origen.

Por lo anterior, es importante conocer el papel que alcanzaron las tripulaciones en las costas de la Nueva España, desde los reconocidos navegantes hasta los humildes marineros y grumetes. Estudiar a esos empleados permitirá comprender la importancia que tuvieron en el desarrollo marítimo de la Nueva España. Las faenas náuticas no pueden entenderse si no se estudia a los hombres que las llevaron a cabo. El trabajo de todos ellos permitió la comunicación de este territorio con su metrópoli así como el expansionismo y dominio hispánico sobre otros territorios. También hizo posible la formación de marinerías propias que llevaron a cabo todas las faenas náuticas y portuarias de este virreinato. Dichos trabajadores desempeñaron diversos oficios, desde los de más alto nivel hasta los más humildes. Su presencia en los puertos coloniales fue pieza clave para mantener esos establecimientos en constante funcionamiento y, por lo tanto, su papel fue decisivo en las actividades marítimas y portuarias que hubo en la Nueva España. Una de las formas como puede comprenderse la importancia que tuvo la presencia de ese personal en territorio novohispano, así como el papel que llegaron a desempeñar en dicho virreinato, es reconstruir su vida cotidiana. Sólo así se podrán entender aspectos que se refieren tanto a su formación como a la evolución que su trabajo tuvo en tierras americanas. Por lo tanto, conocer el funcionamiento de los puertos novohispanos a partir de la gente que trabajó, vivió e hizo de ellos su modo de vida es algo poco estudiado con anterioridad y, por lo mismo, uno de los aspectos más importantes que se pretende destacar en este trabajo.

Los viajes que partieron de las costas del Pacífico desde el siglo XVI fueron parte fundamental en el desarrollo del personal marítimo novohispano. En las expediciones llegaron a participar hombres de larga tradición marítima, peninsulares en su mayoría, y también europeos, americanos e incluso asiáticos, así como hombres sin experiencia en actividades náuticas, quienes vieron en la navegación un modo de vida o tal vez, fueron obligados de alguna manera a embarcarse. Generalmente los primeros vertieron sus conocimientos y experiencias, a través de su trabajo, sobre los segundos.

Las faenas que se llevaron a cabo en las costas de este reino respondieron por lo común a las necesidades, tanto de la metrópoli como de la Nueva España, así como a las posibilidades con las que contaba este virreinato. Por ese motivo fue imprescindible adaptar los trabajos náuticos y portuarios a las opciones materiales y humanas que las costas coloniales ofrecían. De ahí que sea importante estudiar las faenas costeras y marítimas de la Nueva España desde la perspectiva de este territorio.¹⁴ Además, es importante considerar que las condiciones de cada uno de los puertos novohispanos no eran las mismas, lo que significa que las labores realizadas en ellos tampoco lo fueron. Por ello el interés por analizar primeramente el caso de un solo puerto. La intención al abordar un solo establecimiento costero es acercarse lo más posible a él, a la vida de sus habitantes y de sus trabajadores, al tipo de faenas que se llevaron a cabo y al desarrollo que pudo llegar a tener.¹⁵ Por eso es que este trabajo se enfoca en el puerto de San Blas. La reconstrucción de la vida y de las actividades de todas las personas que formaron parte de ese departamento marítimo permitirán un mejor conocimiento sobre el tipo de vida que pudo llevarse en los establecimientos costeros de este reino así como de las sociedades portuarias que se formaron en la Nueva España durante la segunda mitad del siglo XVIII.¹⁶

El puerto de San Blas –ubicado en las costas de Nayarit– fue fundado por el visitador José de Gálvez en 1768 con el propósito de convertirlo a la larga en el puerto más importante del Pacífico. Esto lo lograría al fomentar, desde ese lugar, expediciones que explorasen el noroeste novohispano, que comunicasen a las poblaciones, que estableciesen vínculos comerciales, que fomentasen los trabajos marítimos y portuarios, etc. Para lograrlo

¹⁴ Carmen Yuste y Matilde Souto en la introducción que hacen a *El comercio exterior de México 1713-1850*, México, Instituto Mora, IIH, Universidad Veracruzana, 2000, p. 9-10, mencionan la importancia que tuvo el empleo de un enfoque geográfico diferente en los trabajos que se refieren al comercio marítimo novohispano, los cuales anteriormente habían sido estudiados en función de la Metrópoli. Los análisis a partir del ámbito colonial han mostrado un desarrollo náutico diferente del que se tuvo en la Península. Por ello, es muy factible que los trabajos referentes al personal marítimo y portuario de la Nueva España se enriquezcan más si se les estudia desde la perspectiva de sus propias costas.

¹⁵ 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. “Mientras más cerca se esté del objeto de estudio más amplia será la perspectiva que pueda tenerse de él. “Ver “Sobre Microhistoria” en *Formas de hacer historia...*, p. 124-126 y 140.

¹⁶ Al respecto, Carlo Ginzburg explica que un fenómeno histórico sólo puede ser comprensible mediante la reconstrucción de la actividad de todas las personas que formaron parte de él. Ver “Microhistoria: dos o tres cosas que sé de ella” en *Manuscrits* no. 12, Barcelona, Gener, 1994, p. 22.

el visitador ordenó la fundación de una población que vinculara al puerto con el interior del territorio, de la cual saldría su mano de obra, la que se encargaría de su abasto y que además albergaría tanto a sus empleados como a sus visitantes. Además, Gálvez tenía planeado crear en el lugar un astillero en el que se construirían las naves que transitarían por esos mares y en el que se repararían las embarcaciones dañadas que parasen ahí. El nuevo puerto tendría también las funciones militares necesarias para proteger las costas del Pacífico y a la nao de China que por ahí transitaba. La intención también era la de convertir a San Blas en el punto de partida de expediciones científicas que ayudarían a enriquecer los conocimientos, científicos y defensivos, que se tenían sobre los territorios del noroeste americano y, por consiguiente, los que influirían en su control. Por último, los viajes realizados desde ese puerto mantendrían contacto y comunicación con las poblaciones y misiones de aquellos territorios. En general, Gálvez deseaba hacer de San Blas un puerto distinto de los que existían en Nueva España.¹⁷ Algunos de los objetivos del visitador sí llegaron a cumplirse. El departamento marítimo llegó a tener cierta relevancia como establecimiento portuario, lo cual se evidencia en las exploraciones que de ahí partieron, aunque no cumplió con todas las expectativas hechas sobre él.

La razón principal para escoger a San Blas en este trabajo se debe a que es un establecimiento marítimo distinto a otros que existían en la Nueva España, desde su fundación hasta sus funciones. Esto se debe en gran medida a la época en la que fue establecido, lo que provocó que se convirtiera en un puerto en donde se vertieron las experiencias de otros puertos coloniales y donde se aplicaron algunas de las reformas marítimas implementadas por la dinastía Borbón. Otra razón para seleccionar a ese puerto es la abundante información documental que existe de él, lo cual en muchas ocasiones permite conocer al personal marítimo que ahí laboró.¹⁸

¹⁷ La amplia 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; la de Marcial Gutiérrez, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Editorial Jus, 1956; o la de Enrique Cárdenas, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968. Existen además investigaciones relacionadas directamente con las expediciones, como las que se presentaron en el coloquio organizado por José María Muriá, *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del norte de América*, Zapopan, Colegio de México, 1993.

¹⁸ 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 *Formas de...*, p. 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 las costumbres de los

Anteriores trabajos que abordaron al puerto de San Blas se refieren principalmente a su fundación, a los viajes de exploración que de ahí partieron, al papel defensivo y hasta comercial que llegó a desempeñar, a las dificultades que se enfrentaron en el establecimiento para cumplir con los trabajos que se necesitaban, etc. Algunas de las obras más completas sobre el puerto son las de Marcial Gutiérrez Camarena, la de Enrique Cárdenas de la Peña y la de Michael Thurman.¹⁹ Las dos primeras obras rescatan mucha información documental sobre el puerto, aunque en gran medida centran su atención en los viajes que partieron del lugar así como de las disposiciones tomadas por las autoridades portuarias. En el caso de la tercera obra, su interés se centra más en los aspectos (terrestres y marítimos) que se relacionaron con la preparación y realización de las expediciones. Sin embargo, y a pesar de su riqueza documental, estos trabajos se refieren poco al personal que laboró en el puerto, principalmente a los de bajo nivel. Esto representa un vacío de información considerable ya que, a diferencia de otros establecimientos portuarios como Veracruz o Acapulco, San Blas contó con una población permanente desde su fundación, la cual fue su mano de obra principal. Buena parte de los habitantes del lugar dedicaron su vida a realizar faenas tanto en las embarcaciones como en el mismo puerto, fueron ellos los que hicieron posible que todas las expediciones que partieron de ese lugar se llevaran a cabo. Por ello en este trabajo se pretende estudiar el papel que tuvieron los hombres de mar en un establecimiento como el de San Blas; intenta analizar la participación que tuvieron los trabajadores portuarios en la evolución marítima que vivió la Nueva España durante la segunda mitad del siglo XVIII, ejemplificándolo con el caso de un solo puerto, el cual, al ser distinto a otros establecimientos costeros, arrojará nueva luz sobre los temas portuarios novohispanos.

La hipótesis principal de este trabajo es que la población dedicada a las actividades marítimas siempre estuvo presente en la Nueva España; formó parte de su sistema social y no únicamente fue visitante en este territorio. Las estancias de las tripulaciones que llegaban en flotas o navíos en general nunca dejaron de influir en las poblaciones, tanto

hombres y los que se refieren a sucesos extraordinarios como accidentes, agresiones, incendios, etc. Por ese motivo es posible rescatar las vivencias de esos hombres a partir de la documentación oficial y de su lectura entre líneas.

¹⁹ Marcial Gutiérrez, *op. cit.*; Enrique Cárdenas, *op. cit.*, Michael Thurman, *Naval Department of San Blas: 1767-1797* (tesis), Ann Arbor, Michigan University Microfilms International, 1979. (La ficha que yo tengo de

costeras como del interior del virreinato. La experiencia marítima de las tripulaciones hispánicas fue vertida, a través de su trabajo, en los pobladores novohispanos, lo cual motivó a la formación de marinerías locales. Además, dicha experiencia no únicamente se centró en las expediciones, sino que jugó un papel trascendental en las labores portuarias que se practicaron en la Nueva España.

Sin embargo, la tradición marinera que pudo formarse durante el periodo colonial en realidad no prosperó como las autoridades reales deseaban. Y eso en parte se debió a que las condiciones físicas de los puertos coloniales no fueron aptas para el establecimiento de poblaciones. Dichas condiciones dificultaron la fundación de poblaciones costeras. Por ese motivo las autoridades implementaron medidas que buscaron hacer tolerable la estancia en esos lugares, algunas de las cuales fueron el envío de personal sanitario que tenía la finalidad de prevenir y aliviar los males que dañaban la salud de los empleados, o la creación de establecimientos especiales donde pudiera atenderse a los enfermos con el objetivo de reintegrarlos lo más pronto posible a sus respectivas faenas y evitar así que las labores marítimas se retrasaran. No obstante, fueron muchas las causas por las que las poblaciones costeras no prosperaron como se esperaba, tales como la falta de personal sanitario, de medicinas y de buena atención a los enfermos así como las difíciles condiciones físicas de esas costas; el ejemplo claro donde se puede ver esa situación es en el puerto de San Blas.

Otras hipótesis manejadas en el trabajo son que la mayoría de los hombres que se embarcaron y viajaron a la Nueva España no siempre tuvieron la preparación adecuada para desempeñar actividades marítimas, aún así la Corona tuvo que valerse de ellos para llevar a cabo sus exploraciones. Entre los tripulantes hubo distintos intereses al momento de embarcarse. Algunos sólo buscaron el sustento diario, otros fueron tentados por las narraciones de las grandes riquezas del Nuevo Mundo. Hubo quienes de manera obligada viajaron a territorio americano.

La llegada de los hombres de mar trastornó de distintas maneras la vida de los puertos coloniales. Y a pesar de no ser un personal demasiado confiable, a la Corona no le quedó más que apoyarse en ellos para las exploraciones que hacía. Su experiencia fue

Thurman es la siguiente –no sé cual trabajó– Michael Thurman, *The Naval Department of San Blas: New Spain's bastión por Alta Cañifornia and Nootka, 1767-1798*, Glendale, A.H.Clark, 1967, 382p.

complementada con el trabajo de los habitantes novohispanos y poco a poco vertida entre ellos.

En el caso de San Blas, el funcionamiento del puerto dependió primero de remesas de los hombres peninsulares que llegaron a América y posteriormente estos empleados tuvieron que ser completados con personal lugareño, creándose así una marinería local. Las primeras contrataciones de tripulaciones experimentadas se hicieron en Veracruz, posteriormente se reclutó a hombres del Perú y Filipinas. Sin embargo estas no fueron suficiente y por ello hubo necesidad de recurrir a hombres tanto de poblaciones indígenas como de castas.

Por último, las duras condiciones climáticas de San Blas dificultaron su desarrollo. La vida en el puerto era verdaderamente difícil al ser un lugar caluroso, húmedo, plagado de mosquitos y rodeado de pantanos. Los hombres enfermaban o morían al llegar a vivir ahí. Por ese motivo las autoridades se preocuparon por brindar atención sanitaria a los trabajadores, así como de edificar un hospital en donde fueran atendidos lo mejor posible. Estos fueron los medios con los que se trató de combatir los males que afectaban el trabajo del lugar y de mantener funcionando el establecimiento portuario.

Así las cosas, el trabajo se presenta en seis capítulos en los que se plantea y desarrolla el análisis del tema, más uno final de conclusiones. En el primer capítulo se revisa el desarrollo marítimo que pudo gestarse en la Nueva España a través de los hombres de mar a partir de la comprensión del tipo de trabajadores que formaron parte de las tripulaciones hispánicas que arribaron al Nuevo Mundo así como las experiencias que tuvieron durante sus travesías.

En el capítulo segundo se analiza la relevancia que tuvieron los hombres de mar en las costas novohispanas, es decir, se estudia su presencia en las poblaciones del Nuevo Mundo así como las actividades a las que se dedicaban mientras permanecían en ellas. También es importante conocer las razones por las que muchos de esos hombres se trasladaron a establecimientos de cara al Pacífico, su papel en ellos así como su influencia en las actividades náuticas de esas costas.

En el tercer capítulo se estudia con detalle tanto la fundación como la evolución que tuvo el Departamento Marítimo de San Blas lo que permite comprender los cambios introducidos por las reformas borbónicas para los puertos novohispanos. Además, podrá

apreciarse la aplicación de las políticas borbónicas que afectaron la vida en la región donde el puerto fue establecido.

En el capítulo cuarto se entra de lleno en la vida de los trabajadores portuarios y del papel que desempeñaron en el funcionamiento del puerto de San Blas, por lo que se estudian las vías de reclutamiento de los que ahí laboraban, se describen las faenas marítimas que desempeñaban y se detallan los salarios y raciones, etc.

En el quinto capítulo se estudia la vida cotidiana y laboral del puerto. Así se busca conocer los vínculos y actividades establecidas en una sociedad marítima como la que llegó a ser San Blas a partir de un acercamiento a los empleados del puerto, tanto en su ámbito laboral como social.

Por último, en el sexto capítulo se revisa la situación sanitaria del puerto, así como la atención médica que en él se brindó a los empleados y que consistió en el envío de personal sanitario, de medicamentos, en la creación de un hospital, etc. Con ello se busca conocer las medidas que las autoridades implementaron para hacer de San Blas un lugar más habitable y propiciar con ello que los trabajos marítimos y portuarios se retrasaran o se vieran afectados lo menos posible.

Las fuentes que en este trabajo se utilizan pertenecen a fondos del Archivo General de la Nación (AGN) así como del Archivo Histórico de la Antigua Facultad de Medicina (AHAFM). La mayoría de los documentos usados son cartas enviadas entre autoridades tanto de San Blas como de otros establecimientos. Dichas cartas generalmente consistían en informes y diversos sobre la administración del puerto, las condiciones laborales y sanitarias de éste, los empleados, las finanzas del lugar; también consiste en órdenes o mandatos remitidos desde México o España sobre aspectos o medidas que debían cumplirse en San Blas. Por lo tanto, la correspondencia era dirigida tanto a oficiales y empleados diversos del puerto así como a autoridades novohispanas e incluso metropolitanas. Esa correspondencia aporta datos sobre la gente que en el lugar habitó. Refieren asimismo temas sobre tripulaciones, trabajadores del puerto, vecinos del lugar, salarios, etc. Es decir que a través de ellos puede conocerse sobre la vida de los habitantes del puerto. Además, pueden verse los vínculos establecidos en él con poblaciones como Tepic, México, Veracruz, las Californias, Filipinas, Guadalajara, principalmente.

Además, el trabajo también se apoya en algunas fuentes bibliográficas primarias que en su mayoría son crónicas de viajes relativos a Nueva España. Estas obras describen las condiciones en las que se encontraban los puertos novohispanos al momento de que sus autores transitaron por ellos, por lo que son una rica veta informativa sobre la vida laboral y social de los establecimientos costeros del virreinato, la cual sirve para comparar o complementar los informes oficiales recuperados en acervos documentales.

Por último, podría mencionarse que uno de los aportes de un trabajo como este es que muestra cómo los puertos de la Nueva España jugaron un papel trascendental en el contexto económico, político y social de ese virreinato. Su relevancia puede verse en la gente que vivió y laboró en los establecimientos costeros. En ellos se realizaron las labores necesarias para mantener comunicado a este territorio con su Metrópoli así como con otros lugares como Perú o las Filipinas. Las faenas marítimas y portuarias se practicaron en la Nueva España de forma permanente y los trabajadores que las llevaron a cabo practicaron sus oficios tanto en tierra como en altamar, pertenecían a la sociedad novohispana y formaron parte de las marinerías de este virreinato. Estos temas relacionados con las costas y con las marinerías coloniales han sido dejadas de lado en varios estudios históricos, por lo que este trabajo servirá para abrir nuevos senderos de investigación en torno a dichos temas, los cuales en un país rodeado de litorales no deben ser rezagados.

CAPÍTULO I. Los hombres de mar que fueron a la Nueva España (siglos XVI-XVIII).

*Quando el marinero mira / la borrasca por el cielo
alza la cara y suspira –ay Soledad– / y le dice al compañero:
si Dios me presta la vida / no vuelvo a ser marinero*
COPLA TRADICIONAL

La intención de este capítulo es estudiar a los navegantes hispánicos que participaron en los viajes al Nuevo Mundo ya que ellos son pieza clave para comprender el sistema marítimo que se formó en la Nueva España. Conocer a los hombres que participaron en las navegaciones trasatlánticas, desde los oficiales de alto rango hasta los hombres de bajos niveles, es una forma de comprender el desarrollo marítimo que posteriormente fue llevado a las costas del Nuevo Mundo.

Los hombres de mar tuvieron un papel trascendental en las navegaciones transoceánicas ya que fueron la fuerza laboral que complementó los conocimientos de los grandes navegantes. Su trabajo permitió que España mantuviera contacto con sus colonias americanas por más de tres siglos. Los marinos no únicamente llevaron a cabo sus labores en las embarcaciones sino que también lo hicieron en tierra firme en trabajos relacionados con la carga y descarga de las naves, la reparación de éstas, en el acondicionamiento de los puertos para evitar accidentes náuticos, etc.

Para analizar a los hombres que participaron en los viajes al Nuevo Mundo es necesario estudiarlos con el mayor detalle posible. Podrá conocerse su formación y experiencia marítima al ver los motivos que los llevaron a participar en las navegaciones transoceánicas, la instrucción náutica con la que contaron, la vida que pudieron llevar en tierra firme, las formas en las que fueron enrolados, los tipos de pagos que recibieron así como la vida que llevaron durante las travesías. Lo anterior es importante ya que esa experiencia posteriormente fue transmitida en las costas de la Nueva España.

Sin embargo, los datos existentes sobre la vida que pudieron llevar los navegantes, principalmente durante las travesías, en ocasiones no son abundantes y por tal motivo en este capítulo se extrapolará la información con la que se cuenta, tratando de generalizar en algunos temas en los que existan lagunas informativas.

1.1. Las tripulaciones.

Los marineros, gente gentil, inurbana, que no sabe otro lenguaje que el que se usa en los navíos; en la bonanza son diligentes y en la borrasca perezosos; en la tormenta mandan muchos y obedecen pocos; su Dios es su arca y su rancho, y su pasatiempo, ver mareados a los pasajeros.

MIGUEL DE CERVANTES

Debido al importante papel que jugaron las tripulaciones en la evolución del sistema marítimo español es necesario conocer a quienes formaron parte de ellas ya que sin los hombres dedicados a las actividades náuticas, desde los reconocidos oficiales hasta los marinos de más bajo nivel, hubiera sido imposible llevar a cabo el dominio español sobre otros territorios.¹

La Corona hispánica 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 náuticos de la época.² Sin embargo, lo anterior de nada servía si la Corona no 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 transoceánicas; ahí fue donde los navegantes, de todos los oficios y niveles sociales, desempeñaron un papel protagónico.³

Formar una marinería confiable fue una tarea difícil de llevar a cabo, principalmente debido a que en la Península (así como en otros reinos europeos) no se tenían antecedentes sobre navegación oceánica de dónde aprender.⁴ Los primeros viajes transatlánticos tuvieron que basarse en los conocimientos acumulados en las navegaciones mediterráneas y, al mismo tiempo, experimentar con los nuevos métodos náuticos que iban surgiendo.⁵ El saber de los hombres que formaron parte de las tripulaciones, adquirido a través de su trabajo, fue de gran ayuda para el desarrollo marítimo de España y a la larga, también de la Nueva España.

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. Ver *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*, México, FCE, COLMEX, 1996, p. 28.

³ Torres, *op. cit.*, p. 57.

⁴ Pablo Emilio Pérez-Mallaina, *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 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. Ver *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (vol. 1), México, FCE, 1997, p. 183.

a) Los motivos para embarcarse o desistir de hacerlo.

Cuando los Hijos de Eru llegaban a verlo, sentían un gran terror, pues la aparición de Rey del Mar era tan terrible, como una ola gigantesca que avanza hacia la tierra, con un yelmo oscuro de cresta espumosa y una cota de malla que resplandece pasando del color plata a unas sombras verdes.

J.R.R. TOLKIEN

John H. Parry dice que las razones principales por las que los europeos de los siglos XV y XVI se adentraron al mar, fueron la depresión y la decadencia que en su continente se padecían, ambas provocadas tanto por epidemias como por guerras. Los hombres se lanzaban a navegar expulsados por la pobreza.⁶ 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.⁷

Los hombres del siglo XVI veían a la navegación como una actividad cuyo ejercicio dependía más de la necesidad que de la voluntad. Las travesías en esa época eran muy peligrosas⁸ y la reputación del mar no 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.⁹ La imagen del dragón de siete cabezas que surgiría de las entrañas del mar, dando paso a una serie de catástrofes naturales con las que comenzaría el fin de la humanidad, provocó que durante mucho tiempo los pueblos europeos temieran a los océanos.¹⁰ Todavía a mediados del siglo XVIII se pensaba que 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.¹¹

La cólera del mar era descargada en las naves que osaban transitarlo. Las tempestades eran consideradas castigos divinos por pecados cometidos.¹² 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

⁶ John H. Parry, *El descubrimiento del mar*, México, Grijalbo, 1989, p. 106. Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 33.

⁷ Martha de Jarmy, *La expansión española hacia América y el océano Pacífico* (2 vols.), México, Fontamara, 1988, p. 33-34.

⁸ *Ibid.*

⁹ Jean Delumeau, *El Miedo de Occidente* (vol. 1), España, Taurus, 1989, p. 53.

¹⁰ Alain Corbin, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Madrid, Biblioteca Mondadori, 1993, p. 18.

¹¹ *Ibid.*, p. 17.

¹² Delumeau, *op. cit.*, p. 64.

escuchadas sumergían reliquias en las entrañas del enemigo.¹³ No sólo las tempestades eran causa de temores; las calmas marítimas significaban la muerte, por hambre y sed, de los navegantes.¹⁴ El mar era símbolo del sufrimiento, el lugar donde residía el mal. Así retrata Delumeau el pensamiento que sobre aquél se tenía:

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.¹⁵

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.¹⁶ 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 dejan ver las Sagradas Escrituras:

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.¹⁷

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, ejemplificando lo anterior, 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”.¹⁸ 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.¹⁹ Los dichos populares como

¹³ Corbin, *op. cit.*, p. 19.

¹⁴ Delumeau, *op. cit.*, p. 54

¹⁵ *Ibíd.*, p. 68-69.

¹⁶ 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, *op. cit.*, p. 61.

¹⁷ *Sagrada Biblia* (traducida por Pbro. Agustín Magaña), México, ediciones Paulina, 1978, p. 581.

¹⁸ Corbin, *op. cit.*, p. 25.

¹⁹ *Ibíd.*, p. 34.

“quien no sabe rezar debe ir al mar, y quien no sabe dormir a la iglesia debe ir”²⁰ permiten ver los temores tradicionales que sobre los viajes marítimos tenía la gente.²¹

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.²² A mediados del siglo XVI el número de naufragios aumentó considerablemente. Cuando las naves eran “devoradas” por el mar, casi nunca se volvía a tener noticias de sus tripulantes y pasajeros. Hubo casos de náufragos que lograban salvar la vida y llegar a las costas, donde narraban los pormenores de las desgracias y de las penalidades sufridas, aumentando el temor que se tenía a los viajes.²³ Los naufragios formaron parte de los temas más recurrentes en las tradiciones orales, principalmente en zonas próximas a los grandes puertos.²⁴ Las narraciones mostraban que la vida de los marinos era dura y llena de sufrimientos; así se ve en este relato 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.²⁵

A pesar de lo anterior, al parecer fueron las crónicas de viajeros las que incitaron a los hombres a adentrarse en el mar.²⁶ El deseo de aventura que despertaban las narraciones

²⁰ 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 *op. cit.*, p. 53.

²¹ 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. Ver *Oralidad y escritura. Tecnologías de la palabra*, México, FCE, 1999, p. 81.

²² Delumeau, *op. cit.*, 69.

²³ Bernardo Gómez de Brito, *Historia trágico-marina*, Buenos Aires, Espasa-Calpe, 1948, p. 9-10.

²⁴ Corbin, *op. cit.*, p. 317.

²⁵ Delumeau, p. 58. El autor tomó este relato de la obra *Historia de varios viajes arriesgados* publicado en 1600 por J.P.T. Ruan.

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

de países exóticos, 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 al mar, a pesar del temor que éste les inspiraba.²⁷ 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 algo que satisficiera su hambre o la de sus familias. La mayoría se embarcaba por necesidad, al no tener un modo de subsistir 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. Estos hombres, soñadores e interesados, fueron la base en la que se apoyó la corona española para formar su sistema naval, el cual mantuvo comunicada a la Península con el Nuevo Mundo por más de tres siglos casi de manera continua.

b) Reclutamiento e instrucción.

...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

Con excepción de la alta nobleza, casi todas las capas de la sociedad hispánica participaron en las empresas ultramarinas. El nivel social de cada tripulante determinó su puesto en la embarcación. Pero fuera de las naves, la diferencia entre los hombres de mar no era muy notoria. Por muy rico que fuese el dueño de un barco, si tenía las manos encallecidas y su cara estaba curtida por el sol y surcada por múltiples cicatrices, su posición en la sociedad nunca sería demasiado prestigiosa. El trabajo en el mar fue considerado durante mucho tiempo como deshonroso, y un hidalgo podía perder su condición de noble al ejercerlo.²⁸

Para recibir un puesto de capitán o maestro, pesaba más el prestigio social y económico que la experiencia marítima.²⁹ Los miembros de la baja nobleza que

²⁷ *Ibíd.*, p. 39.

²⁸ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p.45.

²⁹ *Ibíd.*, 53.

participaron en las navegaciones procuraron laborar principalmente en los barcos de guerra, pues éstos representaban mayor prestigio social que los buques mercantes.³⁰

La Corona se preocupó por sus oficiales (o tal vez por la seguridad de sus naves), obligándolos a recibir cierta preparación en la Casa de Contratación antes de enfrentarse a los viajes. Capitanes, maestros, contra maestros y pilotos se vieron obligados a tomar cursos, presentar exámenes y obtener permisos para embarcarse.³¹ Sin embargo, había demasiada corrupción en la administración de dicha institución. Los exámenes y permisos se vendían o de antemano se daban las respuestas a los solicitantes,³² por lo que la preparación de estos hombres no fue del todo confiable.

El reclutamiento y la instrucción de los hombres de bajo nivel social que deseaban obtener puestos en las embarcaciones fue muy diferente. La Corona siempre tuvo necesidad de marineros para las flotas que viajaban a América. En un principio, buscó contratar gente experimentada o con algún tipo de preparación en el arte de la navegación. En 1552 se dio el orden de no admitir a marineros que no hubiesen sido examinados en las materias de su cargo, o servido por tres años como aprendices o grumetes. También se prohibió que los pasajeros se embarcaran como tripulantes.³³ Posteriormente los viajes se multiplicaron y la Corona necesitó cada vez mayor número de personal, por lo que comenzó a reclutar hombres de todo tipo, incluso aquellos que no pasaron los controles burocráticos de emigración³⁴ ni tuvieron el dinero suficiente para pagar el pasaje al Nuevo Mundo.³⁵

La mayoría de los marineros que participaron en los viajes transoceánicos eran originarios de la región cantábrica, aunque unos cuantos provenían del interior y antiguo reino de Aragón.³⁶ Al parecer, las provincias cantábricas estaban densamente pobladas, lo

³⁰ Fernando López-Ríos, *Historia médica de las navegaciones colombinas (1492-1504)*, España, Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, 1993, p. 14.

³¹ Clarence Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias*, México, FCE, 1979 explica con detalle el tipo de requerimientos para tomar cursos y realizar los exámenes. p. 371.

³² Horst Pietschmann, *El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América*, México, FCE, 1989, p. 129-132. También lo menciona Haring, *op. cit.*, p. 371-376.

³³ Haring, *op. cit.*, p. 345.

³⁴ Pietschmann, *op. cit.*, p. 49, explica que las diferencias sociales con fundamento religioso-étnico eran la causa de las prohibiciones impuestas para viajar al Nuevo Mundo. La limpieza de sangre significaba superioridad social y por lo tanto, mayor oportunidad de trasladarse a América como colonos. Por lo anterior, las personas que no podían comprobar su ascendencia cristiana pasaban a las nuevas colonias como parte de las tripulaciones.

³⁵ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 35.

³⁶ *Ibíd.*, p. 61.

que explica la salida de tantos hombres en busca de trabajo.³⁷ No todos los tripulantes eran originarios de la Península; muchos eran extranjeros que provenían de Flandes, Sicilia, Génova o las islas griegas³⁸ A pesar de que la Corona trató de limitar el número de extranjeros en las actividades náuticas, no hubo posibilidad de lograrlo. Durante el siglo XVI la Casa de Contratación llegó a registrar en sus controles aproximadamente 20% de marinos extranjeros, pero lo probable es que esa cifra fuese por mucho superada.³⁹ Además, la continua necesidad de ese personal hizo que en 1590 se admitiera a extranjeros católicos, exceptuando ingleses.⁴⁰ Para el siglo XVII, la decadencia en la que se encontraba el régimen naviero provocó que se dictaran algunas ordenanzas que concedían ventajas y privilegios a la gente de mar con la intención de fomentar su reclutamiento; aunque se tuvo algún éxito, lo cierto es que la Corona continuó dependiendo en gran medida de embarcaciones y tripulaciones originarios de otros reinos.⁴¹

Las prohibiciones dictadas para evitar la presencia de personal marítimo de origen extranjero generalmente no se respetaron. Las revisiones de las naves no eran tan severas y la corrupción estaba muy presente en ellas. El soborno era una forma muy popular para atravesar barreras burocráticas.⁴² Thomas Gage pone un ejemplo de lo fácil que era burlar los controles administrativos al describir su viaje al Nuevo Mundo de manera ilegal en 1625:

Al punto, me llevaron solo a un buque y allí me escondieron en un barril de galletas, vacío adrede para ocultarme en él. Así, cuando el gobernador pasó a bordo, para informarse si había algún inglés en la embarcación, el padre Calvo, padre de los mentirosos, respondió con resolución que no, bien persuadido de que no iría a buscarme dentro de un tonel. El gobernador se volvió a tierra sin encontrarme, y esta historia sirvió de pasatiempo a nuestra gente el resto del día.⁴³

Los hombres reclutados se enlistaban en las embarcaciones por diversos motivos. El más común fue la necesidad, pero también fueron importantes el aburrimiento y la monotonía en la que se vivía en sus lugares de origen. Hubo además quienes, siguiendo la

³⁷ Henry Arthur Francis Kamen, *La España de Carlos II*, Barcelona, Crítica, 1981, p. 103.

³⁸ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 11.

³⁹ *Ibid.*, p. 64-65.

⁴⁰ Haring, *op. cit.*, p. 324-325.

⁴¹ José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias siglos XVI y XVII*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1997, p. 190.

⁴² Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 65.

⁴³ Thomas Gage, *Nuevo Reconocimiento de las Indias Occidentales* (edición de Elisa Ramírez Castañeda), México, SEP/80, FCE, 1982, p.58.

profesión de sus padres, dedicaban su vida al mar. Muchos veían en la navegación el trampolín que les permitiría saltar a las Indias como inmigrantes ilegales; y aunque los castigos eran severos para los desertores, las posibilidades de ser atrapados al parecer fueron mínimas.⁴⁴ No todos los tripulantes estaban en las embarcaciones de manera voluntaria. Había quienes estaban ahí obligados por leva, por purgar algún delito o incluso quienes, durante la inconsciencia de alguna borrachera, fueron llevados a las naves. Existió también reclutamiento de infantes. Hubo casos de secuestro de menores de edad o venta de niños por parte de padres sumidos en la miseria.⁴⁵

A diferencia de los oficiales, a los marinos de bajo nivel no se les dio preparación alguna. Sus conocimientos los adquirían con su propia experiencia al observar el mar, escuchar las historias de los ancianos y aprender a ubicarse con los astros.⁴⁶ La preparación del marino se basaba en gran medida en sus vivencias, las que lograban con mucha suerte y resistencia, pues la mortandad en las naves era alta y la minoría de los hombres llegaba a edades avanzadas. Sus conocimientos le servían para ubicarse en alta mar y, en ocasiones, para evitar que las embarcaciones naufragaran. Su experiencia les permitía:

Saber determinar los cambios atmosféricos por el color de las aguas o de los atardeceres; oler y barrontar las tormentas; hallar islas en pleno océano siguiendo el vuelo de las aves; o aprendiendo cómo circulaban los vientos y las corrientes que creaban caminos de cualquier marino.⁴⁷

La preparación de las marinerías así como la mayoría de las reglas existentes sobre la navegación casi no sufrieron modificaciones durante los siglos XVI y XVII; incluso fueron continuamente reiteradas por oficiales reales.⁴⁸ Sin embargo para el siglo XVIII hubo grandes cambios. Con la llegada de la dinastía Borbón al trono español se acrecentó el interés tanto en las navegaciones como en la preparación de los hombres que participaban en ellas. El renacer de la marina debía lograrse con el adiestramiento de todos sus trabajadores. Fue importante enseñar no únicamente a los oficiales, sino también a los hombres de bajo nivel. Para preparar a las tripulaciones, la nueva casa reinante creó instituciones dedicadas a instruir a los trabajadores del mar. Una de ellas fue el Colegio de

⁴⁴ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 33-35.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ *Ibid.*, p. 239-240.

⁴⁷ *Ibid.*, p.340.

⁴⁸ Haring, *op. cit.*, p. 364.

San Telmo, para niños huérfanos hijos de marinos, para los niños abandonados y jóvenes descarriados; ahí se les adiestraba en las artes navales básicas para que pudieran convertirse en marineros calificados. Otra institución fue la Real Academia de Guardiasmarinas (1716), donde la nobleza española se preparaba para los puestos de capitán, maestre, contra maestre y piloto.⁴⁹

Los principales cambios en la navegación sucedieron a partir 1714, cuando el control de los asuntos marítimos fue arrebatado de las manos del Consejo de Indias y del Consejo de Guerra. En su lugar se nombró un Secretario de Asuntos Navales o Ministro de Marina. Sin embargo, la reforma náutica más significativa tuvo lugar en 1717, cuando se creó la Intendencia General de Marina y José Patiño fue nombrado intendente de ella.⁵⁰ El objetivo principal del nuevo funcionario fue reactivar el sistema naval real. Procuró acrecentar la ingerencia de la Corona en las actividades marítimas y así depender menos de particulares; creó un cuerpo de ingenieros militares que se encargara de limpiar y dar mantenimiento a los puertos hispánicos; nombró oficiales responsables para cada uno de los aspectos de la marina, desde los pertrechos y arsenales hasta tripulaciones de los barcos y hospitalización de la marinería; formó un cuerpo de comisionados, contables e inspectores, que supervisarían la administración de las finanzas marítimas; publicó unas instrucciones en donde indicaba la forma en la que esperaba que funcionara la marina real y preparó un reglamento para la concesión de patentes de corso.⁵¹

A lo largo de esas transformaciones, Patiño entendió que la única manera de lograr el crecimiento de la navegación era haciendo que ésta dejara de ser una actividad forzada. Por ello creó en 1751 la Matrícula de Mar, la cual consistía en un gran listado que contenía los nombres de los marinos calificados para las travesías, así como los aprendices y personal de oficio como carpinteros, calafates, almaceneros, etc. Aparecer en esa lista aseguraba a los empleados un sueldo fijo, fueros y algunos privilegios. Con la Matrícula, los oficios marítimos tuvieron mayor reconocimiento.⁵² Los hombres se enrolaban de manera voluntaria con mayor frecuencia. La Matrícula logró reglamentar la vida de los hombres de mar hispánicos. Su éxito provocó que a la larga ese listado fuera aplicado en

⁴⁹ Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, España, Ariel, 1979, p. 130-131.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 129-130.

⁵¹ *Ibid.*, p. 131.

⁵² Francisco de Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, México, UNAM, 1987, p. xxxvi-xxxvii.

algunos puertos americanos: en 1775 en Cartagena de Indias y en 1776 en la Habana y en los puertos novohispanos de Veracruz, Acapulco y San Blas.⁵³ Además, con la aplicación del Reglamento de Comercio Libre hubo aumento de naves y, por consiguiente, también de la gente de mar.⁵⁴

c) La vida en tierra firme

...el marino es como el pescado: no puede estar mucho tiempo fuera del agua sin corromperse...

FERNAND BRAUDEL

La mayor parte de los tripulantes carecían de estabilidad laboral. Todos eran contratados únicamente durante el tiempo que durase el viaje. Llegando al puerto se procedía a la descarga; luego, los hombres se quedaban sin trabajo durante varios meses. Sólo permanecían contratados los marineros que vigilaban el buque durante la invernada. Cuando el sistema de navegación fue más regular, los trabajadores podían al menos asegurar su trabajo ocho o nueve meses del año.⁵⁵

Los tripulantes esperaban en tierra a que se prepararan los viajes y fueran contratados en ellos. Durante los siglos XVI y XVII la base o lugar de residencia de estos hombres fue Sevilla; para el XVIII ésta se trasladó a Cádiz.⁵⁶ Muchos miembros de tripulaciones tenían en el puerto sus casas y sus familias. Los oficiales de alto nivel habitaban en casas, o en el peor de los casos, en cuartos rentados. Mientras tanto, los hogares del personal de bajo nivel generalmente consistían en viviendas colectivas llamadas “corrales”. Algunos se veían obligados a vivir en mesones y posadas, en espera de conseguir alistarse.

Los tripulantes de bajo nivel tenían pocas posesiones tras sus largos viajes; en muchas ocasiones derrochaban su salario de meses “entre explosiones de desbordante sensualidad” en lo que volvían a ser embarcados.⁵⁷ Para el hombre de mar, acostumbrado a

⁵³ *Ibíd.*, xlv-xlvi.

⁵⁴ Antonio Miguel Bernal (coordinador), *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, España, Fundación Banco Exterior, s/a, p. 20.

⁵⁵ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 83.

⁵⁶ Antonio Miguel Bernal explica cómo el traslado fue más bien una confirmación de la práctica mercantil llevada a cabo desde 1680 en Cádiz, aunque se le dio a ese puerto el reconocimiento oficial hasta 1717. El traslado no afectó el tráfico mercantil, de ahí que Bernal explique que las razones del traslado fuesen por motivos operacionales. Ver *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. 297.

⁵⁷ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 25-26.

un movimiento constante, no tenía sentido la acumulación de bienes inmuebles. Cuando se le acababa su paga, simplemente volvía a enrolarse.⁵⁸

En tierra, los tripulantes estaban ociosos, por lo que se convirtieron en fuente constante de problemas. Tenían fama de ser hombres violentos y malos cristianos; continuamente se veían vinculados en robos, pleitos, violaciones, etc. Hubo marinos que incluso dirigían mesones donde se refugiaba a ladrones.⁵⁹ A la Corona le resultó difícil controlar a su personal marítimo. Fue hasta el siglo XVIII cuando comenzó a vislumbrarse un nuevo hombre de mar, no sólo mejor preparado, sino también más versátil en sus actividades. Se buscó que esos trabajadores alternaran su propio oficio con algún otro. Durante su estancia en tierra firme, podrían laborar en los arsenales o en las embarcaciones, pero también podrían hacerlo como pescadores, buzos o incluso agricultores de cáñamo. Así obtendrían otro ingreso mientras se preparaban para embarcarse. Con esta idea la Corona intentó mantener ocupados a estos hombres y así evitar sus acostumbrados desmanes; además buscó reactivar la economía costera, tratando de depender menos de los productos extranjeros. Para lograrlo, las autoridades publicaron bandos donde se exponían los permisos que los hombres de mar obtendrían para trabajar en otros oficios mientras estaban en tierra firme. Por ejemplo, uno publicado en marzo de 1750, donde se abarataba la sal para secar el pescado y se eliminaba el pago de aduanas y alcabalas en el transporte y la venta de pescado y cáñamo:

Deseando el rey se fomente por cuantos motivos de equidad sean posibles al comercio de la pesca en todas las costas de sus dominios no sólo para conducir a reinos extraños, y que de esta suerte cese el perjuicio que causan los extranjeros en España en esta parte de comercio se habilite y aumente, y tenga siempre en qué ejercitarse criándose marinería con las ventajas que le produzca su aplicación.⁶⁰

Estas ideas sobre una marina preparada y con actividades alternativas en tierra firme fueron llevadas a los puertos americanos, principalmente a aquellos que apenas comenzaban a ser fundados.

⁵⁸ *Ibíd.*, p. 239.

⁵⁹ *Ibíd.*, p.16.

⁶⁰ *Autorización para dar facilidades a marinos para que se dediquen a actividades en tierra*. Madrid, 10 de marzo 1750. AGN, Marina, volumen 34, foja 337-337v.

d) Los salarios

El “pagamento” o salario fue una de las principales razones por las que los hombres se decidían a aventurarse en las actividades marítimas. Durante el periodo colonial a los hombres de mar se les pagó de tres distintas maneras: por especie, por espacio y por dinero.

El pago por especie consistió en la ganancia que se obtuviera por la venta de los productos que se llevaran en las embarcaciones, los cuales no pertenecían a los miembros de las tripulaciones sino a los grandes comerciantes (o cargadores) o incluso a la misma Corona. Los tripulantes se embarcaban con la esperanza de que las naves (excesivamente cargadas) llegaran sin contratiempos a sus destinos ya que de la venta de las mercaderías a bordo dependían sus salarios. Las utilidades se obtenían con la venta del cargamento. Éstas se dividían en tres partes (las cuales no eran equitativas), una para la Corona, otra para los dueños de naves y comerciantes y la tercera para los miembros de la tripulación. Las ganancias que obtenían estos últimos también dependieron de su nivel en la embarcación ya que mientras mejor puesto se tuviera en ella mayor sería el salario que correspondía a cada empleado. La ventaja que tenía esta forma de pago era que si las ventas eran sustanciosas, la paga de las tripulaciones también lo era; aunque si era de manera contraria, podía dejarlos sin ingreso alguno.⁶¹

El pago por espacio se basó en lo que se conoce como la “pacotilla” o la “quintalada”⁶². 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.⁶³ 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

⁶¹ José María Martínez-Hidalgo, *Las naves del descubrimiento y sus hombres*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 200-201.

⁶² Un quintal equivale a 46 kilogramos.

⁶³ Martínez-Hidalgo, *op. cit.*, p. 205.

cuando la venta de sus mercancías hubiese finalizado.⁶⁴ 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.⁶⁵

El pago con dinero fue la forma que más se usó e incluso se generalizó en el siglo XVIII. Consistió en pagas en dinero llamadas “soldadas”; éstas eran salarios fijos para cada miembro de la tripulación. Cuando comenzó a pagarse a los hombres con dinero, generalmente se hacía en partes, una al llegar a América y el resto cuando el viaje terminara y regresaran a la Península. Pronto se dejó de pagar de esta manera pues ocasionó muchos problemas a las autoridades y a los comerciantes. Algunos hombres, al recibir su pago en costas americanas, desertaban del servicio dejando las faenas costeras a medio terminar. Esto obligaba a los dueños de navíos, a comerciantes e incluso a las autoridades del lugar a contratar personal que hiciera las faenas de carga, descarga y traslado de las mercaderías. Este también fue problema en las costas peninsulares, donde los hombres bajaban de las naves con su paga y sin terminar los trabajos que les correspondían. Ante estos problemas las autoridades reales emitieron leyes que regularan las contrataciones de los trabajadores así como sus obligaciones y las formas en las que debían pagarles. Un ejemplo de lo anterior es el Reglamento de Soldadas publicado en 1754, que muestra el problema de abandono de naves en el que los hombres de mar incurrían:

Reglamento de Soldadas... de los navíos... que navegaren a la América... por lo confuso de él, y los extraños establecimientos, de haber de pagarles los trabajos de carga y descarga y otros; y sobre todo el más repugnante de abandonar el buque apenas dan fondo en la bahía a su retorno, precisando a los dueños a que busquen gente a jornal para la descarga...⁶⁶

Para obligar a los hombres a permanecer en sus embarcaciones, se decretó que el pago debía realizarse cuando todas las faenas marítimas hubiesen terminado. Podía darse un anticipo a los trabajadores que salían de España para que dejaran dinero a sus familias, pagaran deudas o compraran algunas mercancías. Los adelantos serían descontados de la

⁶⁴ Bernal explica las diferentes formas en las que se acostumbraba hacer y registrar préstamos a las tripulaciones en *La financiación...* p. 156-157.

⁶⁵ Jarmy, *op. cit.*, vol. 2, p. 202; Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 104-105.

⁶⁶ *Reglamento de sueldos mensuales de los oficiales mayores de mar e individuos de las tres clases de tripulación*. 1776. AGN, Alcabala, volumen 207, expediente 9, fojas 402-402v.

paga final. El pago total por el viaje se hacía cuando la descarga terminaba.⁶⁷ Así lo demuestra la siguiente ordenanza:

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...⁶⁸

Los salarios fueron acrecentándose en la medida que fue necesario. Por ejemplo, las pagas de las tripulaciones durante el siglo XVI se mantuvieron con pocas variantes; y en el XVII, época de crisis náuticas y falta de personal, hubo considerables aumentos.⁶⁹ Para el siglo XVIII, con las Reformas Borbónicas, los pagos del personal marítimo quedaron formalmente registrados por las autoridades. Los reglamentos salariales variaron dependiendo de cada establecimiento costero, tanto peninsulares como americanos, siendo las pagas más elevadas en unos lugares que en otros. Por ejemplo, los reglamentos permiten ver que en la Nueva España las soldadas de las tripulaciones del lado del Pacífico eran más elevadas que las del Atlántico, como más adelante se verá.

Todos los miembros de las tripulaciones tenían derecho a recibir raciones, es decir comida y bebida, como parte de su salario; éstas corría a cargo del propietario de las embarcaciones, ya fueran particulares o reales.

Con todo lo anterior, puede verse que la Corona intentó formar una marinería confiable a la cual pudiera encargar todo lo relativo a sus viajes transoceánicos. Buscó hombres capaces de desempeñar los trabajos náuticos. Sin embargo la escasa experiencia oceánica de buena parte del pueblo hispánico, y el aumento continuo de viajes transatlánticos, obligaron a la Corona a echar mano de todo aquel que pudiera trabajar en las embarcaciones. Los tripulantes en gran medida fueron trabajadores poco aptos o preparados para realizar las faenas marítimas. Los motivos que tuvieron para embarcarse tenía poco que ver con la búsqueda de conocimiento y más con la necesidad de conseguir

⁶⁷ Jarmy, *op. cit.*, vol. 2, p. 202; Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 106-108.

⁶⁸ *Reglamento de sueldos mensuales...*, 1776. AGN, Alcabalas, volumen 207, expediente 9, foja 403-403v.

⁶⁹ Haring, *op. cit.*, p. 393-394.

un modo de subsistencia o de riquezas y aventuras en el Nuevo Mundo. Los hombres vieron en el mar un medio para lograr sus fines. Su escasa preparación provocaba que los viajes fueran altamente peligrosos. Muchos trabajadores morían durante las travesías, por lo que la Corona procuró contratar a muchos tripulantes para que el gobierno de la nave nunca quedara desprotegido. Al mismo tiempo en que las navegaciones se hicieron más regulares, el personal náutico fue haciéndose cada vez más profesional. La preparación de los hombres dependió en gran medida de la experiencia obtenida en los viajes transoceánicos, tanto por ellos como por sus antecesores. Es necesario conocer más sobre las travesías debido a que éstas fueron las formadoras de los hombres de mar que llegaron a costas novohispanas.

1.2. Un largo y tormentoso viaje

...que los que van a la mar y hieden las olas en navíos, ven las obras del Señor y sus maravillas en lo profundo de las aguas. En efecto, no sólo se ven en ellas ballenas, sino otros peces que como fieras vencen a los hombres más fuertes y valientes, los despedazan con sus dientes largos y agudos y tragan sus miembros enteros con carne y huesos.

SALMO 107

Para conocer la experiencia náutica adquirida por las tripulaciones es necesario estudiar las faenas que los trabajadores realizaban a lo largo de las travesías. Analizar el tipo de vida que éstos llevaron durante los viajes trasatlánticos permitirá conocer la forma en la que desempeñaron las faenas que la Corona les solicitó así como los sufrimientos a los que tuvieron que someterse para realizarlas. Por ello es necesario conocer aspectos que se refieran al trabajo de esos hombres, a los alimentos que consumían, a las enfermedades que padecían, a las distracciones con las que contaban, etc; es decir, aquello que refleje la vida y la formación de las marinerías a lo largo de las navegaciones.

Las faenas marítimas fueron realizadas por hombres cada vez más experimentados en ellas. Dicha experiencia se obtenía al participar en las navegaciones transoceánicas. Los conocimientos obtenidos por los navegantes y tripulantes sobre los océanos, las embarcaciones y la forma en la que debían realizarse los viajes, tuvieron altos costos económicos y humanos. Sin embargo, someter a los hombres a las travesías, obligarlos a adquirir la experiencia necesaria para que los viajes se realizaran cada vez con mayor regularidad fue la única forma en la que pudo lograrse el desarrollo marítimo.

a) Faenas en alta mar

El léxico marineró se caracteriza por la sonoridad, euforia y precisión para expresar lo mejor posible las ideas y hacerse comprender en trances urgentes que no admitan la confusión o la duda.

EUGENIO DE SALAZAR

El trabajo en las embarcaciones era duro, por lo que los marineros generalmente eran hombres jóvenes que podían resistirlo. Pocos llegaban a viejos. La mayoría de los trabajadores quedaban marcados por heridas provocadas por el trabajo, como dedos aplastados en el traslado de carga, heridas por precipitación de trozos de arboladura o jarcia, caídas sobre la cubierta, astillas incrustadas en los ojos, etc. Además, la violencia entre marinos era muy frecuente, y sus pleitos muchas veces culminaron con heridos y hasta muertos.⁷⁰

El trabajo marítimo exigía total disponibilidad de cada miembro de la tripulación.⁷¹ Cuando la nave salía del puerto comenzaba el trabajo de gobernar la embarcación. Mientras los oficiales desde la popa daban órdenes, la marinería corría por las cubiertas cumpliéndolas.⁷² 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.⁷³ Al caer el sol, tras el rezo de la oración, la tripulación se dividía en tres grupos que hacían guardia en turnos llamados guardia prima, guardia de modorra y guardia de alba. Se rolaban los turnos pues al parecer el segundo era el más difícil por imposibilitar un descanso continuo. Para el siglo XVII las guardias se redujeron a dos debido a la escasez que hubo de personal marítimo. Dicha reducción implicó mayor desgaste de los hombres.⁷⁴

Las faenas en el barco eran variadas y también el personal que las desempeñaba. Cada hombre tenía una función en la embarcación, y ésta dependía de su preparación, experiencia, nivel social o incluso su edad.

Los miembros de la tripulación más jóvenes eran los pajes. Sus edades oscilaban entre 8 y 15 años (hasta 18 si no eran muy hábiles). El paje era el aprendiz. La mayoría de

⁷⁰ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 83.

⁷¹ *Ibíd.*, p. 83.

⁷² *Ibíd.*, p. 79.

⁷³ *Ibíd.*, p. 80.

⁷⁴ *Ibíd.*, p. 80. La reducción de personal se debió en parte a que la seguridad de los viajes fue mayor, y en parte por la crisis náutica que la Corona española sufrió en este siglo.

los que ocupaban este puesto eran huérfanos, niños pobres que habían sido vendidos por sus padres, abandonados o incluso robados. Sus faenas consistían en barrer y limpiar la nao, preparar la distribución de alimentos, llamar a la tripulación a recibir el rancho y recoger la mesa tras la comida. Podrían ser ayudantes personales de algún miembro de la tripulación, generalmente de oficiales, o de pasajeros ricos. Sus obligaciones principales consistían en vigilar durante la guardia que los hombres no se durmieran, así como girar la ampolleta (reloj de arena) al tiempo que recitaban letanías. Con esto último mantenían cierto rito religioso en las embarcaciones.⁷⁵ Algunos de sus cantos fueron los siguientes:

*Al rayar el alba
Bendita sea la luz
y la Santa Veracruz,
y el señor de la verdad,
y la Santa Trinidad.
Bendita sea el alma
y el señor que nos la manda
bendito sea el día
y el señor que nos lo envía

*Bendita la hora en que Dios nació
Santa María que le parió
San Juan que le bautizó
La guardia es tomada
la ampolleta muele
Buen viaje haremos
si Dios quiere⁷⁶

Los grumetes eran los marineros jóvenes que todavía no alcanzaban la máxima experiencia profesional, y por lo tanto, tampoco reconocimiento oficial. Sus edades oscilaban entre 17 y 20 años. Sus obligaciones consistían en tareas especiales para cuerpos ágiles y ligeros como los suyos como recoger velas en medio de tempestades o saltar desde la borda a un bote en pleno océano. Obedecían a marinos y oficiales, y aunque no estaban obligados a realizar servicios personales, muchos trabajaban como criados. También eran los que más maltratos recibían, pues mientras que los pajes eran demasiado pequeños para ser golpeados, los marinos eran demasiado mayores; por ese motivo la peor carga a llevaban los grumetes.⁷⁷

Los marineros comenzaban a tener experiencia en el oficio alrededor de los 20 años, edad en la que se les otorgaban títulos oficiales, sin embargo, sus edades generalmente oscilaban entre 28 y 29 años. Los hombres de 35 a 40 años eran verdaderamente raros y considerados viejos para ese empleo. La labor de los marineros era fundamental en las embarcaciones. Su destreza sólo se lograba con la experiencia. Los conocimientos de estos hombres podían salvar o destruir las naves. Por ejemplo, aprendían a calcular la

⁷⁵ *Ibíd.*, p. 84-85.

⁷⁶ *Ibíd.*, p. 37-38.

⁷⁷ *Ibíd.*, p. 85-86.

profundidad y el tipo de fondo con solo una mirada, lo que evitaba que las embarcaciones encallaran. Si sabían leer y escribir, podían aprender las funciones del piloto y, si juntaban dinero, tenían la posibilidad de presentar el examen correspondiente en la Casa de Contratación.⁷⁸ Si el marino era versado en la cuestión del manejo de armas, obtenía el puesto de artillero, cuyo nivel era superior al del marinero común. El condestable era el encargado del armamento del navío y de mandar a los artilleros.⁷⁹ La carrera de marino duraba aproximadamente 20 años desde que entraba al servicio; podía obtener ascensos, aunque eso era algo difícil de lograr debido a que se necesitaba experiencia ganada con el tiempo, y la dureza del empleo lo dificultaba.

El resto de la tripulación contaba con mejor nivel dentro de la nave. Su trabajo no dependía tanto de su edad sino de su conocimiento y experiencia. En estos casos estaban el carpintero, calafate y buzo, encargados del casco de la nave; barbero, cirujano y capellán, encargados de la salud de los cuerpos y de las almas; despensero, encargado de los víveres y las raciones; contraestre y guardián, encargados de hacer cumplir las órdenes de los oficiales mayores.⁸⁰ Las máximas autoridades en los navíos eran el maestro o capitán, encargado del mando de la nave; y el piloto, que llevaba la derrota y todo lo relacionado con la parte náutica.⁸¹

b) El espacio en la nave

Uno de los principales problemas que enfrentaron los navegantes de la primera parte del siglo XVI durante las travesías fue el reducido espacio con el que contaban. Posteriormente, el aumento de las dimensiones de las naves les dio a los hombres de mar mayor espacio para moverse durante los viajes. En las travesías los tripulantes se movían por toda la cubierta realizando sus faenas,⁸² pero los lugares donde debían acomodarse a vivir durante los meses de viaje dependían de su nivel social, laboral y económico. Del palo

⁷⁸ Haring explica detalladamente en qué consistía cada uno de los exámenes que se presentaban en la Casa de Contratación. Ver *op. cit.*, p. 374-379.

⁷⁹ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 86-87.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 88-89.

⁸¹ Martínez-Hidalgo, *op. cit.*, p. 200.

⁸² López-Ríos, *op. cit.*, p. 38.

mayor a la popa –parte de atrás de la nave– estaba la zona de prestigio, la de los oficiales; la zona de la proa –parte de adelante– era el lugar de la marinería.⁸³

Los tripulantes del siglo XVI tuvieron varios competidores en su lucha por encontrar espacio: los cargamentos, los alimentos de pasajeros, los aparejos, el fogón, los mástiles y los animales vivos.⁸⁴ La falta de espacio continuamente provocó aglomeraciones que llegaron a generar explosiones de violencia. Esta situación cambió puesto que las naves usadas en el comercio transoceánico fueron cada vez de mayores dimensiones; esto se debió al interés de llevar el mayor número de mercancías posible (tanto legal como ilegalmente), por lo que el problema del espacio en las embarcaciones dejó de ser tan severo.⁸⁵ Aún así, la “territorialidad” de los hombres de mar posiblemente continuó siendo un problema común (ver apéndice 1).

Para los marinos, la forma común de conseguir un espacio propio era delimitándolo con su propia caja, único cargamento que cada tripulante tenía derecho a llevar. Ahí guardaban sus ropas y efectos personales. Las dimensiones y número de cajas dependía del nivel social del tripulante.⁸⁶ Las cajas generalmente quedaban a la intemperie, sobre la cubierta. Tenían varios usos; además de servir como baúl, también funcionaban como silla o incluso como cama. En ellas se reunían jugadores de cartas o se realizaban tertulias. Los marinos defendían su espacio formando “ranchos o camaradas”, que consistían en grupos de tripulantes que comían juntos y hacían vida en común, marcando con las cajas su territorio. Como la caja fue el único medio en el que los marinos delimitaban su espacio, el desplazamiento de éstas llegó a crear serias disputas que en ocasiones terminaban con acuchillamientos.⁸⁷

Durante las travesías, ya fuera en espacios grandes o pequeños, las tripulaciones tuvieron que convivir, trabajar, comer y dormir. Generalmente los barcos eran lugares poco limpios y, por lo tanto, altamente insalubres; esto último acrecentado por la inevitable humedad del ambiente y la suciedad de sus moradores.⁸⁸

⁸³ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 144.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 141.

⁸⁵ Haring, *op. cit.*, p. 344-345. El autor describe las grandes dimensiones de las embarcaciones usadas en los viajes transpacíficos e incluso menciona las reconstrucciones que algunas de ellas sufrían, como añadirles superestructuras que mejoraran su capacidad de almacenamiento.

⁸⁶ Martínez-Hidalgo, *op. cit.*, p. 205.

⁸⁷ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 147.

⁸⁸ López-Ríos, *op. cit.*, p.38-39.

c) El descanso

Las horas de sueño pasaban de manera incómoda, poco continua e insuficiente.⁸⁹ La cama era un lujo sólo permitido a oficiales y, en ocasiones, a algún pasajero distinguido. La mayor parte de los tripulantes buscaba zonas llanas en la cubierta, donde extendían sus colchoncillos (costales con paja), y después se tapaban con una manta. No toda la tripulación descansaba al mismo tiempo ya que un tercio de ella estaba de pie (los que hacían guardia) mientras que los otros dormían.⁹⁰

El calor incomodaba de tal manera a tripulantes y pasajeros que era difícil conciliar el sueño. Los hombres acostumbrados a las condiciones de los barcos tal vez lograban descansar, pero los otros podían pasar las noches en vela sin lograr restablecer sus fuerzas con el sueño. Thomas Gage describió la imposibilidad que él como pasajero tuvo para dormir durante su viaje:

Las tardes y las noches eran más soportables, y con todo el calor que había dejado el sol en los costados y tablas de nuestra embarcación era tan grande que no podíamos cerrar los ojos entre puentes ni en nuestros camarotes, y pasábamos las noches paseándonos en camisa o haciendo tertulia sobre la cubierta del barco...⁹¹

No había sitio fijo para dormir. La gente se ponía donde pudiera, acomodándose en el espacio que otros abandonaban o tomándolo por la fuerza. En medio de la noche, los tripulantes podían ser despertados de improviso, ya sea por estorbar a las maniobras de navegación o por ser necesario su trabajo con prontitud. La bodega era el único lugar prohibido para acomodarse a descansar, pues ahí no podían echar mano con rapidez de los trabajadores.⁹²

El problema de las camas en las embarcaciones en parte fue resuelto con el uso de las hamacas de los indios americanos.⁹³ Ésta fue una solución tardía que comenzó a generalizarse hasta el siglo XVII. Las hamacas ahorraron espacio colgándose unas sobre otras entre los puentes; además eran cómodas, frescas y, como se enrollaban, no estorbaban durante el día.⁹⁴

⁸⁹ *Ibíd.*, p. 41.

⁹⁰ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 145.

⁹¹ Gage, *op. cit.*, p. 78.

⁹² Martínez- Hidalgo, *op. cit.*, p. 204; Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 145.

⁹³ Parry, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, México, FCE, 1968, p. 32.

⁹⁴ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 145.

d) La hora de la comida

La hora de la comida tampoco debió ser del todo cómoda o agradable para los tripulantes (salvo porque saciaban su apetito). Se hacía una aglomeración al momento de consumir los alimentos, lo que provocaba más suciedad en el barco. La narración que hace el oidor Eugenio de Salazar⁹⁵ en el viaje que hizo a América ejemplifica lo anterior:

Mozos y viejos, sucios y limpios, todos van hechos una molala pegados unos con otros; y así uno reguelda, otro suelta los vientos, otros descarga las tripas, vos almorzáis; y no se puede decir ninguna que usa de mal crianza porque las ordenanzas de esta ciudad lo permiten todo.⁹⁶

Se cocinaba en un hornillo ubicado en la proa, acomodado en una caja cuyo fondo estaba lleno de arena. Sobre ésta se hacía fuego.⁹⁷ A partir de las cuatro de la tarde se apagaba el fogón. Si el viento o el tiempo no lo permitían, el fogón no se encendía y los alimentos se consumían fríos o crudos.⁹⁸

La hora de la comida era uno de los momentos donde las diferencias sociales entre los miembros de la tripulación eran notorias. Los oficiales de la embarcación (capitán, maestro, piloto y escribano) comían en mesa, mientras que el resto de la tripulación lo hacía en el suelo, reunidos alrededor del fogón.⁹⁹ El oidor Salazar también describió la forma en la que se desarrollaba la comida en las embarcaciones:

En un santiamén se sienta la gente marina en el suelo a la mesa, dando la cabecera al contra maestre. Uno echa las piernas atrás, otro los pies adelante; cual se sienta en cuclillas y cual recostado y otras muchas maneras. Y sin esperar bendición, sacan los caballeros de la tabla redonda sus cuchillos y gañavetes de diversas hechuras, que algunos hicieron para matar puercos, otros para desollar borregos, otros para cortar bolsas; y cogen entre sus manos los pobres huesos, y así los van desforneciendo de sus nervios y cuerdas...y en un credo los dejan más tersos y limpios que el marfil.¹⁰⁰

Los alimentos debían ser consumidos rápidamente ya fuera por los deberes a realizar o por temor a que los compañeros desearan hincar el diente en la comida del otro.

⁹⁵ Martínez-Hidalgo explica que Eugenio de Salazar (1530-1602) viajó a América en 1580 para ocupar puestos como oidor en Santo Domingo, fiscal de la audiencia de Guatemala y oidor en México. En 1600 regresó a España a ocupar un puesto en el Consejo de Indias. Ver *op.cit.*, p. 254.

⁹⁶ *Ibíd.*, p. 206.

⁹⁷ Parry, *Europa y...*, p. 32-33.

⁹⁸ López-Ríos, *op. cit.*, p. 41-42.

⁹⁹ Martínez-Hidalgo, *op. cit.*, p. 205.

¹⁰⁰ *Ibíd.*, p. 206.

Por lo tanto, las delicadezas alimenticias o la elegancia al ingerir los alimentos no eran comunes durante las travesías.

e) Los alimentos en alta mar

La comida jugaba un papel principal en las travesías porque de eso dependía en buena medida el triunfo de los viajes. Por eso la Corona se preocupó en tener suficiente trigo para elaborar el bizcocho, así como uva para el vino. El alimento de los tripulantes no debía ser tocado por ningún motivo por los pasajeros, los cuales tenían la obligación de llevar su propia comida.¹⁰¹ Thomas Gage ejemplifica el tipo de alimento que los pasajeros llevaban para así no consumir el de los tripulantes:

Leyonos una larga factura de todo lo que había comprado para nuestro consumo a bordo: tanto pescado, tanta carne, tantas ovejas, tanto tocino, tantos jamones, tantas gallinas, tantos barriles de galleta blanca, tantos jarros de vino de Cazalla, tantos sacos de arroz, tantos cajones de pasas, tantos confines de higos, tantas aceitunas, tantas alcaparras, tantos limones, tantas naranjas dulces y agrias, tantas granadas, tantos confites, dulces, conservas, mermeladas y toda especie de jaleas de Portugal.¹⁰²

Había diferencia de calidad en los alimentos consumidos entre oficiales y marinos, aunque la dieta de ambos grupos fue dura y muchas veces insuficiente.¹⁰³ En general, se llevaba alimento que podía almacenarse por largo tiempo sin sufrir descomposición, o por lo menos que ésta no fuese tan severa. Los víveres comunes eran aceite, manteca de cerdo, harina, ajos, bizcocho o galleta, tocino, sal, vinagre, garbanzos, judías, lentejas, cebollas, habas, aceitunas, pescado seco y en salazón, arroz, azúcar, miel, queso, almendras, pasas y otras frutas secas.¹⁰⁴ En algunas embarcaciones se llevó ganado con la finalidad de consumir carne fresca durante las travesías.¹⁰⁵

Los alimentos se deterioraban con gran rapidez, principalmente cuando los viajes se hacían por lugares con climas cálidos y excesivamente húmedos. Los hombres de mar tuvieron que ingeniárselas para engañar a sus sentidos y lograr consumir los alimentos echados a perder o agusanados. Fray Bartolomé de las Casas da una idea de esto:

Pudrióseles tanto el bizcocho y hinchóseles de tanta cantidad de gusanos, que había personas que no querían comer o cenar la macamoria que del bizcocho y agua puesta en fuego hacían, sino de noche, por no ver la multitud de gusanos que salían y con él se cocían...Otros estaban

¹⁰¹ José Luis Martínez, *Pasajeros a Indias*, México, FCE, 1999, p. 58.

¹⁰² Gage, *op. cit.*, p. 53-54.

¹⁰³ López-Ríos, *op. cit.*, p. 59.

¹⁰⁴ Torres, *op. cit.*, p. 35-39; Haring, *op. cit.*, p. 346-350.

¹⁰⁵ Martínez, *op. cit.*, p.62-63.

tan acostumbrados por el hambre a comerlos, que ya no los quitaban, porque en quitarlos se les pasaría la cena¹⁰⁶

Las enfermedades provocadas por los alimentos descompuestos, el hambre y la sed, mataron a más marinos que los peligros de alta mar o la violencia de los enemigos.¹⁰⁷ Muchos hombres se embarcaban con altos grados de desnutrición, y la vida en las embarcaciones no los ayudaba a superarlos. Vivían en climas extremos, vestían ropa húmeda, gastaban energía de manera considerable y su alimentación se deterioraba, tanto en calidad como en cantidad, en la medida en la que las navegaciones avanzaban.¹⁰⁸ El continuo desgaste físico extenuaba a los tripulantes hasta matarlos.

En teoría las raciones estaban planeadas para la subsistencia de los tripulantes así como la conservación de su fuerza para realizar los trabajos. Pero buena parte de las calorías que consumían (20% aprox.) provenían del alcohol. Estas eran calorías huecas, no nutrientes; se metabolizaban y almacenaban como grasa en el hígado, pero no daban fuerza al trabajador.¹⁰⁹ Cuando los viajes se prolongaban, las raciones disminuían. En ocasiones, el alimento descompuesto ya no era el problema que más importaba, sino su escasez. El navegante inglés Miles Phillips¹¹⁰ dejó testimonio de la desesperación que sufrían las tripulaciones cuando el alimento se terminaba:

Después de vagar varios días en aquellos mares desconocidos, el hambre nos obligó a comer cueros, gatos y perros, ratas y ratones, pericos y monos: en fin, era tal el hambre, que nos parecía dulce y sabroso cuanto encontrábamos.¹¹¹

En las primeras navegaciones del siglo XVI, hubo gran apego del español a su dieta basada en productos europeos, lo que hizo que los alimentos americanos fueran aceptados con lentitud en las embarcaciones;¹¹² pero agotadas las reservas, no se tenía otra opción que utilizar esos productos.¹¹³ Poco a poco, el abasto de las embarcaciones realizado en puertos

¹⁰⁶ López-Ríos, *op. cit.*, 57-58.

¹⁰⁷ *Ibíd.*, p. 45.

¹⁰⁸ *Ibíd.*, p. 59-60.

¹⁰⁹ *Ibíd.*, p. 63.

¹¹⁰ Miembro de la tripulación del capitán John Hawkins cuyas naves estuvieron en el puerto de Veracruz en 1568 y fueron atacadas por la flota en la que venía el virrey Martín Enríquez. Lourdes de Ita lo explica con detalle. Ver *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México, UMSNH, FCE, 2001, p. 196.

¹¹¹ Joaquín García Icazbalceta, *Relación de varios viajeros ingleses en la ciudad de México y otros lugares de la Nueva España siglo XVI*, Madrid, Porrúa, 1963, p. 103.

¹¹² López-Ríos, *op. cit.*, p. 103.

¹¹³ *Ibíd.*, p. 53.

americanos incluyó alimentos como el maíz o el frijol. Thomas Gage describe cómo en las embarcaciones era común consumir alimentos americanos, que podían ser frutos como el plátano macho

No se cogen maduras sino verdes, se cuelgan en el techo por espacio de algunos días, y de ese modo se sazona y toman con el color de oro que las hermosea, un sabor más dulce que la miel.¹¹⁴

o referirse a alimentos como la carne

Durante la primera semana casi no comimos otra cosa que tortugas, y como no las habíamos visto jamás, nos parecían monstruos de mar... Cuando las abrieron por primera vez, nos quedamos atónitos del gran número de huevos que crían, teniendo la que menos mil en su cuerpo. Nuestros españoles hacían excelente sopa de tortuga con varias especies. La carne de estos animales parece más bien ternera o gallina que pescado, y estando salada y colgada dos o tres días al aire sabe realmente a cecina. Muchos días dejamos a un lado nuestras aves, nuestro carnero, nuestra vaca y nuestros jamones, cuando teníamos que satisfacer el apetito de nuestros estómagos glotonos la abundancia de nuestra ternera marina.¹¹⁵

El agua representó uno de los más graves problemas en las embarcaciones debido a que se corrompía con extrema facilidad. Era almacenada en barriles de madera; si se le guardaba en recipientes que antes hubiesen llevado vino o vinagre, el agua no era potable y por lo tanto no servía en las travesías. Esta fue la única precaución que se tomó con este vital líquido.¹¹⁶

El agua se consumía con regularidad pues los marinos perdían líquidos constantemente al orinar, sudar, respirar y defecar. Durante los viajes el agua era racionada con gran cuidado, principalmente cuando las embarcaciones quedaban atrapadas en medio de calmas tropicales, justo cuando la sed se hacía más intensa.¹¹⁷ A pesar de corromperse, el agua no podía dejar de ser consumida. Por ese motivo las tripulaciones fueron creando recetas para hacer más tolerable su consumo. Fernández de Oviedo hizo esta recomendación:

[En] Caso que el agua esté dañada y huele mal, tomen un puño o dos de harina de maíz tostado y échelo en un vaso o taza e echen el agua con ello e revuélvanlo e hágase atalvina, e bébanlo: que ningún daño hará al que lo bebe, ni olerá mal, sino bien e al mismo olor del maíz...¹¹⁸

¹¹⁴ Gage, *op. cit.*, p. 75.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 76

¹¹⁶ López-Ríos, *op. cit.*, p. 65.

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 64.

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 69-70.

El vino formó parte de la dieta marítima. Se conservaba en buen estado por más tiempo que el agua, por lo que las embarcaciones lo llevaban en grandes cantidades, también almacenadas en barriles. La ración común de vino fue de litro y medio diario para cada hombre.¹¹⁹

f) Los entretenimientos

La vida marítima es en gran parte una vida proletaria a la que echa a perder la riqueza y su compañero, el ocio.

FERNAND BRAUDEL

Como antes se mencionó, las faenas marítimas de mayor esfuerzo se realizaban al inicio del viaje; posteriormente, los trabajos eran rutinarios. Y aunque las faenas pudieran ser agotadoras, no bastaban para que las tripulaciones gastaran todo su tiempo en ellas. El ocio podía llevar a enfrentamientos entre los hombres de mar. Por eso los entretenimientos jugaron un papel muy importante.

Las formas más comunes de matar el aburrimiento era jugando cartas, hablando con los compañeros de trabajo o con los pasajeros; realizando tertulias donde se cantaba o en algunos casos se leía.¹²⁰ Si las condiciones del viaje lo permitían, los tripulantes solían organizar simulacros de corridas de toros y, con las aves que llevaban para comer, hacían peleas de gallos. En ocasiones se improvisaban pequeñas representaciones teatrales, certámenes poéticos o, en los momentos de descanso, alguien podía tomar una guitarra y cantar algunos romances.¹²¹ Thomas Gage describe uno de esos momentos de regocijo:

Después de la comida, se presentó una comedia de Lope de Vega, cuyos papeles desempeñaban algunos soldados, pasajeros y religiosos jóvenes, siendo tan brillante la ejecución, y tan vistosas las decoraciones a pesar del recinto estrecho de nuestro navío, que no se hubiera podido superar aun en el mejor teatro de la Corte de Madrid.¹²²

Había además entretenimientos no muy honestos pero tal vez más emocionantes, como robar a los pasajeros o consumir furtivamente alimentos de la despensa; esto

¹¹⁹ Parry, *Europa y...*, p.33.

¹²⁰ Robert Darton explica que la lectura generalmente se realizaba en voz alta pues tenía una función de sociabilidad; además, para leer no necesariamente se recurría a un libro, sino que también podía implicar la narración de relatos o la recitación de historias en voz alta y de memoria. Ver “Historia de la Lectura” en *Formas de hacer historia* (ed. Peter Burke), Madrid, Alianza, 1991, p. 191.

¹²¹ Martínez, *op. cit.*, p. 107.

¹²² Gage, *op. cit.*, p. 63.

implicaban mayor peligro para quienes los practicaban puesto que de ser sorprendidos, eran severamente castigados.¹²³

Los sucesos poco usuales acontecidos durante los viajes podían representar una distracción en las embarcaciones. Así debió suceder con festividades religiosas celebradas en plena travesía, tal y como lo ejemplificó esta narración de Thomas Gage:

El día se celebró con más magnificencia que la víspera. Los jesuitas hicieron una procesión general en el navío, y cantaron himnos y antifonas en honor del santo, siguiendo al canto como el acompañamiento del coro, ruidosas salvas de artillería. Los marineros por su parte, nada omitieron de cuanto podían contribuir a la pompa y júbilo de la festividad.¹²⁴

La muerte era también pretexto para romper la monotonía del viaje. Aunque los fallecimientos en las embarcaciones eran comunes, las ceremonias luctuosas debieron ser acontecimientos importantes. Dependiendo del rango del pasajero o tripulante fallecido, las ceremonias podían variar. Thomas Gage narró una de estas ceremonias dedicadas a un fraile de su orden:

Sus exequias se celebraron con la pompa que podían celebrarse en la mar, y fue su sepultura el océano. Para que el cadáver se hundiera y no flotara sobre las olas le ataron dos gruesas piedras a los pies, otras dos a los hombros y una al pecho. Acabado de amortajar así, se cantó el oficio de difuntos, sacaron del buque el cuerpo atado con dos cuerdas, y lo dejaron caer, deseándole toda la tripulación buen viaje a su alma.¹²⁵

Había faenas que podían convertirse en competencias. Una de ellas fue la cacería de roedores. Éstos solían reproducirse hasta formar plagas y causar severos daños a la salud, a los alimentos y a los cargamentos. El sacrificio de ratas y ratones llegó a realizarse por miles, y era una tarea cotidiana y muy necesaria durante los viajes.¹²⁶

Cuando la falta de viento inmovilizaba a las embarcaciones, los hombres solían lanzarse al mar para refrescarse. Este era un entretenimiento que al parecer era muy apreciado, más en los calurosos mares por donde las naves transitaban. El nado a veces iba acompañado de la pesca, la que no únicamente servía de entretenimiento, sino también para consumir alimento fresco. Así lo muestra la siguiente narración:

Con este regocijo se alegraron hartos los marineros que tanto desmayo traían, y fue la mar tan llana, que se echaron muchos a la mar y nadaron con mucho placer; vinieron muchos dorados a

¹²³ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 158.

¹²⁴ Gage, *op. cit.*, p. 63.

¹²⁵ *Ibid.*, p. 76.

¹²⁶ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 142.

los navíos, que son pescado muy bueno, cuasi como salmón, aunque no colorado sino blanco, y también vinieron otros muchos pescados.¹²⁷

No en todos los mares los tripulantes podían refrescarse nadando, pues el peligro de tiburones amedrentó a muchos. Para protegerse, los hombres solían nadar cerca de las embarcaciones ya que mientras más se alejaran de ellas, era más factible recibir el ataque de algún depredador marino. Thomas Gage describió uno de esos ataques:

La desgracia de que acabamos de hablar, sucedió un día que, bañándose los marineros, como tenían de costumbre, junto a sus buques, donde no había mucho peligro porque los tiburones rara vez se acercan tanto a la embarcación, uno de ellos perteneciente al navío San Francisco y más atrevido que los otros, quiso aventurarse a pasar nadando de su buque al más inmediato para ver a alguno de sus amigos. No tardó en arrepentirse de su temeridad; pero antes que se pudiese echar a la mar ni lancha ni cable para socorrerlo fue presa de uno de esos monstruos y lo vimos sumergirse tres veces arrebatado por la fiera marina, que le devoró una pierna, un brazo y parte del hombro.¹²⁸

Por otro lado, las actividades sexuales no fueron un entretenimiento bien visto. En las naves se prohibía la presencia de mujeres que acompañaran a los tripulantes, por lo que los marinos solicitaban sus “favores” a alguna pasajera o incluso a los jóvenes grumetes o pajes.¹²⁹ Esto último era muy peligroso ya que en el periodo colonial la homosexualidad se veía como un delito más grave que el asesinato.¹³⁰

g) Los padecimientos.

[Un barco es] ...como el lugar maléfico por excelencia. En sus entrañas de húmeda madera se acumulan las fuentes de la fermentación y putrefacción; en el fondo del negro y hediondo pozo de la cala, la sentina concentra todas las miasmas... En el mar, pudre a los marineros. La travesía impone el escorbuto, enfermedad de alcance simbólico que disuelve la carne de su víctima. La corrupción de los alimentos embarcados y el descubrimiento de enfermedades exóticas acaban de asimilar el navío al pudridero.

ALAIN CORBIN

Generalmente las personas que se embarcaban, antes de partir se confesaban y hacían su testamento; esto último aún cuando sus posesiones a heredar fueran las ropas que llevaran puestas.¹³¹ Eso se debía a que las muertes durante las travesías marítimas eran muy comunes. Hubo muchos motivos para que así sucediera, entre los que destacan las enfermedades, los accidentes laborales, los naufragios y los ataques de naves enemigas.

¹²⁷ Tomado de López-Ríos, *op. cit.*, p. 42.

¹²⁸ Gage, *op. cit.*, p. 79.

¹²⁹ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 158.

¹³⁰ *Ibid.*, p. 166-167.

¹³¹ López-Ríos, *op. cit.*, p. 57.

Las enfermedades fueron las que más muertes causaron en los navíos. Generalmente los padecimientos eran provocados por la suciedad del ambiente, manifiesta tanto en los hombres como en las mismas naves. Los barcos eran verdaderos focos de infección. El material del que estaban hechos conservaba calor y humedad, lo que afectaba la salud de los hombres, echaba a perder los alimentos y propiciaba la propagación de roedores y cucarachas.¹³² La suciedad de las naves estaba en el mismo aire. El olor que se percibía durante los viajes al parecer fue difícil de tolerar y en gran medida se debía al agua estancada en la sentina; ésta era la parte inferior del casco de la nave en donde había filtraciones (ver apéndice 1). Mientras más sucia y putrefacta estuviese el agua estancada, menos trabajo significaba para los hombres pues eso quería decir que el casco estaba en buenas condiciones.¹³³ Al sacar esa agua de la sentina, el ambiente se llenaba de su olor “espumeante como el infierno y hediendo como el diablo”¹³⁴

La suciedad de los hombres de mar fue muy dañina para su salud. Piojos y pulgas eran acompañantes incómodos pero incondicionales del personal marítimo. La gente no se bañaba durante el viaje, a menos que hubiera una calma tropical que permitiese a los tripulantes nadar. Tampoco estaba permitido cambiarse de ropa, pues era necesario que los hombres estuviesen siempre listos para el servicio. Así lo demuestra esta orden dada a las tripulaciones:

...tampoco el marino debe desnudarse si no es en puerto de invernadero; y si lo hace por cada vez debe ser zambullido en la mar con la driza del penol tres veces; y pasando a tres reincidencias debe perder el salario y la pacotilla que tenga a bordo.¹³⁵

Los hombres de mar podían bañarse y lavar sus ropas únicamente cuando arribaban a algún puerto. La suciedad en las tripulaciones provocó la propagación de enfermedades como la fiebre tifoidea, pútrida o maligna, transmitida por respirar heces contaminadas de piojos.¹³⁶

Las enfermedades más comunes en los navíos fueron el escorbuto y las infecciones gastrointestinales. La primera aparecía aproximadamente a las seis semanas de no consumir alimentos frescos, en especial vitamina C. Se manifestaba con la hinchazón de encías, la

¹³² Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 142.

¹³³ López-Ríos, *op. cit.*, p. 35.

¹³⁴ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 148.

¹³⁵ Martínez-Hidalgo, *op. cit.*, p. 204.

¹³⁶ López-Ríos, *op. cit.*, p.89-90.

caída de los dientes y el endurecimiento de las articulaciones, llevando posteriormente a la muerte a quien la padecía. Las descripciones sobre la enfermedad dejan ver las deformaciones que los hombres sufrían:

Las encías de la boca, altas y bajas, y las de dentro y fuera de los dientes, se hincharon y crecían tanto que los dientes y muelas no se podían juntar unos con otras, y hubo personas que por escupir saliva que se les venía a la boca, escupían los dientes de dos en dos.¹³⁷

El escorbuto fue un padecimiento temido y muy presente en las travesías. En el océano Pacífico esta enfermedad fue más dañina que en el Atlántico; lo anterior se debía a que en los viajes trasatlánticos generalmente no pasaba un mes sin que los tripulantes pisaran tierra, mientras que por el Pacífico los viajes eran más largos y, por consiguiente, peligrosos.¹³⁸ El tiempo estimado para llegar a las Filipinas era de seis meses sin pisar tierra, por lo que el consumo de alimento fresco era más difícil y por lo tanto el escorbuto hizo más daño en estos viajes.

Las enfermedades gastrointestinales en su mayoría fueron provocadas por consumir alimentos en mal estado y beber agua contaminada. Las infecciones influían en la desnutrición y ésta disminuyó la capacidad defensiva del organismo. La fiebre aumentaba la necesidad de calorías, y durante los viajes generalmente los hombres no comían más de lo que su ración indicaba. Además, con las infecciones gastrointestinales se presentaban también diarreas y vómitos, que debilitaban todavía más a los enfermos. La malnutrición afectó los tejidos de la piel haciéndola menos resistente y más propensa a desgarres; las heridas permitían la entrada de más infecciones.¹³⁹ Con las enfermedades infecciosas la vida de los hombres y la seguridad de la nave corrían peligro constantemente.

La deshidratación también fue un mal común durante las travesías. Era causada principalmente por la excesiva sudoración que los hombres padecían en los lugares calurosos. La insuficiencia de líquidos para los enfermos no mejoraba su condición.

Por otro lado, los accidentes laborales también dañaron la salud de las tripulaciones. Las rudas labores que desempeñaban implicaban un alto riesgo; había quienes podían

¹³⁷ Tomado de José Antonio Mandri, "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. 21.

¹³⁸ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 151.

¹³⁹ López-Ríos, *op. cit.*, p. 73-75.

desplomarse sobre la cubierta o incluso ser alcanzado por un rayo. El accidente más frecuente y mortal era la caída al mar en pleno viaje. Generalmente no podían salvar a los hombres pues en ocasiones ni siquiera se daban cuenta del suceso, y cuando lo veían, era difícil maniobrar una nave de vela y regresar a tiempo para salvar al caído.¹⁴⁰ Además cualquier herida sufrida durante las faenas era puerta abierta para las infecciones.

Los naufragios fueron numerosos y cobraron muchas vidas. Las naves españolas con frecuencia eran grandes, lentas y pesadas debido a la sobrecarga a las que eran sometidas. Dichas embarcaciones en ocasiones eran viejas y destartadas, pero con gran capacidad de almacenamiento. Esto se debía al deseo de que las naves no regresaran a costas peninsulares ya que no era necesario, pues los cargamentos traídos del Nuevo Mundo (plata, grana, vainilla, entre otros) eran menos voluminosos que los europeos y podían acomodarse en otra nave (ver apéndice 1). Así se corrían grandes riesgos, pero con la esperanza de lograr poco gasto y enormes utilidades.¹⁴¹ Bernardo Gómez de Brito se quejó de ese problema, el cual comenzó desde el siglo XVI:

En una sola expedición, en un solo viaje, podía decidirse la suerte; era necesario, por tanto, aprovechar al máximo todas las posibilidades. Entonces el propio aspecto de los navíos comenzó a traducir los terribles efectos de tan absorbente pensamiento. La panza de las naos se ensanchó, creció la altura; era preciso que la capacidad aumentase. Alteradas las características de los navíos, perdían éstos las excelentes cualidades náuticas que habían permitido a los portugueses afrontar las tempestades del océano Indico y el temible paso del cabo de las Tormentas. Pero no se pensaba en eso, y hasta, al poco tiempo, dejó de tenerse en cuenta la mala conclusión o mala conservación de las naos. Desde entonces la Carrera de Indias comenzó a transformarse en insaciable vorágine de vidas y de haciendas que se jugaban en ella como en un juego de azar...¹⁴²

La poca maniobrabilidad de las embarcaciones también las hacía presas fáciles de las inclemencias del tiempo.¹⁴³ El viento y las olas jugueteaban con las naves hasta destruirlas; entre tanto, los tripulantes y pasajeros sólo rezaban y esperaban el momento en el que el mar los tragara. Un ejemplo acerca de la lucha de las naves en contra del clima fue la narración que hizo el navegante inglés Roberto Tompson:

¹⁴⁰ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 181-182.

¹⁴¹ Haring, *op. cit.*, p. 366.

¹⁴² Gómez de Brito, *op. cit.*, p. 9. No debe perderse de vista que esta obra fue escrita a partir de casos portugueses, pero que algunos de ellos se relacionan o ejemplifican perfectamente los problemas náuticos de la corona hispana.

¹⁴³ Jarmy, *op. cit.*, vol. 2, p. 69-70.

...como la tempestad durase diez días con tal furia de terribles vientos, neblinas y lluvias, y nuestro casco fuese viejo y endeble, trabajó tanto que se abrió por la popa, a una braza bajo el agua...¹⁴⁴

Los ataques de los enemigos también fueron muy dañinos para las tripulaciones. El sobrepeso de las embarcaciones impedía que éstas pudieran defenderse o huir de sus agresores. Las marinas extranjeras, especialmente la inglesa, mejoraron considerablemente sus sistemas navales; con sus barcos, veloces y resistentes, podían alcanzar, saquear y hundir a los hispánicos con gran facilidad.¹⁴⁵ En cambio, el conservadurismo técnico de la industria marítima española se estancó, haciendo que sus embarcaciones se convirtieran en fuertes flotantes que no pudieron tomar la iniciativa en los ataques (ver apéndice 2).¹⁴⁶

h) La atención médica a bordo.

Pese a los graves peligros que en las naves se corrían, y de la alta mortandad que en ellas se padecía, la atención médica no era muy confiable. Había dos tipos de personal sanitario: los médicos y los cirujanos. Ambos eran examinados por el Protomedicato. Los primeros eran graduados de universidades, practicaban la medicina “doctrinal” y contaban con prestigio dentro de la sociedad. Los segundos eran el grupo mayoritario, pero considerado de bajo nivel; eran despreciados por los médicos por dedicarse a la práctica “quirúrgica”. En las travesías, los médicos de profesión sólo podían encontrarse en las naves capitana y almiranta de las flotas. Sus conocimientos, más teóricos que prácticos, poco ayudaban a los enfermos; sus diagnósticos se basaban en la observación del paciente y sus remedios de poco servían en las travesías ya que incluían bálsamos, purgas, infusiones, vomitivos, dietas, baños, etc., es decir, remedios que difícilmente podían ser aplicados en los viajes. Para atender a los miembros de la tripulación generalmente había un cirujano-sangrador o barbero-cirujano.¹⁴⁷ Su experiencia era práctica y no teórica; ellos no sabían demasiado sobre las enfermedades pero tenían experiencia en la atención de las heridas. Los cirujanos eran expertos en hacer sangrías, cortes, cauterizaciones, drenar absesos, extraer piezas dentales, realizar algunas intervenciones quirúrgicas, atender heridas,

¹⁴⁴ Icazbalceta, *op. cit.*, p. 15-16.

¹⁴⁵ Haring, *op. cit.*, p. 364.

¹⁴⁶ Jarmy, *op. cit.*, vol. 2, p. 69-70.

¹⁴⁷ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 183.

luxaciones, fracturas, etc. Entre sus herramientas de trabajo también había medicamentos de la época como bálsamos, aceites, polvos, aguardientes, etc.¹⁴⁸

Para el siglo XVIII las cargas de medicamentos fueron mejoradas con la intención de que se atendiera mejor a los enfermos, pero con los pocos conocimientos del personal sanitario no siempre se les pudo dar uso. Varios fueron los hombres que enfermaron o se accidentaron durante las travesías; muchos morían y otros tantos tuvieron que ser atendidos hasta llegar a las costas y ser trasladados a los hospitales de puerto, pues en las embarcaciones no se podía hacer mucho por ellos.

Con lo anterior puede verse que los viajes trasatlánticos fueron una dura experiencia para los trabajadores que formaron parte de las tripulaciones. Lograron establecerse rutinas laborales y de vida durante las travesías, pero éstas fueron difícilmente cumplidas. El costo humano de las navegaciones fue muy alto para la Corona. Las deficiencias salubres y alimenticias que los hombres padecían durante los viajes, aunadas a la falta de seguridad laboral y a los ataques enemigos, no facilitaron la vida de los trabajadores del mar. Las dificultades para sobrevivir a los viajes transoceánicos pudieron frenar la formación de marinerías, pero nunca lo impidieron. Los hombres de mar cada vez fueron más expertos en sus oficios y las navegaciones se hicieron con mayor regularidad. Las duras condiciones en las que los navegantes se desarrollaron, su lucha contra enemigos como las jornadas exhaustivas, el poco descanso, mala alimentación, el clima, los piratas, las borracheras o hasta la misma muerte, moldearon su forma de ser haciéndolos hombres rudos, arrojados y algo violentos; lo anterior se reflejó en su comportamiento al llegar a tierra firme, aunque al mismo tiempo, ellos fueron los encargados de llevar consigo toda su experiencia marítima a las costas novohispanas.

¹⁴⁸ López.Ríos, *op. cit.*, p. 149-150. Guillermo Fajardo, *Los caminos de la medicina colonial en Iberoamérica y las Filipinas*, México, UNAM, 1996, p. 42.

CAPÍTULO II. Difusión de la experiencia marítima en las costas novohispanas

El puerto que da en la geografía física la cara al mar, en la imaginaria da la cara al mundo, lugar de escalas y de término, estación en la ruta y destinación, en sus muelles el puerto tira amarras a las naves del mundo que pasa; no detiene su tránsito, se deja remolcar.

ADOLFO CASTAÑÓN

El objetivo de este capítulo es conocer los diversos papeles que jugaron las tripulaciones hispánicas en tierras americanas, desde su arribo hasta su participación en navegaciones traspacíficas, así como la influencia que tuvieron en el desarrollo de las actividades náuticas que se practicaron en las costas de la Nueva España. Lo anterior es importante debido a que fueron esos hombres los que, con su trabajo en mar y tierra, sentaron las bases de una experiencia náutica en territorio novohispano; a través de sus faenas vertieron su experiencia marítima en pobladores americanos y provocaron que las colonias del Nuevo Mundo también participaran en ellas.

Como en el capítulo anterior, la falta de información que a veces existe sobre la presencia de las tripulaciones hispánicas en costas novohispanas obliga a extrapolar algunos de los casos y ejemplos citados.

2.1. El Nuevo Mundo ante sus pies.

Se ha puesto a esperar sobre cubierta las luces de Veracruz, que según la marinería comenzarán a verse hacia medianoche, si el cielo sigue sereno. La entrada del barco al puerto se anuncia para las primeras horas de la mañana

AGUSTÍN YÁNEZ

El arribo de los hombres de mar a costas novohispanas conllevó infinitas posibilidades de acción para ellos. Podían participar en la realización de las transacciones comerciales, en el mantenimiento y las reparaciones del puerto y de las embarcaciones, en la vida y los entretenimientos que ofrecía el lugar para ellos, etc. El trabajo de las tripulaciones hispánicas, así como la convivencia que llegaron a tener con los pobladores novohispanos, permitió que sus conocimientos fueran vertidos en las costas americanas. Sin embargo, la dura vida que llevaron los navegantes durante las travesías en ocasiones los instó a buscar distracciones (o tal vez consuelo) en tierra firme, por lo que sus faenas no siempre fueron cumplidas de la mejor manera. Sus experiencias durante las travesías al parecer fueron causa de su comportamiento en tierra, los convirtió en hombres arrojados, algo violentos y en ocasiones poco respetuosos de las leyes; en ocasiones vieron involucrados en algunos desórdenes portuarios, por lo que su arribo y su presencia fueron

causa de preocupación tanto para pobladores como para autoridades. Además, también se temía que la llegada de los navegantes representara el inicio de alguna epidemia, por lo que las autoridades virreinales y portuarias se vieron obligadas a restringir y reglamentar su arribo. A pesar de lo anterior, la presencia de los hombres de mar en las costas novohispanas fue casi permanente y, por lo mismo, de gran relevancia ya que éstos, tal vez sin planearlo, permanecieron indefinidamente en los puertos coloniales por retrasos comerciales, por enfermedades o por daño o destrucción de sus embarcaciones.

a) Llegada de navíos y hombres.

Y respondió el indio Francisco que los de Culúa los mandaban sacrificar; y como era torpe de lengua, decía: Ulúa, Ulúa, y como nuestro capitán estaba presente y se llamaba Juan y era por San Juan de junio, pusimos por nombre a aquella isleta San Juan de Ulúa...

BERNAL DÍAZ DEL CASTILLO

El arribo de las embarcaciones a la Nueva España (específicamente a Veracruz) era un gran acontecimiento. Las transacciones comerciales dinamizaban la economía novohispana y la integraban al resto del mundo. Las actividades portuarias se acrecentaban considerablemente. El ritmo del puerto varió dependiendo de los ires y venires de las flotas; el número de habitantes aumentaba, la vida cotidiana se animaba y el trabajo para los pobladores se acrecentaba.¹⁴⁹ Algunos conseguían empleo, las hosterías se llenaban, las prostitutas conseguían o aumentaban su clientela, etc. La llegada de las embarcaciones implicaba cambios, aunque no todos eran benéficos ni para el puerto ni para su gente.

Al arribar a tierra, los tripulantes tenían la obligación de continuar con sus trabajos. Su estancia variaba dependiendo de las transacciones comerciales, de las condiciones climáticas, del estado de las embarcaciones, de las enfermedades que padecieran los navegantes, etc. Algunas tripulaciones se iban al terminar las transacciones comerciales; otras, se quedaban en el puerto por diversos motivos como el retraso de la venta de mercancías y la espera de la siguiente flota; reparando sus naves o esperando enrolarse en otras porque la suya se había hundido; etc.¹⁵⁰ Había tripulantes que enfermaban y no

¹⁴⁹ Carmen Blázquez y Concepción Díaz, “La ciudad y puerto de Veracruz: una retrospectiva” en *Veracruz: primer puerto del continente* (prólogo de Guillermo Tovar), México, ICA, Fundación Miguel Alemán A.C., 1996, p. 85.

¹⁵⁰ Cristina Borchart explica que hasta el siglo XVIII la sede de la feria comercial fue la ciudad de México; posteriormente, por petición de comerciantes españoles, aquella fue trasladada a Jalapa. Por su parte, Carmen Yuste explica cómo a partir del traslado de la feria de México a Jalapa en 1729 las salidas de las flotas se agilizaron y posteriormente sufrieron cambios cuando dicho sistema fue suspendido temporalmente y

alcanzaban a recuperarse cuando sus barcos partían, por lo que se quedaban en el puerto esperando embarcarse de nuevo. Cualquiera que fuese el motivo para permanecer en Veracruz, los hombres de mar jugaron un papel importante en las transacciones comerciales del lugar. Sin embargo, su llegada y su permanencia en el puerto no siempre fueron bien recibidas. Se desconfiaba de su inestabilidad social y personal; además tenían fama de pendencieros y peligrosos.¹⁵¹ Su presencia generaba serios problemas en el puerto, entre los que destacaban los desmanes, las deserciones y el peligro sanitario. Podría decirse que su comportamiento en tierra en parte fue consecuencia de sus experiencias en alta mar. Luego de pasar por diversas penalidades como hambre, enfermedad o simple hastío de permanecer meses en un lugar caluroso, de seguir las mismas rutinas por meses, los tripulantes deseaban cambiar de ambiente, comer alimento fresco, divertirse en el puerto, moverse libremente entre los pobladores, etc. Muchas veces su búsqueda de entretenimientos los llevó a cometer excesos entre los habitantes del puerto. Una de las razones principales para desear pisar tierra firme fue la búsqueda de mujeres con las que pudieran relacionarse. Algunos buscaban prostitutas, pero otros tomaban por la fuerza a las pobladoras del puerto.¹⁵² Hubo quienes visitaban mesones para emborracharse, y en ocasiones sus festejos terminaban en pleitos y hasta en asesinatos. También hubo quienes aprovechaban su estancia en tierra para perderse entre la multitud y desertar del servicio, algo fácil de lograr entre la heterogénea población de los barrios pobres de Veracruz.¹⁵³ Algunas narraciones permiten apreciar lo fácil que debió ser mezclarse entre la sociedad veracruzana. Como ejemplo puede verse la descripción hecha por el capitán de la flota de 1776 Antonio de Ulloa:

sustituido por el sistema de navíos de registro, así como del permiso que obtuvieron los comerciantes peninsulares de internarse a vender sus mercancías en toda la colonia. Lo probable que estos cambios afectaran las estancias de las tripulaciones en las costas coloniales. Ver Cristina Borchart, *Los mercaderes y el capitalismo en Nueva España 1759-1778*, México, FCE, 1988, p. 61; Carmen Yuste, *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, México, IIH, UNAM, 1991, p. 9. Para ver una descripción detallada sobre la feria comercial de Jalapa puede verse David Brading, *Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1810)*, México, FCE, 1997, p. 137-139.

¹⁵¹ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 222.

¹⁵² *Ibid.*, p. 171.

¹⁵³ Adriana Gil Maroño habla de las zonas pobres de Veracruz. Ver “Espacio urbano y familias en la ciudad de Veracruz según en patrón de Revillagigedo (1791)” en *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, Universidad Veracruzana, 1996, p. 158-163.

En cuatro clases puede dividirse el vecindario de aquella ciudad. Y son: españoles blancos y criollos, españoles europeos, negros y mixtos de los blancos y negros, como son los mulatos, y de otras castas de color.¹⁵⁴

Para evitar los problemas que generaba la llegada de las tripulaciones, la Corona ordenó a éstas arribar a la isla de San Juan de Ulúa, único lugar donde podían descender; y en caso de estar en el puerto, debían permanecer dentro de sus embarcaciones, a menos que éstas estuvieran en peligro de hundirse. Los únicos que descendían eran los enfermos trasladados al hospital (de la isla o del puerto) y los que obtuvieran licencia de su capitán o maestro.¹⁵⁵ 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. Había quienes provocaban distracciones, como incendiar los cargamentos, para poder escapar en medio de la confusión.¹⁵⁶ Las deserciones eran costosas pues obligaba a los capitanes o maestros a gastar más dinero del planeado en la contratación de personal portuario. Generalmente la población negra era a la que se recurría en las labores de carga y descarga.¹⁵⁷

La segunda razón para temer el arribo y la estancia de los hombres de mar fue la llegada de enfermedades que pudieran convertirse en epidemias. Los viajes eran duros y tanto pasajeros como tripulantes llegaban débiles, desvitaminados por la falta de alimento fresco y, en ocasiones, víctimas de enfermedades contagiosas adquiridas en otros puertos, y que podrían convertirse en epidemias en territorio novohispano.¹⁵⁸ En el puerto de Veracruz se padecieron múltiples enfermedades contagiosas como viruela, sarampión, vómito negro, tifo, fiebre amarilla, así como un sinnúmero de enfermedades infecciosas y parasitarias provocadas por el consumo de agua y alimentos contaminados.¹⁵⁹ El temor al arribo de enfermedades fue consecuencia de la experiencia vivida en los puertos y hacía que la llegada de las marinerías, portadoras de los padecimientos, fuese poco deseada.

¹⁵⁴ Solano, *op. cit.*, p. 29.

¹⁵⁵ Pérez-Mallaina, *op. cit.*, p. 21

¹⁵⁶ Haring, *op. cit.*, p. 370.

¹⁵⁷ Carmen Blázquez (coordinadora), "Distribución espacial e identificación de comerciantes y mercaderes en el puerto de Veracruz a través del padrón militar de Revillagigedo" en *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, Universidad Veracruzana, 1996, p. 177-178.

¹⁵⁸ Josefina Muriel, *Hospitales de la Nueva España*, México, UNAM, Cruz Roja Mexicana, 1991, p. 221-222.

¹⁵⁹ *Ibid.*, p. 224.

b) Las atenciones en tierra

Cuando las embarcaciones llegaban a las costas novohispanas, las tripulaciones recibían principalmente dos tipos de atenciones, la alimenticia y la sanitaria. La primera se debía a que durante las travesías las raciones podían agotarse o descomponerse, por lo que había que proveer de alimento a los recién llegados. Es probable que el abasto brindado a las embarcaciones no siempre fuera suficiente. Hay que recordar que las condiciones del puerto veracruzano, durante la mayor parte del periodo colonial, fueron difíciles de tolerar. Los alimentos no siempre podían conservarse en buenas condiciones debido al calor y a la humedad. Muchos de los productos debían ser enviados desde el interior del territorio. Esta situación fue descrita por Giovanni Gemelli durante su estancia en Veracruz a fines del siglo XVII; él explicó que la vida en ese lugar era carísima debido a que casi todos los alimentos eran enviados desde otras zonas ya que, debido al terreno arenoso y estéril de Veracruz, poco podía producirse en el lugar.¹⁶⁰ Al parecer esa situación cambió poco a poco, pues para la segunda parte del siglo XVIII el envío de alimentos al puerto mejoró gracias a que el lugar contó con mejores redes de abastecimiento. Esto fue consecuencia del interés por evitar que las recién formadas milicias portuarias (navales y terrestres) carecieran de suministro de víveres, por lo que se establecieron algunas concesiones con particulares para que éstos se encargaran del abasto alimenticio del puerto; esta medida alcanzó a las embarcaciones.¹⁶¹ Además, las regiones aledañas al puerto participaron cada vez más en su abasto; por ejemplo, los cereales continuaban llegando de la región de Puebla, pero productos como la carne llegaban de distintas partes del golfo y otros como huevo, vegetales y frutos eran producidos en pequeñas granjas ubicadas a lo largo de la costa.¹⁶² Todo lo anterior provocó que para mediados del siglo XVIII el abasto alimenticio de las embarcaciones hubiese mejorado considerablemente.

¹⁶⁰ Giovanni Gemelli, *Viaje a la Nueva España*, México, UNAM, 1983, p. 154.

¹⁶¹ Johanna von Grafenstein, "El abasto de la escuadra y las plazas militares del Gran Caribe, con harinas y víveres novohispanos, 1755-1779" en *El comercio exterior de México 1713-1850* (coords. Carmen Yuste y Matilde Souto), México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana, 2000, p. 65-66.

¹⁶² El tema es explicado por Christon I. Archer, *El ejército en el México borbónico 1760-1810*, México, FCE, 1983, p. 80-81 y por Grafenstein, *op. cit.*, p. 67.

Los hombres de mar aceptaron los productos americanos en su dieta, aunque en muchas ocasiones los combinaron con los que ellos acostumbraban. Lo probable es que esto hubiese sido causado por la necesidad y no por voluntad. Como ejemplo del abasto de víveres americanos y europeos que llegó a practicarse en Veracruz puede verse el caso de los hombres pertenecientes al navío mercante Santa Anna, quienes en 1776, recibieron raciones mientras permanecieron en Veracruz. En sus listados hubo productos variados, desde los que en las embarcaciones se acostumbraban hasta alimentos frescos llevados al puerto. Las diferencias en la calidad de la dieta de los oficiales y del resto de tripulantes también fue notoria en costas novohispanas, lo cual puede verse en el siguiente cuadro:

MARINOS		OFICIALES	
LO MISMO	LO DIFERENTE	LO MISMO	LO DIFERENTE
Carne	Coles	Carne	Chocolate
Verduras	Plátanos	Verduras	Pescado
Manteca	Chiles frescos y secos	Manteca	Aceite
Pan	Miel	Pan	Pollos
Ajos	Jamones	Ajos	Huevos
Postres	Sal	Postres	Harina
Potaje	Limonos	Potaje	Vino

AGN, Alcabala, volumen 207, expediente 12, fojas 478-481v.

Las remesas de alimento fueron muy importantes durante las estancias de las tripulaciones. Si a los hombres les llegaban a faltar sus raciones, podían buscarlo en tierra sin importar los destrozos que ocasionaran.¹⁶³ Por ese motivo las leyes ordenaban que los dueños de buques (ya fueran particulares o de la Corona) estuvieran obligados a pagar sueldos y raciones a las tripulaciones durante todo el tiempo que estuviesen en costas americanas, ya fuese por voluntad u obligados por las condiciones climáticas. Así lo ejemplifica la siguiente ordenanza:

Si habiendo salido la nave del puerto y por vientos contrarios o por otro motivo que le impida la continuación del viaje volviéndose de arribada, deberá su capitán o maestre mantener a bordo a toda la tripulación corriéndoles sus sueldos como si estuviesen navegando.¹⁶⁴

¹⁶³ Fue el mismo caso del Santa Anna, el cual se puede ver en *Legajo formado en torno a tripulación del navío mercante Santa Anna*. Veracruz, 6 mayo-3 diciembre 1776. AGN, Alcabalas, volumen 207, expediente 12, fojas 476-476v. Para ver el caso completo de esta embarcación puede verse la tesis de licenciatura de Guadalupe Pinzón *Entre cargadores y lobos de mar. El navío mercante Santa Anna ante las Reformas Borbónicas (1775-1790)*, presentado en la ENEP Acatlán, UNAM, 2000.

¹⁶⁴ No hay que perder de vista que las raciones son parte de las soldadas. José María Quirós, *Guía de negociantes. Compendio de la legislación mercantil de España e Indias*, México, UNAM, 1986, capítulo 5, artículo 6 “Capitanes, maestros, oficiales de mar y tripulación”. Esta obra es una recopilación de muchas leyes que del comercio marítimo se hicieron en 1810, pero que se basa en las legislaciones anteriores.

El segundo tipo de atención que recibían las tripulaciones al arribar a los puertos novohispanos se relacionaba con el aspecto sanitario. Dicha atención se practicaba con la intención de socorrer a los enfermos y al mismo tiempo evitar que se propagaran epidemias en tierra firme, las cuales eran muy temidas ya que en Veracruz se padecieron muchas de ellas. Para evitar contagios en el puerto la medida más común a la que se recurrió fue someter las embarcaciones a cuarentenas, es decir, al aislamiento de las naves y de sus hombres por más de un mes.¹⁶⁵ Sin embargo, debido a que el aislamiento de las naves provocaba retrasos comerciales, las cuarentenas no siempre fueron respetadas. A veces, los capitanes de los barcos ignoraban esa medida sanitaria. Para el siglo XVIII, cuando gracias a las políticas de Libre Comercio se abrieron más puertos, algunos navegantes preferían irse a Campeche, Tuxpan o Tampico y así evitar los retrasos que las visitas sanitarias en Veracruz les ocasionaban.¹⁶⁶ Por ese motivo se buscaron alternativas para que las actividades mercantiles no se vieran afectadas. Por ejemplo, en 1793 se adoptó el uso de pequeñas embarcaciones que trasladaran los cargamentos desde los grandes buques hasta tierra firme.¹⁶⁷ Así las transacciones comerciales no se retrasaban y los barcos no llegaban al puerto y podían tomarse medidas sanitarias en ellos.

En Veracruz, la Real Hacienda no podía permitirse las pérdidas económicas que les ocasionaba la aplicación de medidas sanitarias.¹⁶⁸ Pese a la importancia que tenía la salud pública, en ocasiones los intereses económicos pesaron más y las políticas sanitarias se aplicaron dependiendo de cuestiones monetarias. Sin embargo, para el siglo XVIII debido a padecimientos sufridos en el puerto veracruzano, los navíos fueron sometidos a revisiones sanitarias más rigurosas, principalmente cuando se sabía que había enfermos a bordo o que la nave provenía de un lugar en el que se padeciera algún tipo de epidemia. Las cuarentenas no siempre se aplicaban del mismo modo, dependían de la situación sanitaria que se presentara en las embarcaciones. En algunas ocasiones el aislamiento comenzaba a partir del día en que la nave zarpara, siempre y cuando en ella no hubiera enfermos. En el caso de que los navíos llevaran algún paciente o provinieran de lugares donde se padecían

¹⁶⁵ Fajardo, *op. cit.*, p. 61.

¹⁶⁶ Cruz, "La política...", p. 195-196.

¹⁶⁷ *Ibid.*, p. 189.

¹⁶⁸ *Ibid.*, p. 188-189.

epidemias, las cuarentenas comenzaban a partir de la visita sanitaria o al momento de sacar al enfermo y llevarlo al hospital del puerto.¹⁶⁹

Las naves también fueron sometidas a revisiones. No se tienen muchas referencias sobre medidas sanitarias aplicadas en ellas durante los siglos XVI y XVII, sin embargo para el XVIII se practicaron métodos de desinfección en las embarcaciones ya que se pensaba que los cargamentos, las ropas, los trastos y el mismo barco podrían contener residuos de las enfermedades. Dichos métodos se aplicaban con la finalidad de eliminar toda posibilidad de epidemias. Así lo reflejan los informes enviados a las autoridades novohispanas, como el de abril de 1793 dirigido al virrey Revillagigedo:

...hay proporción para que expiren contagio siempre que se verifique que los bastimentos aparten su enfermo de viruelas, ni en el público ocasión de recibir el que no existe, en cuyo caso el sahumero y ventilación de los cuerpos por tres o cuatro días será bastante, y no en caso de que exporten de lugar donde hubiere esta enfermedad que constandingo lo contrario aun con contra demora podría ser perjudicial.

No obstante la suposición de que no aporten las embarcaciones con alguien enfermo de viruela podría aun quedar un recelo de contagio, si se verificara embarcarse alguno que recientemente los haya padecido... no permitiendo se embarque quien recientemente las hubiere padecido, se precabe cuanto es posible el contagio por razón de los cuerpos vivientes.

No así por la de los inanimados que hacen de la carga de los buques pues muchos de ellos reciben aun y más que los animados la semilla de el contagio, de modo que exportándose estos sahumeros de azufre, cuerno o estiércol durante la cuarentena contaminada desde su salida... pero a toda ella es acreedora la misma navegación por desgracia suya pasare las viruelas, se le laven sus ropas por persona que las haya tenido, con aguas corrientes, sin mezcla de otras ropas, sahumándolas después con vapor de vinagre con otra de las materias dichas y el mismo lavadero concluido su oficio se laven con el mismo vinagre las manos antes de tocar otras ropas... cumpliéndose las prevenciones miniformadas por Vuestra Excelencia podrán moderarse las órdenes hasta hoy dadas y practicadas a beneficio de los capitanes y pasajeros, sin que el público lo padezca.¹⁷⁰

Por otro lado, las características físicas de las costas provocaban que los tripulantes enfermaran al poco tiempo de permanecer en el puerto, por lo que también era necesario brindarles algún tipo de atención. En muchas ocasiones, los recién llegados enfermaban al consumir los alimentos del lugar ya que el clima cálido-húmedo (que caracterizó a las costas coloniales) los descomponía rápidamente, los contaminaba y convertía a la zona en

¹⁶⁹ Romeo Cruz, *Los hospitales del puerto de Veracruz, 1760-1800*, Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura, Gobierno del Estado de Veracruz, 1998, p. 76-77. El mismo Cruz ejemplifica que en octubre de 1794 el cabildo ordenó la visita sanitaria a todas las naves llegadas de Tlacotalpan y Alvarado por ser zonas donde se padecía de viruelas. Ver "La política sanitaria en Veracruz de 1790 a 1820" en *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, Universidad Veracruzana, p. 189.

¹⁷⁰ *Informe sobre sahumeros que se hacen en naves para evitar el contagio de viruela*. México 18 abril 1793. AHAFM, Protomedicato, legajo 4, expediente 8, fojas 9-13.

verdadero un foco de infección.¹⁷¹ Roberto Tomson describió algunos de los padecimientos comunes por pasajeros y tripulantes recién llegados a Veracruz:

...muchos marineros y oficiales de los buques, morían de las enfermedades que allí reinan, en especial los que no estaban aclimatados ni conocían el peligro, sino que andaban al sol en medio día, y comían sin moderación las frutas del país; mucho más si de recién llegados se daban a las mujeres; de donde les venían fiebres agudas, de que muy pocos escapaban.¹⁷²

Las condiciones del puerto no variaron demasiado a lo largo del periodo colonial, por lo que es de suponerse que durante largo tiempo los males causados por el clima y los alimentos del lugar continuaron afectando a los que arribaban a él.

Los tripulantes enfermos eran trasladados a los hospitales. La idea era que fuesen atendidos hasta el momento de su recuperación. Posteriormente, debían reintegrarse al servicio. Muchos no regresaban a sus labores, ya fuera porque las enfermedades acababan con sus fuerzas o porque los mataba.

c) Las actividades en tierra.

Cuando las naves y las tripulaciones llegaban a puertos americanos, se suponía que su estancia en ellos sería sólo temporal. Debían quedarse el tiempo suficiente para realizar las transacciones comerciales planeadas. Una vez finalizadas éstas, naves y hombres tenían que regresar inmediatamente a la Península. Esto en realidad pocas veces se cumplió por múltiples razones. Las transacciones comerciales generalmente no se llevaban a cabo en el tiempo planeado, por lo que las tripulaciones permanecían en puertos americanos dos o tres estaciones.¹⁷³ En ocasiones las condiciones climáticas o las naves dañadas impedían la salida a tiempo de las embarcaciones; las marinerías debían quedarse en sus respectivas naves a realizar las labores que fueran necesarias en ellas mientras estuvieran ancladas. Sus obligaciones incluían la descarga y traslado de las mercancías así como las labores que en el barco fueran necesarias como cuidar el casco, hacerle reparaciones, remendar velas, sacar con las bombas el agua que se filtraba en la sentina, limpiar la cubierta, etc.

¹⁷¹ Muriel, *op. cit.*, p. 223.

¹⁷² Icazbalceta, *op. cit.*, p. 26.

¹⁷³ John Fisher explica detalladamente los retrasos comerciales entre los mercaderes hispanos y americanos que impedían que las naves partieran en los tiempos planeados. Ver *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 69-70. El tema también es descrito por Brading, *op. cit.*, p. 137-139 y por Yuste, *Comerciantes...*, p. 8.

En las costas novohispanas la presencia de las tripulaciones en las naves jugó un papel relevante pues su trabajo fue necesario en todo momento. Las embarcaciones no estaban seguras en el puerto. Los temporales y los nortes hacían que éstas necesitaran de vigilancia constante. El capitán Antonio de Ulloa describió esta situación:

...cuando los vientos son del norte no le defiende, entrando con toda fuerza a romper en la playa de la ciudad. Por esto experimentan mucho peligro las embarcaciones cuando reinan tales vientos.¹⁷⁴

La destrucción de embarcaciones en el puerto también significó trabajo para los miembros de las tripulaciones. Desde tierra era necesario que ayudaran a limpiar el puerto para que las naves despedazadas no dañaran a otras embarcaciones ni afectaran la vialidad del puerto. Un ejemplo de lo anterior lo muestra el navío mercante Santa Anna, ya antes mencionado. La embarcación tenía el casco dañado, y los fuertes vientos del puerto veracruzano terminaron de hundirla. Así lo describió Antonio de Ulloa:

Con el aguacero se declaró el norte, que duró hasta el día 5 [de octubre de 1776] con fuerza. Y con este motivo el navío Santa Anna se rompió y cayó hacia el canal donde aunque en esta disposición, permanece sumergido, despidiendo algunos fragmentos que salen a la playa, por lo que cesó la maniobra de sacarle el lastre, según se intentaba, no siendo fácil hacerlo ahora como cuando estaba la mitad de su buque fuera del agua. Y cualquier diligencia que se haga será muy costosa, a causa de la profundidad en que se halla, de 33 o 34 pies.¹⁷⁵

Algunos hombres, rescatados de naves hundidas, llegaban al puerto sin posibilidad de regresar a su lugar de origen a menos que las autoridades del lugar los reubicaran en otras embarcaciones. Otros llegaban en naves tan dañadas que era imposible que volvieran a hacerse a la mar en ellas.¹⁷⁶ Muchos hombres llegaban enfermos, y en lo que se recuperaban, podían pasar años en los puertos novohispanos. Si las tripulaciones se veían obligadas a descender a tierra, como en el caso anterior, las autoridades portuarias debían continuar con el pago de salarios y raciones a los hombres hasta encontrarles otras naves en

¹⁷⁴ Solano, *op. cit.*, p. 18-19. La obra de Solano es importante debido a que es una recopilación de la correspondencia de Antonio de Ulloa mientras estuvo en la Nueva España. Mucha de esa correspondencia lo mantuvo en contacto con el virrey Bucareli y en ella se narran pormenores del personal marítimo del puerto de Veracruz e incluso del envío de hombres al puerto de San Blas.

¹⁷⁵ *Ibid.*, p. 164. Esta misma declaración la hicieron las autoridades del puerto veracruzano al decir que “llegaron los nortes que arreciaron entrada la noche y esto provocó que el casco del Santa Anna se desbaratara en muchas partes y quedara dividido en trozos”. Ver en *Informe sobre la destrucción del navío Santa Anna*. Veracruz 12 octubre 1776. AGN, Alcabala, volumen 207, expediente 10, foja 449.

¹⁷⁶ Haring, *op. cit.*, p. 344-345 explica que en muchas ocasiones se enviaban naves viejas a América con la finalidad de que no volvieran; las mercancías enviadas desde Europa eran más voluminosas que las americanas. Jarmy por su parte también menciona esa situación en *op. cit.*, volumen 1, p. 39-40 y volumen 2, p. 364-365.

las que pudieran regresar a la Península. A cambio, los hombres debían reportarse diariamente con sus superiores para recibir su ración de alimento y para desempeñar las faenas que se les indicara. Así lo ejemplifica la siguiente orden:

Que siempre que cualquier navío merchante que navegue a las Indias... fuere detenidos involuntariamente en los puertos o escala... por el motivo que fuese, no ha de ser obligado el capitán ni maestre a satisfacer mesadas algunas a los oficiales y tripulación del navío por el tiempo que durase la detención... solo ha de ser obligados durante ella, a dar a los oficiales mayores los diarios, que se previenen en el capital tiene y la manutención a la gente de mar, pero que si la demora o duración de tiempo regular fuere voluntaria en el capitán o maestre del navío, correrán en tal caso enteramente las mesadas y sueldos a los oficiales y tripulaciones durante el tiempo del viaje prefinido a excepción del fortuito caso de arribada involuntaria a cualquier puerto que sea por mal tratamiento u otro accidente acaecido en el navío, que sea indispensable remediar, pues entonces deberán todos gozar solamente la manutención y dos mesadas que servirán de gratificación por todo el trabajo: a que precisamente han de asistir para el total reparo del navío hasta dejarle en disposición de que pueda seguir el viaje...¹⁷⁷

Las autoridades portuarias de Veracruz pronto vieron la conveniencia de contar con hombres experimentados en las actividades marítimas. Había naves que llegaban mermadas de personal por enfermedad, muerte o desertión, por lo que la presencia de marinos en tierra firme ayudó a reforzar sus tripulaciones.¹⁷⁸ Como ejemplo tenemos el caso del navío Santa Anna. Algunos de sus miembros, al no poder regresar a España en su propia nave por haberse destruido, fueron usados en otras embarcaciones. Así, reforzaron la marinería de otras naves y los trabajadores pudieron regresar a sus hogares.¹⁷⁹ Esta parece haber sido una práctica común y muy útil, según la opinión de Antonio de Ulloa:

Esta gente nunca sobra, porque entre muertos, enfermos que no pueden seguir y desertores, siempre faltan algunos.¹⁸⁰

No todos los hombres lograron o quisieron ser reinstalados en otros navíos, por lo que algunos recibieron la oferta de trasladarse a laborar en otros establecimientos, principalmente, ubicados en las costas del Pacífico.

Lo anterior demuestra que la llegada de las naves y de sus hombres a costas novohispanas, en especial al puerto de Veracruz, era un gran acontecimiento. Su arribo implicó labores que acondicionaran las costas para brindar asistencia a naves y tripulaciones, para procurar que los hombres continuaran cumpliendo con sus obligaciones,

¹⁷⁷ *Reglamento de soldadas para capitales, oficiales y tripulación de navíos merchantes que navegaren a la América*. Madrid, 8 octubre 1754, AGN, Alcabala, volumen 207, expediente 9, fojas 404-405v.

¹⁷⁸ Haring, *op. cit.*, p. 345.

¹⁷⁹ *Legajo formado en torno a tripulación...*, AGN, Alcabalas, expediente 12, fojas 489-501.

¹⁸⁰ Solano, *op. cit.*, p. 201.

para tratar de mantenerlos controlados, etc. En general, su presencia repercutió en distintos ámbitos de la sociedad ya que existió convivencia con las poblaciones portuarias, la cual dependió de diversos factores como el tiempo que permanecieran en ellas y las condiciones en las que lo hicieran. Dicha convivencia de alguna manera permitió que los navegantes mostraran con su trabajo la forma en la que debían llevarse a cabo los oficios del mar. La estancia de los hombres de mar en costas coloniales no siempre dependió del tiempo que permanecieran las flotas en ellas, ni sus actividades se limitaron a las faenas de las embarcaciones. Podría decirse que los hombres de mar nunca dejaron de existir en la Nueva España y, por lo mismo, su presencia se dejó sentir de muy diversas formas. Su llegada al Nuevo Mundo generalmente fue por costas del Atlántico, pero pronto se extendió hacia las del Pacífico. La experiencia de los navegantes hispanos fue llevada a poblaciones costeras a partir de los trabajos que realizaron en ellas, con lo cual participaron en la formación de marinerías locales.

2.2. Rumbo a las costas del Pacífico

*...quien domina los mares domina el comercio; quien
domina el comercio es dueño de las riquezas del mundo y,
en consecuencia, ni más ni menos que dueño de éste.*

WALTER RALEIGH

Personas de todo tipo se vieron involucradas en las expediciones marítimas que partieron de tierras novohispanas, desde reconocidos nautas hasta hombres de bajo nivel social y de distintos grupos raciales. Las actividades marítimas nunca dejaron de realizarse, por lo que el personal náutico de la Nueva España no dejó de existir ni de practicar y aprender los oficios del mar.

La participación de las tripulaciones hispánicas en las costas novohispanas influyó en el desarrollo marítimo del virreinato. Sus conocimientos poco a poco fueron vertidos, a través de su trabajo, en los pobladores coloniales, quienes participaron cada vez de forma más activa en las faenas marítimas y portuarias como la construcción y reparación de embarcaciones, su aprovisionamiento, labores de carga y descarga así como en los viajes mismos. Lo anterior permitió que en la Nueva España se practicaran labores marítimas y portuarias, las cuales tuvieron que adecuarse a las posibilidades que el virreinato ofrecía.

a) Exploraciones en la 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 la Especiería, el reconocimiento de nuevos territorios y el establecimiento de redes comerciales marítimas. La Corona española estuvo muy 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 americanas u orientales, aunado a las largas temporadas en el mar, hacían de esos viajes algo verdaderamente difícil de llevar a buen término. Era necesario buscar alternativas para que las expediciones fuesen más prácticas, cortas y menos costosas, tanto en dinero como en hombres. Esas alternativas únicamente se conseguirían si se obtenían conocimientos geográficos y marítimos; algo que sólo podía lograrse con la experiencia que daban las exploraciones.

Viajes como el de Magallanes-Elcano o el de Loaisa-Elcano fueron enriquecedores para los conocimientos marítimos de la época y sentaron precedente para posteriores viajes, a pesar de sus grandes costos económicos y humanos.¹⁸¹ Desde la Nueva España también se planearon viajes exploratorios. Autoridades y navegantes trabajaron en la organización de expediciones propias, participaron en los avances geográficos así como en la búsqueda de los ideales de la época como la expansión del cristianismo, el enriquecimiento material o la existencia de las tierras míticas.¹⁸²

Autoridades, conquistadores y navegantes reconocidos tuvieron especial interés por participar en los viajes marítimos que partían de la Nueva España. El ejemplo más claro fue el de Hernán Cortés, quien conciente de la importancia de dominar las costas del Pacífico, fue de los primeros y más entusiastas organizadores de diversas expediciones.¹⁸³ Encargó a personal de su confianza (parientes en muchas ocasiones) la dirección de los viajes de reconocimiento de nuevos territorios. Por ejemplo al Perú mandó algunos buques con la

¹⁸¹ José Luis Martínez, *Hernán Cortés*, México, FCE, UNAM, 1993, p. 478-481. El autor explica detalles sobre estos viajes. También Parry se refiere a ambos viajes en *El descubrimiento...* a lo largo del capítulo 12.

¹⁸² Algunas de esas tierras míticas fueron conocidas desde el medievo, como las ciudades de Cíbola y Quivira (ciudades de oro), la isla poblada por amazonas (que se pesó que podrían ser las Californias) o el estrecho de Anián. Esta última, según explica José Antonio Mandrú, se relacionaba con una leyenda heredada de la Edad Media. Marco Polo escribió que al este de Cipango (Japón) estaba el reino de Anián; y con el descubrimiento de América se pensó que ese reino podía estar al norte del continente, y el que habría un estrecho que comunicaba los dos océanos. Ver *op. cit.*, p. 13.

¹⁸³ Parry *La Audiencia de la Nueva Galicia en el siglo XVI, Estudio sobre el gobierno colonial español*, Zamora, Colegio de Michoacán, 1993, p. 58.

finalidad de prestar ayuda a Francisco Pizarro y de establecer algunos contactos comerciales.¹⁸⁴ Por otro lado, Cortés envió al norte del continente americano a su primo Francisco Cortés de Buenaventura con la finalidad de que por tierra explorase las costas de la mar del Sur. Además, el conquistador recibió instrucciones de organizar una expedición para investigar lo que había sucedido con el viaje de García Jofre de Loaysa, el cual se pensaba perdido; posteriormente, encargó a Álvaro de Saavedra una expedición a las Molucas.¹⁸⁵ Más adelante, el mismo Cortés organizó e incluso participó en las expediciones que se hicieron por el mar que lleva su nombre.

Cortés no fue el único en organizar exploraciones marítimas, hubo otras expediciones que partieron de costas novohispanas e influyeron en el desarrollo marítimo de ese reino. Entre 1542 y 1565 viajaron al Oriente Ruy López de Villalobos y Miguel López de Legaspi. El primero bautizó las Filipinas y el segundo fundó Manila.¹⁸⁶ También en 1599 se aprobó el viaje de Sebastián Vizcaíno para explorar las costas de las Californias. Además, continuamente se realizaron viajes a la península de California en busca de placeres de perlas.¹⁸⁷

Todos los viajes realizados comenzaron con su organización en tierra, para lo cual hubo necesidad de construir barcos y de hacerse de personal que los tripulara y que trabajara en los puertos. Desde los primeros viajes fue necesario establecer en las costas novohispanas astilleros en los que se construirían las naves que se usarían en las expediciones. Cortés fue el primero en mandar construir un astillero, el cual ubicó en las costas de Oaxaca (primero Tehuantepec y en 1537 Huatulco); ahí se construyeron las naves que envió a las diversas expediciones organizadas por él.¹⁸⁸ El conquistador reunió gran número de artesanos, marineros y soldados que pudieran participar en las expediciones y comenzaron con la reparación de unos navíos y la construcción de otros.¹⁸⁹ La empresa requirió mucha mano de obra, lo que hace pensar que no necesariamente recurrió a personal

¹⁸⁴ *Ibid.*, p. 704. La empresa comercial planeada no prosperó debido a la irregularidad de esas navegaciones, afectadas principalmente por los vientos inciertos y las prolongadas calmas que alargaban la duración de las travesías. El traslado de Huatulco al Callao podía realizarse de dos a ocho meses, dependiendo de la época del año; el viaje de regreso era mucho más corto pues podía tener de cuatro a seis semanas de duración.

¹⁸⁵ Martínez, *Hernán...*, p. 482.

¹⁸⁶ Trabulse, *op. cit.*, p. 36.

¹⁸⁷ Algunos de los viajes en busca de perlas son descritos por Juan Domingo Vidargas en su tesis de licenciatura *Navegación y comercio en el Golfo de California 1740-1824*, FFyL, UNAM, 1982, p. 138-142.

¹⁸⁸ Martínez, *Hernán...*, p. 703-704.

¹⁸⁹ Enrique Cárdenas, *Urdaneta y el tornaviaje*, México, Secretaría de Marina, 1965, p. 22.

calificado en cuestiones náuticas, sino que echó mano de trabajadores originarios de la misma Nueva España, lo que pudo significar el comienzo de cierta instrucción náutica en los habitantes del lugar. El trabajo portuario que se realizó fue reconocido por el rey Carlos V quien incluso comisionó a Cortés para buscar las naves de la expedición Loaisa-Elcano en 1526, como antes se mencionó:

...he visto que por vuestras cartas, relaciones que habeis enviado, haceos memoria de las cuatro carabelas o bergantines que teniades hechos y hechadas al agua en la costa del mar del Sur; y como decía que las teniades hechas con el propósito del descubrimiento de la Especiería, por la gran confianza que Yo tengo de vuestra voluntad... he acordado de encomendaros a vos este negocio.¹⁹⁰

Para continuar con el trabajo en los astilleros fue necesario enviar a ellos todo tipo de materiales útiles para la construcción y equipamiento de las embarcaciones. Así lo deja ver el informe de Cortés:

Mis navíos de la mar del Sur están, como a vuestra majestad he dicho, muy a punto para hacer su camino, porque luego como llegué a esta ciudad comencé a dar prisa en su despacho, y ya fueran partidos, sino por esperar a ciertas armas y artillería y municiones que me trujeron desos reinos, para lo poner en los dichos navíos...¹⁹¹

Las costas de Oaxaca no fueron las únicas en contar con astillero. En la Nueva Galicia, el puerto de la Navidad tuvo funciones exploratorias y comerciales durante un corto tiempo y en él también se construyó un astillero.¹⁹²

Las exploraciones marítimas reconocieron lugares en donde se pensó que podían ubicarse más establecimientos portuarios. Eso significaba que en cada zona visitada debían evaluarse sus condiciones físicas, los materiales útiles que servirían en la construcción de naves, el alimento que se conseguiría y la mano de obra con la que contaría. Así lo deja ver la relación que hizo Cortés luego de los informes que resultaron de la expedición de Francisco Cortés de Buenaventura:

...despaché un capitán a la Villa de Colimán... al cual mandé que siguiese desde aquella villa a la costa del Sur abajo hasta ciento cincuenta o doscientas leguas no a mas efecto de saber el secreto de aquella costa y di en ella había puertos; el cual dicho capitán fue... y me trajo relación de muchos puertos que halló en la costa, que no fue poco bien para la falta que dellos hay en todo lo descubierto hasta allí, y de muchos pueblos y muy grandes, y de mucha gente y muy diestra en la guerra...¹⁹³

¹⁹⁰ Tomado de Cárdenas, *op. cit.*, p. 17.

¹⁹¹ Hernán Cortés, *Cartas de relación de la conquista de México*, México, Espasa-Calpe Mexicana S.A., 1994, p. 298.

¹⁹² Trábulse, *op. cit.*, p. 14.

¹⁹³ Cortés, *op. cit.*, p. 299.

Las exploraciones dieron paso al establecimiento de redes comerciales. Ya desde el siglo XVI la Nueva España mantenía contacto marítimo con Centro y Sudamérica a través de Huatulco.¹⁹⁴ En el mismo siglo, la comunicación con el Oriente quedó establecida primero a través del puerto de La Navidad y posteriormente a través de Acapulco.¹⁹⁵ El constante trabajo costero y marítimo significó aprendizaje de dichas labores entre los pobladores y, por lo tanto, experiencia náutica.

La relevancia comercial de las costas novohispanas no pasó desapercibida ni a las autoridades ni a los expedicionarios. En la mente de los conquistadores estaba presente la importancia de controlar los océanos, tal y como habían hecho los grandes imperios.¹⁹⁶ Por ejemplo Nuño de Guzmán, desde la fundación de la Nueva Galicia, puso su residencia cerca del litoral a pesar de la rigurosidad del clima. Su intención era establecer redes mercantiles con las islas del Poniente.¹⁹⁷ Otro ejemplo puede verse con el puerto de Huatulco, en el cual aumentaron las actividades portuarias así como su personal (calificado o no). Su relevancia atrajo a algunos agentes comerciales, tenderos, etc. La población aumentó y se nombró un corregidor para que administrara el lugar.¹⁹⁸ La importancia de Huatulco decayó luego del nombramiento de Acapulco como puerto oficial en 1573 y, posteriormente, por el ataque que aquel puerto sufrió a manos de Francis Drake en 1579. La narración que hizo Juan Chilton sobre ese ataque permite apreciar el manejo de grandes cantidades de dinero y de productos que hubo en el lugar:

Cerca de este lugar (Guaxaca) hay un puerto en el mar del Sur, llamado Aguatulco, donde no hay más habitantes que tres o cuatro españoles, con cierto número de negros, que el rey mantiene. Sir Francis Drake llegó a este puerto en el mes de abril de 1579, y su visita me costó más de cuatro mil ducados que tomó con otras muchas mercaderías de varios comerciantes de México a un Francisco Gómez Rangifa, factor allí de todos los mercaderes españoles que entonces traficaban por el mar del Sur, porque en este puerto acostumbran embarcar las mercaderías que van al Perú y al reino de Honduras.¹⁹⁹

¹⁹⁴ Woodrow Borah explica muy bien las transacciones comerciales entre el Perú, los puertos establecidos en Centroamérica y Huatulco y Acapulco. Ver *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Nacional de Comercio Exterior, 1975, p. 140-141.

¹⁹⁵ Trabulse, *op. cit.*, p. 14-15.

¹⁹⁶ Jaime Olveda, *Conquista y colonización de la costa neogallega*, Tesis Doctoral (Doctorado Historia), UNAM, FFyL, 1996, p. 137-138.

¹⁹⁷ *Ibid.*, p. 137.

¹⁹⁸ Borah, *op. cit.*, p. 62-63.

¹⁹⁹ Icazbalceta, *op. cit.*, p. 38.

Para 1616 se ordenó el despoblamiento de Huatulco, aunque su bahía continuó siendo utilizada para actividades relacionadas con el contrabando.²⁰⁰

Oficialmente, los puertos novohispanos de cara al Pacífico vieron frenado su desarrollo ya que las autoridades centraron todo su interés en Acapulco, sin embargo, las actividades marítimas no dejaron de realizarse en ellos.

El comercio transpacífico que se instituyó en la Nueva España creció considerablemente y tentó a las naciones europeas, por lo que las naves y las costas novohispanas sufrieron los ataques de la piratería y cada vez más los galeones necesitaron métodos de defensa.²⁰¹ Los enfrentamientos con otras naciones obligaron a las autoridades a buscar derrotas alternativas que hiciesen posible el mantenimiento de tráfico comercial en tiempos difíciles, principalmente durante las guerras.²⁰² El norte era el territorio que presentaba mayores problemas para la fundación de establecimientos costeros alternativos. A fines del XVI todavía las costas septentrionales del Pacífico no estaban incluidas en las descripciones geográficas de los cosmógrafos. Era necesario conocer esos litorales pues se tenían varios planes en mente para ellos. Se querían fundar colonias en el interior de la península de California para que sirvieran como zonas estratégicas que defendieran los galeones de los ataques piratas, así como punto de partida de más expediciones. También se pensó que las colonias californianas brindarían apoyo a los viajeros de la Nao de China.²⁰³

Las expediciones continuaron realizándose durante todo el periodo colonial. En el siglo XVII éstas tuvieron como consecuencia la fundación de nuevos establecimientos en la península californiana. Todavía en el siglo XVIII las expediciones continuaron realizándose, algunas buscaban el estrecho de Anián porque se pensaba que por allí pasaban, del Atlántico al Pacífico, las naves de los piratas.²⁰⁴

²⁰⁰ Peter Gerhard, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, México, UNAM, IIH, 2000, p. 128-129.

²⁰¹ Mandri, *op. cit.*, p. 17.

²⁰² Angel Guirao, "Notas para una comparación entre las expediciones a la Patagonia y a las del noroeste americano" en *Culturas de la costa noroeste de América*, España, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros S.A., 1989, p. 267.

²⁰³ Trabulse, *op. cit.*, p. 15-16.

²⁰⁴ *Ibíd.*

b) El personal marítimo de las primeras expediciones novohispanas.

Muchos españoles que vinieron al Nuevo Mundo acabaron familiarizándose con el mar, y se convencieron de que los grandes viajes de exploración y las empresas comerciales más lucrativas sólo podían realizarse a través del océano.²⁰⁵ Eran concientes de la importancia que tenía el mar en la expansión del comercio y dominio sobre otros territorios. Muchos de esos hombres no habían sido marineros de oficio y tal vez conocieron el mar hasta que cruzaron el Atlántico.²⁰⁶

En la Nueva España las expediciones por mar y por tierra proliferaron. En ellas participaron desde hombres que luego de la conquista no obtuvieron las riquezas deseadas, hasta personas con conocimientos marítimos que buscaban reconocimiento oficial. En cada viaje se intentó contar con personal preparado para enfrentarse a las aventuras marítimas. Los navegantes experimentados generalmente ocupaban los puestos de alto rango, mientras que el resto del personal no era del todo instruido. Algunos hombres eran conquistadores que tenían la experiencia marítima del Atlántico, aunque lo hubiesen transitado una sola vez; otros eran marinos de carrera (por obligación o por accidente) que llegaron a Veracruz y posteriormente fueron enviados a las costas del Pacífico. Hubo además hombres provenientes de los puertos centroamericanos, los cuales también eran de origen europeo.²⁰⁷ En estos viajes también participaron de manera obligada españoles pobres y vagabundos. Seguramente también se reclutó a miembros de castas, pues ellos ejercían actividades diversas como manufactura artesanal, arriería, pequeño comercio y trabajo agrícola y minero.²⁰⁸ Lo probable es que para las actividades náuticas las autoridades reclutaran a cualquier persona que tuviese la fortaleza para trabajar en las cuestiones del mar, sin importar la casta a la que perteneciera o si estaba preparada para la navegación; lo único que importaba era su fuerza física o su oficio, pues en ocasiones éste último servía en los viajes.²⁰⁹ Un ejemplo puede verse cuando en 1615 Nicolás Cardona pasó por Acapulco con

²⁰⁵ Olveda, *op. cit.*, p. 137.

²⁰⁶ Olveda, "La Navidad. El comercio y la penetración filipina" en *Los puertos noroccidentales de México*, México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, INAH, 1994, p. 16.

²⁰⁷ Borah, *op. cit.*, p. 135.

²⁰⁸ Antonio Rubial, *La santidad controvertida*, México, FCE, UNAM, 1999, p. 52.

²⁰⁹ 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 prohibida su participación en las empresas navales de la Mar del Sur. Ver *op. cit.*, p. 151

destino a las California y, debido a la falta de personal que sufría, reclutó a un grupo de negros que servirían de buzos en la pesquería de perlas.²¹⁰

La idea que se tenía al reclutar a todo tipo de hombres para los viajes transpacíficos era aclimatar a los trabajadores en las cuestiones del mar y, que a la larga, llegaran a ser personal calificado que laborarse en las expediciones. 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.²¹¹

Incluso los indígenas, principalmente tlaxcaltecas y aztecas, fueron tomados como personal marítimo.²¹² En el viaje de Álvaro de Saavedra fueron llevados muchos nativos.²¹³ Pietschman dice que la explotación económica de la población autóctona americana fue indispensable para la expansión territorial así como para el financiamiento y organización de viajes que tenían la finalidad de lograr la ocupación de territorios ultramarinos. Los indígenas no sólo realizaron trabajos en tierra como construcción o preparación de las naves, sino que a veces hasta fueron obligados a participar en ellas.²¹⁴

Es decir que desde las primeras expediciones que partieron de costas novohispanas hubo tripulaciones variadas, desde hombres con gran reconocimiento como conquistadores o navegantes, hasta trabajadores de muy bajo nivel social o de diversidad racial, muchos de los cuales provenían de distintos lugares de la Nueva España. La experiencia marítima de este reino alcanzó a muchos de sus pobladores. Los navegantes y constructores experimentados tuvieron que mostrar a los trabajadores coloniales cómo llevar a cabo las faenas marítimas y portuarias de la mejor manera posible. Para lograrlo fue necesario hacerse del personal suficiente para llevar a cabo las faenas así como de aprender los oficios del mar y lograr así que se formase una marinería propia de la Nueva España.

²¹⁰ Trabulse, *op. cit.*, p. 18.

²¹¹ Tomado de Cárdenas, *op. cit.*, p. 79 y 81.

²¹² Rodrigo Rivero, "Proyección mexicana en Asia" en *La presencia novohispana en el Pacífico*, Segundas Jornadas Internacionales, México, INBA, CNCA, UIA, Condumex, 1992, p. 36.

²¹³ *Ibid.*, p. 30.

²¹⁴ Pietschman, *op. cit.*, p. 92.

El reclutamiento de personal marítimo que se dio en el territorio novohispano fue similar al de las costas peninsulares. Braudel dice que el Mediterráneo dio forma al Atlántico al proyectar su propia imagen en el mundo de los ibéricos;²¹⁵ es decir, que la experiencia marítima aprendida en el Mediterráneo fue llevada y practicada posteriormente en las costas del Atlántico. Algo similar sucedió en las playas americanas. La experiencia y conocimientos marítimos de la Península Ibérica llevados a las costas americanas del Atlántico posteriormente fueron trasladados a las del Pacífico, lo que se evidencia en los viajes que de ahí partieron, en la organización que tuvieron y en la preparación de los hombres que en ellos participaron. Estos viajes son los que dieron experiencia náutica a las marinerías locales de la Nueva España, las cuales fueron desarrollándose de acuerdo a las necesidades no únicamente de la Corona, sino de las mismas tierras novohispanas.

La búsqueda de personal marítimo calificado 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 marinos que debían reclutarse para la expedición de Álvaro de Saavedra:

...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 cabsa 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...no consintireis que los dichos navíos, ni en ninguno de esto se tenga mucha vigilancia, porque suele ser muy dañosa en semejantes compañías...²¹⁶

Lo cierto es que si a la Corona se le dificultó el reclutamiento de personal marítimo en la Península, el problema debió ser mucho mayor en las costas novohispanas, principalmente por la escasa preparación marítima de su población. Como las expediciones no dejaron de realizarse durante el periodo colonial, es de suponerse que el reclutamiento de hombres de mar se realizó continuamente y que el personal conseguido fue variado, es decir, que se contrató a todo aquel que de alguna manera sirviera para el trabajo marítimo, sin importar su raza o su preparación. Los conocimientos náuticos continuaron siendo difundidos entre el personal. Como en España, los cambios más representativos en torno al reclutamiento se presentaron en el siglo XVIII.

²¹⁵ Braudel, *op. cit.*, p. 297.

²¹⁶ Tomado de Cárdenas, *op. cit.*, p. 18.

c) Evolución y tropiezos de las experiencias marítima y costera en la Nueva España.

Hubo tres principales razones para que la navegación en costas novohispanas de cara al Pacífico continuamente se viera frenada. La primera fue la política de monopolio que establecieron las autoridades, en la que se ordenó que un solo puerto (Acapulco) fuese sede del comercio marítimo del Oriente. La segunda fue consecuencia de los ataques de piratas que sufrieron las poblaciones costeras y que provocaron su parcial abandono. La tercera fue la desvinculación social y económica de las zonas costeras del resto de las poblaciones novohispanas, durante el siglo XVI y buena parte del XVII, causada por sus condiciones climáticas, la poca defensa existente, el mínimo desarrollo portuario, las pocas oportunidades de trabajo, entre otras.

A fines del siglo XVI se ordenó que sólo hubiera un puerto de descarga en la Mar del Sur. Eran varios los establecimientos costeros del Pacífico que pudieron llegar a convertirse en sede oficial, principalmente porque algunos ya habían funcionado como punto de partida de expediciones. Cortés había escogido las costas de Oaxaca para establecer su astillero, como antes se mencionó. Por otro lado, los viajes de Villalobos y Legaspi partieron del puerto de La Navidad, ubicado en las costas de la Nueva Galicia. Éste tuvo funciones comerciales durante un corto tiempo. La descripción de Juan Chilton²¹⁷ sobre La Navidad permite ver que era un puerto con funciones reconocidas:

...a cuyo puerto arriban siempre, en el mes de abril, los buques del mar del Sur, procedentes de China y Filipinas, y en él desembarcan sus mercancías...²¹⁸

Enrique Hawks²¹⁹ también describió las funciones comerciales de La Navidad así como a su personal marítimo:

En este puerto de la Navidad están de ordinario los buques que van a las islas de China, descubiertas de siete años a esta parte. Han traído de allá oro y mucha canela, así como vajilla de loza tan fina, que el que puede conseguir una pieza, se da por ella su peso de plata... Los habitantes son gente buena y grandes marineros.²²⁰

Sin embargo, La Navidad no prosperó como puerto oficial por razones físicas, sociales y económicas. Por un lado, en la década de 1560 Andrés de Urdaneta comentó que

²¹⁷ Navegante inglés que también participó en la expedición de John Hawkins.

²¹⁸ García Icazbalceta, *op. cit.*, p. 79.

²¹⁹ De la misma tripulación de Chilton.

²²⁰ García Icazbalceta, *op. cit.*, p. 68.

la zona no era apta para establecer ni un puerto ni un astillero debido a que era tierra malsana y en ella los oficiales y gentes que ahí residían muchas veces enfermaban y hasta morían.²²¹ Explicó además que en los alrededores de La Navidad no había bosques que sirvieran para construir embarcaciones ni personal para desempeñar las faenas marítimas. Por esas razones, Urdaneta sugirió que el mejor lugar en el que debería establecerse un puerto era Acapulco. En sus alrededores había indios que podrían laborar en él, el lugar estaba más cerca de la capital virreinal y de Veracruz, y además era zona apta para construir un astillero.²²² Los mercaderes de México coincidieron con la postura de Urdaneta y manifestaron su desacuerdo en que La Navidad fuera el punto de enlace con las islas asiáticas. Alegaron que ese puerto no contaba con las condiciones necesarias para tener un astillero debido a la falta de bosques a su alrededor,²²³ pero la razón principal por la que no deseaban que La Navidad fuese puerto oficial fue que su lejanía de la capital novohispana elevaría los precios del transporte y dificultaría el control que ellos pudieran ejercer en el intercambio marítimo.

Por lo tanto, la relativa proximidad de Acapulco con México, favorable a los intereses virreinales y comerciales, fue lo que influyó en su erección como puerto oficial.²²⁴ Se consideró que sus costas eran menos malsanas que las de La Navidad, lo cual reducía la peligrosidad de epidemias durante las ferias comerciales planeadas. Por otro lado, Acapulco contaba con buena comunicación terrestre que lo unía con México y facilitaban la concurrencia de comerciantes.²²⁵ Al regresar la expedición Legaspi-Urdaneta a Acapulco, este puerto se convirtió en la sede comercial de la Nao de China.²²⁶

Con el reconocimiento oficial de Acapulco, el resto de las costas novohispanas pasaron a segundo plano. Huatulco continuó su navegación de cabotaje, además de sostener contactos regionales con Centroamérica y Perú, principalmente por realizar transacciones comerciales ilegales de mercancías chinas.²²⁷ Por su parte, las costas neogallegas quedaron parcialmente abandonadas cuando en 1564 el astillero de La Navidad fue destruido por

²²¹ Olveda, "La Navidad...", p. 21.

²²² Cárdenas, *op. cit.*, p. 79.

²²³ Olveda, *Conquista y civilización...*, p. 292-293.

²²⁴ Lothar Knauth, *Confrontación transpácifica: el Japón y el nuevo mundo hispánico 1542-1639*, México, UNAM, 1972, p. 43.

²²⁵ Yuste, *El comercio...*, p. 46.

²²⁶ Knauth, *op. cit.*, p. 43.

²²⁷ De Ita, *op. cit.*, p. 126-127. También Yuste explica el caso de Huatulco en *El comercio...*, p. 30.

órdenes de la Real Audiencia.²²⁸ Sin embargo, aunque los puertos de la Nueva Galicia no pudieron capitalizar el comercio del Pacífico no por ello fueron del todo abandonados sino que ejercieron una función complementaria a la navegación oficial. Es decir, que a pesar de que las autoridades no promovieron las actividades marítimas en esas costas, éstas funcionaron como parada o zona de paso de la Nao de China para hacer reparaciones o aprovisionamientos de agua. El contacto provocó que por el lugar circularan mercancías de todo tipo, tanto legal como ilegalmente; además, provocó que los pobladores de las cercanías convivieran cada vez más con las faenas portuarias como el abasto y la reparación de las naves, lo que generó un mayor conocimiento de los oficios del mar y, posteriormente, mayor participación en ellos.

Mantener contacto con las naves que transitaron el lugar no fue la única experiencia marítima que tuvieron los habitantes de las costas neogallegas. Había poblaciones (algunos eran pueblos de indios) que se dedicaban a actividades relacionadas con el mar como la pesca (tanto de diversos tipos de peces como de camarón u ostras), la recolección de perlas, de sal, de conchas de mar que servían para hacer cal, etc.²²⁹ Dichas faenas ayudaron al sostenimiento de las poblaciones cercanas al mar²³⁰ pero no a su desarrollo portuario. Fue hasta mediados del siglo XVII, con la erección de Matanchén,²³¹ que las costas neogallegas recuperaron reconocimiento.

La segunda razón que frenó el crecimiento costero de la Nueva España se relacionó con la presencia de piratas y corsarios en sus playas. La presencia de embarcaciones enemigas provocó que las autoridades virreinales promovieran el desalojo de las poblaciones cercanas al mar para evitar así que los atacantes pudieran saquear algún establecimiento.²³² Lo anterior generó un parcial abandono de las playas del Pacífico y, por

²²⁸ Olveda, "La Navidad...", p. 21-22.

²²⁹ Descripciones sobre las actividades económicas relacionadas con el mar de poblaciones cercanas a las costas de occidente pueden encontrarse en Antonio de Ciudad Real, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España* (volumen 1), México, UNAM, IIH, 1993, p. 112-117 y Alonso de la Mota y Escobar, *Descripción de los reynos de Nueva Galicia, Nueva Vizcaya y Nuevo León*, México, ed. Robredo, 1940, p. 42-43.

²³⁰ Olveda, "La Navidad...", p. 25.

²³¹ Este puerto es conocido con diversos nombres como Martanchen, Matanchel o Matanchén. En este trabajo se usa el último nombre debido a que es el que conserva en la actualidad.

²³² De Ita, *op. cit.*, p. 152.

consiguiente, un desarrollo tardío y poco armónico de los puertos. Sin embargo, su importancia estratégica hizo que fueran usados extraoficialmente.²³³

Lourdes de Ita considera que la batalla de San Juan de Ulúa de 1568²³⁴ determinó por un lado el rumbo de las relaciones anglo-españolas y, por otro, las políticas de Felipe II en cuanto a la protección de los puertos y regiones costeras americanas.²³⁵ Lo primero se evidencia con las actitudes de navegantes como Francis Drake y John Hawkins, cuyas acciones mejoraron considerablemente la marina real isabelina y promovieron los ataques a las posesiones hispánicas en el Nuevo Mundo. Sus modificaciones a la marina inglesa culminaron con la derrota de la Armada Invencible en 1588.²³⁶ Lo segundo se evidencia en las órdenes que Felipe II dio para que se abandonaran los establecimientos costeros de cara al Pacífico (exceptuando Acapulco) para evitar que fuesen atacados. Esto fue consecuencia de las incursiones de navegantes ingleses en tierras novohispanas. Por ejemplo en 1578 Francis Drake arribó y atacó Huatulco, y provocó que su población huyera al interior. El abandono y la poca vigilancia que se tenía del puerto permitieron su libre saqueo.²³⁷ Más tarde, en 1587 el navegante inglés Thomas Cavendish recorrió los litorales del Pacífico e incluso ingresó al territorio continental durante cuatro meses sin encontrar ningún tipo de resistencia; se mostró con ello lo mal pobladas y defendidas que estaban las costas novohispanas en el siglo XVI.²³⁸

Antes de las incursiones de piratas, la corona española no había ordenado la defensa de las costas americanas ya que consideró al Pacífico como una extensión de su propio territorio colonial, como un lago particular. Por ese motivo, las naves viajaban sin armamento ni protección, y los puertos no contaron con fuertes que defendieran las costas.²³⁹ Posteriormente, fue necesario tomar medidas para evitar agresiones enemigas, y las poblaciones cercanas al mar jugaron un papel principal en la defensa costera.

²³³ *Ibid.*, p. 197.

²³⁴ Fue cuando las naves de John Hawkins quedaron en medio de la flota en donde venía el virrey Martín Enríquez y las costas de Veracruz. Los ingleses sufrieron un serio descalabro y muchos de sus hombres fueron abandonados en costas novohispanas y posteriormente atrapados y juzgados por las autoridades de México. Tanto De Ita como García Icazbalceta lo explican con detalle.

²³⁵ De Ita, *op. cit.*, p. 97.

²³⁶ *Ibid.*, p. 97.

²³⁷ *Ibid.*, p. 127.

²³⁸ *Ibid.*, p. 137.

²³⁹ *Ibid.*, p. 126.

La tercera razón que frenó el crecimiento marítimo de la Nueva España desde el siglo XVI fue la desvinculación de las costas con las poblaciones del interior del virreinato. Braudel explica que las poblaciones marítimas no bastan por sí solas para crear una región que viva del mar. Los establecimientos costeros necesitan tener cerca una gran ciudad que los provea de mástiles, brea, telas para las velas, aparejos, cordelería y capital; necesitan una ciudad con establecimientos de mercaderes, fletadores, aseguradores y todas las múltiples formas que ofrece el medio urbano.²⁴⁰ Si no hay vinculación con grandes poblaciones, no hay desarrollo portuario. Este fue un problema en las costas de la Nueva España.

Por un lado, el clima excesivamente caluroso de las playas no facilitó el desarrollo de poblaciones costeras ni su vinculación con el interior del territorio colonial. Las altas temperaturas, aunadas a la humedad del ambiente, hacían que las costas fueran lugares difíciles de habitar. Los alimentos se descomponían con facilidad y enfermedades como la malaria o la fiebre amarilla causaban estragos entre la población. Por otro lado, la falta de actividades económicas lucrativas en todas las costas evitaron que despertara un interés por trasladarse a ellas a trabajar y establecerse.

En el caso de las playas de occidente, el despoblamiento de la zona, la mortandad indígena, la falta de metales preciosos y la lejanía de la región con respecto al eje Veracruz-México fueron causa de su bajo desarrollo.²⁴¹ Fue en el siglo XVII cuando hubo mayor vinculación de las costas coloniales (principalmente las del occidente novohispano) con el interior del territorio colonial y, por consiguiente, mayor interés en cuestiones marítimas. La razón para que eso sucediera fue el crecimiento económico y poblacional de la región provocado por el establecimiento de haciendas ganaderas y agrícolas así como el posterior descubrimiento de minas al sur de Sinaloa.²⁴² La región occidental impulsó su economía hacia las costas, intentó participar en transacciones comerciales marítimas y colaboró activamente en el establecimiento y sostén de las misiones fundadas por los jesuitas en el noroeste novohispano. En el siglo XVII el crecimiento de centros administrativos comerciales y agropecuarios como Colima, Compostela, Xalisco y Tepic propició el

²⁴⁰ Braudel, *op. cit.*, p. 190.

²⁴¹ Olveda, *Conquista...*, p.196.

²⁴² Pedro Luna, "Chacala y Matanchén. Dos puertos en el avance hispano hacia las Californias", en *Los puertos noroccidentales de México*, México, COLJAL, Universidad de Colima, INAH, 1994, p. 76.

desarrollo costero de puertos como Manzanillo, Chacala, Banderas y Matanchén;²⁴³ renacieron así las actividades marítimas del occidente.

Las reparaciones de los caminos fueron de vital importancia para que se acrecentara el intercambio comercial, pero no fueron suficientemente efectivos. La expansión hacia el occidente y el noroeste se realizó por tierra a partir de rutas terrestres y asentamientos, pero en épocas de lluvias esos caminos se volvían intransitables, y las continuas revueltas de los indígenas no pacificados también dificultaron la seguridad de los transeúntes,²⁴⁴ por lo que fue necesario buscar nuevas rutas de acceso a aquellas regiones. El desarrollo de los litorales de occidente volvió a tenerse en consideración.

Además, la importancia de esas costas también fue estratégica. Las exploraciones hechas por el Pacífico, y los mapas que se levantaron de ellos, mostraron que las costas occidentales eran aptas para convertirse en zona defensiva de los territorios coloniales y de apoyo para las naves que llegaban de Filipinas (algo ya antes mencionado).

La vinculación con los puertos también tenía la finalidad de establecer enlaces costeros ya que el comercio por mar era más barato que por tierra; eso era algo ya antes visto en España.²⁴⁵

A pesar de la importancia que pudieran tener las costas novohispanas en el Pacífico, así como la relación de la población con ellas, en realidad el desarrollo marítimo de la Nueva España se centró en el puerto de Acapulco y es en él donde puede verse uno de los primeros vínculos que tuvo la población colonial con las actividades náuticas.

d) El puerto de Acapulco y su personal.

Como Acapulco fue el puerto oficial novohispano de cara al Pacífico, el punto de encuentro con las Filipinas y Perú, es de suponerse que se convirtió en un establecimiento portuario populoso y racialmente diverso como Veracruz llegó a serlo en el siglo XVIII. Puede pensarse también que en dicho lugar residía buena parte del personal marítimo de la Nueva España. No fue así. A Acapulco llegaban comerciantes, navegantes y trabajadores con la finalidad de realizar transacciones comerciales, de participar en los viajes marítimos

²⁴³ Michael Mathes, “Matanchel-Puerto de Xalisco-Matanchel-Matanchen: antecedentes históricos del establecimiento del puerto de San Blas, 1525-1767” en *Coloquio San Blas...*, p.32.

²⁴⁴ *Ibid.*, p. 82-83.

²⁴⁵ Kamen, *op. cit.*, p. 198.

o laborar en el puerto. También llegaban hombres de mar de origen filipino (malayos, tagalos, etc.) que descendían a tierra en lo que sus embarcaciones estaban ancladas.²⁴⁶ Sin embargo, las grandes concentraciones de personas generalmente eran temporales y se debían a la realización de la feria comercial.²⁴⁷ Dicha feria se abría casi siempre en febrero y duraba aproximadamente un mes; durante ese tiempo el puerto adquiría una fisonomía distinta a la soledad y abandono que mostraba el resto del año.²⁴⁸

A pesar de su importancia, Acapulco no se convirtió en una gran ciudad portuaria. Era un lugar pobre y con reducido desarrollo. Sus pocos habitantes vivían en casas humildes y pequeñas que a veces desocupaban en épocas de feria para rentarla a los visitantes.²⁴⁹ Giovanni Gemelli deja ver la imagen del puerto en el siglo XVII con su descripción:

En cuanto a la ciudad de Acapulco, me parece que debiera dársele más bien el nombre de humilde de aldea de pescadores (tan bajas y ruines son sus casas, hechas de madera, barro y paja) que el engañoso de primer emporio del mar del Sur y escala de China.²⁵⁰

Las casas del puerto no podían ser muy elevadas debido a que Acapulco continuamente era sacudido por terremotos y por lo tanto tampoco existía una gran urbanización en el lugar.²⁵¹ Al parecer, en realidad el puerto no tenía los medios para recibir a todas las personas que llegaban a él cuando la Nao de China arribaba. Según Gemelli, ni siquiera había mesones para recibir a los visitantes;²⁵² incluso él tuvo que hospedarse en el convento de Nuestra Señora de Guía a cargo de franciscanos. Gemelli explicó lo difícil que era permanecer en el puerto pues “la habitación, además de ser muy caliente, es fangosa e incómoda”.²⁵³

Acapulco era además un lugar caro, tal vez debido a que en el puerto no se tenían los productos necesarios para su sostenimiento; en épocas de feria los precios de los productos se disparaban aún más. La descripción de Gemelli dice mucho al respecto:

²⁴⁶ Ma. Fernanda García de los Arcos, *Forzados y reclutas: los criollos novohispanos en Asia, 1756-1808*, México, Potrerillos Editores S.A. de C.V., 1996, p. 173.

²⁴⁷ Muriel, *op. cit.*, p. 216.

²⁴⁸ Yuste, *El comercio...*, p. 24.

²⁴⁹ Virginia González, *Malaspina en Acapulco*, España, Turner Libros, 1989, p. 110.

²⁵⁰ Gemelli, *op. cit.*, p. 7.

²⁵¹ *Ibíd*, p. 12.

²⁵² *Ibíd*, p. 6.

²⁵³ *Ibíd*, p. 8.

Por tal destemplanza y por su terreno alpestre, Acapulco necesita proveerse, en lo que toca a su sostenimiento, en otros lugares; y por ello vivir cuesta caro, no pudiéndose gastar menos de un peso de a ocho al día por una buena mesa.²⁵⁴

En Acapulco dominaba la población negra, miembros de castas y filipinos. Gemelli describe la presencia permanente de los hombres de color, pues eran de los pocos que podían resistir el clima tan duro y caluroso del lugar:

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.²⁵⁵

La población de Acapulco parece que no cambió mucho para fines del siglo XVIII. Cuando Humboldt pasó por ahí en 1803 describió el lugar y dejó ver que las condiciones de vida de quienes habitaban el puerto permanentemente casi no se habían modificado, aunque tal vez el número de pobladores se acrecentó:

La población de esta miserable ciudad, habitada casi exclusivamente por hombres de color, asciende a nueve mil almas cuando la nao de China, pero ordinariamente no pasa de cuatro mil.²⁵⁶

Ni la descripción de Gemelli ni la de Humboldt hablan de marinos o personal costero y mucho menos de un gran desarrollo portuario en Acapulco. Al tratarse del establecimiento más importante del Pacífico novohispano, habría que preguntarse ¿dónde estaba entonces el personal marítimo del lugar? Como puerto oficial, en Acapulco se realizaban importantes transacciones marítimas, lo que implicaba la presencia de múltiples trabajadores que se encargaran de realizar las faenas necesarias en él; es evidente que había conocimiento marítimo así como personal que sabía cumplir con las faenas. Es posible que los trabajadores que laboraban en el puerto vivieran en poblaciones cercanas a él. Además, podían contar con la ayuda de personal trasladado de otros establecimientos así como del que venía en las embarcaciones.

Había hombres, provenientes de otros puertos, que continuaban laborando en sus respectivas naves y sólo se quedaban en Acapulco el tiempo necesario para terminar las transacciones comerciales o las reparaciones. Carmen Yuste comenta que algunos

²⁵⁴ *Ibíd*, p. 8.

²⁵⁵ *Ibíd*

²⁵⁶ Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Porrúa, 1991, p. 156.

españoles vecindados en Filipinas realizaban viajes a la Nueva España como tripulantes y comerciantes a la vez,²⁵⁷ lo que afirma que muchos hombres de mar no tenían su residencia en Acapulco. Incluso parte del personal marítimo usado en las expediciones era reclutado en otros establecimientos costeros, como antes se mencionó. Así puede verse en la preparación del segundo viaje de Legaspi, autorizado en 1599, en el que se juntó a cosmógrafos, geógrafos, expertos en diversos oficios náuticos, carpinteros de ribera, calafates, buzos, etc. provenientes de otros establecimientos.²⁵⁸ Lo probable es que los hombres de mar en la Nueva España sí existieran, que completaran las tripulaciones que partían de este territorio y que formaran parte de la población colonial; es probable también que ellos desempeñaran faenas tanto portuarias como marítimas de acuerdo a las necesidades de cada establecimiento costero. Esto no se puede comprobar del todo debido a la poca información existente sobre el personal portuario y marítimo durante los siglos XVI y XVII. Sin embargo, en el siglo XVIII sí hay evidencia de ellos gracias a que las políticas de reclutamiento fueron registradas de mejor forma.

Acapulco fue un establecimiento marítimo cuyas funciones comerciales más importantes se llevaban a cabo de manera temporal. Por lo mismo, en el puerto no se desarrolló ningún tipo de infraestructura que permitiera su funcionamiento de manera permanente. Eso significó que no fue un lugar en donde los hombres de mar encontraron trabajo todo el año y por lo mismo su presencia parece haber sido temporal. El aparente rezago de Acapulco no afectó las transacciones comerciales del lugar, posiblemente su importancia portuaria estuvo en segundo plano respecto a su relevancia comercial; sin embargo, fue un puerto en el que se realizaron importantes faenas marítimas en los tiempos en que se tenía previsto, por lo que ni el lugar ni su personal carecen de relevancia. Por el puerto se manejaban grandes cantidades de dinero en épocas de feria, y había muchas ganancias tanto para grandes comerciantes como para humildes trabajadores, tal y como lo narró Gemelli:

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.²⁵⁹

²⁵⁷ Yuste, *El comercio...*, p. 55

²⁵⁸ Mandr , *op. cit.*, p. 17.

²⁵⁹ Gemelli, *op. cit.*, p. 8-9.

De Acapulco continuaron partiendo expediciones marítimas tanto exploratorias como comerciales. Seguramente la experiencia náutica del lugar se expandió a otros establecimientos costeros. Esto se evidenció con la fundación de puertos en el occidente novohispano desde fines del siglo XVII (como Chacala, Matanchén y más tarde San Blas), los cuales con el tiempo lograron acercarse, igualar, o incluso superar, la experiencia y el desarrollo portuario de Acapulco.

e) Renacer de actividades marítimas novohispanas en el siglo XVIII

Las montañas dirigen su emigración, naturalmente hacia el mar, hacia la tentadora llanura de agua que a menudo es el mejor camino y a veces el único, de un punto a otro de la costa.

FERNAND BRAUDEL

Desde el siglo XVII se reactivaron las faenas marítimas, tanto exploratorias como comerciales, de las costas novohispanas de cara al Pacífico. Esto se evidenció con la creación de nuevos establecimientos portuarios. Sin embargo, hasta mediados del siglo XVIII fue necesario aumentar ese desarrollo con la finalidad de lograr el control de las costas; por lo mismo, los viajes marítimos se acrecentaron considerablemente.

Los expedicionarios del siglo XVIII reconocieron desde la costa septentrional de California hasta la provincia rusa de Alaska. El motivo principal para realizar dichos viajes fue la noticia que se tuvo sobre la existencia de establecimientos rusos dedicados al comercio de pieles en territorios que España consideraba suyos. El temor de perder esas comarcas en el mal delimitado virreinato, agilizó tareas de reconocimiento y exploración.²⁶⁰ Además, existía un interés por ese comercio de pieles, por seguir la búsqueda del estrecho de Anián y por continuar los planes para fundar puertos seguros que ayudaran al crecimiento comercial con Filipinas e impidieran la colonización extranjera de los territorios americanos. La ocupación de Nutka es un ejemplo de los intentos por controlar zonas estratégicas en el noroeste americano.²⁶¹

²⁶⁰ Trabulse, *op. cit.*, p. 38.

²⁶¹ Los navegantes hispánicos que transitaban por las costas del Pacífico norte consideraron oportuna la ocupación de Nutka ya que había rusos en la región que comerciaban pieles con los indígenas del lugar; además, los ingleses y norteamericanos frecuentaban cada vez más aquellas costas. Los españoles pronto establecieron relaciones con el jefe indio Macuina, lo cual fue de gran ayuda para expediciones posteriores. La ocupación de Nutka puede verse en Aurora Pérez Miguel, "Relaciones diplomáticas de los europeos con los indios del noroeste de América" en *Culturas de las costas...*, p. 230

Además, hubo necesidad de organizar viajes regulares con la finalidad de reorganizar y controlar las misiones jesuitas ubicadas en esos territorios luego de la expulsión de esa orden de todos los territorios hispánicos.²⁶²

Gaspar Gómez dice que los españoles ilustrados viajaron dominados por los propósitos de conocer a fondo el mundo y de regenerar al país.²⁶³ Sin embargo es probable que los objetivos de los viajes novohispanos fueran más prácticos, pues el temor al enemigo fue lo que en verdad reactivó las actividades marítimas en el Pacífico, algo que posteriormente se complementó con el temor que se tenía a las naves extranjeras y a las guerras con países como Inglaterra.

España trató de reactivar sus actividades marítimas y de mantener una navegación oceánica constante entre América y Filipinas; impulsó además mejoras en los sistemas de navegación y levantamientos cartográficos.²⁶⁴ La Corona también promovió el establecimiento de fortificaciones y presidios que ayudasen a las poblaciones a rechazar los intentos de ocupación extranjera, que incrementaran el número de pobladores en zonas abandonadas, y usó a las misiones como método de penetración; también promovió la navegación de pequeñas embarcaciones que cartografiaran las costas y establecieran contactos entre poblaciones, presidios y misiones. El control de territorios alejados en esta ocasión se realizaría a través del mar. Con todo lo anterior se buscó proteger y auxiliar las posesiones ultramarinas en aras de salvaguardar su integridad territorial.²⁶⁵

La ocupación del noroeste americano sólo podía lograrse con un gran conocimiento de la zona. Para lograr lo anterior era preciso adquirir todos los datos posibles sobre dichas áreas, tales como informaciones cartográfica, hidrográfica, etnográfica y cultural, además de todo lo relativo a la fauna, flora y zonas mineras. Dichos conocimientos podían acopiarse mediante el envío de expediciones. Los establecimientos fundados en las regiones exploradas recibirían el apoyo real a través de visitas regulares de embarcaciones provenientes de otros puertos novohispanos, las cuales se encargarían de protegerlos y de proveerlos de lo necesario para subsistir. No podía ser de otra forma ya que se carecía de

²⁶² Trubulse, *op. cit.*, p. 38.

²⁶³ Gaspar Gómez, *Los viajeros de la Ilustración*, Madrid, Alianza, 1974, p. 11-14.

²⁶⁴ Guirao, *op. cit.*, p. 266.

²⁶⁵ *Ibíd.*, p. 274-275.

caminos cómodos y seguros por tierra. La comunicación marítima tuvo un papel principal en el poblamiento del noroeste americano²⁶⁶

Para realizar los viajes marítimos fue necesario tener un lugar dónde organizarlos. Acapulco continuó siendo la base del comercio transpacífico, pero se necesitó un lugar más al norte desde donde pudieran prepararse las expediciones. Por ese motivo las costas de la Nueva Galicia volvieron a ser consideradas para la preparación de dichos viajes.

f) Importancia de las costas neogallegas.

Las navegaciones al noroeste tuvieron la función de reconocer aquellos territorios, de levantar planos de los litorales del Pacífico y de colonizar los territorios hasta ese momento todavía poco conocidos.²⁶⁷ Los viajes de Sebastián Vizcaíno (1596-1602) rumbo al noroeste novohispano sentaron las bases para la fundación de las primeras misiones de las Californias.²⁶⁸ Más adelante, en 1683 el jesuita y astrónomo práctico Eusebio Kino logró levantar un mapa bastante preciso de la Península de California.²⁶⁹ Su viaje promovió el establecimiento de misiones y de la comunicación de éstas con los puertos neogallegos.²⁷⁰ Los misioneros jesuitas fueron los principales promotores de la fundación de un puerto en el occidente, el cual se convirtió en el enclave entre el noroeste y la capital novohispana, y en donde se establecieron almacenes que funcionaron por cerca de treinta años.²⁷¹ La labor misional en el noroeste convirtió a las poblaciones del occidente, principalmente Tepic, en puntos de encuentro entre el noroeste americano y las ciudades de Guadalajara y México.²⁷²

El crecimiento regional que se dio en la Nueva Galicia fue amplio y abarcó distintas poblaciones; esto se evidencia en un conflicto de intereses que surgió en 1683 cuando no se sabía cuál iba a ser el puerto oficial neogallego que mantendría la comunicación con las misiones californianas. El puerto elegido representaría importantes dividendos para la villa con la que se vinculara (Tepic por el lado de Matenchén y Compostela por el de Chacala).

²⁶⁶ *Ibíd.*, p. 274-276.

²⁶⁷ Cárdenas, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968, p. 11.

²⁶⁸ Mandri, *op. cit.*, p. 16-22.

²⁶⁹ Trabulse, *op. cit.*, p. 36.

²⁷⁰ Olveda, *Conquista...*, p.294.

²⁷¹ Miguel Leon Portilla, "San Blas: mitos y realidades precursoras" en *Coloquio San Blas de...*, p. 11.

²⁷² Mathes habla de ello. Ver *op. cit.*, p. 39-40.

Las autoridades virreinales preferían a Matanchén porque ahí había bosques cercanos que facilitarían la construcción y la reparación de las embarcaciones, mientras que los religiosos jesuitas preferían Chacala por no haber tantos mosquitos. Al final, se consideró que Matanchén presentaba mejores características para la navegación, por lo que para 1684 quedó oficialmente establecido como puerto.²⁷³ Esta elección también se debió a que Tepic había cobrado más importancia que Compostela ya que el auge minero de El Rosario hizo de Tepic punto intermedio entre las minas y Guadalajara. En Matanchén entonces se estableció una población que permanecía ahí durante el arribo, estancia y salida de embarcaciones; se convirtió en la zona por donde ingresaban mercancías que tenían como destino final Tepic, Compostela o Guadalajara.²⁷⁴

El nuevo establecimiento pronto tuvo funciones religiosas y militares. Por un lado, los jesuitas usaron al puerto como punto de encuentro con sus establecimientos en el noroeste, especialmente con el puerto de Loreto, cabecera de sus misiones en California.²⁷⁵ Por otro lado, Matanchén se convirtió en el puerto de protección de la Nao de China, el cual había acrecentado considerablemente su cargamento y por consiguiente era presa apetecible para los enemigos de España. Se pensó entonces que Matanchén podría ser utilizado como puerto alternativo para el Galeón de Manila en caso de peligro tanto por agresiones como por enfermedades de las tripulaciones así como parada para reabastecerse de víveres y agua.²⁷⁶ Para 1744 ya Matanchén contaba con barcos de guerra para defender a los galeones de posibles ataques.²⁷⁷

El peligro que las naves extranjeras representó para el comercio del Pacífico provocó que las costas nayaritas comenzaran a contar con vigilancia permanente, y a partir de esto, también tuvieron mayor importancia y desarrollo. Por supuesto no hubo un crecimiento portuario como en Veracruz, pero el hecho de que las autoridades buscaran que esas costas estuviesen protegidas hace pensar que la población, la comunicación y el desarrollo económico del lugar, iban en ascenso.

²⁷³ Luna, *op. cit.*, p. 80-81.

²⁷⁴ Olveda, *Conquista y colonización...*, p. 294-295.

²⁷⁵ León Portilla, "San Blas: Mitos y realidades...", p. 11.

²⁷⁶ José María Muriá y Pedro López González (comps.) *Nayarit: del séptimo cantón al estado libre y soberano*, México, Universidad de Guadalajara, Instituto Mora, 1990, p. 14.

²⁷⁷ Mathes, *op. cit.*, p.43.

A pesar de las medidas tomadas, las incursiones de países extranjeros en territorio americano no habían terminado. Las correrías rusas en el continente realmente preocuparon a las autoridades hispánicas. Por órdenes de Pedro el Grande, zar de Rusia, iniciaron viajes de exploración sobre el territorio de Alaska.²⁷⁸ Ante estas incursiones, los españoles comenzaron a tomar las medidas necesarias para impedir, y hasta rechazar, a los extranjeros que invadían los territorios americanos que durante mucho tiempo consideraron como propios.²⁷⁹ Las políticas defensivas tomadas son las que dieron origen al puerto de San Blas.

Con lo anterior puede verse que las actividades marítimas de las costas novohispanas de cara al Pacífico tuvieron un crecimiento lento, sometido a la relevancia de las transacciones comerciales, pero al mismo tiempo su desarrollo fue constante. Los hombres de mar participaron activamente en cualquiera de los establecimientos costeros existentes y su trabajo dependió del desarrollo del lugar al que arribaran. La experiencia náutica 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. Primero las exploraciones y luego los viajes comerciales hicieron que en la Nueva España se formara personal marítimo. Y pese al parcial abandono que sufrieron sus costas, las poblaciones cercanas a ellas vincularon su economía a actividades relacionadas con el mar y poco a poco participaron de manera más activa en las faenas marítimas y portuarias.

En la Nueva España se formaron establecimientos costeros pequeños, con poca urbanización, habitados por población racialmente diversa que contaron con poca experiencia náutica y que, sin embargo, mantuvieron vivas las actividades marítimas en este reino y posteriormente dieron paso a la formación de establecimientos portuarios más especializados, como fue el caso del Departamento Marítimo de San Blas.

²⁷⁸ León-Portilla, *op. cit.*, p.14-15.

²⁷⁹ *Ibíd.*

CAPÍTULO III. El nacimiento de una sociedad marinera: San Blas.

Este capítulo tiene por objetivo conocer la manera en la que se intentó crear en San Blas un establecimiento marítimo cuya población residiera permanentemente en el lugar y participara activamente en las faenas del puerto. Esto se debe a que en el nuevo establecimiento se intentó poner en práctica algunas de las nuevas políticas reformistas de la dinastía Borbón relativas a las cuestiones náuticas como labores de exploración y comunicación marítima, protección de las costas americanas, preparación de los empleados portuarios y tripulaciones, vinculación de las costas entre ellas y con poblaciones del interior del territorio, etc. Estudiar con detalle tanto la fundación como la evolución que tuvo el Departamento Marítimo de San Blas permitirán comprender los cambios que con las Reformas Borbónicas se aplicaron a los puertos novohispanos así como la forma en la que éstas afectaron a sus pobladores.

En San Blas se vertieron las esperanzas de promover las actividades marítimas en las costas del Pacífico novohispano. No sólo se fundó un Departamento Marítimo, sino que se intentó crear un establecimiento costero de gran importancia. En el lugar se pusieron población y personal náutico, así como implementos para el desarrollo y comunicación del lugar. El nuevo poblado acogería a los habitantes de la región que arribaran al puerto o que participara en las faenas marítimas; de su agricultura y ganadería se alimentaría a los empleados del puerto; el trabajo que se hiciera en los bosques permitiría la construcción de las embarcaciones o su reparación. Además, se intentó establecer, o fortalecer, vínculos con poblaciones del interior del territorio, como Tepic. Los planes para el puerto eran ambiciosos, pero por diversas circunstancias San Blas nunca se convirtió en el establecimiento deseado.

3.1. Fundación y organización del puerto.

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

Las razones para llevar a cabo la fundación del departamento marítimo de San Blas se explican con el desarrollo económico de la Nueva España, con las políticas internacionales del momento y con los planes reformistas implementados por la dinastía Borbón. Pero igual de importante fue el desarrollo que tuvo la región de occidente, lo que

ocasionó la expansión de su crecimiento hacia los territorios del noroeste a partir de la vía marítima. Ernesto de la Torre explica que la historia de San Blas no puede ser separada del mundo terrestre; el nacimiento del puerto, su desarrollo y su decadencia están ligados a los hombres del interior y a su conducta.²⁸⁰ Por eso es importante echar un vistazo al desarrollo que hubo en la región en la que San Blas fue fundado.

El establecimiento de ese departamento marítimo es determinante para comprender las políticas marítimas y portuarias que se implementaron en este virreinato a partir del siglo XVIII.

a) Causas de la fundación.

Las principales razones por las que se fundó San Blas fueron la necesidad de explorar y proteger las costas del noroeste novohispano, de comunicar y defender las poblaciones y los puertos de altura, así como de brindar apoyo y protección a la Nao de China. Desde dicho puerto partirían expediciones que llevarían a cabo cualquiera de las tareas planeadas. Las ventajas que ofrecía el nuevo establecimiento eran el menor costo económico y la reducción de tiempo al momento de llevar víveres a las poblaciones de San Francisco, San Diego y Monterrey o de explorar y vigilar las costas del Pacífico norte; esto si se comparaba con el costo y el tiempo gastado en las expediciones realizadas desde Acapulco o a través de caminos por el interior del territorio.²⁸¹ Además, se pensó que la bahía pequeña y abrigada de San Blas protegería al puerto de agresiones enemigas, que sus múltiples arroyos de agua dulce satisfacerían las necesidades de pobladores y navegantes, y que sus bosques permitirían el desarrollo de una industria naviera.²⁸² Se pensó también que la cercanía entre San Blas y Tepic vincularía las actividades marítimas con el interior del territorio y con el desarrollo económico de la región. Esto ya se había visto con el puerto de Matanchén, pues su vínculo con Tepic permitió que ésta población se afanzara como centro económico, político y social de la región así como punto de contacto entre las haciendas de la zona y las poblaciones aledañas.²⁸³

²⁸⁰ De la Torre, Introducción que hace a Marcial Gutiérrez, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Editorial Jus, 1956, p. xvi.

²⁸¹ *Instrucciones y reglas que rigen a la comisaría de marina del puerto de San Blas. México, 22 julio 1775.* AGN, Marina, vol. 34-A, fojas 10-11.

²⁸² Sylvia Hilton, *La Alta California española*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 95.

²⁸³ Luna, *op. cit.*, p. 81.

Los conflictos internacionales también favorecieron la fundación y la permanencia de San Blas. La experiencia de la ocupación inglesa por 15 meses sobre la Habana y Filipinas en 1762, y posteriormente el bloqueo del Cavite en 1780, motivaron la defensa de las costas novohispanas y de su comercio.²⁸⁴ En el Pacífico, Acapulco era el único puerto que contaba con un fuerte militar y armamento que servían en la defensa de los litorales coloniales; sin embargo, sus recursos no eran suficientes para proteger a otros puertos ni a las embarcaciones que por ahí transitaran.²⁸⁵

Las costas del Pacífico también estaban expuestas al tráfico ilegal, a los ataques de las potencias enemigas y de corsarios, por lo que exigían más protección; la región contaba con muchas zonas abiertas y despobladas donde había pocos habitantes debido a lo insalubre del clima. Los altos índices de enfermedad dificultaban la permanencia de los hombres. Era por tanto muy necesario que cada establecimiento costero contara con sus propios métodos de defensa. El único consuelo ante la mala situación defensiva de la región era que los invasores pasarían por las mismas dificultades que experimentaban los defensores.²⁸⁶

Matanchén, el puerto encargado de mantener contacto con las misiones jesuitas del noroeste desde finales del siglo XVII, no contaba con características naturales que detuvieran las agresiones enemigas; tampoco tenían el armamento o personal necesario para lograrlo. La única defensa con la que contaban eran las atalayas con vigías indígenas que enviaban noticias sobre la llegada de las embarcaciones. La relativa exposición del puerto provocó que el temor de una invasión fuera constante y de vez en cuando llegaran noticias alarmantes, provocadas por el miedo, sobre buques enemigos que se aproximaban a

²⁸⁴ Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México, INAH, 1984, p. 68.

²⁸⁵ Ejemplo de lo anterior lo evidencia la presencia del navegante inglés George Anson, quien entre 1740 y 1744 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 a los litorales 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 con las que pudieran apresarlos. Finalmente Anson partió de Acapulco rumbo a las Filipinas, donde logró capturar al galeón Nuestra Señora de Covadonga en julio de 1743 con 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 sus incapacidades defensivas. Peter Gerhard hace una narración detallada sobre el viaje de George Anson en *Pirates on the west Coast of New Spain 1575-1742*, California, The Arthur H. Clark Company, 1960, p. 230-237.

²⁸⁶ Archer, *op. cit.*, p. 16.

las costas.²⁸⁷ Por ejemplo en 1762 llegó a Guadalajara la noticia de que una nave desconocida desembarcó y penetró en el pueblo de Acaponeta; algunos hombres mataron y se llevaron la carne de dos reses. Se pensó que la incursión era por parte de naves inglesas, aunque más adelante se supo que eran embarcaciones californianas. Sin embargo, este hecho motivó la organización de milicias locales (exentas de tributo)²⁸⁸ y a la vigilancia de las costas nayaritas. Ya anteriormente habían existido incursiones de extranjeros. Por ejemplo en 1717 arribaron y fueron detenidos algunos navegantes holandeses; su aprehensión se logró con la ayuda de poblaciones indígenas de la localidad.²⁸⁹ También entre 1746 y 1747 algunas naves inglesas que navegaron con bandera holandesa comerciaron con la misión jesuita de Loreto; intentaron hacerlo también en los puertos de Matanchén y Colima pero no fueron bien recibidos por órdenes del virrey primer conde de Revillagigedo, quien enterado de lo ocurrido en el puerto de San José del Cabo, prohibió que las embarcaciones holandesas hicieran comercio en los puertos novohispanos. Con el arribo de aquellas fue evidente la facilidad con la que los extranjeros podían ingresar a las costas de la Nueva España.²⁹⁰

Con lo anterior se observó que la bahía abierta de Matanchén no servía para detener una agresión enemiga. El punto culminante se presentó cuando llegó la noticia de que una expedición inglesa navegaba por la Mar del Sur. Se le ordenó al comandante de la isla de Santo Domingo, Pablo Francisco Rodríguez, que protegiera las costas del occidente. Dicho comandante buscó un lugar seguro dónde descargar armamento. El lugar seleccionado fue la costa de San Blas por contar con mayor resguardo. No hubo agresión, pero la alarma motivó a organizar el cambio de sede del puerto. En 1768 se ordenó el traslado a las costas de San Blas.²⁹¹

²⁸⁷ Gutiérrez, *op. cit.*, p. 71-72.

²⁸⁸ María del Carmen Velásquez, *El Estado de Guerra en Nueva España 1760-1808*, México, COLMEX, 1956, p. 50.

²⁸⁹ *Orden de que se señalen tierras que se entregarán al pueblo de Guainamota*. 11 diciembre 1714. AGN, Marina, volumen 53, fojas 126-127.

²⁹⁰ Yuste, "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial" en *El comercio exterior de México 1717-1850* (coord. Carmen Yuste y Matilde Souto), México, Instituto Mora, IIH, UNAM, Universidad Veracruzana, 2000, p. 33.

²⁹¹ Gutiérrez, *op. cit.*, p. 71-72.

b) El lugar.

San Blas se ubica en las costas del occidente mexicano y colinda al sur con el puerto de Matanchén (105° 18' de longitud y 21° 33' de latitud). Según Marcial Gutiérrez, las playas de San Blas abarcan aproximadamente tres kilómetros de extensión y se dirigen en línea recta de sur a norte, comenzando en la boca del estero de San Cristóbal (o del Conchal), que la separa de Matanchén y termina en la boca del estero del Pozo, que la separa de la playa del Rey. La tierra adyacente a esta playa cuenta con poca elevación, salvo por el cerro de San Basilio (hoy de la Contaduría), que es donde fue establecido el pueblo. Los dos esteros que existen en la zona tienen entre setenta u ochenta metros de anchura, avanzan varios kilómetros tierra adentro y serviría de comunicación fluvial con las rancherías de la localidad, principalmente en tiempo de lluvias. El estero de San Cristóbal (situado al sur) surtía de agua al puerto. El estero del Pozo (situado al norte) comunicó las poblaciones de la región en la margen izquierda del río Santiago; en épocas de lluvia éste estero padecía de azolve, por lo que dificultaba las labores portuarias de San Blas. 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, hay un pequeño peñón solitario que por su color se le llama Piedra Blanca; éste servía como punto de inicio de las expediciones, las cuales rodeaban el peñón y se dirigían hacia el norte. (ver apéndices 3 y 4)²⁹²

El nuevo establecimiento no contaba con las características necesarias para convertirse en puerto. El litoral era poco profundo, arenoso y se azolvaba con frecuencia, lo que dificultaría las labores portuarias. La zona era excesivamente húmeda y calurosa, estaba sometida a 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 dificultaría 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

²⁹² *Ibíd.*, p. 75-77.

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 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...²⁹³

Además, Gálvez consideró que las condiciones físicas del puerto, así como su ubicación, lo hacían idóneo para convertirse en base de naves de poco calado así como para proteger las costas de la región. Así lo describió:

...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...²⁹⁴

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 ese puerto, 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, etc.²⁹⁵

Así que en dicho puerto, a pesar de los bancos de arena que se formaban, de los troncos que arrastraba el río y estorbaban al lugar, 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 del que tenía Matanchén.²⁹⁶ El nuevo establecimiento tendría las funciones de su predecesor (remesas de víveres) así como las de defensa que se necesitaban. Pronto se pensaron en más funciones para él.

José de Gálvez no tenía la intención de que ese puerto sirviera únicamente de zona de paso a las poblaciones del norte ni como un simple fuerte de defensa de aquellas costas.

²⁹³ Tomado de Cárdenas, *San Blas de...*, p. 34.

²⁹⁴ *Ibid.*

²⁹⁵ *Ibid.*, p. 32-33.

²⁹⁶ Gutiérrez, *op. cit.*, p. 78-79.

Planeaba que este puerto algún día se convirtiera en el establecimiento costero más importante del Pacífico. En él podrían construirse y repararse embarcaciones, despacharse provisiones y hombres a lo largo de las costas del Pacífico y apoyar por vía marítima algunas expediciones terrestres, como el viaje de Domingo Elizondo.²⁹⁷ 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 hiciesen²⁹⁸

La navegación hacia los presidios del norte y las Californias, así como la defensa del lugar, fueron los pretextos para llevar a cabo el plan de Gálvez. Sin embargo, las condiciones físicas del lugar dificultaron los trabajos realizados en el puerto, algo que se explicará con regularidad a lo largo del trabajo.

c) Las autoridades

Para que el puerto comenzara sus funciones, fue necesario organizar su administración. Desde la fundación de San Blas se nombró al personal encargado del gobierno del lugar, cada uno con obligaciones específicas. Las principales autoridades fueron el comandante y el comisario. Ambos eran los encargados de todo lo referente al nuevo establecimiento, desde su edificación hasta su administración y control sobre los vecinos y trabajadores.

El comandante era la autoridad suprema del territorio abarcado por el departamento, es decir, tierra y unidades navales adscritas a la zona. Sus obligaciones eran 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.

²⁹⁷ Hilton, *op. cit.*, p. 75. Al parecer algunos regimientos fueron enviados a las provincias del norte por vía marítima; todos los hombres llegaron al pueblo de Tepic y fueron embarcados en el puerto de San Blas. Por las dificultades climáticas con las que dichas expediciones se enfrentaron, las naves continuamente se veían en la necesidad de regresar a San Blas, de resguardarse en otras costas o llegar a su destino luego de padecer algunas penalidades en el mar. Las narraciones de dichos viajes pueden verse en Domingo Elizondo, *Noticias 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, UNAM, IIH, 1999, p. 9-15.

²⁹⁸ *Instrucciones para el establecimiento de San Blas*. Copia del 23 de noviembre de 1782. AGN, Marina, vol. 34, fojas 270-270v,

También tuvo a su cargo la administración del personal marítimo, pues él debía organizar las tripulaciones; se encargó de todo lo referente a los ascensos, los castigos, los despidos y la vigilancia de los pagos.²⁹⁹

El comisario fue el encargado de la administración del puerto. Vigilaba y llevaba las cuentas sobre los caudales que se enviaban al norte, otorgaba los permisos para la pesca de perlas, se encargaba de la administración de las salinas, del abasto y las cuentas del almacén, de regular las plantaciones y sembradíos. A su cargo estuvo también la administración del hospital, de sus trabajadores, víveres y dependientes. Las personas bajo su mando fueron el contador, el tesorero, el guarda almacén, los oficiales y los escribanos. También llevaba la relación de la marinería, desde que eran contratados hasta que se les daba de baja.³⁰⁰

Las primeras autoridades de San Blas fueron Francisco Solís, Diego Fernández y Juan de Uriengoechea. Sus obligaciones consistían en habilitar el terreno del lugar para hacerlo habitable, así como encargarse del corte de madera para el astillero. Dichos funcionarios no pudieron cumplir del todo con sus obligaciones. Los dos primeros murieron al poco tiempo de arribar al puerto, tal vez por las condiciones físicas del lugar; el tercero sobrevivió pero fue removido de su puesto, más tarde se quedó en el puerto como contador.

Posteriormente comenzaron a nombrarse comisarios, sin embargo en ese puesto hubo muchos desórdenes. Para 1768 Manuel Rivero fue nombrado, por José de Gálvez, primer comisario de San Blas.³⁰¹ Al igual que sus predecesores, tampoco duró mucho tiempo en funciones pues murió poco después de llegar al puerto. En su lugar se quedó de manera temporal (cinco o seis meses) Joseph de Ley. Luego se nombró a José María Lasso, quien sólo se quedó el tiempo necesario para que llegara Francisco de Trillo. Éste último 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 de comisario lo tomó entonces Francisco de Hijosa, quien también permaneció en el puesto sólo hasta que Trillo regresó en 1780 y esta vez se quedó cerca de seis años. En este último periodo fue cuando el puerto sufrió importantes transformaciones, con las que se sentaron las bases de su

²⁹⁹ *Ibid.*, fojas 272-274. Viene explicado además en Cárdenas, *San Blas...*, p. 59.

³⁰⁰ *Ibid.*, fojas 277-281. Viene explicado además en Cárdenas, *San Blas...*, p. 59.

³⁰¹ En los documentos, a Rivero se refieren a él como comandante, aunque sus funciones son de comisario, por eso queda en este trabajo con esa denominación. Fue después de él cuando ya comienzan a aparecer ambos funcionarios.

organización.³⁰² Sin embargo, todos los cambios anteriores afectaron la administración portuaria, como más adelante se verá.

Tanto el comandante como el comisario representaban las máximas autoridades del puerto, siendo necesario que complementaran sus funciones entre sí; mientras que el primero se encargaba del gobierno militar, el segundo lo hacía de la administración. La convivencia entre estas autoridades no siempre fue amistosa, y en ocasiones, hubo rivalidades entre ellos.³⁰³

Además del cuerpo administrativo de San Blas, llegó también el personal marítimo. Los oficiales de mar fueron los encargados de las navegaciones. Los hombres que ocupaban los altos mandos en las embarcaciones provenían de otros puertos ya establecidos, principalmente peninsulares. El traslado de hombres de mar a esa zona costera se debió a su escasez en la Nueva Galicia ya que las actividades marítimas en ese lugar, desempeñadas de manera oficial, se realizaban desde poco tiempo atrás. No había gran experiencia marítima en el lugar y por consiguiente no se contaba con muchos oficiales. 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.³⁰⁴

Más adelante, el traslado de oficiales ya no lo financió la Corona; cada hombre tuvo que pagar por su traslado. Recibía únicamente un adelanto para el viaje, como se verá más adelante.

d) 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; fue necesario que el lugar contara con pobladores. El primer comisario que tuvo San Blas, Manuel Rivero, tuvo que sentar las bases del nuevo establecimiento; debía comenzar a repartir tierras entre los recién llegados habitantes así como organizar sus

³⁰² *Instrucciones y reglas...* AGN, Marina, volumen 34-A, fojas 11v-12v.

³⁰³ Esto lo podemos ver en los continuos pleitos que tuvieron el comandante Ignacio de Arteaga y el comisario Francisco Trillo. Hubo necesidad de que les llegara amenaza del virrey para que dejaran de pelear entre sí, principalmente porque en ese momento España estaba en guerra con Inglaterra y era un momento de crisis en el que debía unir fuerzas para cuidar las costas. *Carta a comandante Ignacio de Arteaga*. México 23 julio 1783. AGN, Marina, vol. 49, exp. 23, fojas 26-26v.

³⁰⁴ *Instrucciones para...* AGN, Marina, vol. 34, foja 270v.

actividades. El plan era crear una población formal en la que su gente trabajara en labores marítimas y en las tierras del lugar; en estas últimas se cultivaría lo necesario para alimentar a los empleados de San Blas. El comercio se acrecentaría y la zona adquiriría importancia económica. La Corona pretendía el desarrollo y crecimiento de toda aquella región a partir del puerto. Así puede verse en las órdenes que se le dieron al comisario Rivero:

“Será su primera atención la de limpiar el puerto y bahía de San Blas...

“...cuidará de formar la población que deberá componerse de cien vecinos o a lo menos por ahora cuarenta o cincuenta 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 catorce a dieciséis varas desde aquella 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 distingan 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 distingan unas de otras...y entregará a cada uno de los vecinos copia de la hijuela o partida que le servirá de título.³⁰⁵

El reparto de tierras fue muy importante para lograr la fundación de San Blas. ¿De qué otra manera la gente hubiera aceptado trasladarse a aquel lugar? La promesa de obtener tierras fue uno de los principales alicientes para que los pobladores aceptaran establecerse en el puerto. Lo probable es que se tratara de gente que provenía de regiones cercanas en las que no tenían ni bienes ni un medio de subsistencia. Por supuesto, las tierras eran entregadas a personas “útiles” que pudieran trabajarlas. Es posible que algunos provinieran de Guadalajara o de regiones aledañas. Eric Van Young explica el crecimiento demográfico que sufrió esa ciudad (más por migración que por natalidad), lo cual llegó a preocupar a las

³⁰⁵ *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. San Blas 11 enero 1768. AGN, Correspondencia de Virreyes, vol. 62, fojas 111-114.*

autoridades ya que cada vez el abasto de alimentos representaba mayores dificultades.³⁰⁶ Por ello cabe la posibilidad de que las autoridades neogallegas vieran en la nueva población una posibilidad de deshacerse de algunos habitantes, de activar económicamente a una zona como la de San Blas así como de que los nuevos pobladores vieran al puerto como un posible medio de subsistencia.

A los nuevos vecinos no únicamente se les entregaron tierras sino que también recibieron herramientas de cultivo, animales y semillas; es decir, lo necesario para que comenzaran a trabajar. La dotación otorgada a cada familia consistía 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.³⁰⁷

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 las 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. A los vecinos simplemente se les señalaría 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.

Ciento cuarenta familias esperaron el reparto. Las tierras que provocaron más conflictos fueron las que colindaban con el río Santiago. Los vecinos no las querían porque el río continuamente cambiaba su afluente, invadía las tierras y echaba a perder los cultivos. La gente prefería los montes –llamados *coamiles*– donde se sembraría en temporada de lluvias.³⁰⁸

Los nuevos pobladores quedaron obligados a trabajar arduamente, principalmente durante el primer año. De no hacerlo, las autoridades les quitaría lo otorgado y los obligarían a servir en la Marina sin goce de sueldo. Durante ese primer año, como la gente

³⁰⁶ 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.

³⁰⁷ *Instrucciones que ha de observar el Comandante...*, AGN, Correspondencia de Virreyes, vol. 62, foja 115.

³⁰⁸ *Carta de oficiales de San Blas sobre planes para reparto de tierras*. 9 mayo 1769. AGN, Californias, volumen 67, expediente 42, fojas 181v-183, 10 de mayo de 1769.

no podría alimentarse de los frutos de su trabajo, la Corona se comprometió a darles raciones de grano y legumbres para su sustento durante ese tiempo.³⁰⁹

En mayo de 1769, los pobladores fueron citados para que recibieran sus respectivas tierras. Los nuevos poseedores se obligaban a cultivarlas inmediatamente y permanecer en ellas por diez años. Durante ese tiempo, no podían venderlas, cederlas o dividir las. Pasado ese periodo, ya podrían hacerlo, siempre y cuando las tierras fuesen entregadas a personas labradoras y contribuyentes a la Corona.³¹⁰ Además, como ayuda a los nuevos pobladores, se les liberaría de diezmo por los primeros cuatro años.

La gente trabajó y durante el primer año se les dieron las raciones acordadas para su subsistencia. 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.³¹¹

e) 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 presidarios, tanto para construir el pueblo como para las labores del puerto.³¹² Hombres detenidos en distintas poblaciones novohispanas eran remitidos a San Blas a purgar sus delitos en lugar de ser enviados a las Filipinas.

La nueva población quedó muy cerca del puerto, tal vez para facilitar el traslado de los trabajadores o quizá para que tuviera semejanza con los puertos peninsulares. 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.³¹³

También se planeó establecer en el pueblo una escuela, la cual debería ser vigilada estrechamente por las autoridades del puerto.³¹⁴

³⁰⁹ *Instrucciones que ha de observar el Comandante...*, AGN, Correspondencia de Virreyes, vol. 62, foja 115.

³¹⁰ *Aviso del comandante de San Blas a pobladores sobre reparto de tierras*. 11 mayo 1769. AGN, Californias, volumen 67, expediente 42, foja 186.

³¹¹ *Ibid.*, foja 177.

³¹² *Instrucciones que ha de observar el Comandante...* AGN, Correspondencia de Virreyes, vol. 62, foja 114,

³¹³ *Ibid.*, foja 115.

³¹⁴ 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. Lo anterior se vio reflejado en las clases subalternas y por supuesto en las escuelas. Ver Serge Gruzinski, “La segunda aculturación: el Estado Ilustrado

Con el tiempo si se regular 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...³¹⁵

Las autoridades tuvieron especial cuidado en no ceder ningún tipo de beneficios a la Iglesia en el nuevo establecimiento. En su lucha contra el poder del clero, 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.³¹⁶

Dichas órdenes no significaron que la administración de los sacramentos se descuidara. Desde la fundación de San Blas, y a pesar de prohibirse la presencia de órdenes religiosas, arribó al puerto un fraile franciscano que se encargaría de la impartición de los sacramentos en el lugar. Dicho religioso no sería considerado como parte de una orden religiosa ya que únicamente desempeñaría funciones de cura; se encargaría de los servicios espirituales del lugar y no tendría contacto con autoridades de su propia orden.³¹⁷ El fraile no dependería de su prior sino del obispo de Guadalajara, quien incluso tendría el derecho de removerlo de su puesto, siempre que se consultase a las autoridades virreinales.³¹⁸ Además, el religioso recibiría salario de la Corona por sus servicios:

[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.³¹⁹

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

y la religiosidad indígena en Nueva España (1775-1800)” en *Estudios de Historia Novohispana*, México, UNAM, IIH, vol. III, 1985, p. 198-200.

³¹⁵ *Instrucciones que ha de observar el Comandante...* AGN, Correspondencia de Virreyes, vol. 62, foja 116.

³¹⁶ *Ibid.*, foja 116.

³¹⁷ *Carta de Fray Martín de Nájera a Manuel Rivero*. México, 13 enero, 1768. AGN, Historia, volumen 329, fojas 4-5.

³¹⁸ *Solicitud a virrey Bucareli para que de nombramiento a capellán*. Guadalajara, 7 agosto 1778. AGN, Marina, volumen 34-A, fojas 358-358v; también en *Carta de capellán Felipe Ramos al virrey Bucareli*, San Blas, 19 diciembre 1778. Provincias Internas, volumen 218, expediente 15, fojas 167-167v.

³¹⁹ *Carta de Fray Martín de Nájera...* AGN, Historia, volumen 329, fojas 4-5, 13 enero, 1768.

clérigos también tuvieron el cargo de cirujano en las embarcaciones, siempre que fueran examinados por el Protomedicato.³²⁰

San Blas se convirtió en campo experimental de una población ideal, no solo en donde el clero estuviera perfectamente controlado, sino donde se planeó que el progreso de la navegación llegaría muy lejos, como no se había visto en otros puertos novohispanos. Sin embargo, las condiciones físicas y económicas del lugar impidieron cumplir con ese objetivo.

f) 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 planeadas. 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 expresa 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...³²¹

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. El comisario Joseph de Ley fue el primero en sugerir que el pueblo fuese mudado a una zona más alta; él mismo propuso el cerro de San Basilio como nueva cede del pueblo.³²² 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 jejenes porque se bate el viento, en cuyo paraje se pudiera hacer el pueblo de piedra, lodo y cal...³²³

³²⁰ Cárdenas, *San Blas de...*, p. 58.

³²¹ *Informe sobre labores y condiciones de San Blas a un año de su fundación*. Mayo 1769. AGN, Californias, volumen 67, expediente 42, fojas 177-177v.

³²² 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. Ver Cárdenas, *San Blas de...*, p. 35-36.

³²³ *Informe sobre labores y condiciones...* AGN, Californias, volumen 67, expediente 42, foja 179v.

La exposición del pueblo a las lluvias torrenciales ocasionaba la inundación de las casas y provocaban tanto enfermedades como la presencia de mosquitos. La vida debía ser demasiado dura en un lugar con tales características. Era necesario sacar a los pobladores de un sitio tan malsano como San Blas. Así describe las condiciones de ese puerto el jesuita Antonio Sterkianowski al pasar por él en 1768:

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.³²⁴

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”.³²⁵

No era buena idea construir las casas formales de los pobladores de San Blas en un lugar que presentaba tan numerosas dificultades. El cerro de San Basilio parecía ser la mejor opción para la edificación del pueblo. 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. En ese mismo año ya se habían edificado también el cuartel, la casa mata, la comisaría y la contaduría.³²⁶

El número de vecinos iba en aumento. Parecía que San Blas se convertía en un establecimiento formal, pese a los intentos para trasladarlo. En 1774 el pueblo ya contaba con 752 vecinos.³²⁷ En 1781, según informó el comisario Francisco Trillo, la población del puerto era numerosa y heterogénea. Sin embargo la mayoría de los vecinos continuaban viviendo en las casas construidas en las cercanías de la costa. Eso provocó a las autoridades

³²⁴ Tomado de Cárdenas, *San Blas de...*, p. 25.

³²⁵ *Carta de José María Lasso al virrey Marqués de Croix*. San Blas, 27 julio 1769. AGN, Californias, volumen 79, expediente 20, foja 52.

³²⁶ *Patrón circunstanciado de los individuos y casas de que se compone la población de San Blas*. San Blas, 20 julio 1774. AGN, Correspondencia de virreyes, volumen 62, fojas 131-131v.

³²⁷ *Ibíd.*, fojas 18-19.

múltiples dolores de cabeza. La convivencia entre los marinos y vecinos del lugar, principalmente las mujeres que trabajan como cocineras o lavanderas, generó escándalos y desórdenes. Además, los vecinos tomaban materiales del puerto para la construcción o reparación de sus casas. Los informes así lo indican:

...ya que estos pobladores en la mayor parte viven uniformes con los marineros y oficiales de ribera, gastando mas en una hora cuanto ganan con fatiga muchos días, prendas todas que harían inverificable la condición de maderas u otros materiales que ofreciesen para la fábrica de sus casas.³²⁸

Para evitar los desórdenes y escándalos, el comisario Francisco Trillo propuso al virrey Mayorga que en las casas del puerto únicamente vivieran 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.³²⁹ No por esta planeada separación cesaron los escándalos, pues la convivencia entre vecinos y trabajadores continuó siendo estrecha.

Los problemas entre vecinos no fueron los únicos a los que se enfrentó el comisario Francisco Trillo. En 1781 hubo conflictos en torno a la posesión de tierras. En el lugar quedaban pocos de los pobladores originales. Ya habían pasado los diez años requeridos por las autoridades y al parecer muchos vecinos abandonaron el pueblo. Sin embargo, el número de pobladores 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 cobró cierta importancia. Las formas de poseer la tierra habían cambiado en San Blas. La gente del lugar ya no recibía tierra, sino que la compraba. Ante dicho problema Trillo intentó hacer un nuevo registro de las propiedades de todos los vecinos en un libro con el fin de evitar posteriores pleitos.³³⁰ 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.³³¹ Los edificios principales se construyeron con materiales resistentes; pero la mayoría de las casas de los vecinos continuaron siendo jacales (ver apéndice 6). Así lo describió el navegante José Bustamante en 1791:

³²⁸ Cárdenas, *San Blas de...*, p. 52.

³²⁹ *Cartas del comisario Francisco de Trillo al virrey Martín de Mayorga*. San Blas, 28 febrero 1781 y 3 enero 1781. AGN Marina, volumen 52, fojas 317 y 337-337v, 339.

³³⁰ *Ibid.*, fojas 323-323v, 4 enero 1781.

³³¹ Cárdenas, *San Blas de...*, p. 57.

...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.³³²

Al parecer el desarrollo de establecimientos costeros con edificios grandes y sólidos no era una característica que tuvieran los puertos novohispanos.

g) Vinculación de San Blas con el interior: producción, abasto y comercio

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 y con su desarrollo. Por ese motivo las autoridades del puerto tuvieron como primera función organizar la nueva población así como a sus actividades y los vínculos que pudieran desarrollarse.

En primer lugar, fue importante ver qué productos proporcionaba la región que servirían tanto al pueblo como al puerto. Se vio que la zona contaba con bosques, los cuales proveerían de madera al arsenal; dicho material sería transportado a través del río Santiago por los aserradores. Además, el puerto podía proveerse de pescado y de sal. Del mar y de sus costas se obtenían ostras, conchas para hacer cal, camarón, etc.³³³ También se practicó la búsqueda de perlas, pero se les conseguía con dificultad debido a la abundancia de animales en aquellas aguas como caimanes, tiburones, mantarrayas, meros, etc. Lo mismo sucedía en las islas Marías; en ellas había individuos que se dedicaban a la pesca de carey o a la obtención de maderas exquisitas de palo amarillo o guayacán.³³⁴ Todos los pobladores de la región tuvieron que registrarse ante las autoridades de San Blas para solicitar permisos para pescar, navegar y para recibir raciones de sal; estas últimas fueron administradas por las autoridades del puerto a través del estanco.³³⁵

También se vio que la zona era apta para desarrollar en ella algunas actividades agrícolas y ganaderas, con las cuales podrían satisfacer las necesidades alimenticias del

³³² María Dolores Higuera, *La expedición Malaspina (tomo IX). Diario general de viaje Corbeta Atrevida por José Bustamante y Guerra*, Madrid, Ministerio de Defensa, Museo Naval, 1987, p. 213.

³³³ Estos son productos que desde tiempo atrás obtenían los pueblos de indios de la región, como antes se mencionó. Ver Ciudad Real, *op. cit.*, p. 117 y Mota Padilla, *op. cit.*, p. 43.

³³⁴ Muriá, *Nayarit...I*, p. 123.

³³⁵ *Bando en el que se ordena registro de embarcaciones*. Real de Santa Ana (Baja California) 5 noviembre 1768. AGN, Historia, volumen 329, foja 233.

puerto.³³⁶ Es probable que la producción de frutos fuese practicada en la región.³³⁷ Además, hubo intentos por desarrollar cultivos que produjeran ciertas ganancias al puerto. Por ejemplo, el comisario Hijosa propuso que se cultivara cañamo en la región; sólo sería necesario que les enviaran semillas y rastrillos para iniciar la siembra. A la larga, la producción serviría para las jarcias y tal vez hasta para las lonas de las embarcaciones.³³⁸ Las plantaciones comenzaron a realizarse, y aunque el plan parecía acertado, el poco apoyo de las autoridades virreinales provocó que esos cultivos nunca prosperaran y fueran abandonados.³³⁹

El puerto no satisfacía sus necesidades ni las de su población por sí solo, por lo que en gran medida dependió de abastos brindado desde otras regiones. Algunos de los más importantes productos enviados eran víveres, dinero y herramientas para el trabajo en el puerto. Como este no satisfacía sus necesidades alimenticias, de otras regiones se les enviaban remesas de productos como carne y cereales. Su principal proveedor de cereales fue Guadalajara, aunque éstos también llegaban desde México.³⁴⁰ El traslado de dichos productos se realizaba mediante un sistema de transporte que logró establecerse en la región, el cual se basó en arrieros con recuas de mulas. Este sistema de transporte al parecer empleó regularmente a los arrieros, quienes poco a poco fueron subiendo los precios por sus servicios: de costar 1 peso la carga en 1767, en la década de 1780 el precio llegó a subir hasta 40 reales la carga.³⁴¹ Las autoridades trataron de regular los precios de los productos alimenticios pues sabían que su el traslado elevaba su costo y por lo tanto dificultaba su compra. Se mandó poner “un tianguis o feria” los días festivos, para que la gente pudiera

³³⁶ Las poblaciones cercanas al puerto cultivaban sus tierras, aunque lo probable es que no surtieran con demasiado producto al puerto. En épocas de crisis, como la de 1785-86 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, *op. cit.*, p. 109.

³³⁷ El clima de la región era apto para cultivos 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 abandonasen los cultivos de plátano, los cuales eran de “substancia más nutritiva.” Ver Humboldt, *op. cit.*, p. 276.

³³⁸ *Carta del comisario de San Blas Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. México, 19 noviembre 1778. AGN, Provincias Internas, volumen 218, expediente 80, fojas 333-334.

³³⁹ Martha Ortega, *Alta California: Una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, UAM-Iztapalapa, Plaza y Valdés Editores, 2001, p. 150-151.

³⁴⁰ Vang Young describe la forma en la que algunas haciendas cercanas a Guadalajara se encargaban del envío de cereales al puerto en *op. cit.*, p. 85-86.

³⁴¹ *Carta del Comisario Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas 2 mayo 1787. AGN, Marina, volumen 74, expediente 12, fojas 101-103.

abastecerse de los productos que necesitaban y exentaron de alcabala a todos los productos que llegaban. La intención de las autoridades era que los precios fueran accesibles a los pobladores.³⁴²

El problema del abasto del puerto también afectó las navegaciones que partían del lugar. Las galletas (o bizcochos) por ejemplo, en los inicios del puerto eran hechas en Guadalajara y transportada al momento de necesitársele; sin embargo, el traslado hacía de ese alimento un producto viejo y por lo tanto poco durable durante las travesías, por lo que, para evitar el traslado desde Guadalajara, la galleta comenzó a hacerse en Tepic. Al lugar se llevaron hornos que debían ser puestos a trabajar una semana antes de que las embarcaciones partieran para que así la galleta fuera fresca y resistiera más sin echarse a perder.³⁴³ Otro producto necesario en las naves era el aguardiente; no hay referencias sobre su producción pero su uso era tan común que es probable que fuese hecho en la misma región ya que su producción cobró importancia. Al parecer fueron los mercaderes de Tepic los encargados de surtir de aguardiente tanto a la villa de San Blas como al puerto.³⁴⁴

San Blas no fue una población fundada con fines comerciales, por lo menos en sus inicios, por lo que las autoridades no obtenían las ganancias necesarias para el sostenimiento del lugar y el puerto tuvo que depender del dinero que se le enviaba; con él se pagaba a todos los trabajadores o se compraban materiales y víveres necesarios en el lugar. Cuando el envío de dinero se retrasaba, era necesario solicitarlo al Factor de Tabacos de Guadalajara,³⁴⁵ que era generalmente de donde llegaban las remesas. En cierta ocasión, el comisario Francisco de Hijosa tuvo que pedir prestado a un comerciante de Tepic porque la remesa de dinero de la Corona se había retrasado mucho, y sin dinero no hubiera podido funcionar el puerto.³⁴⁶ No importaban las cantidades que se enviaran a San Blas, siempre eran insuficientes para cubrir sus gastos y las remesas de dinero fueron constantes. Estas no podían parar debido a que sin dinero las funciones del puerto podrían frenarse en su

³⁴² *Bando que informa a mercaderes sobre el comercio libre de alcabalas*. San Blas, 9 febrero 1769. AGN, Historia, volumen 329, foja 231.

³⁴³ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas 4 julio 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 48-48v.

³⁴⁴ Michael Edward Thurman, *Naval Department of San Blas: 1767-1797* (tesis), Ann Arbor, Michigan University Microfilms International, 1979, p. 16.

³⁴⁵ *Carta del oficial José del Campo al virrey Bucareli*. San Blas 27 enero 1773. AGN, Californias, volumen 36, expediente 6, fojas 98-99.

³⁴⁶ *Carta de Julián de Arriaga al comisario Francisco de Hijosa*. México 27 mayo 1775. AGN, Correspondencia de virreyes, volumen 67, foja 24, 27 mayo 1775.

totalidad. Ese problema 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 dinero para ranchos, para el envío de víveres, para la paga a los trabajadores, para las compañías o milicianos del lugar, para los operarios del arsenal, etc. Podría decirse que no había dinero para que el puerto continuara en funcionamiento.³⁴⁷ Esta no fue la única ocasión en que tal problema se presentó.

Respecto a los materiales, San Blas como nueva fundación no contaba con todas las herramientas y materiales suficientes para llevar a cabo los trabajos del lugar, por lo que continuamente se vieron en la necesidad de recibir remesas de esos productos para realizar las faenas comunes en el puerto como la construcción y reparación de naves. Los pertrechos del almacén eran trasladados desde el Atlántico y conducidos a lomo de mula. Cuando no había los materiales suficientes, las reparaciones sufrían retrasos.³⁴⁸ Había utensilios que comenzaron siendo importados desde otras regiones pero que posteriormente fueron fabricados en el puerto, como las piezas de metal. Los metales generalmente eran utilizados en forma de clavos, utensilios y herramientas. Durante el movimiento de Independencia se encontraron muchas piezas de metal en el puerto, lo que, según Marcial Gutiérrez, sugiere la posibilidad de que fuesen fabricadas en el mismo lugar.³⁴⁹

Fueron muchas las naves que llegaban a San Blas para ser reparadas y eso provocó que los almacenes cada vez estuviesen mejor surtidos. Además, el puerto debía estar bien abastecido de diversos productos ya que las naves también se surtían de víveres frescos, agua y algunos materiales como madera, brea, barriles, etc.³⁵⁰

San Blas se desarrolló, como población y como puerto. El número de habitantes del lugar creció, por lo que el comercio al interior también se acrecentó. Los comerciantes formaron parte de la población y comenzaron a ubicarse en ella. Por ejemplo, los solares

³⁴⁷ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas 29 marzo 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 252-255v.

³⁴⁸ González, *op. cit.*, p. 118-119.

³⁴⁹ Gutiérrez, *op. cit.*, p. 95-96.

³⁵⁰ González, *op. cit.*, ejemplifica esta situación cuando la nave de José Bustamante se abasteció en el puerto en 1791. 74-75.

más codiciados del pueblo eran los del centro y los mercaderes intentaban hacerse de ellos para establecer ahí, alrededor de la plaza de armas, algunos comercios.³⁵¹

Una de las principales funciones del puerto fue como zona de paso; vinculó regiones distantes a través de sus costas. El lugar funcionó como punto de encuentro entre el centro de la Nueva España y las poblaciones de las Californias. A San Blas llegaban cargamentos (principalmente de alimentos) 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 dañaba esos cargamentos, se buscaron medios alternativos que redujesen los gastos que aquello provocaba. Por ejemplo el comisario Trillo propuso al virrey Mayorga que el abasto de las embarcaciones se realizara con particulares, es decir, en lugar de que la Corona gastara en transportación y almacenaje, mejor se pagara a los particulares para que realizaran esas tareas. Ellos se encargarían de llevar los productos justo en el momento de ser embarcados, sin perderse nada por quedar almacenados. La Corona sólo pagaría una cantidad fija; con este trato se ahorraría mucho dinero. Ya no se perderían productos tan importantes como “galleta, semilla, menestra [cereales] y cosas grosas”³⁵² y si se perdían, ya no era responsabilidad de la Real Hacienda. La propuesta fue aceptada e incluso el virrey sugirió que se publicaran las contratas no solo en San Blas sino en Guadalajara y en las poblaciones cercanas.³⁵³ Los mercaderes de la región fueron los que más participaron en la nueva propuesta de abasto.

Las actividades comerciales a gran escala, es decir, las realizadas a través del puerto, estaban prohibidas, a pesar de que por él pasaban muchas mercancías. Su tránsito llegó a competir con el que existía en Acapulco.³⁵⁴ Pero sin importar su estratégica ubicación geográfica, San Blas no estaba autorizado a recibir cargamentos. Incluso cuando el comandante Bodega y Cuadra llegó del Perú llevando vino, aceite y cacao, a las autoridades portuarias se les recordó que San Blas no estaba autorizado para comerciar:

...el puerto de San Blas no lo es habilitado para el comercio de los otros reinos de América, gracia que únicamente está concedida a el de Acapulco...³⁵⁵

³⁵¹ Cárdenas, *San Blas de...*, p. 57.

³⁵² *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas 16 agosto 1780. AGN, Marina, volumen 44, expediente 17, fojas 266-266v.

³⁵³ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas 22 septiembre 1780. AGN, Marina, volumen 44, expediente 17, fojas 267v-268.

³⁵⁴ Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, México, Litorales, 1962, p. 182-183.

³⁵⁵ *Orden de no permitir llegada de mercancías a San Blas*. México, 11 julio 1781. AGN, Marina, volumen 50, fojas 23-23v.

Cuando el peligro de naves inglesas aumentó, a San Blas se le autorizó recibir mercancías y comerciar con ellas, por lo que sus funciones aumentaron. En las bodegas del lugar, que servían para guardar los alimentos que eran enviados a las poblaciones del noroeste así como utensilios para los viajes, poco a poco se multiplicaron sus funciones ya que comenzaron a recibirse otro tipo de productos. Las naves que llegaban dañadas comenzaron a bajar sus mercancías en el puerto, siempre que se hiciera un registro detallado de éstas para evitar que se llevara contrabando.³⁵⁶ Algunas naves provenientes del Perú obtuvieron permiso para comerciar con puertos de la Mar del Sur, entre los cuales destacó San Blas.³⁵⁷ El hecho de que las grandes embarcaciones del comercio ultramarino pudieran dejar su mercancía en ese establecimiento costero, reconocido en la década de 1790 como puerto de altura, hizo de éste un verdadero fondeadero en el cual entraban y salían pequeños barcos de cabotaje que dejaban en el muelle los productos de las poblaciones norteñas y cargaban efectos locales e importados para distribuirlos en embarcaderos menores como Sonora, Sinaloa y Baja California.³⁵⁸ Además la producción de las Californias aumentó y permitió que se iniciara un comercio marítimo en la región.³⁵⁹ La navegación del puerto tuvo que ser fomentada no sólo por la presencia de ingleses, sino porque ya se veía a los norteamericanos que navegaban por ahí con fines no “tan” geográficos. Lo cierto fue que las actividades comerciales de San Blas crecieron de tal manera que incluso dieron la oportunidad a los mismos habitantes y trabajadores de comenzar con un nuevo trabajo: el contrabando.³⁶⁰

³⁵⁶ Así sucedió en el caso del navío Hércules antes mencionado. En dicha embarcación se descubrió mercancía fuera de registro, por lo que todo el cargamento fue confiscado y almacenado por un tiempo en las bodegas de San Blas. *Informe sobre decomiso de la carga de navío Hércules*. Aranjuez, 10 mayo 1785 AGN, Reales Cédulas, volumen 131, fojas 37-37v. También puede verse el caso de la Fragata Aranzazú que llegó a San Blas desde Manila y cuyo cargamento fue avaluado por el personal del puerto. Ver *Informe sobre avalúo de fragata Aranzazú*. 1 septiembre 1781. AGN, Marina, volumen 50, fojas 39-39v.

³⁵⁷ *Autorización para que puertos de la Mar del Sur comercien*. México, 15 abril 1795. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 523-A.

³⁵⁸ Dení Trejo, *Espacio y economía en la Península de California, 1785-1860*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999, p. 60.

³⁵⁹ Mientras que Ortega, *op. cit.*, p. 77-78 se refiere a la Alta California, Trejo, *op. cit.*, p. 47 se refiere a la Baja California.

³⁶⁰ *Declaraciones de marineros acusados de contrabando*. 26 febrero-4 marzo 1798. AGN, Marina, volumen 90, expediente 13, fojas 278v-279.

Fue hasta el 11 de febrero de 1786 en que se declaró el libre comercio de San Blas con las Californias, y entre 1794 y 1796 San Blas quedó oficialmente habilitado para comerciar con otros reinos.³⁶¹ Su importancia comercial se acrecentó; la región neogallega así como sus mercaderes se vieron muy beneficiados. La importancia comercial que adquirió San Blas hizo que durante el movimiento de independencia se le seleccionara, por algún tiempo, como puerto de llegada de la nao de China en lugar de Acapulco, el cual fue tomado por los insurgentes.³⁶²

San Blas, de ser camino a ninguna parte, se convirtió en paso obligado para mantener la comunicación entre el noroeste y el resto del virreinato. También ese puerto fue determinante en el desarrollo marítimo-mercantil de la región. Para Guadalajara fue foco de actividad por el incremento comercial que le significó (ver apéndice 5). 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.³⁶³ Y los indígenas de la localidad vendían su industria y agricultura al puerto, así como su mano de obra.³⁶⁴ San Blas logró desempeñar su papel hasta principios del siglo XIX, momento en el que comenzó su decadencia.³⁶⁵

h) Los trabajadores-vecinos del puerto.

Para mantener control de la zona, se optó por llevar registro detallado sobre los trabadores del puerto y sobre las actividades que realizaban. Debido a que éste era un establecimiento marítimo con funciones militares sus trabajadores eran considerados empleados del rey y por lo mismo su salario les era entregado por parte de la Real Hacienda. Por ello fue necesario hacer una relación detallada de todos los habitantes del puerto. Todo el que trabajara en él era empleado del rey y debía sujetarse a la matrícula de mar. Al hacerlo, gozaba de ciertos privilegios como el derecho a la pesca y a la búsqueda de perlas.³⁶⁶ Las autoridades se mostraron estrictas en torno a ese registro, el cual tuvo que

³⁶¹ Jean Meyer, *Nuevas mutaciones: el siglo XVIII*, México, Universidad de Guadalajara, 1990, p. 43-44.

³⁶² Van Young, *op. cit.*, p. 157.

³⁶³ Meyer, *op. cit.*, p. 73.

³⁶⁴ *Ibid.*, p. 75.

³⁶⁵ Muriá, introducción que hace en *Coloquio San Blas...*, p. 9.

³⁶⁶ *Instrucciones que ha de observar el Comandante...* AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, foja 118.

hacerse con mucho detalle. Incluía los oficios a los que se dedicaban las personas, el número de familiares con los que vivían, el salario que ganaban, etc. 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.

Los listados fueron hechos por las autoridades del lugar. En ellos se registró a todo empleado, sin importar su nivel o si trabajaba en tierra o en mar. Como ejemplo de dichos listados puede verse 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 de empleados del rey generalmente comenzaba con las máximas autoridades; en este caso, con el personal militar y administrativo del puerto. No únicamente se registraba a los oficiales que se encargaban del gobierno de la costa, sino también del de las embarcaciones:

LAS AUTORIDADES*

Nombre	Puesto	Hijos y criados	Estado civil
Francisco Hijosa	Comisario	4 criados	
José Faustino Ruíz	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 Ayllon	Oficial de la comisaría		
Juan de Carrazedo	Fiel del almacén		
Fray Fco. Ant. 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

AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 122-122v.

Posteriormente se registró a los trabajadores del puerto. El listado iba de los más altos puestos a los más bajos, lo cual significó que los primeros trabajadores en ser registrados fueron los que desempeñaron faenas importantes en el lugar. Así puede verse en

* Se pone este cuadro de 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.

el caso de los carpinteros. En dicho puesto los niveles del personal también variaban, por lo que era necesario diferenciar las funciones de cada individuo:

CARPINTERÍA DE RIVERA

Número de empleados	Puesto	Estado Civil
2	contra maestros	1 casado 1 soltero
3	carpinteros	2 casados 1 soltero
1	carpintero de rivera	soltero
26	carpinteros (sin especificación de su nivel)	16 casados 8 solteros 1 viudo

AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 122v-123v.

CARPINTERÍA DE LO BLANCO

Número de empleados	Puesto	Estado Civil
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)

AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 123v.

Los calafates también jugaban un papel principal en el puerto. En sus manos recaía la responsabilidad de realizar las reparaciones de los cascos de las embarcaciones, tarea en la cual eran especializados. Por supuesto, al ser un oficio de tal importancia, se necesitaba experiencia en su desempeño, por lo que en dicho oficio también existieron niveles:

CALAFATES

Número de empleados	Puesto	Estado Civil
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

AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 123v-124.

Los aserradores desempeñaban un papel muy importante en San Blas. Abastecían al puerto de madera, la cual era una de las materias primas más importantes para las faenas del lugar puesto que se le utilizaba tanto en las labores de tierra como en las embarcaciones. Los aserradores se encargaban de obtenerla, transportarla y transformarla para poder ser usada por los otros empleados:

ASERRADORES

Número de empleados	Puesto	Estado Civil
14	No se especifica su rango, por lo que deben tener el	7 solteros

	mismo nivel y depender de los carpinteros	7 casados
--	---	-----------

AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 124-124v.

Los herreros se encargaban de trabajar las piezas de metal usadas en el puerto. Como se dijo antes, en los inicios del puerto las piezas de metal como clavos, utensilios y herramientas eran llevados desde otros puertos, principalmente Veracruz; posteriormente es posible que fuesen manufacturados en San Blas.

HERREROS

Número de empleados	Puesto	Estado Civil
1	contratista general	Casado
5	herreros	casados
2	oficiales de herrero	casados

AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 124v-125.

No todos los empleados del puerto desempeñaban un oficio específico. Algunos hombres eran empleados en diversas actividades y ocupaban distintos puestos dentro del puerto. Entre estos trabajadores pueden encontrarse hombres de la región que aprendieron sus labores en San Blas y las desempeñaron en el mismo lugar. En este caso, puede verse a muchos solteros, lo que hace pensar que en su mayoría se trata de personal joven que se vio en la necesidad de hacerse pronto de un oficio productivo, algo que en San Blas pudieron lograr:

OPERARIOS SUELTOS QUE TRABAJAN EN EL CORCHADERO Y DEMÁS

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

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

Por supuesto el personal de las embarcaciones era importantísimo para las faenas del puerto. Cada nave llevaba registro de todos sus empleados. Los listados también comenzaban con los hombres de los más altos niveles. Como las funciones marítimas requerían cuerpos fuertes, en estos registros también encontramos a muchos solteros (tal vez 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 de personal marítimo desde otros establecimientos. También comienza a verse la contratación de personal de las

localidades que al parecer iniciaban en el desempeño de funciones navales. Seguramente por ello puede verse mayor número de aprendices o grumetes en las tripulaciones; mientras que por ejemplo en este listado existen 15 artilleros y 18 marineros, hay 30 grumetes. También es probable que niños de la localidad comenzaran a desempeñar el puesto de paje:

TRIPULACIÓN DE LA FRAGATA SANTIAGO*

Número de empleados	Puesto	Estado Civil
1	cirujano	soltero
1	contramaestre	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

AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 125v-127v.

También estaban los marinos que en tierra desempeñaban diferentes actividades para la misma navegación. Por ello se hizo un listado de los hombres de mar que laboraban en el arsenal. Es posible que estos hombres fueran los artilleros. La marinería empleada en los trabajos del arsenal puede verse en el siguiente cuadro:

MARINERÍA EMPLEADA EN LOS TRABAJOS DEL ARSENAL

Número de empleados	Puesto	Estado Civil
1	contramaestre	soltero
7	marinos	6 solteros 1 casado
1	capataz de cuadrilla	no se especifica pero tiene 8 hijos
1	arraez de canoas	casado

* Los hombres del resto de las embarcaciones también fueron registrados en listados como éste. La tripulación de paquebot el Príncipe puede encontrarse en *Patrón circunstanciado...* AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 127v-128. La tripulación del paquebot San Carlos en las fojas 128-129. La tripulación del paquebot la Concepción se encuentra en la foja 129.

20	empleados que no se especifica su puesto	14 solteros 6 casados
----	--	--------------------------

AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 129-130

En los listados también aparecen los hombres que no trabajaban directamente en las faenas del puerto pero que su labor servía de alguna manera para el funcionamiento de éste y para que la población continuara con su desarrollo. Por eso también fueron registrados los mercaderes y los hombres con oficios diversos, como puede verse en los siguientes cuadros.

MERCADERES

Nombre	Hijos y criados	Estado Civil
Sebastián de Lima	4 hijos, 2 criadas	Casado
José Zamudio		Soltero

AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 130.

VECINOS Y POBLADORES QUE SE MANTIENEN DE SU INDUSTRIA.

Número de empleados	Puesto	Estado Civil
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

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

Las mujeres también aparecían en estos listados. Desempeñaban funciones útiles al puerto y por consiguiente eran empleadas del rey. Generalmente ellas se encargaban de lavar y cocinar para los hombres que no tenían familia en el lugar, aunque también podían desempeñar otras actividades:

MUJERES SOLAS QUE SE MANTIENEN DE LAVAR Y DAR DE COMER A LOS TRABAJADORES

Nombre	Estado civil	Hijos	Ocupación
Juana Xaviera del Valle	viuda pobladora	3 hijos	
Prudencia María		1 hija	
María Teresa		1 hija	
María Jerónima			costurera
Josefa Gertrudiz			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 Paez		Sola	
María Teresa		Sola	
María Rivera		2 hijos	
Josefa Gertrudis		7 hijos	
Elena Ponce		2 hijos	
Juana María Ayllon		1 hijo	partera
Clemencia Catarina		3 hijos	
Juana Templadora		Sola	
María Asención		2 hijos	
María Luisa Rubia		Sola	
Juana María Cárdenas		Sola	

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

Como puede verse, los registros dejan muchos huecos en blanco, lo que seguramente se debe a la falta de información o al hecho de que se daban por sabidos algunos oficios. Por ejemplo en el caso de las mujeres, si la mayoría eran lavanderas o cocineras, no fue necesario especificarlo, y sólo se puso la información sobre aquellas que no desempeñaban esos oficios. Lo cierto es que estas listas dan pauta a la formulación de múltiples preguntas y especulaciones respecto a la sociedad que se formó en San Blas. 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. También podría deberse al intento de que hombres y mujeres multiplicaran la población del puerto. En el caso de las mujeres, la mayoría de las que aparecen en el listado tienen hijos pero no se aclara su estado civil, por lo que podrían ser madres solteras o viudas, sobre todo por la especificación que se hace de algunas de ellas como mujeres solas. Lo anterior hace probable que se buscara darles un medio de subsistencia, pues es posible que se tratase de mujeres marginadas de otras poblaciones; pero al mismo tiempo eran libres para formar una familia con los hombres del lugar. Matrimonios, muertes, contrataciones, etc., continuaron siendo registrados por las autoridades del puerto.

i) La organización de la zona.

El control que se intentó tener de los habitantes de San Blas incluyó las actividades que el resto de los pobladores realizaban. 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.³⁶⁷ 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 para tal prohibición era 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. Se amenazó con castigos severos a aquellos que fuesen sorprendidos prendiendo fuego a los pastizales.³⁶⁸ También se necesitaban permisos especiales para las expediciones que partían en la búsqueda de perlas en 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.³⁶⁹

San Blas es un claro 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. La fundación del 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, ya fuesen experimentadas o no. La vinculación entre las poblaciones del interior y las costas cada vez fue más intensa.

3.2. Límites, tropiezos y desarrollo en San Blas.

*Las embarcaciones procesionarias cosen y recosen
incansablemente diferentes espacios de mar que pasan
inadvertidos a los grandes movimientos de la historia.*

FERNAND BRAUDEL

Desde su fundación, San Blas tuvo muchos contratiempos, tan importantes que incluso pusieron en peligro su existencia misma. Los principales problemas se relacionaron con la administración del puerto, con las condiciones físicas de la zona y con la economía del lugar. Sin embargo, la necesidad que se tenía de un establecimiento portuario tan

³⁶⁷ Cárdenas, *San Blas...*, p. 43.

³⁶⁸ *Bando donde se prohíbe la quema de pastos y zacates.* San Blas 21 enero 1769. AGN, Historia, volumen 329, foja 232.

³⁶⁹ Gutiérrez, *op. cit.*, p. 87.

estratégico como lo era San Blas provocó que fueran aplicadas diversas políticas con la finalidad de conservar ese puerto.

San Blas poco a poco fue incrementando su población, estableció mayores vínculos con otros puertos así como con poblaciones del interior y, por si fuera poco, sus empleados adquirieron la experiencia marítima necesaria para hacer de éste un establecimiento con múltiples funciones relacionadas con la comunicación, la reparación y construcción de naves, la pesca, la recolección de sal e incluso de actividades comerciales. Sin embargo, pese al desarrollo que pudo tener San Blas y de la experiencia marítima que se iba adquiriendo, el puerto no prosperó como se había planeado.

a) Los problemas del nuevo puerto.

Las funciones del puerto aumentaron en la medida en la que la economía regional prosperaba y las poblaciones se multiplicaban en los territorios del noroeste. San Blas se convirtió en el paso obligado de mercancías que se dirigían a aquella zona. La razón para que eso sucediera se debía a que era más fácil transportar diversos productos a Sonora, Sinaloa y las Californias por mar que por tierra.³⁷⁰

La fundación de San Blas también permitió la multiplicación de expediciones marítimas que beneficiaron la cartografía de las costas del Pacífico. Los mapas trazados entre 1768 y principios del siglo XIX perfilaron con precisión los litorales entre los 21° y 60°. Con las expediciones que partían de San Blas se acrecentaron los planos marítimos que trazaban las derrotas desde ese punto estratégico hacia otros puertos; los planos trazados no únicamente se dirigían hacia el noroeste sino también a puertos como Acapulco y el Callao (ver apéndice 4). Por ejemplo, en 1778 y en 1792 el comandante Francisco de la Bodega y Cuadra hizo dos expediciones rumbo a Acapulco. En el segundo viaje fue cuando fijó la posición de ese puerto con respecto de San Blas.³⁷¹

Era de esperarse que con la creciente actividad marítima San Blas prosperara como puerto. Sin embargo, a pesar de que sus actividades aumentaron considerablemente, las labores administrativas del lugar no cubrían sus necesidades, principalmente debido a escasez de personal. Desde la fundación de San Blas existió un desorden administrativo

³⁷⁰ *Instrucciones y reglas ...* AGN, Marina, volumen 34-A, fojas 10-12v, 22 julio 1775.

³⁷¹ Trabulse en prólogo que hace a Virginia González, *op. cit.*, p. 18.

provocado por los continuos cambios de autoridades que hubo, principalmente de comisario ya que morían, enfermaban o eran removidos, como antes se mencionó.

Por otro lado, el resto del personal administrativo era insuficiente para cubrir las necesidades del puerto. Continuamente las autoridades solicitaban el envío de este tipo de personal. El problema principal residía en que buena parte de los empleados enfermaban y no podían trabajar. Muchos pedían permisos para retirarse del puerto, por lo que el personal administrativo en general también cambiaba continuamente.³⁷²

Otro de los graves problemas que tuvo San Blas se relacionó con sus malas condiciones físicas, las cuales no favorecieron ni a la navegación ni a la población. La bahía del puerto continuamente padecía de azolve ocasionado por las grandes avenidas del río Santiago; esto obstruía y dificultaba el tráfico del puerto ya que la boca del Estero del Pozo se llenaba de arena, lodo, restos orgánicos y madera.³⁷³ Por otro lado, los fuertes vientos ponían en peligro las naves y los viajes. 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, pero sólo para que en el puerto se descubriera que el casco quedó seriamente dañado, por lo que no pudo continuar su viaje hasta que no fue reparado.³⁷⁴

El clima en tierra tampoco favoreció las labores del puerto. La humedad, el aire caliente y la infinidad de mosquitos, dificultaban el trabajo de los hombres. El pueblo estaba rodeado por pantanos de manglares en los que durante la estación lluviosa (junio-octubre) se llenaban de plagas de mosquitos, los cuales hacían muy penosa la estancia en el puerto. Los caminos también se veían afectados pues se hacían intransitables, excepto por canoas. Con lo anterior se dificultaba el envío de mercancías a las poblaciones del norte, y los productos no podían quedarse mucho tiempo en los almacenes debido a que el calor y la humedad aceleraban su descomposición (principalmente si eran alimentos).³⁷⁵

³⁷² *Instrucciones y reglas ...* AGN, Marina, volumen 34-A, fojas 482-483v. También pedían que los incluyeran en la matrícula de mar para poder gozar de los beneficios que ésta representaba.

³⁷³ Cárdenas, *San Blas de...*, p. 93.

³⁷⁴ *Informe sobre problemas que tuvo el navío San Carlos al zarpar*. México, 24 febrero 1776. AGN, Correspondencia de virreyes, volumen 64, foja 15v-16v.

³⁷⁵ Hilton, *op. cit.*, p. 76.

¿Valía la pena sostener un lugar con tales problemas? Todas las dificultades que se presentaban en San Blas eran continuas y afectaban las faenas del puerto. Viendo eso, en 1775 el virrey Bucareli ordenó que se realizara un cálculo sobre el costo que representaría mudar al departamento marítimo a otra región. Chacala y Matanchén, los puertos vecinos, fueron las posibles cedes del nuevo establecimiento.³⁷⁶ La orden de buscar un sitio con mejores condiciones físicas recayó en el comandante de navío Ignacio de Arteaga:

...haga igual reconocimiento de toda esa costa, sus inmediaciones, y de los sitios de Chacala y Matanchel,... para puerto que se halle menos arriesgado y combatido de los vientos que lo dominen, y tenga al mismo tiempo proporciones para astillero y terreno para que se ejecute población y en que concurran las circunstancias necesarias al efecto, o de menos improporción para los alimentos, frutos y demás víveres que se consumen y remiten...³⁷⁷

El traslado no debía presentar demasiados problemas. Por un lado San Blas se deterioraba con rapidez y por otro las casas de los vecinos ni siquiera habían sido formalmente construidas. El trabajo que faltaba en ese puerto bien podía llevarse a cabo en otro paraje con mejores condiciones físicas.

El nuevo establecimiento debía contar con una costa segura para las naves, un fondo lo suficientemente profundo para que aquellas no encallaran, espacio suficiente para su resguardo, buena proporción de maderas para el astillero, facilidad para el acopio de víveres y un clima más sano que el de San Blas.³⁷⁸ Hasta José de Gálvez y el monarca español estaban enterados del planeado cambio e incluso dieron su aprobación.³⁷⁹

Los reconocimientos hechos mostraban las ventajas que tendrían el departamento marítimo y la población en caso de realizarse el traslado. Por ejemplo, según el comisario Hijosa, el puerto de Chacala era pequeño pero con un fondo excelente para el arribo de las embarcaciones; contaba con mejor clima, muchas fuentes de agua dulce y ausencia relativa de mosquitos. Además el lugar estaba rodeado de árboles frutales, pinares y campos cultivados de maíz y frijol.³⁸⁰ Es decir, que por múltiples razones Chacala presentaba mejores condiciones para que en él se desempeñaran de la mejor manera posible la

³⁷⁶ *Carta al comisario Francisco de Hijosa donde se anuncia que se recibió presupuesto hecho sobre traslado de Departamento Marítimo*. 19 abril 1775. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 519-A.

³⁷⁷ *Carta de oficiales de Real Hacienda al comisario Francisco de Hijosa*. México, 5 julio 1775. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 219-A.

³⁷⁸ *Orden de hacer reconocimientos de puertos de la zona*. México, 27 agosto 1775. AGN, Correspondencia de virreyes, volumen 70, foja 11v-12v.

³⁷⁹ *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*. El Pardo, 1 marzo, 1776. AGN, Reales Cédulas, volumen 107, fojas 110-110v.

³⁸⁰ Cárdenas, *San Blas de...*, p. 94.

navegación y el trabajo en puerto. A pesar de lo anterior, los planes de trasladar el Departamento Marítimo no ser llevaron a cabo como se planeaba.

b) San Blas se salva de desaparecer

Parecía cuestión de tiempo que el traslado del Departamento Marítimo se realizara. Sin embargo eso no ocurrió. Tres acontecimientos impidieron que eso sucediera: la opinión de algunos miembros del personal marítimo de alto nivel del puerto, la intervención del franciscano fray Junípero Serra y los conflictos internacionales del momento.

En primer lugar, el comandante Ignacio de Arteaga convocó a una junta de marina en Tepic el 4 de diciembre de 1775 para realizar las tareas de inspección de las costas de San Blas antes de tomar la determinación de trasladar el departamento marítimo. En la junta las posiciones fueron encontradas, sin embargo se concluyó que no era conveniente llevar a cabo el traslado:

...no conviene el que se intente alguna ni juzga precisa la habilitación de otro puerto cuando goza la suficiente para con desembarazo seguir sus salidas a las navegaciones, arribo en sus regresos y demora en sus invernadas.³⁸¹

Tal vez los miembros de la junta no deseaban que se perdiera el esfuerzo realizado hasta ese momento y tener que iniciar el mismo trabajo en otro lugar. Fueron muchas las faenas que se hicieron en las costas de San Blas para habilitarlo como puerto y como pueblo. La prueba era que de ese lugar partieron diversas expediciones con alto nivel de éxito y aumentó el número de pobladores. Por supuesto, hubo contratiempos, pero no eran suficientes como para justificar el abandono de un puerto ya establecido desde hacía tiempo.

Los razonamientos de los miembros de la junta de marina no convencieron al virrey Bucareli. Después de no ver mejora alguna en las operaciones y las faenas del puerto, continuó ordenando inspecciones de costas cercanas donde podría establecerse el nuevo departamento. Sin embargo, el 9 de enero de 1777 le llegó una real orden que decía que mientras San Blas no quedara completamente inutilizado, debía continuar con sus funciones de departamento marítimo.³⁸² Los intentos de Bucareli de todas maneras no pararon.

³⁸¹ *Ibíd.*, p. 96-97.

³⁸² *Ibíd.*, p. 98.

La segunda razón para no mover al departamento se relaciona con la intervención del fraile franciscano fray Junípero Serra. Según la crónica del padre Francisco Palou,³⁸³ el padre Serra influyó en la decisión del virrey Bucareli sobre no mover el puerto al explicarle el excesivo costo que eso causaría a las ya de por sí dañadas misiones del norte. Al parecer Serra explicó que ya se había invertido mucho dinero acondicionando el puerto de San Blas y que pese a los contratiempos surgidos a lo largo de su existencia, su papel era vital en el envío de víveres a los territorios del noroeste. Explicó que el traslado de mercancías a través del mar era más barato que si se les enviaba por tierra.³⁸⁴ Además, si se cerraba el puerto el virrey debería sostener una muy buena ruta terrestre, de lo contrario, no subsistirían los pobladores de noroeste.³⁸⁵ Un camino por el interior del territorio de ninguna manera era aconsejable pues presentaba múltiples inconvenientes. Así narró el padre Palou la posible discusión que hubo entre el padre Serra y el virrey sobre los inconvenientes de una ruta que no pasara por San Blas:

...haciéndose cargo de que estos nuevos establecimientos no podían tener comunicación para proveerse de ropas, y víveres sino por mar, decían, que para esto no era necesario el Departamento de San Blas: que se podían conducir con recuas hasta las Provincias de Sinaloa y Puerto de Guaimas (como quinientas leguas de México) y de aquel puerto, decía el Proyectista, que con lanchas (que no las hay) se podría transportar la carga por el Golfo hasta la Bahía de San Luis, cerca de doscientas leguas; y últimamente de allí con mulas se podría llevar hasta Monterrey, que es distancia de trescientas leguas pobladas casi todas de Gentiles. Con que tenían que caminar las cargas de vestuario, o víveres ochocientas leguas por tierra, y cerca de doscientas por mar, para cuyos fletes sólo era necesario todo el sínodo y situado, y dos años para un viaje, cuando no se perdiesen en el camino.³⁸⁶

A pesar de los argumentos que pudo dar el padre Serra, y que según el padre Palou fueron determinantes en la permanencia del puerto,³⁸⁷ no es probable que éstos fuesen la principal razón por la que éste continuase en funcionamiento. Al parecer Bucareli no dudaba de los beneficios y ahorros al enviar mercancías por mar; el problema era que en San Blas las faenas marítimas continuamente se veían frenadas y eso provocaba múltiples gastos a la Real Hacienda.

³⁸³ Este padre biografió a Serra en su obra *Junípero Serra y las misiones de California*, Madrid, Historia 16, Edición José Luis Anta Telez, 1988.

³⁸⁴ Hilton, *op. cit.*, p. 149.

³⁸⁵ Ortega, *op. cit.*, p. 71.

³⁸⁶ Palou, *op. cit.*, p. 177.

³⁸⁷ *Ibid.*, p. 178.

El principal motivo para no desarticular el departamento marítimo tuvo que ser más fuerte que los dos anteriores y éste se relaciona con la presión que ejercía la amenaza extranjera sobre las costas del Pacífico. La independencia de las trece colonias americanas, y la participación de la corona española en dicho evento, acarreó enfrentamientos con Inglaterra y obligó a los puertos novohispanos a mantenerse en alerta permanente. Las fuerzas marítimas inglesas eran mayores y más poderosas que las hispánicas, por lo que no era conveniente tener enfrentamientos en el mar. La defensa debía llevarse a cabo en tierra y depender del ejército, el cual formaría la primera línea.³⁸⁸ San Blas comenzó a ser armado. Como departamento marítimo con funciones militares, debía resguardar las costas del Pacífico, proteger la Nao de China y las naves que por ahí transitaban; debían también abastecer de tropas, armas y dinero a las fuerzas locales para la defensa de las costas. Además, le correspondía encargarse del envío de todo lo necesario para la defensa del puerto del Cavite. La vigilancia debía ser constante, pues no se querían sorpresas como cuando los ingleses tomaron la Habana y Manila.³⁸⁹

La inminente guerra no dio pie para que se realizara un gasto tan costoso como mudar el departamento marítimo de paraje; además, no podían arriesgarse a descuidar las costas del Pacífico ni perder una zona tan estratégica como San Blas. Incluso el rey hispano ordenó que se hiciera relación detallada sobre las milicias, artilleros y gente con la que se contaba para defender el territorio novohispano en caso de ser atacado. También deberían hacerse mapas y planos del virreinato para planear su vigilancia.³⁹⁰ Ante esas órdenes San Blas tuvo un papel relevante.

La amenaza de una invasión preocupó tanto como las exploraciones de los mismos ingleses. Sus expedicionarios continuaban realizando viajes en busca del paso del noroeste. Por eso debía vigilarse estrechamente las costas de aquella región y negar auxilio a embarcaciones extranjeras en el caso de que arribaran a cualquier costa novohispana.³⁹¹ Ante la amenaza inglesa, el virrey Bucareli optó por activar las plataformas marítimas de la Nueva España y cambiar un poco la situación que habían tenido en anteriores

³⁸⁸ Archer, *op. cit.*, p. 16.

³⁸⁹ Cárdenas, *San Blas de...*, p. 122.

³⁹⁰ *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*. El Pardo, 25 febrero 1776. AGN, Reales Cédulas, volumen 107, fojas 87-88.

³⁹¹ *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*. El Pardo, 23 marzo 1776. AGN, Reales Cédulas, volumen 107, fojas 198-199.

administraciones. Los gobiernos precedentes dieron preferencia a los sistemas defensivos existentes en Veracruz, Perote, Campeche y Acapulco, pero sin complementarlos con la construcción naval (que se encontraba en manos de particulares) o con preparación del personal. San Blas podría ser una zona costera diferente a las anteriores, es decir, convertirse en un departamento marítimo donde se establecieran formalmente redes de comunicación con las Californias, así como otros establecimientos; en él podrían encontrarse autoridades navales, escuelas de oficiales, arsenales y astilleros. San Blas podría sustentar la logística del Pacífico Norte.³⁹² Con la crisis internacional el puerto se salvó de su desaparición. Su participación en la vigilancia de las costas continuó durante largo tiempo, aunque los planes formulados para dicho establecimiento no siempre se llevaron a cabo.

c) Nuevos intentos por trasladar al Departamento Marítimo

Los intentos por trasladar el departamento marítimo de San Blas no terminaron. Los mismos problemas detectados por el virrey Bucareli continuaron en el puerto. Tiempo después el virrey Revillagigedo promovió el traslado de las funciones de San Blas al puerto de Acapulco ya que este era un lugar seguro, cómodo, accesible y reunía todas las ventajas deseadas para fondear en él. El virrey consideró que las condiciones de San Blas dificultaban que las faenas del lugar se llevaran a cabo como era debido. Para arribar al puerto las naves debían sortear gran cantidad de arrecifes durante la mitad del año y, durante la otra mitad, era necesario aligerar su carga para que pudieran adentrarse en el río Santiago. Los buques construidos en San Blas eran de mala calidad. Para carenar alguna embarcación ésta debía ser descargada debido al poco fondo del canal. Los pertrechos del almacén no siempre eran suficientes para realizar las reparaciones y por consiguientes muchas veces éstas faenas se vieron retrasadas. Y para abastecer de agua a las embarcaciones era necesario el trabajo de 15 hombres debido a la distancia que había hasta los arroyos.³⁹³

Revillagigedo, para justificar sus propósitos de trasladar el departamento marítimo, aprovechó el viaje y las anotaciones del navegante Alejandro de Malaspina, quien arribó al

³⁹² Solano, *op. cit.*, p. xxxvii-xxxix.

³⁹³ González, *op. cit.*, p. 118-119.

puerto de Acapulco en 1791. Malaspina consideró que Acapulco era el mejor puerto americano del Pacífico y uno de los mejores del mundo. Sus opiniones las hizo llegar al virrey novohispano a través de un dictamen.³⁹⁴ Consideró que San Blas tenía dos ventajas que sin embargo no eran tan importantes como para salvar al puerto. Éstas eran los ricos bosques que había a los alrededores del lugar, indispensables para un astillero, y su posición geográfica, que recortaba el tiempo de las expediciones al norte y facilitaba la habilitación y la defensa de los territorios californianos. Sin embargo esas ventajas no eran determinantes como para evitar que el departamento marítimo fuese trasladado. En Acapulco había riqueza forestal suficiente para un astillero y la navegación desde ese puerto rumbo al septentrión podía lograrse en poco tiempo gracias a los vientos propicios de la región.³⁹⁵ Seguramente Acapulco fue un puerto ideal para las expediciones, pero si hubiera sido la mejor opción para los viajes al noroeste, ¿entonces por qué los jesuitas del siglo XVII presionaron para que se fundara un puerto en occidente? Es probable que el tiempo de navegación que se hacía desde Acapulco fuera considerablemente mayor que el que se hacía desde las costas nayaritas, lo cual fue un factor muy importante en el envío de víveres a las misiones del noroeste.

A pesar de sus intentos de 1792 y 1794, Revillagigedo no tuvo el privilegio de habilitar Acapulco como departamento marítimo. El ministro Manuel Godoy decidió que éste se instalara en el Cavite, terminando así con la polémica del traslado.³⁹⁶ Para esa década, las actividades en San Blas habían aumentado; adquirió funciones comerciales, y mantuvo su papel como puerto militar.

d) Condiciones económicas de San Blas

El tercer gran problema de San Blas fue su mala situación económica. Había poco dinero para mantener funcionando al puerto. Como éste no fue creado con fines comerciales (al menos en sus inicios) no generaba ganancias, sólo gastos; todos éstos

³⁹⁴ *Ibíd.*, p. 118. Las anotaciones de Malaspina quedaron en la obra titulada *Reflexiones sobre la elección de un puerto en la costa occidental de Nueva España para reunión de las fuerzas navales en el Pacífico (...)*.

³⁹⁵ *Ibíd.*, p. 119. Humbolt opinó diferente a Malaspina respecto a las condiciones de Acapulco; explicó que en dicho puerto se carecía de maderas de construcción y que su clima era tan malsano como el de San Blas, sin embargo, el traslado del departamento marítimo favorecería la reunión de las fuerzas navales y facilitaría al gobierno el conocimiento de las necesidades de la marina así como los medios para remediar sus problemas. Ver *op. cit.*, p. 169.

³⁹⁶ González, *op. cit.*, p. 122.

corrían a cargo de la Corona. Los costosos conflictos internacionales dificultaban el sostenimiento de un puerto como San Blas. Sin embargo, era imperativo mantener ese tipo de zonas estratégicas.

El virrey Bucareli conocía la importancia que tenían los litorales novohispanos. Sabía que si establecimientos costeros tan importantes como la isla de San Juan de Ulúa caían en manos enemigas el comercio colonial se arruinaría. Por ese motivo era imperativo mejorar el sistema de fortificaciones existentes en la Nueva España, tanto del lado del Atlántico como del Pacífico.³⁹⁷ Eso incluía continuar con el financiamiento para San Blas.

Como se dijo anteriormente, el puerto dependía de las constantes remesas de dinero, las cuales eran las que permitían que continuara su funcionamiento. Se idearon medidas con la finalidad de activar la economía local, pero no siempre funcionaron. El crecimiento económico de San Blas no fue deseado únicamente por los vecinos y las autoridades del puerto. Hubo funcionarios de otros establecimientos costeros que también hicieron propuestas para activar al puerto. Antonio de Areche, antiguo fiscal de Real Hacienda en México, fue enviado como visitador al virreinato del Perú.³⁹⁸ Desde su nuevo puesto, mandó a las autoridades reales una propuesta, que de haber sido aceptada, hubiera implicado el inicio de San Blas como puerto comercial desde la década de los setenta. Propuso que, luego de decretarse el libre comercio para los reinos de Nueva España, Nueva Granada, y el reino del Perú (17 enero 1774), éste debía extenderse al puerto de San Blas, habilitándolo para el comercio. Las provincias de Sinaloa, Sonora y las Californias se verían muy beneficiadas pues los productos como el vino, el aguardiente, el aceite y el cacao les serían llevados desde ese puerto. Dichos productos llegarían a San Blas por vía marítima desde el Callao y Guayaquil y no transportados por tierra desde Veracruz (esto último retrasaba la llegada de las mercancías y acrecentaba considerablemente su valor). Las naves de San Blas –que de todas formas iban a las poblaciones del noroeste llevando víveres– comerciarían con los territorios norteños. Y las naves peruanas, luego de descargar

³⁹⁷ José Antonio Calderón, *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1968, p. xx.

³⁹⁸ En dicho puesto Areche permaneció de 1776 a 1782. Ver Solano, *op. cit.*, p. 136.

sus mercancías, bajarían más ligeras al puerto de Acapulco, en donde adquirirían cosas necesarias para ellos como “ferrería, quinquera, zapatos, jabón, petates o esteras”.³⁹⁹

Areche insistía en que esta propuesta era muy benéfica para todos, pues no solo representaba un incremento en la economía, sino que también ambas Américas se comunicarían, ayudarían y vigilarían mutuamente, incrementándose así la protección sobre las costas del Pacífico gracias al tránsito que en él se generaría.⁴⁰⁰ Aunque esa propuesta era interesante e inteligente, no se tomó en cuenta sino hasta mucho tiempo después (1787).

Las finanzas de San Blas continuaron siendo malas. Por supuesto las remesas de dinero no pararon. Se buscaron medios para reducir los gastos que en el puerto se generaban, como la que Trillo hizo al virrey Mayorga sobre encargar a particulares el traslado de víveres al puerto al momento de ser embarcados, como antes se mencionó. Sin embargo, las remesas de dinero no pudieron dejar de realizarse. A veces esos envíos se retrasaban, lo cual ponía en riesgo el buen funcionamiento del puerto.

e) Importancia estratégica y defensiva de San Blas

Una de las principales razones para sostener un lugar tan costoso como San Blas fue su importancia estratégica. Las guerras que España mantuvo con Inglaterra obligó a la corona hispánica sostener y tratar de no descuidar, un lugar como San Blas, a pesar de ser muy costoso para la Real Hacienda. El puerto se mantuvo en funcionamiento y las órdenes de vigilar las costas fueron constantes. Sin embargo, a pesar de que San Blas era un puerto militar, no tenía los implementos necesarios para resistir una agresión. En el lugar se tenían pocas armas, poco personal militar y la pólvora ni siquiera se encontraba ahí pues se mandaba a Tepic porque la humedad de la costa la inutilizaba.⁴⁰¹

El mayor temor que se tenía era que los ingleses desembarcaran en las playas e invadieran las poblaciones cercanas a ellas. El miedo aumentaba cuando llegaban informes sobre expediciones extranjeras. En abril de 1781 llegó al puerto la noticia de que el almirante inglés Eduardo Huphes estaba en la mar del Sur. El virrey Mayorga, enterado de la situación de San Blas, consideró que éste no tenía las condiciones suficientes como para

³⁹⁹ *Carta de Joseph Antonio de Areche a José de Gálvez*. Lima, 8 mayo 1779. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 523-A, fojas 1-6.

⁴⁰⁰ *Ibid.*, fojas 5v-6.

⁴⁰¹ *Carta del comisario José María Lasso al virrey Marqués de Croix*. San Blas, 13 julio 1769. AGN, Californias, vol. 79, expediente 9, fojas 29-29v.

resistir un ataque extranjero. Parece que éste era un problema común en las costas novohispanas, por eso los vecinos de éstas tenían la obligación de prepararse para defender la zona en caso de ataque; ellos no presentarían demasiada resistencia a los invasores pero por lo menos les estorbarían y retrasarían su ingreso.⁴⁰² Ante el temor de que las costas del Pacífico pudiesen ser atacadas, el virrey Mayorga ordenó su resguardo con el envío de artillería y tropa fija a San Blas.⁴⁰³ La tensión que se generó en el lugar por el temor de que en cualquier momento los ingleses desembarcaran en el puerto, mantuvo alerta a los pobladores. En ese mismo mes y año los “trecheros de guainamota” (quienes funcionaban como vigías en esas costas) vieron un buque desconocido. Inmediatamente se dio la alarma de que se acercaba una nave. La gente del puerto se preparó para un inminente ataque. Las tripulaciones subieron a sus naves acompañadas de soldados. Los empleados del arsenal, los marinos y los vecinos en general pasaron la noche en vela vigilando la costa. Hasta se ordenó a los guainamota que se prepararan en caso de presentarse una agresión. Al final, resultó ser una falsa alarma y tratarse del navío “Sonora” que regresaba antes de tiempo de las Californias.⁴⁰⁴ El susto que pasaron tanto vecinos como autoridades de San Blas y de sus alrededores dejó ver lo poco preparados que estaban para enfrentarse al enemigo, por lo que las órdenes de resguardarlo ahora sí se aplicaron. Incluso se ordenó al virrey del Perú que enviara cañones a San Blas desde la “Fábrica de Fundición de Lima”; éstos serían puestos en las embarcaciones y así se fortalecería el puerto.⁴⁰⁵

El momento de crisis sirvió para tomar conciencia de la importancia estratégica de San Blas. El virrey Mayorga ordenó al comisario Trillo vigilar que se terminaran, o incluso iniciaran, algunas construcciones básicas para el puerto. No podía permitirse que éste careciera de buenos almacenes, tanto para víveres como para herramientas y armas. La vivienda del comisario, la contaduría y el arsenal debían quedar juntos, tal vez para que se

⁴⁰² Virginia Guedea, “La organización militar” en *El gobierno provincial en la Nueva España, 1570-1787* (coord. Woodrow Borah), México, IIH, UNAM, 2002, p. 155.

⁴⁰³ *Orden a comandante Ignacio de Arteaga de guarnecer San Blas*. 4 abril 1781. AGN, Marina, volumen 49, expediente 7, foja 17.

⁴⁰⁴ *Carta de comandante Ignacio de Arteaga al virrey Mayorga*. Tepic, 20 abril, 1781. AGN, Marina, volumen 49, expediente 52, 79-82. *Carta de comisario Francisco de Trillo a virrey Mayorga*. San Blas, 25 abril, 1781. AGN, Marina, volumen 49, expediente 52, fojas 79-82 y 288-292v.

⁴⁰⁵ *Carta de José de Gálvez a Francisco de Trillo*. 3 julio 1781. AGN, Marina, volumen 50, fojas 19-19v.

ejerciera un mayor control administrativo. Y en la punta del cerro debían de quedar el fuerte y el cuartel, dominando y vigilando todas las costas del lugar.⁴⁰⁶

f) San Blas como puerto comercial.

Ese momento de crisis no influyó para que San Blas fuese considerado puerto comercial, por lo que su situación económica no mejoró en ningún sentido. Las actividades comerciales todavía estaban prohibidas para el puerto, a pesar de que por él pasaban muchas mercancías. Había gran interés de que por ese establecimiento iniciaran transacciones comerciales a gran escala. Por ejemplo, a las naves provenientes del Perú no les acomodaba arribar a Acapulco puesto que sus productos estaban destinados a las provincias del norte, donde seguramente se consumirían con mayor rapidez, y de parar en ese puerto sus mercaderías tardarían demasiado tiempo en llegar a su destino. Por eso los comerciantes peruanos deseaban la apertura comercial de San Blas.

Sin embargo, fueron los mismos conflictos con Inglaterra los que propiciaron el inicio de San Blas como puerto comercial. Las naves de Manila siempre llegaban por las costas del norte, y era más seguro desembarcar en ese puerto que trasladarse a Acapulco puesto que el largo viaje por los litorales conllevaba peligros como agresiones de naves enemigas o de las mismas inclemencias del tiempo. Algunas de las embarcaciones acostumbraban llegar a San Blas para ser reparadas. Cuando esto sucedía, debían ser descargadas. Para algunos navegantes era preferible arreglar las embarcaciones en ese puerto debido a que en él existían mejores materiales, herramientas y hombres capaces de hacer reparaciones a las naves que los que había en Acapulco.⁴⁰⁷ El puerto tuvo permiso de recibir mercancía durante el periodo de guerra, siempre y cuando se cobraran los “reales derechos” y se vigilara que no hubiera contrabando, principalmente si éste era inglés.⁴⁰⁸ En

⁴⁰⁶ *Indicaciones enviadas a comisario Francisco de Trillo sobre construcciones que se necesitan en San Blas.* México, 18 mayo 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 451-452v. Respecto a la eficacia del castillo de San Blas, Michael Thurman explica que fue un establecimiento bien construido desde el cual podían vigilarse las costas del norte y sur de la región. Su problema fue su aislamiento. A diferencia de otros castillos, como el de San Juan de Ulúa o el de San Diego, el de San Blas quedaba muy separado del poblado; costaba trabajo llevar víveres y agua al lugar así como mantenerlo en funcionamiento. Su debilidad mayor era que no mantenía vigilancia por tierra, por lo que en 1810 fue fácilmente tomado por fuerzas insurgentes. Ver *op. cit.*, p. 228-230.

⁴⁰⁷ *Carta de comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga.* San Blas, 14 agosto 1781. AGN, Marina, volumen 49, fojas 359-360.

⁴⁰⁸ *Cartas de comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga.* San Blas 7 noviembre 1781. AGN, Marina, volumen 49, fojas 411-411v y 412-413.

caso de presentarse algún tipo de fraude, el comisario del puerto debía avisar al virrey y tomar las medidas pertinentes para que eso no volviera a ocurrir.⁴⁰⁹ Por ejemplo, al navegante Diego Choquet le descubrieron al llegar a San Blas una carga de 900 libras de canela, sacada de Manila, que llevaba sin registro. Choquet tuvo que ser sometido a un interrogatorio para que explicara los motivos para haber llevado dicho cargamento en tales condiciones; la canela fue incautada.⁴¹⁰ Todas las mercancías debían evaluarse y compararse con los registros que se tenían de ellas para evitar fraudes.⁴¹¹ Incluso el comisario debía informar al virrey sobre la costumbre que se tenía en el puerto respecto al cobro de los derechos de fletes de los productos llegados desde Manila.⁴¹² Por su parte, las embarcaciones de Perú también comenzaron a dejar sus cargamentos de cacao en este puerto, pagando por él 5% de alcabalas, tal y como se hacía en Veracruz.⁴¹³ Al parecer eran más baratos los productos europeos llevados por la vía istmo de Panamá que los que llegaban a Veracruz y eran trasladados por tierra.⁴¹⁴ Los envíos de dinero también debían ser registrados y pagar sus respectivos derechos, tal y como sucedía en otros puertos coloniales. De no hacerlo, los oficiales de las embarcaciones pagarían severas multas y se incautarían las cantidades embarcadas. Por ejemplo, el piloto Juan González llevó 2,000 pesos fuera de registro en un viaje que hizo de Manila a San Blas; al llegar al último tuvo que registrar el dinero, pagar los respectivos dineros del rey para que no se lo incautaran⁴¹⁵ y mostrar el permiso que se le dio para poder llevar la cantidad.⁴¹⁶

Como antes se dijo, fue a partir de 1786 cuando se declaró el libre comercio de San Blas, lo que hizo que el puerto acrecentara sus actividades mercantiles y, por consiguiente, también sus actividades marítimas.

⁴⁰⁹ *Orden a Francisco de Trillo de revisar cargamento de nave proveniente de Manila*. 17 octubre 1781. AGN, Marina, volumen 50, foja 44.

⁴¹⁰ *Informe sobre cargamento ilegal de canela*. 30 abril 1782. AGN, Marina, volumen 50, foja 237.

⁴¹¹ Así puede verse en la revisión que se hizo del cargamento del paquebot Aranzazú que arribó a San Blas desde Manila en 1781. Sus mercancías fueron descargadas, registradas y llevadas a los almacenes del puerto. AGN, Marina, volumen 50, fojas 39-39v.

⁴¹² *Orden de que Trillo informe sobre el cobro de fletes que se hace en el puerto*. 31 octubre 1781. AGN, Marina, volumen 52, foja 52.

⁴¹³ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. 28 agosto de 1781. AGN, Marina, volumen 49, fojas 386-387.

⁴¹⁴ Muriá, *op. cit.*, p. 15.

⁴¹⁵ *Informe del gobernador de Manila Joseph Basco sobre generalas de oficiales de mar*. 1 enero 1782. AGN, Marina, volumen 50, foja 183.

⁴¹⁶ *Orden de cobrar derechos por cargamento de oficial Choquet*. 31 enero 1782. AGN, Marina, volumen 50, fojas 333-333v.

CAPÍTULO IV. 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

Este capítulo tiene la intención de conocer a los hombres que participaron en las actividades marítimas en el puerto de San Blas a partir de sus experiencias en el lugar. Reconstruir las costumbres que había en el puerto así como el trabajo que se realizaba, el lugar de residencia de los habitantes del puerto, etc. permitirá conocer algunos aspectos sobre la vida portuaria que pudo llevarse en la Nueva España a partir del caso de San Blas.

El personal marítimo y portuario de ese Departamento se compuso de personas de muy diversos oficios y niveles sociales. Como los trabajadores eran pieza clave para lograr el éxito del puerto, las autoridades virreinales intentaron estimular la experiencia marítima entre los pobladores del lugar, los cuales a pesar de practicar algunas labores marítimas, no fueron considerados lo suficientemente aptos para desempeñar las faenas necesarias ni en el puerto ni en las embarcaciones. Por lo tanto se implementaron una serie de medidas con el fin de capacitar a hombres de la localidad en las actividades del mar. Una de ellas fue el envío de personal experimentado para que se encargara de la instrucción en las cuestiones náuticas de los mismos habitantes de la zona. Además, se practicaron políticas de reclutamiento que tenían la finalidad de contratar a trabajadores de la región, sanos y fuertes para resistir los duros trabajos portuarios; dichas políticas también tuvieron la finalidad de que los empleados contratados poco a poco aprendieran los oficios del mar y, que a la larga, llegaran a formar en la región una verdadera población náutica.

Para entender las razones por las que San Blas no prosperó como se esperaba es necesario comprender el desarrollo del puerto, pero no únicamente a través de las políticas reales o virreinales, sino a través de los hombres que se enfrentaron al reto de crear y mantener a flote el lugar, es decir, a través de sus trabajadores y vecinos. El personal y los habitantes del lugar jugaron un papel relevante en el desarrollo del puerto. Algunas políticas implementadas en San Blas fueron consecuencia de las reglamentaciones impuestas a su personal, como las relativas al reclutamiento, a las viviendas de los empleados, a los salarios, a las raciones, etc. Los trabajadores contratados para desempeñar las labores náuticas fueron determinantes en el desarrollo del lugar.

4.1. Reclutamiento de personal.

*Si la mar fuera de atole / y las olas de tortillas
caminaran los criollitos / hasta el puerto de Sevilla*
LUIS GONZÁLEZ OBREGÓN

Los hombres fueron el motor que hizo funcionar al puerto. Para que las faenas en San Blas se realizaran sin contratiempos fue necesario contratar gran número de empleados. Sin embargo no cualquiera podía desempeñar los trabajos del puerto. Por ese motivo fue importante reclutar a personal capaz y experimentado en las labores marítimas. De ahí la importancia de analizar los tipos de reclutamiento que hubo en un puerto nuevo como San Blas.

En los inicios de San Blas fue necesario recurrir a la importación de hombres, de todos los niveles y oficios, para que el puerto comenzara a funcionar. Se planeó que a la larga esos trabajadores compartirían sus conocimientos con los habitantes del puerto y enseñarían sus oficios al resto del personal, principalmente a los contratados en las poblaciones de la localidad.

Los trabajos del puerto abarcaban actividades tanto en el mar como en tierra firme. Los hombres necesarios para las labores terrestres fueron más fáciles de conseguir que para los marítimos. Esto último se debía a que los empleados no tenían la experiencia suficiente para resistir los vaivenes de las naves y por consiguiente quedaban imposibilitados para trabajar en ellas. Los hombres de la localidad tardaron en acostumbrarse a esas faenas. Mientras eso sucedía, hubo necesidad de continuar echando mano de los hombres de otros puertos coloniales.

a) Los trabajadores de tierra.

Los trabajos de un puerto no sólo involucraban a las personas que se montaban en las embarcaciones. En tierra existía numeroso personal que hacía posible que esos viajes se realizaran. Las faenas en tierra eran muy importantes en el puerto. Éstas consistían en la preparación de las embarcaciones, labores de carga y descarga, trabajos en el astillero, construcción o reparación de las embarcaciones, etc. Muchos hombres fueron contratados para dedicarse a la tala de árboles, mismos que remitían al puerto a través del río Santiago.²¹⁷ En las actividades de tierra trabajaba personal de todo tipo y nivel, como

²¹⁷ Muriá, *Nayarit...*, p. 34-35.

carpinteros, calafates, almaceneros, empleados del arsenal, del corchadero, etc. 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, su falta de experiencia en labores portuarias y náuticas obligó a las autoridades a importar la mano de obra necesaria para las faenas del lugar. Los trabajos a desempeñar en San Blas eran complejos, y no se podía instruir a sus hombres en labores que ni siquiera imaginaban cómo era la mejor forma de llevarlas a cabo. Ni siquiera el personal de otros puertos novohispanos era suficiente para desempeñar los trabajos que se planeaban en San Blas, por lo que muchos de los primeros trabajadores fueron traídos directamente de puertos peninsulares.²¹⁸

El personal de tierra firme fue muy necesario y no siempre era fácil conservarlo. El alto índice de enfermedad y mortandad de la zona dificultaba la estancia y la permanencia de los trabajadores. 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”, las autoridades buscaban 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 a San Blas para trabajar; dejó a su esposa y a sus hijos en Veracruz. Al parecer la soledad a la que fue sometido, lejos del calor del hogar y de la compañía familiar, lo orilló a perderse en sus “malos pensamientos”. Durante su estancia en San Blas provocó múltiples escándalos al mantener relaciones ilícitas con mujeres de la localidad. Llegó el momento en el que Sol provocaba tales desmanes que el comisario del puerto 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 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.²¹⁹

²¹⁸ Por ejemplo, en octubre de 1776 José de Gálvez se encargó de enviar dos pilotos, un calafate, dos carpinteros de ribera directamente desde Cádiz para que comenzaran a trabajar en San Blas. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 519-A, s/p.

²¹⁹ *Carta de Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 18 enero, 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 379-379v.

Nada justificaba un comportamiento así, excepto tal vez la escasez de carpinteros de ribera que había en el puerto. Las autoridades virreinales disculparon la actitud de José de Sol. 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 Sol en su puesto y enviarle inmediatamente a toda su familia para que, en su compañía, no volviera a tener mal comportamiento.²²⁰

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 planeó promover la enseñanza de los oficios necesarios en San Blas a las personas que ahí vivían. Del pueblo y de las poblaciones cercanas saldría la mano de obra instruida para los oficios del puerto. Los hombres que ya tenían oficio tendrían que convertirse en maestros. Recibirían privilegios por parte de las autoridades por compartir sus conocimientos 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.”²²¹ Los primeros miembros de la maestría en el puerto, llegados directamente de la Península, también fueron instados para que enseñasen sus respectivos oficios.

La seguridad de permanecer en tierra firme propició que muy pronto la gente de los pueblos vecinos comenzara a ser contratada e instruida en las labores costeras. 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. Estos eran exención de impuestos, de servicios a la milicia, salarios fijos, raciones y posibilidad de retiro, entre otros. Así lo indicaban las instrucciones sobre la contratación:

²²⁰ *Orden a Francisco de Trillo de restablecer en su puesto a carpintero José de Sol.* México, 10 febrero, 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 424-424v.

²²¹ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga.* San Blas, 13 septiembre 1781. AGN, Marina, volumen 49, foja 324.

...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.²²²

La población de San Blas aumentaba, prueba de que había medios de subsistencia en el lugar.²²³ Los trabajos en tierra llamaron más la atención de la gente. Esos empleados convivieron con otros que también desempeñaron funciones en el puerto como los aguadores y los comerciantes.

b) Los oficiales de mar.

Los oficiales fueron pieza clave para el éxito del puerto. Desde la fundación de San Blas se envió personal marítimo de alto nivel. Tal fue el caso del piloto y oficial de mar 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 cartógrafo Miguel Constanzó, entre otros.²²⁴ En la década de los setenta, cuando del puerto volvieron a partir expediciones, Carlos III ordenó al virrey Bucareli que enviara a San Blas expertos navegantes que pudiesen con las embarcaciones y viajaran hasta Monterrey o más al norte. Por eso el virrey solicitó que le remitieran personal de la Real Armada. Llegaron hombres directamente graduados de la Academia de Guardias Marina de Cádiz. 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. Antes de partir se les instruyó en lo que debían de hacer en San Blas y llevaron consigo instrumentos de navegación y astronomía propios para las exploraciones.²²⁵ A estos hombres también se les prometió que tras cinco años de servicio en ese puerto, regresarían a la Península y serían altamente recompensados; muchos de ellos tardaron más en regresar y hubo quienes (como Bodega y Cuadra) volvieron a ser enviados a dicho establecimiento.²²⁶

²²² *Aprobación de nombramiento de Oficial de Matrícula*. México, 18 noviembre, 1790. AGN, Marina, volumen 78, expediente 8, fojas 162-162v.

²²³ Velázquez, *op. cit.*, p. 55.

²²⁴ León-Portilla, *op. cit.*, p. 12.

²²⁵ Pedro López González, "San Blas. Surgimiento y decadencia" en *Coloquio San Blas...*, 95-96.

²²⁶ Bernabeu, *Trillar los mares: la expedición descubridora de Bruno de Hezeta al noroeste de América*, Madrid, Banco Bilbao Vizcaya, Instituto de Geografía, 1995, p. 51. Sobre la presencia de Bodega y Cuadra también puede verse Bernabeu, *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, LUNWERG, 2000.

El reclutamiento de los oficiales fue más complicado que el de los trabajadores en tierra por ser aquellos más escasos y porque sus puestos conllevaban mayores responsabilidades. En sus manos recaía la dirección de los viajes. La mayoría de los oficiales reclutados para San Blas fueron enviados directamente de España. Unos cuantos de grado menor, como los pilotos y pilotines, provinieron también de puertos americanos como la Habana y Veracruz.²²⁷ Algunos de los oficiales, principalmente los de alto rango, recibieron la orden de dirigirse a San Blas. Otros fueron a él de manera voluntaria. En ocasiones el traslado implicaba un ascenso laboral, pero debía ser autorizado por el virrey novohispano. Puede verse el caso del segundo piloto Francisco Antonio de Mourelle, quien tuvo que informar al virrey su deseo de trasladarse al nuevo puerto, esperando recibir su aprobación y un ascenso:

...[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.²²⁸

Las remesas de oficiales también fueron constantes. Pero éstas podían tardar porque en ocasiones se solicitaba a las autoridades del puerto de Veracruz que mandasen personal, pero ahí no siempre lo tenían. La escasez de oficiales obligó a autorizar que personas de bajo rango laboraran en puestos superiores al suyo. Por ejemplo, de Veracruz se mandaban segundos oficiales como si fueran primeros.²²⁹ Y como en San Blas no había suficientes pilotos, ya fuera por enfermedad o muerte, fue necesario comenzar a usar pilotines con grado de pilotos. El problema de lo anterior era que no se contaba con el personal indicado para hacerse cargo de las naves. Los hombres de los que se echaba mano no tenían ni el conocimiento ni la experiencia necesaria para responsabilizarse de las embarcaciones. Sin embargo, en tiempos de carestía, ellos eran la única esperanza de que los viajes se realizaran.

²²⁷ *Carta del comandante Ignacio de Arteaga al virrey Bucareli*. Tepic, 16 junio 1775. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 519-A.

²²⁸ *Carta de Julián de Arriaga a Francisco de Mourelle*. México, 27 enero 1775. AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 63, fojas 30-31. La situación de este oficial también puede verse en *Orden para que Francisco de Mourelle se traslade de Veracruz a San Blas*. México, 29 enero 1775. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 519-A, s/f.

²²⁹ *Carta al comandante Ignacio de Arteaga avisando medidas tomadas para la contratación de personal*. México, 26 noviembre 1782. AGN, Marina, volumen 49, expediente 92, foja 265.

La importancia que los pilotos tenían en el puerto obligó a que se buscara la forma de contar con varios hombres con ese puesto. Su escasez ponía en peligro las navegaciones, las labores portuarias y al puerto mismo. Así lo explicaron las autoridades:

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 enfermar alguno de ellos en esta tierra, estando como están los ocursos tan distantes de quién echamos manos para ascensiones.²³⁰

Los empleados del puerto tenían la posibilidad de ser ascendidos. Peldaño a peldaño podían obtener puestos mejores. Como ejemplo puede verse el caso de Antonio Medina, quien comenzó como paje en las naves del rey y, 32 años después, desempeñaba el puesto de contramaestre en San Blas.²³¹ Este tipo de ascensos generalmente los obtenían los peninsulares. Los hombres de la localidad tardaron en ser usados como oficiales y, aunque ascendían, en general no ocuparon los más altos puestos.

c) Los marineros.

El fomento de la marinería, al igual que el de la navegación, fue uno de los propósitos de las Reformas Borbónicas. Ya para el siglo XVIII ser marinero significaba tener un oficio reconocido. En las embarcaciones se procuraba contratar gente graduada y preparada en las faenas del mar. Sus nombres eran vertidos en un gran listado llamado Matrícula de Mar. Marineros, grumetes y pajes debían pertenecer a ella.²³² Las autoridades intentaron que los marinos no sólo trabajaran en alta mar, sino que también lo hicieran en tierra firme. Esto último tenía la finalidad de evitar que la ociosidad de los hombres los condujera a provocar desórdenes. En la Península se trató de fomentar actividades que los hombres de mar pudieran desempeñar en tierra. Una de ellas fue la pesca, que podrían realizar sin ningún contratiempo e incluso vender su producto sin necesidad de pagar aduanas. Ese proyecto intentó aplicarse en todos los puertos hispanos y americanos.²³³

²³⁰ *Carta del comandante Ignacio de Arteaga al virrey Mayorga*. Tepic, 9 noviembre 1782. AGN, volumen 49, expediente 92, fojas 263 y 266-266v.

²³¹ *Informe de cirujano Juan Commamalle sobre la salud de contramaestre Antonio Medina*. San Blas, 3 marzo, 1789. AGN, Marina, volumen 78 expediente 2, foja 18-18v.

²³² Así puede verse en el *Reglamento de soldadas...* AGN, Alcabalas, volumen 207, expediente 9, fojas 402v-404.

²³³ *Autorización de dar facilidades...* 10 marzo, 1750. AGN, Marina, volumen 34, foja 337.

Buena parte de los hombres de mar que laboraban en los puertos novohispanos eran peninsulares; se suponía que todos pertenecían a la Matrícula de Mar. Como empleados del rey, eran enviados a los lugares donde su presencia hiciera falta, como el puerto de San Blas. Se procuró mandarlos de manera voluntaria. Al aceptar trasladarse, los hombres de mar se convertían en colonos de los nuevos establecimientos. Se recurría a estos hombres por su experiencia marítima, asegurada con el hecho de ser matriculados. No podía recurrirse a cualquier trabajador debido a que los hombres de mar tenían funciones específicas e importantes. Su preparación era vital para el éxito de los viajes. Su presencia era indispensable en las travesías pues por muy buen mando que se tuviese en una nave, sin los marineros los viajes no podían llevarse a cabo.

Para la Corona las remesas de hombres representaban enormes gastos. Para los trabajadores el costo era aun mayor. El traslado era agotador y el clima no alentaba a los hombres 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 de San Blas dificultó el envío de trabajadores. La contratación de vecinos tampoco parecía buena opción. Si los hombres del mar experimentados sucumbían ante el clima o las faenas que había en San Blas, ¿qué podía esperarse de los hombres de la localidad? Las autoridades de San Blas no estaban dispuestas a su contratación por no considerarlos aptos para esos trabajos. Así lo explicaron a las autoridades virreinales:

...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 contraestre, guardián, [ni] de otro empleo de oficial de mar...²³⁴

El envío de hombres fuertes y experimentados era muy necesario. Pero como esos hombres generalmente se encontraban en otros puertos, se buscó tentarlos a trasladarse a

²³⁴ *Carta de José María Lasso al virrey Marqués de Croix*. San Blas, 31 agosto 1769. AGN, Californias, volumen 79, expediente 26, fojas 69v-70.

aquel lugar ofreciendo algunos privilegios como aumento salarial y exención de impuestos.²³⁵

Los marinos contratados no siempre eran traídos de España; también se recurrió a los hombres de otros puertos americanos, principalmente de Veracruz. La mayoría de esos hombres eran europeos que estaban en las costas novohispanas en lo que sus naves regresaban a la Metrópoli. Algunos, por diversas circunstancias se habían quedado varados en ese puerto y se les ofrecía una nueva oportunidad laboral bajo los servicios de la Corona. Ejemplo de lo anterior es el personal que Antonio de Ulloa logró reclutar en Veracruz. Los marinos, pertenecientes a diversas embarcaciones varadas –entre ellas el navío mercante Santa Anna ya antes mencionado– recibieron la propuesta de trasladarse al puerto de San Blas para trabajar en él:

...unos son desertores, otros de 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.²³⁶

El origen de los hombres contratados para San Blas, así como la forma en la que eran registrados para que fueran trasladados al puerto, puede verse en los siguientes cuadros, hechos a partir de 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 orden del excelentísimo virrey Manuel Antonio Florez”, en donde podrán verse los puestos de cada uno de los empleados así como algunas características físicas y laborales de cada uno de ellos:

ARTILLEROS DE MAR*

Nombre	Ascendencia	Lugar de Origen	Cabello	Ojos	Edad
Manuel Lugo	Hijo de Melchor	Natural de la Habana	Negro	Pardos	40
Mateo Palmer	Hijo de Antonio	Natural de Mallorca	Negro y cano	pardos	50
Gabriel Rex	Hijo de Antonio	Natural de Mahon	negro	negros	25
Juan Santa María	Hijo del mismo	Natural de Valencia	entrecano	pardos	50
Diego Alvarez	Hijo de José	Natural de Vigo	negro	pardos	37
Francisco de Paula González	Hijo de Diego	Natural de Sevilla	negro	trigueños	32
Antonio de Vargas	Hijo de Juan	Natural de Málaga	negro	negros	44
Manuel Rodríguez	Hijo de Antonio	Natural de Cádiz	negro	negros	23

²³⁵ Carta del comisario Joseph de Ley al virrey Marqués de Croix. San Blas, 3 abril 1769. AGN, Historia, volumen 329, foja 319. Contestación a la carta de Ley. México, 22 abril 1769. AGN, Historia, volumen 329, fojas 318-318v.

²³⁶ Solano, *op. cit.*, p. 149-150.

* Proviene de distintos navíos pero en este cuadro están juntos de acuerdo a su oficio.

Juan de Salva	Hijo del mismo	Natural de Málaga	negro	negros	37
Juan José Perdomo	Hijo de Francisco	Natural de Florida	Castaño		48
Francisco Martín Japón	Hijo de Manuel	Natural de Coria	pardo	pardos	40
José Arispe	Hijo de Antonio	Natural de San Sebastián de Vizcaya	castaño	pardos	26
José Piñuela	Hijo de Gerónimo	Natural de Sevilla	negro	pardos	30
Antonio de Mera	Hijo de Manuel	Natural de Pontareas reino de Galicia	castaño	melados	27
Juan Rodríguez de Figueroa	Hijo de Alonso	Natural de Vigo	castaño	azules	34
Francisco de Paula González	Hijo de Diego	Natural de Sevilla	negro	trigueños	32
Manuel Martínez	Hijo de Pedro	Natural del obispado de Lugo	castaño	pardos	17
Julián Gutiérrez	Hijo de Tomás	Natural de Cádiz	negro	pardos	23
Juan de Capdebon	Hijo de Bernardo	Natural de Mallorca	castaño	pardos	23
Andrés Calaber	Hijo de Miguel	Natural de Cádiz	negro	negros	27
Sebastián de Matos	Hijo de Juan	Natural de Trujillo	castaño	azules	35
Francisco Márquez	Hijo del mismo	Natural de Pedroche de Córdova	castaño	melados	21

ARTILLEROS DE BRIGADA

Cabo Primero	Don José de Garaycochea	Hijo de Don Miguel	Natural de la Villa de Verastigui en Vizcaya	negro	negros	36
Bombardero	José González	Hijo de Agustín	Nacional de San Lucar de Barrameda	negro	pardos	29
Bombardero	Miguel Carrasquedo	Hijo de José	Natural de Motril	negro	negros	21
Bombardero	Joachin Sánchez	Hijo de Antonio	Natural de Málaga	negro	negros	28

En este cuadro podemos apreciar la diversidad de los orígenes de cada uno de los hombres, aunque la mayoría eran peninsulares. Es interesante además ver las diversas edades que tenían; el mayor de estos artilleros tenía 50 y el menor 17. Estas diferencias muestran un personal marítimo distinto al que se manejaba en los puertos hispánicos; como se mencionó anteriormente, los oficios del mar dependían mucho de la fuerza física de cada trabajador, por lo que las edades en cada uno de los puestos desempeñados eran de gran importancia. Los artilleros de mar solían ser marinos que aprendían el oficio de las armas, pero generalmente no eran personas de edades avanzadas. Sin embargo, puede verse que en San Blas la necesidad de personal hizo que posiblemente se tolerara la presencia de hombres de mar con experiencia, aunque éstos en ocasiones tuviesen edades avanzadas para los puestos que iban a desempeñar. También es llamativo que el personal más especializado no tenía edades muy diferentes a las del resto de los artilleros.

MARINEROS

Pedro del Castillo	Hijo de Nicolás	Natural de México	negro	negros	41
Alexo de la Torre	Hijo de Miguel	Natural de Cartagena de Indias (pardo libre)	negro	negros	19
Antonio Vivero	Hijo de Marcos	Natural de Texcoco (mestizo)	negro	pardos	32
Fernando Saavedra	Hijo de Luis	Natural de Islas Canarias	castaño	melados	26
José González	Hijo de Francisco	Natural de Cádiz	Castaño claro	pardos	26
Juan Antonio Sánchez	Hijo del mismo	Natural de Cádiz	castaño	pardos	20
Juan de Pradas	Hijo de Domingo	Natural de Cartagena de Levante	negros	pardos	34
Francisco Pérez	Hijo de Pedro	Natural de Chirue reino del Perú (mestizo)	negro	negros	20
José González	Hijo de Francisco	Natural de Santander	negro	negros	19
Alberto Caravelo	Hijo de Manuel	Natural del Padron	negro	negros	31
Joachín García	Hijo de Gregorio	Natural de Tlacotalpan	castaño	melados	19
Pedro López	Hijo de Salvador	Natural de Vera	negro	negros	44
Juan Toronjo	Hijo de Francisco	Natural de puerto Santa María	Castaño claro	pardos	37
José Jerónimo Elizondo	Hijo de Antonio	Natural de Lesso de Vizcaya	castaño	azules	24
Juan Bustamante	Hijo de Antonio	Natural de San Lucar de Barrameda	negro	negros	27
Antonio Loret	Hijo de Francisco	Natural de Génova	castaño	pardos	26
José Velázquez	Hijo de Francisco	Natural de Campeche (mestizo)	negro	Negros grandes	25
Ciprian Aleman	Hijo de Vitoria	Natural de Cartagena de Indias (pardo libre)	negro	negros	29
Lázaro Herrera	Hijo de Manuel	Natural de Campeche (español)	castaño	pardos	26
Antonio Martínez	Hijo de Francisco	Natural de Laguna de Términos (pardo libre)	negro	negros	25
Francisco Campo Redondo	Hijo de Diego	Natural de Cádiz	negro	negros	37
Tomás Ferro	Hijo de Antonio	Natural de Galicia	castaño	pardos	30
José Blanco	Hijo de Domingo	Natural de San Tiago de Galicia	pardo	pardos	
Juan Camaño	Hijo de Francisco	Natural del reino de Galicia	castaño	azules	27
Miguel García de la Veo	Hijo del mismo	Natural de Sevilla	Creciendo castaño	pardos	17
José García	Hijo del mismo	Natural de Perú	negro	negros	20
Eugenio José Rodríguez	Hijo de José	Nacional de Cádiz	castaño	pardos	20
José Gutiérrez	Hijo de Manuel	Natural de San Vicente de la Barquera	negro	pardos	33

En este cuadro puede apreciarse que además de la diversidad de orígenes y de edades de los marineros de San Blas, la presencia de hombres de mar provenientes del

mismo territorio novohispano, incluso algunos de ellos mestizos y pardos libres. Esto hace pensar que en los oficios del mar ya participaban los habitantes de ese reino en los diversos puertos, principalmente Veracruz por ser uno de los más activos establecimientos costeros; también es posible que a este tipo de personal ya se le considerara parte de la matrícula y por lo mismo también eran integrados en los traslados hechos a puertos como el de San Blas.

CALAFATES

Ciprian Martínez	Hijo de José	Natural del Puerto de Santa María	castaño	pardos	40
Juan de Aranda	Hijo del mismo	Natural de Málaga	castaño	pardos	39
Luis Beltrán	Hijo del mismo	Natural de Málaga	castaño	pardos	25
Pablo Ibañez	Hijo de Juan	Natural de Jerez	castaño	pardos	28
Francisco Yordi	Hijo de Antonio	Natural de Levante	negro	negros	33

Aquí también puede verse las diferencias de edades existentes en un mismo puesto. En la Península los calafates eran jóvenes aprendices del oficio de marinero, por lo que generalmente eran hombres jóvenes; en los puertos novohispanos al parecer cualquier persona podía convertirse en aprendiz de marino.

OFICIALES DE MAR

Contramaestre	Antonio Pastoril	Hijo de José	Natural de Cádiz	Negro	pardos	34
Armero y farol	Miguel Jiménez	Hijo de Juan	Natural de Cádiz	negro	pardos	44
Maestro de velas	Vicente Martínez	Hijo de Antonio	Natural de la Isla de León	trigueño		23
Carpintero-marinero	Francisco Molina	Hijo de Alonso	Natural de Málaga	Castaño oscuro	pardos	21
Carpintero de rivera	Bernardo Jáuregui	Hijo de Juan	Natural de Navarra	castaño	azules	36
	Juan de Fragas	Hijo del mismo	Natural de Real de Galicia	castaño	pardos	25
	José María Serrano	Hijo del mismo	Natural de Campeche	negro	pardos	23
	Pedro José James	Hijo de Juan	Natural de Holanda (negro libre)	Passa apretada	negros	42

AGN, Marina, volumen 77, expediente 13, fojas 296v-300. Veracruz, 30 de septiembre de 1789.*

Respecto a los oficiales enviados al puerto, muchos de ellos eran más jóvenes que el resto de los empleados del lugar. Sus orígenes también fueron variados y es interesante

* Los anteriores cuadros pueden verse completos en el apéndice 9.

observar que en el puesto de carpintero hay un natural de Campeche y un negro libre, lo que deja ver que los oficios portuarios también fueron aprendidos y desempeñados de manera oficial por habitantes de la Nueva España.

Con lo anterior puede verse el tipo de remesas de hombres que se enviaban a San Blas y, aunque éstas procuraban hacerse de manera continua, las características físicas y económicas de San Blas provocaron que las remesas no funcionaran del todo bien. Por ese motivo hubo que echar mano de los desertores.

Las autoridades novohispanas ordenaron que se publicaran bandos donde se ofrecía el perdón de todos aquellos que hubiesen huido. En ellos se especificaba el dinero que ganarían si volvían al servicio marítimo. Los bandos fueron publicados en todas las ciudades y pueblos del reino. La condición para otorgar el perdón era que los hombres aceptaran laborar en San Blas. 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 se realizaron en las misas dominicales.²³⁷

También se echó mano de marinos provenientes de otros puertos del Pacífico, como Manila y el Callao. Por ejemplo, en septiembre de 1781 la fragata Princesa salió de Acapulco rumbo a Manila con el número justo de hombres. En aquel puerto contrataron a marinos de la localidad para suplir la ausencia de los que enfermaron en el camino. El arribo lo hicieron en San Blas. A los recién llegados las autoridades portuarias les propusieron que se quedaran a trabajar en el lugar. 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.²³⁸ La contratación fue aprobada por el virrey Mayorga.²³⁹ Al parecer ese método no era tan extraño y la inmigración del oriente no fue tan insignificante. En cada viaje de la Nao llegaban filipinos

²³⁷ Solano, *op. cit.*, p. 193.

²³⁸ *Carta de Francisco Antonio Mourelle al virrey Mayorga*. San Blas, 30 septiembre 1781. AGN, Marina, volumen 58, foja 199.

²³⁹ *Informe sobre contratación de marinos de Manila*. México, 17 octubre 1781. AGN, Marina, volumen 50, expediente 50, foja 45.

dispuestos a quedarse. No todos llegaban a Acapulco, sino que iban descendiendo en puertos donde la Nao paraba.²⁴⁰ Así es probable que llegara personal filipino a San Blas.

También se contrató a hombres de puertos coloniales ajenos a la Nueva España. El comandante de navío Francisco de la Bodega y Cuadra llevó a San Blas marinos del Perú; éstos aceptaron trasladarse por los altos sueldos que se daban en aquel departamento marítimo. Pero en el camino algunos perecieron, otros llegaron enfermos y otros tantos murieron al arribar. Menos de la mitad de los recién llegados pudo trabajar.²⁴¹

De diversas formas San Blas fue haciéndose del número suficiente de marinos como para llegar a pensar que podrían sacarse adelante las labores del puerto sin contratiempos. Sin embargo, los altos niveles de mortandad y de enfermedad inutilizaban 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 enfermaban muchos, poniéndose en peligro la expedición. Así le pasó a Juan Pérez, cuando debía llegar al puerto de San Francisco para llevar víveres. La enfermedad de sus hombres sólo le permitió arribar a San Diego, donde tuvo que desembarcar para cuidar a los enfermos.²⁴² Los pocos que quedaron sanos se arriesgaron a maniobrar una de las naves e ir a buscar auxilio a San Blas.

Las condiciones del puerto y del trabajo que ahí se realizaban obligaron a las autoridades a contratar al mayor número posible de marinos. Para lograrlo tuvieron que recurrir a diversos métodos y contratar a todo aquel del que se pudiera echar mano.

d) Los tipos de reclutamiento.

Los hombres enviados a trabajar en San Blas eran de muy diversos tipos: marinos de carrera que iban voluntariamente, marinos de carrera que iban indultados, los inexpertos y los forzados, entre los que había delincuentes y desertores atrapados.

La mayoría de los marinos experimentados provenían de Veracruz, como antes se mencionó. En su mayoría eran peninsulares. A los hombres se les proponía trasladarse a

²⁴⁰ El mismo Humboldt se refiere a la importante presencia de individuos de origen asiático y Chino en las costas novohispanas a consecuencia de la frecuente comunicación con las Filipinas. Ver p. 51. Por otro lado, Jaime Olveda se refiere al tema en "La Navidad...", p. 28.

²⁴¹ *Solicitud de Francisco Antonio de Mourelle de trasladarse de San Blas*. México, 1 diciembre 1782. AGN, Marina, volumen 34, fojas 230-231.

²⁴² Hilton, *op. cit.*, p. 97.

San Blas cada que éste carecía de personal; el gobernador de Veracruz recibía la orden del virrey de juntar gente para el nuevo puerto. Por ejemplo, en septiembre de 1789 se ordenó reunir hombres voluntarios, procurando que entre artilleros y marineros lograran juntarse 50 hombres.²⁴³

El traslado era financiado por los mismos trabajadores. Las autoridades virreinales les entregaban un anticipo, 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. Un ejemplo de lo anterior sucedió en enero de 1777, cuando fueron enviados a San Blas cincuenta hombres de Veracruz. A cada uno se les 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,²⁴⁴ por cuenta de la Corona. Cuando ambos se restablecieron, se les ordenó trasladarse inmediatamente a su destino; de no hacerlo serían considerados desertores del servicio.²⁴⁵

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.²⁴⁶ 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.²⁴⁷ Así, se procuró llevar un control de los hombres enviados. También era importante hacer un listado que contuviera características físicas de cada trabajador; esa era la forma de identificarlos. Esto puede apreciarse en los cuadros anteriores.

Convencer a los hombres para que se trasladasen a San Blas no fue una tarea fácil. A pesar de que se les informaba sobre las ventajas que podían tener en el nuevo establecimiento, los hombres se excusaban de ese servicio con los pretextos de que aquella

²⁴³ *Orden de que se trasladen hombres de mar voluntarios de Veracruz a San Blas*. México, 16 septiembre 1789. AGN, Marina, volumen 77, expediente 13, fojas 283-283v.

²⁴⁴ 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.

²⁴⁵ *Informe sobre traslado de hombres de mar de Veracruz a San Blas*. 25 enero 1777. AGN, Provincias Internas, volumen 218, expediente 19, fojas 183-183v.

²⁴⁶ *Informe sobre arribo de hombres de mar a San Blas*. 7 enero 1777. AGN, Provincias Internas, volumen 218, expediente 19, foja 181.

²⁴⁷ *Lista del contramaestre y marineros que se transportan al puerto de San Blas*. México, 8 enero 1777. AGN, Provincias Internas, volumen 218, fojas 198-199.

era una población muy distante y con un clima demasiado penoso.²⁴⁸ Aún así muchos se ofrecían a viajar. A veces ese tipo de reclutamientos implicaba descompletar el personal de las embarcaciones de Veracruz, lo cual representaba un gran problema pues se perdían hombres calificados y se dificultaba las maniobras de las naves.²⁴⁹

Muchos de los marinos que se trasladaban a San Blas eran solteros. Unos cuantos eran hombres casados que habían dejado a sus mujeres en Veracruz, o incluso en los puertos peninsulares. Algunos asignaban parte del salario para la manutención de sus familias, no importaba que estuvieran en Europa o en tierras coloniales. Buena parte de estos hombres nunca regresaron con sus familias o, cuando lo hacían, era luego de muchos años de servicio. Como ejemplo de asignaciones puede verse el siguiente cuadro:

RELACIÓN DE LOS INDIVIDUOS DESTINADOS A SERVIR EN EL DEPARTAMENTO DE SAN BLAS EN LAS CLASES DE ARTILLEROS DE MAR Y MARINEROS QUE DEJAN ASIGNACIONES A SUS FAMILIAS

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

AGN, Marina, volumen 77, expediente 13, fojas 302v-304. Veracruz, 30 de septiembre de 1789.

²⁴⁸ *Informe sobre dificultades para reclutar hombres de mar para San Blas en Veracruz.* Veracruz, 13 enero 1790. AGN, Marina, volumen 77, expediente 13, fojas 362-364.

²⁴⁹ *Informe sobre problemas que se ocasionan a naves de Veracruz al descompletar sus tripulaciones.* México, 23 septiembre 1789. AGN, Marina, volumen 77, expediente 13, fojas 287-290v.

Otro tipo de hombres reclutados eran los marinos indultados, los cuales eran desertores que habían aceptado el perdón que la Corona les ofrecía si volvían al servicio. El perdón por sí mismo no era lo que los llamaba al trabajo, sino las ganancias que podrían obtener. Así lo explica 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.²⁵⁰

Muchos 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 realizaban en el puerto. 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.²⁵¹

Es probable que los desertores, como dijo Ulloa, estuvieran en la miseria. El perdón les ofreció un medio de vida a aquellos que en tierra no encontraron las riquezas o las satisfacciones que esperaban, por lo que volvieron al servicio del rey con la posibilidad de dejar de ser perseguidos y de quedarse en el Nuevo Mundo.

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 del puerto a darles entrenamiento. Eso representaba un gran problema y gasto. Además, si de todas maneras iban a preparar a los trabajadores ¿no era mejor instruir a la gente de la localidad en vez de

²⁵⁰ Solano, *op. cit.*, p. 194.

²⁵¹ *Carta de desertor Nicolás de Zeda aceptando el indulto para laborar de nuevo en San Blas. 1777. AGN, Provincias Internas, volumen 218, expediente 33, fojas 214-214v.*

gastar tanto en el traslado de personal? Así lo expresó el comisario del puerto, cuando en septiembre de 1769 recibió una remesa de marinos:

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.²⁵²

Se pensó que la mejor forma de contratar a los hombres de mar era la voluntaria. Esto se debía a la idea de que si nadie los obligaba a trasladarse a San Blas, trabajarían mejor. Sin embargo, el número de esos voluntarios continuó siendo inferior al necesario, por lo que también tuvo que recurrirse a la mano de obra forzada.

Entre los trabajadores obligados estaban los desertores aprehendidos y los delincuentes. Este tipo de personal era trasladado con cierta vigilancia para evitar que volviera a escapar. Antonio de Ulloa explica cómo la idea de usar 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.²⁵³

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.²⁵⁴

Había algunos extranjeros aprehendidos y obligados a trabajar en San Blas. Estos hombres tal vez fueran detenidos por contrabandear o hacer aguada en las costas de la región. Los extranjeros también debían ser degradados de su respectivo puesto y vigilados constantemente. Ese fue el caso del piloto francés Juan Bautista Blanco, condenado a tres

²⁵² *Carta del comandante José María Lasso al virrey Marqués de Croix*. San Blas, 29 enero 1769. AGN, Californias, volumen 79, expediente 50, fojas 132-133.

²⁵³ Solano, *op. cit.*, p. 176 y 201.

²⁵⁴ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. 25 marzo 1782. AGN, Marina, volumen 49, expediente 23, foja 170. *Instrucciones sobre trato que deben de recibir los artilleros desertores en San Blas*. 25 marzo 1782. AGN, Marina, volumen 50, fojas 217-217v.

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 controlados, para evitar que hiciera destrozos en represalia a su condena.²⁵⁵

Aprehender 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 con toda calma. Por ejemplo el marino 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 Tepetitlán, así que mandaron una carta a las autoridades del lugar para que procedieran a detenerlo y enviarlo al puerto. Por supuesto, cuando las autoridades de dicho pueblo se enteraron, ya habían pasado 53 días desde que el marino estuvo ahí y ya no lo encontraron.²⁵⁶

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...²⁵⁷

Había delincuentes enviados al puerto para purgar sus delitos. Generalmente no se les ponía en las embarcaciones, aunque sí tenían que trabajar en funciones como la carga y descarga de éstas. También podían ocuparse de las faenas que beneficiaran el asentamiento, como los trabajos de construcción o de desmonte.²⁵⁸

²⁵⁵ *Ordenes sobre trato laboral que debe recibir piloto francés Juan Bautista Blanco*. México, 4 enero 1781. AGN, Marina, volumen 49, expediente 23, fojas 40-42.

²⁵⁶ *Aviso sobre ubicación de marino desertor*. San Blas 2 mayo 1792. AGN, Californias, volumen 57, expediente 16, fojas 373. *Orden de aprehensión de marino desertor*. Tepetitlán, 24 julio 1792. AGN, Californias, volumen 57, expediente 16, fojas 374-374v.

²⁵⁷ *Informe sobre marinos que desertaron de San Blas*. Tepic, 28 julio 1792. AGN, Californias, volumen 57, expediente 3, foja 39. *Informe sobre desertores aprehendidos*. San Blas, 1 noviembre 1792. AGN, Californias, volumen 57, expediente 3, fojas 43-43v.

²⁵⁸ Cárdenas, *San Blas de...*, p. 75.

e) 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 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 esa gente tendía a la insubordinación.²⁵⁹ La poca confianza que se tenía en los marinos provocó que su traslado fuese vigilado. Debían ir en grupos custodiados por miembros de la milicia, para así evitar que cometieran atropellos en el camino o que se dieran a la fuga con el dinero que les habían adelantado. Las poblaciones a las que arribaban de antemano eran avisadas para que tuvieran listos los víveres y el alojamiento para los viajeros y así evitar inconformidades por parte de éstos y por consiguiente posibles revueltas.²⁶⁰ Antonio de Ulloa hizo algunas sugerencias al virrey Bucareli sobre la mejor manera de enviar a esos trabajadores, recurriendo tal vez a darles mayor confianza a los hombres haciendo énfasis en la importancia que tenía enviarlos como hombres libres y que el alimento no les faltara en el camino:

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 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.²⁶¹

A pesar de las recomendaciones de Ulloa, la desconfianza que se tenía en los marinos se basaba en la experiencia. Los hombres debían ir vigilados por alguna autoridad pues de lo contrario en el camino podrían cometer atropellos en las poblaciones por las que pasaran. Por ejemplo, en marzo de 1790 un grupo de marinos que se dirigía a San Blas pasó por una población cercana al puerto llamada Guautitlán. Este grupo no llevaba autoridad que los vigilara y evitara que se embriagara o cometieran excesos. Llegaron pasadas las

²⁵⁹ *Informe sobre personal enviado a San Blas desde Veracruz y sobre medidas que deben de tomarse durante su traslado.* Veracruz, 30 septiembre, 1789. AGN, Marina, volumen 77, expediente 13, foja 294v.

²⁶⁰ *Ibid.*

²⁶¹ Solano, *op. cit.*, p. 195.

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 del día siguiente para que pudieran partir. A la mañana siguiente, salieron llevándose, además de la comida, algunos caballos con sillas y frenos, los que eran muy necesarios en la población.²⁶²

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 único medio que se tenía para identificar a los trabajadores, por ello las descripciones de los hombres debían ser lo más detalladas posible.

LISTA DE MARINERÍA RECLUTADA EN ESTE PUERTO PARA EL DE SAN BLAS EN VIRTUD DE LA SUPERIOR ORDEN DE EXCELENTÍSIMO VIRREY CONDE DE REVILLAGIGEDO. VERACRUZ 3 DE FEBRERO DE 1790.

Sangradores	
Luis de Gálvez	Hijo de Miguel. Natural de Lucena, obispado de Córdoba. Pelo castaño claro, ojos pardos, nariz aventada color blanco, buena barba y bello. Soltero de edad de 27 años.
Santos Sánchez	Hijo de Julián. Natural de Betanzos en Galicia. Pelo castaño, ojos melados (...) color blanco, señal de herida en el carrillo izquierdo, buena barba. Edad de 24 años.
Artilleros de Mar	
Manuel Celis	Hijo del mismo. Natural de Alicante. Pelo negro, ojos pardos, aguileño, cerrado de barba y un hoyo en la punta de ella. Soltero de 34 años.
Antonio González	Hijo de Cristóbal. Natural de Santa Cruz de Tenerife. Pelo rubio, ojos azules, cariancho, nariz afilada, cerrado de barba. De 39 años.
José Conejero	Hijo del mismo. Natural de Cádiz. Pelo castaño oscuro, ojos azules y nube en el derecho, nariz afilada, aguileño, cerrado de barba. Soltero de 27 años.
Antonio Pais	Hijo de Lorenzo. Natural de Muros en Galicia. Pelo castaño claro, ojos melados, color blanco rosado, nariz afilada, cariancho, cerrado de barba. Soltero de 23 años.
Juan José Sanari	Hijo del mismo. Natural de Tolon en Francia. Pelo castaño claro, ojos azules, nariz grande, abultado de cara, cerrado de barba. Soltero de 28 años.
Juan Baptista Barjoa	Hijo de Gabriel. Natural de Burdeos en la Francia. Pelo castaño claro, ojos melados, abultado de cara, color blanco rosado, cerrado de barba. Soltero de 31 años.
Andrés Fernández	Hijo de Francisco. Natural de Málaga. Pelo negro, ojos pardos, color trigueño, aguileño, una cicatriz en el carrillo izquierdo, regular de barba. Soltero de 22 años.
Antonio Barros	Hijo de Sebastián. Natural de la Puebla de Cenabria. Pelo castaño, ojos pardos, cejjunto, color blanco, cariancho, nariz afilada. Soltero de 27 años.
José Busquet	Hijo del mismo. Natural de Palma en Mallorca. Pelo negro, ojos pardos, carirredondo, cerrado de barba. Soltero de 22 años.
Antonio de la Rosa	Hijo de Joachin. Natural de Cádiz. Pelo negro, ojos pardos, nariz grande, color trigueño, lampiño. Soltero de 21 años.
Luis Yañez	Hijo de Pedro. Natural de Ferrol. Pelo negro, ojos pardos, pequeña frente, abultado de cara, color trigueño, un lunar debajo del bigote junto a la barba, cerrado de ella. Soltero de 28 años.
José Martínez	Hijo de Cayetano. Natural de Lisboa. Pelo negro, ojos pardos, color moreno, nariz afilada, aguileño, poca barba. Soltero de 23 años.

²⁶² Informe sobre destrozos y abusos cometidos por marinería que se trasladaba a San Blas. Guautitlán, 20 marzo 1970. AGN, Marina, volumen 78, expediente 7, fojas 139-140.

Pablo Leonardo	Hijo de Juan. Natural de Manila. Pelo negro, ojos pardos y hundidos, trigueño, nariz aplastada, barba regular. Soltero de 37 años.
Antonio Martínez	Hijo de Lorenzo. Natural del Arzobispado de Braga en Portugal. Pelo negro, ojos pardos, color trigueño, abultado de cara, hoyoso, cerrado de barba, De 37 años.
Marineros	
Cayetano Barreyro	Hijo de Agustín. Natural de San Felix de Brion. Pelo castaño claro, ojos melados, color blanco rosado, nariz grande, barba regular. Soltero de 30 años.
Juan de los Reyes Pulido	Hijo de Andres. Natural de Huelva. Pelo negro, ojos pardos, cariancho, nariz afilada, cerrado de barba. Soltero de 46 años.
Antonio González	Hijo de Francisco. Natural de Chiclana. Pelo castaño, ojos aceitunados, carirredondo, cerrado de barba, poca barba. Soltero de 33 años.
Martín Barela	Hijo de Juan. Natural de Ariqueipa en el Reino de Lima. Pelo y ojos negros, carirredondo, lampiño, una señal de viruelas en el carrillo derecho. Soltero de 19 años.
Tomas Macaspa (no siguió por haber enfermado)	Hijo de Vicente. Natural de Manila. Pelo y ojos negros, carirredondo, nariz aventada, lampiño. Soltero de 23 años.
Nicolás Bactate	Hijo de Antonio. Natural de Manila. Pelo y ojos negros, color trigueño, nariz aplastada, lampiño, un lunar junto al lagrimal izquierdo. Soltero de 20 años.
Bernardo de la Cruz	Hijo de Juan. Natural de Manila. Pelo y ojos negros, cariancho, boca pequeña, lampiño. Soltero de 23 años.
José Manuel Ruiz	Hijo del mismo. Natural de Filipinas. Pelo castaño, ojos carzos, cariancho y poca barba. De 22 años.
José Estanislao Rosas	Hijo del mismo. Natural de Manila. Pelo negro, ojos pardos, aguileño y lampiño. De 23 años.
Francisco Carvallo	Hijo del mismo. Natural de Orenze en Galicia. Pelo castaño claro, ojos azules, color blanco rosado, cuencudo, nariz regular, cicatriz junto al ojo izquierdo. Soltero de 40 años.
Salvador de los Santos	Hijo de Simon. Natural de Manila. Pelo negro, ojos pardos y chicos, carirredondo y arrugada, lampiño. Soltero de 53 años.
Pedro Agustín	Hijo del mismo. Natural de Filadelfia. Pelo castaño, ojos azules, abultado de cara, nariz regular, lampiño. Soltero de 22 años.
Tomas Lis	Hijo de Samuel. Natural de Najor en Inglaterra. Pelo castaño, ojos pardos, abultado de cara y chata, cerrado de barba, boca sumida. De 24 años.

AGN, Marina, volumen 77, expediente 13, fojas 368-374v. Veracruz, 3 de febrero de 1790.*

La contratación de hombres de otros establecimientos era lenta, costosa y hasta peligrosa. Las autoridades del puerto comenzaron a plantearse el problema del reclutamiento en la misma región. Tal vez los gastos de instrucción serían menores a los del traslado.

f) Matrícula de Mar en la localidad.

Las continuas remesas de marinos enviadas a San Blas fueron insuficientes, y la escasez de trabajadores continuó siendo un problema. En los otros puertos coloniales no siempre había hombres de quién echar mano. Además su traslado era largo, lento y agotador. Las autoridades de San Blas no podían depender de los hombres del exterior, por

* El cuadro completo puede verse en el apéndice 10.

ese motivo comenzó a retomarse la antigua idea de una Matrícula de Mar en la región. La intención era que los hombres instruidos enseñaran sus oficios del mar a los hombres de las poblaciones cercanas, siendo éste el inicio de una marinería local. Los dos grupos de quienes se podía echar mano eran las castas y los indígenas de la localidad; en este último grupo destacaron los guainamotas.²⁶³

El problema para llevar a cabo las contrataciones era que en la Nueva España no había una tradición de reclutamiento, ni para la milicia y por consiguiente tampoco para las cuestiones marítimas.²⁶⁴ Tuvieron que idearse métodos propios de la región para echar mano del mejor material humano con el que se pudiera contar en las inmediaciones de San Blas.

- Las castas

Dentro de la sociedad colonial los miembros de las castas no eran muy apreciados para los oficios del mar, por lo que casi no eran utilizados en ellos. En Veracruz, sólo se usó a los negros y mulatos para las labores de descarga, traslado de mercancías e incluso con fines militares (Batallón de Pardos). Esto último sucedió como consecuencia de la escasez de personal militar, mermados por las enfermedades comunes en el puerto, en una zona tan estratégica como lo era Veracruz.²⁶⁵

En San Blas, el comandante Trillo no consideraba que los miembros de las castas fueran aptos para el servicio marítimo ya que no contaba con la experiencia necesaria para llevar a cabo las faenas náuticas. Así lo explicó al virrey Mayorga:

Los que se empadronan en las costas de nuestra antigua España principalmente en la de Cantabria son naturalmente aplicados al trabajo y no faltan al turno porque sus respectivos jueces y el vecindario cuida de aprontar los que le caben de repartimiento, pero en América donde subsiste la inacción y pereza es imposible conseguirlo. Tenemos larga experiencia de que éstos naturales lobos, mestizos y otras castas de que es preciso valerse para la Matrícula, se mueren por la mayor parte si se transportan de un paraje a otro, y mas bien se verifica en este mal clima en donde todos los que vienen nuevos de otras partes sufren enfermedades por muchos meses ... estos son vagos los más, apenas tienen dominio ni se sujetan a población en cuanto los buscan porque se alejan a los montes a comer frutas y se mantienen en cueros...

²⁶³ El nombre de esta población (y de su gente) aparece en los documentos de 4 diferentes formas: Huainamota, Huaynamota, Guaynamota y Guainamota. Esta última forma es la que se toma en este trabajo, igualando el nombre todas las veces que aparezca debido a que así es como se escribe el nombre de la población en la actualidad.

²⁶⁴ Juan Ortiz, "Las guerras napoleónicas y la defensa de la Nueva España en la provincia de Veracruz 1793-1810" en *Población y estructura...*, p. 215.

²⁶⁵ Ben Vinson, "Las compañías milicianas de pardos y morenos en la Nueva España. Un aporte para su estudio" en *Población y estructura...*, p. 240.

como sus antepasados... y aunque se aprontasen al turno son tan torpes que apenas entienden el castellano ni saben cosa alguna que se les mande en la Marina... en los primeros meses de huéspedes se enferman cuasi todos... con la alteración del mareo de que no se escapan en largas navegaciones aunque hayan traficado en las lanchas cerca de tierra.²⁶⁶

Al hacer esta declaración lo que el comisario Trillo pretendía era evitar que se contratara a cualquiera que solicitara trabajo en el puerto, pues no todos serían útiles al servicio. Las autoridades locales debían realizar una búsqueda exhaustiva de los hombres más aptos y contratarlos inmediatamente. Pero para llevar a cabo esa labor, era necesario nombrar 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 los trabajos 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...²⁶⁷

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 más aptos para el servicio del rey en el mar.²⁶⁸ Para lograrlo debía recorrer las poblaciones, desde Colima hasta Mazatlán, en busca de trabajadores para San Blas. Las contrataciones debían ser voluntarias, por lo que para convencer a los hombres de trasladarse al puerto, el delegado de matrícula siempre debería informar de los privilegios que los hombres de mar matriculados gozarían.²⁶⁹ Algunos de esos privilegios fueron:

1. Privilegio exclusivo de pesca y navegación en la extensión del agua salada a los individuos matriculados.
2. Fuero militar a los que gozan de matrícula libres de juicios civiles y criminales o se les ponga oficio.
3. Todo sea privativo de la jurisdicción de marina, sus causas civiles y criminales.²⁷⁰

²⁶⁶ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 7 noviembre 1781. AGN, Marina, volumen 49, fojas 278-281.

²⁶⁷ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 17 enero 1781. AGN, Marina, volumen 50, foja 315-317v.

²⁶⁸ *Orden de que se nombre Oficial de Matrícula*. 6 febrero 1782. AGN, Marina, volumen 50, foja 316.

²⁶⁹ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 3 junio 1782. AGN, Marina, volumen 39, fojas 202-202v.

²⁷⁰ 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 de sus Brigadas de Artillería. Estos privilegios eran los mismos otorgados con anterioridad. *Bando sobre derechos y fueros que deben de gozar los matriculados*. México, 9 agosto 1793. AGN, Bandos, volumen 17, expediente 46, foja 192.

La intención de contratar personas de la localidad no únicamente buscaba contar con mucha 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.²⁷¹ 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.²⁷²

Para ayudar en su trabajo al Delegado de Matrícula, se publicaron continuamente bandos donde se enunciaban los privilegios de los matriculados. Así, 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.²⁷³

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 poblaciones cercanas al puerto que respetaran los beneficios de los matriculados:

[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...²⁷⁴

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.

²⁷¹ *Informe del comisario Francisco de Trillo sobre el reclutamiento en San Blas*. San Blas, 14 marzo 1782. AGN, Marina, volumen 50, fojas 379-380.

²⁷² Bernabeu explica que en la expedición de Hezeta, en la que participó Francisco de la Bodega y Quadra, se llevaron vaqueros contratados en las haciendas de los alrededores de San Blas, personal que seguramente no tenía ningún tipo de experiencia marítima. Ver Juan Francisco de la Bodega y Quadra, (introducción y notas de Bernabeu), *El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1794*, Madrid, Alianza, 1990, p. 31.

²⁷³ *Orden de que se publiquen los privilegios que han de gozar los matriculados*. México, 8 marzo 1786 (copia 30 septiembre 1790). AGN, Marina, volumen 78, expediente 8, fojas 158-158.

²⁷⁴ *Orden de que se respeten los fueros de los que gozan los matriculados*. México, 24 julio 1787. AGN, Marina, volumen 78, expediente 8, fojas 160-160v.

Además, una sola persona no podía recorrer todas las poblaciones que le habían sido indicadas para buscar personal. 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.²⁷⁵

A partir del establecimiento de la Matrícula de Mar, el número de marineros en la localidad se acrecentó. Se fue formando una marinería local como lo había planeado José de Gálvez al fundar el puerto. La experiencia marinera en el occidente novohispano cobraba forma.

- Los guainamotas.

Este grupo indígena, perteneciente a la población del mismo nombre que se ubica en las cercanías San Blas, jugó un papel muy relevante en las actividades marítimas del puerto. Desde antes de que José de Gálvez llegara a las costas de Nayarit para fundar San Blas, los guainamotas estaban muy ligados al mar. Su experiencia en él hizo que desde los orígenes del puerto, y a diferencia del resto de los pobladores de las cercanías, ellos fueran utilizados como marineros. Esto se debió a su experiencia en embarcaciones. 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 río, los obligó a construir pequeñas embarcaciones con las que comenzaron a navegar cada vez más lejos, recorriendo determinadas rutas acuáticas.²⁷⁶ Algunas narraciones hechas sobre las poblaciones indígenas de occidente ubicadas en las cercanías de las costas describen la vinculación que existía entre esas poblaciones y el mar, su conocimiento sobre las mareas y deltas así como algunas de las formas en las que acostumbraban navegar, principalmente con fines pesqueros:

...El modo y el tiempo en que estos indios pasean es en esta forma, esperan, y atienden las crecientes de las lunas de Noviembre, Diciembre y Enero de cada año, en las cuales cuando crece la mar y se mete por este río la tierra adentro entra juntamente gran cantidad y diversidad de peces grandes y menores a desovar en este río, y comúnmente entran de noche y no, sobre aguados sino por lo profundo del agua están los indios tan tiesos que puesto el oído en la superficie del agua siente y percibe el ruido que hacen los peces en el fondo del río al pasar. Y

²⁷⁵ *Autorización para nombrar subdelegados de Matrícula*. San Blas, 2 octubre 1790. AGN, Marina, volumen 78, expediente 8, fojas 156-156v. 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.

²⁷⁶ Olveda, *Conquista y...*, p. 36.

en este tiempo que el cardumen va sirviendo arriba están los indios con gran silencio sosegados, y cuando reconocen que se quiere retirar la creciente del mar echan de presto unos cañisos que tienen muy a punto con que atajan todo el río de rivera a rivera y llegan y toca por lo bajo hasta el suelo y lo amarran fuertemente de una y otra banda en tierra...²⁷⁷

La experiencia marítima de los indígenas los hizo hombres aptos para desempeñar actividades náuticas en puertos como San Blas. La prueba es que en él laboraron hombres de algunas poblaciones cercanas, en especial la de los guainamotas.

Guainamota el Nuevo era el nombre oficial de esa población. Fue fundada en las cercanías del mar a consecuencia de un castigo que se les impuso. Anteriormente su pueblo estaba ubicado en la sierra del Nayar. Su gente se caracterizó por su belicosidad. Incluso participaron en la Guerra del Mixtón y en los asesinatos de franciscanos que le precedieron.²⁷⁸ Continuamente participaron en enfrentamientos con vecinos españoles, hasta que en 1603, el pueblo fue dividido. Se sacaron de él a dos mil pobladores y los fraccionaron en cuatro nuevas poblaciones llamadas Guaristemba, Tacacotlan, Mecatlan y Guainamota el Nuevo.²⁷⁹ Este último es el que quedó más cercano a la costa, sus pobladores se vincularon de manera más íntima con el puerto de Matanchén y posteriormente con el Departamento de San Blas.

Las poblaciones indígenas ubicadas en las cercanías de San Blas fueron matriculadas. Su trabajo principal se relacionó con la agricultura, el comercio y la entrega de suplementos para el departamento marítimo.²⁸⁰ Por ejemplo, el pueblo de Tequepexpan era importante proveedor de brea y alquitrán.²⁸¹ Esas poblaciones también tenían la obligación de ayudar a las labores del puerto, ya sea con mano de obra para la edificación del lugar, labores en tierra firme, envío de madera para la construcción o reparación de naves, etc; otra de sus funciones era atender y alimentar a los marinos que pasaran por sus

²⁷⁷ Mota y Escobar, *op. cit.*, p. 43. En esta obra también se describen poblaciones cercanas a las costas neogallegas como Chametla, Xalisco, Autlán, Sensispac, Acaponeta, etc., poblaciones en las que era común que sus pobladores dedicaran mucho tiempo a la pesca, a la recolección de ostras y perlas, a la recolección de sal, etc. Ver *Ibid.*, p. 42. Dichas descripciones también coinciden con las que hizo en el siglo anterior el franciscano Antonio de Ciudad Real. Ver *op. cit.*, p. 113 y 117.

²⁷⁸ John Parry, *La audiencia...*, p. 69.

²⁷⁹ Meyer, *El gran Nayar*, México, Universidad de Guadalajara, Centre d'Études Mexicaines et Centroamericaines, 1989, p. 16.

²⁸⁰ *Ibid.*, p. 75.

²⁸¹ *Solicitud del pueblo de Tequepexpan de aumentar precios de alquitrán y brea*. Guadalajara, 31 mayo 1776. AGN, Marina, 34-A, fojas 107-107v.

pueblos rumbo al puerto.²⁸² El registro que se hacía de los pobladores incluía sus ocupaciones para saber en qué se les podía utilizar, aunque también les permitía recibir raciones de sal.²⁸³

La gente de Guainamota, a diferencia de la de los otros pueblos, realizaba más labores para San Blas. Incluso participaron en la aprehensión de corsarios holandeses que llegaron a Compostela en 1717.²⁸⁴ Las principales funciones de los guainamota fueron la vigilancia de las costas y el trabajo de marineros. Lo primero lo realizaron gracias a las atalayas, desde las cuales vigilaban las entradas y salidas de las embarcaciones.²⁸⁵ Su papel fue importante, especialmente en época de crisis, cuando se temía que naves extranjeras (principalmente inglesas) invadieran las costas novohispanas de cara al Pacífico. Como ejemplo de lo anterior, tenemos el caso (ya mencionado) cuando el puerto entero se preparó para una invasión a partir de la alarma que los vigías de Guainamota dieron sobre la llegada de una nave desconocida:

El capitán de los indios trecheros 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...²⁸⁶

El papel más relevante que los guainamota desempeñaron fue como marinos. El puerto de San Blas continuamente carecía de personal que tripulase las embarcaciones, como ya se mencionó. Los pobladores de la zona no eran aptos para el trabajo de marineros debido a que no resistían los viajes. A diferencia de ellos, a los guainamota no les afectaba ni el mar ni los viajes, debido a la experiencia que tenían en la pesca. Así lo expresa el comisario Trillo:

²⁸² Algunos de los trabajos que los pueblos indígenas realizaban los menciona Muriá en *Nayarit...*, 34-35.

²⁸³ *Bando que informa sobre reparto de raciones de sal*. 18 diciembre 1776. AGN, Historia, volumen 329, foja 230.

²⁸⁴ Por mostrar lealtad a la Corona con la aprensión de los ingleses, en 1714 el pueblo recibió dotación de tierras. *Orden de entregar tierras...* AGN, Marina, volumen 53, foja 126-127.

²⁸⁵ Jorge Victoria *De la defensa a la clandestinidad: el sistema de vigías en Yucatán 1750-1847*, Tesis doctoral de Antropología Física, FFyL, UNAM, 1999, p. 32 y 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. Él 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.

²⁸⁶ *Carta del comandante Ignacio de Arteaga...* AGN, Marina, volumen 49, expediente 52, foja 79.

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.²⁸⁷

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. La continua escasez de hombres acrecentó el uso de esos indígenas como marineros. 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 que ocupar, se echaba mano de ellos para tripular las embarcaciones...²⁸⁸

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 del pueblo, generalmente no se le volvía a ver:

...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 ay mueren, o no vuelven más por razón del Real Servicio.²⁸⁹

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 en las naves se realizaba, así como no lo resistieron muchos experimentados marinos españoles. Las condiciones de vida que se llevaban en un barco (poco espacio, suciedad, alimentos en conserva, etc.) seguramente les afectaron más a éstos indígenas que al resto de los tripulantes ya acostumbrados a ese tipo de vida. Muchos guainamotas 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.²⁹⁰

²⁸⁷ *Carta del comandante Ignacio de Arteaga al virrey Mayorga*. Tepic, 26 marzo 1781. AGN, Marina, volumen 53, fojas 131-131v.

²⁸⁸ *Ibid.*, fojas 130-130v.

²⁸⁹ Meyer, *Nuevas Mutaciones...*, p. 43.

²⁹⁰ *Carta del comandante Ignacio de Arteaga...* AGN, Marina, volumen 53, fojas 130v-131v.

El descenso de población en Guainamota fue considerable y afectó todas las actividades del pueblo. Por ese motivo el virrey prohibió en agosto de 1781 que las autoridades portuarias continuaran ocupando indígenas en las embarcaciones. Explicaba que podría prescindirse de ellos porque en ese momento habían llegado al puerto marinos de Veracruz, del Callao y de algunas poblaciones donde se reunió a unos cuantos desertores.²⁹¹ Sin embargo, el uso de guainamotas en las embarcaciones 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 al puerto. Los viajes no podían retrasarse, así que el comisario Trillo continuó recurriendo a la mano de obra indígena. Así se lo explicó al virrey Mayorga:

...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...²⁹²

El uso de los guainamotas en las embarcaciones no se detuvo. 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.²⁹³

El problema de la mortandad de guainamotas 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.²⁹⁴ La prueba de que continuaron laborando en las naves se aprecia en los listados de marinos, en donde aparece el lugar de origen de esos hombres.

Se puede ver que de muy distintas formas las autoridades, tanto virreinales como sanblaseñas, fueron ideando modos para contratar gente para el puerto y lograr que la

²⁹¹ *Orden Ramón Posada de ya no usar guainamotas en las labores del puerto de San Blas*. México, 2 agosto 1781. AGN, Marina, volumen 53, fojas 134-134v.

²⁹² *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*, San Blas, 2 octubre 1781. AGN, Marina, volumen 53, fojas 187-188.

²⁹³ *Orden sobre beneficios que deben de recibir los guainamotas*. México, 3 octubre 1781. AGN, Marina, volumen 50, fojas 43-43v.

²⁹⁴ *Orden de no usar a guainamotas como marineros*. 8 julio 1784. AGN, Marina, volumen 49, expediente 23, foja 23.

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. Aún así, el puerto tenía cada vez más funciones, por lo que el número de empleados en el lugar necesariamente tuvo que incrementarse. La vinculación de los pobladores novohispanos con las actividades marítimas parecía haberse acrecentado.

4.2. Condiciones salariales de los empleados del rey en el puerto de San Blas

Los salarios de los trabajadores de San Blas implicaban tanto cantidades de dinero como raciones alimenticias o ciertas obligaciones y privilegios como asignaciones a familiares, atención sanitaria, etc. Analizar los tipos de pagos que se practicaban en San Blas es muy importante para comprender el funcionamiento del lugar, de sus hombres y de la misma sociedad portuaria. El trabajo de los empleados y el salario que percibían hablan del tipo de vida que se llevaba en ese establecimiento. Por su importancia en la vida del puerto y de sus hombres, los salarios deben ser estudiados, no únicamente como cantidades fijas entregadas a los hombres sino como un sistema de deudas y sometimiento establecido para los trabajadores.

Los salarios jugaron un papel muy importante en la vida de los trabajadores de San Blas. Podría decirse que eran el combustible que hacía funcionar toda la maquinaria del puerto. Los hombres generalmente no se trasladaban a ese departamento por simple amor al mar o deseo de aventura sino por encontrar en él un medio de subsistencia incluso mejor que en otros puertos coloniales. Ese medio fue el salario. Las soldadas fueron usadas para convencer a la gente de trasladarse a trabajar a San Blas. Por eso su ausencia podía crear serios trastornos en el puerto. 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.²⁹⁵ Un salario no significaba sólo la recepción de dinero, sino un medio de vida que aparentemente incluía seguridad económica, privilegios diversos y alimento diario.

²⁹⁵ *Carta de José Campo al virrey Bucareli*. San Blas 27 enero 1773. AGN, Californias, volumen 36, expediente 6, fojas 98-99.

a) La paga del matriculado y sus ventajas

La mayoría de los trabajadores de San Blas estaban incluidos en formas de pago fijas. Se les entregaba su salario mensualmente de acuerdo al puesto que ocuparan, tanto en embarcación como en tierra. Al pertenecer a la Matrícula de Mar aseguraban un salario fijo y posibilidades de ascensos y, por consiguiente, de aumentos en sus pagas.

Los ascensos se obtenía por diversas causas. Podía deberse a la necesidad de personal de alto nivel tanto en embarcaciones como en tierra, a premios por años de trabajo, a la experiencia obtenida, etc. Cada ascenso debía ser explicado a las autoridades virreinales indicando las razones que lo justificaran para así poder autorizarlo o rechazarlo. Había hombres ascendidos sin una explicación evidente, como el caso de Juan Joseph, que sirvió de marino del 15 de agosto al 15 de diciembre de 1769 con salario de diez pesos mensuales, y luego se le concedió el ascenso a la plaza de artillero con salario de 12 pesos al mes.²⁹⁶ Es posible que su experiencia con las armas le permitiera lograr tal avance en poco tiempo, aunque el informe no indicó la razón. En ocasiones, los ascensos dependieron de la falta de personal, como antes se mencionó. Así lo deja ver la carta que el comandante del puerto, Bruno de Heceta, envió al virrey. En ella explicó que luego de la expedición dirigida por el maestro Juan Pérez a las costas del noroeste en busca de asentamientos rusos, quedaron pocos hombres hábiles para tripular las naves. Por ese motivo enviaba un listado de los artilleros de mar considerados aptos para gozar de ascensos y convertirse en parte de la oficialidad. Antes de recomendarlos, observó sus aptitudes:

...habilidad, subordinación, desempeño y de los demás ser aptos para oficiales de mar, capaces cada uno por si solo, de dirigir sus bastas faenas.²⁹⁷

Una larga trayectoria también era tomada en cuenta al pedir un ascenso laboral. Está como ejemplo el caso del primer contramaestre Antonio Medina quien empezó como paje en las embarcaciones del rey, y ascendió peldaño a peldaño hasta el puesto que ocupaba, luego de 32 años de servicio.²⁹⁸

²⁹⁶ *Lista de deudas y de pagos de los oficiales y tripulantes del paquebot San Joseph*. San Blas, 29 diciembre 1769. AGN, Historia, volumen 329, foja 113.

²⁹⁷ *Carta de Bruno de Heceta al virrey Bucareli*. México, 17 octubre 1774. AGN, Marina, volumen 34, foja 4-4v.

²⁹⁸ *Solicitud de retiro e inválidas del contramaestre Antonio Medina* [marzo 1789]. AGN, Marina, volumen 78, expediente 2 fojas 18-18v.

Los ascensos de oficiales eran mucho más revisados y documentados que los de la marinería simple. Éstos debía ir acompañado de un aumento salarial, que comenzaba a correr a partir de que eran autorizados y emitidos.²⁹⁹

b) Las cantidades pagadas

Los salarios en San Blas llegaron a ser altos en comparación con otros puertos del Pacífico, especialmente del Callao, con el que compartían el reglamento de soldadas. Sin embargo, las duras faenas del lugar hacían que las pagas parecieran reducidas. El alto salario era un aliciente para trasladarse al puerto a trabajar, pero las difíciles labores, aunado al insoportable clima de la zona, ahuyentaban a los hombres, que consideraron que no valía la pena el salario si con él se obligaban a vivir en ese lugar por demasiado tiempo.

En los inicios del puerto los salarios eran reducidos. El comandante del puerto Bruno de Hezeta llegó a explicarle al virrey en una carta que en San Blas los oficiales de mar y los marinos tenían salarios tan bajos que incluso las tropas de presidios ganaban más que ellos. Eso no era común en otros establecimientos, y no debía ser así en ese puerto que tantos esfuerzos costaban a sus empleados:

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...³⁰⁰

El virrey Bucareli, importante promotor de las exploraciones sobre las costas del Pacífico, consideró que lo dicho por Hezeta debía tomarse en consideración. ¿Cómo lograr el éxito de las expediciones con un personal mal pagado y seguramente inconforme? Por ese motivo el virrey autorizó el aumento salarial de los oficiales del puerto, es decir, únicamente del personal que consideró era el 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

²⁹⁹ *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*. El Pardo, 28 febrero 1776. AGN, Reales Cédulas, volumen 107, fojas 89-90.

³⁰⁰ *Carta de Bruno de Heceta al virrey Bucareli*. México, 17 octubre 1774. AGN, Marina, volumen 34, fojas 4v-6v.

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 que llegaban a Veracruz. Ahí recibían un adelanto de seis salarios que les servirían para trasladarse hasta San Blas. Además se les entregaban cuatrocientos pesos como ayuda para su viaje a 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 más agradable como Tepic. Al puerto sólo se trasladarían cuando fuera necesario, es decir, cuando las naves estuvieran listas para navegar.³⁰¹

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 que afectarían su salud, etc.³⁰² 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...³⁰³

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 hiciera un nuevo reglamento.³⁰⁴ Dicha espera no debía prolongarse demasiado. Los trabajadores también estaban sometidos a condiciones climáticas difíciles. Además, las cantidades que recibían no eran suficientes para sufragar sus gastos puesto que la lejanía de San Blas ocasionaba que todos los productos del lugar fueran caros. El aumento salarial

³⁰¹ *Carta de Bruno de Heceta al virrey Bucareli*. México, 31 octubre 1774. AGN, Marina, volumen 34, fojas 9-11.

³⁰² *Orden del virrey Bucareli de que se aumenten los sueldos de los oficiales de mar de San Blas*. México, 8 noviembre 1774. AGN, Marina, volumen 34, fojas 2-3.

³⁰³ *Carta del virrey Bucareli informando sobre los individuos que recibirán aumento salarial* (contiene al final un cuadro con los salarios recibidos en la Mar de Sur y los que se pagarán en San Blas) México, 19 septiembre 1776. AGN, Marina, volumen 34, fojas 9-11. fojas 30v-40.

³⁰⁴ *Ibíd.*, fojas 30v-33.

para todos los trabajadores del puerto fue autorizado en febrero de 1777, pero el reglamento quedó listo hasta 1780.³⁰⁵

REGLAMENTO DE SALARIOS DEL PUERTO DE SAN BLAS			
OFICIALES		TRIPULANTES	
PUESTO	SALARIO MENSUAL Mar del Sur – San Blas	PUESTO	SALARIO MENSUAL
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 – 70 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	Despensero	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

AGN, Marina, volumen 34. Oficiales (19 septiembre 1776) en fojas 60v-63. Tripulantes (13 febrero 1780) en fojas 65-65v.

En el cuadro anterior puede verse que 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 otros establecimientos costeros como el Callao.

El nuevo reglamento fue aplicado a todos los hombres que llegaban a trabajar al puerto, sin importar el lugar del que procedieran.³⁰⁶ Los salarios de los trabajadores que ya estaban en San Blas fueron ajustados, pero hubo algunos casos en que no sucedió así. Por ejemplo al 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

³⁰⁵ *Aprobación de José de Gálvez del aumento salarial otorgado en a oficiales de San Blas.* El Pardo, 18 febrero 1776. AGN, Marina, volumen 34, fojas 35-36.

³⁰⁶ *Informe del virrey Mayorga a oficiales de San Blas sobre el nuevo reglamento que se hizo para ese puerto.* México, 13 febrero 1780. AGN, Marina, volumen 34, fojas 63-64.

pesos a mes, sus compañeros recibían 40.³⁰⁷ Al parecer esto se debió a que se puso más atención al ajuste salarial de los recién llegados que al 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 San Blas no era un puerto comercial no generaba ningún tipo de ganancias, y a las autoridades del lugar les costaba mucho sufragar los gastos del puerto. Además, la guerra que se mantenía con Inglaterra dificultaba las remesas de dinero al departamento. Ante estos problemas el comisario Trillo comenzó a hacer sugerencias para reducir los gastos del lugar. Algunas de sus sugerencias fueron rebajar sueldos y reducir personal.

Su primera propuesta no fue muy bien aceptada, principalmente entre los trabajadores del puerto, de todos los niveles. Incluso el contador de la Superintendencia de la Real Hacienda, Josef de Rada, consideró que no era justo que a la marinería se le redujera el sueldo pues eran los que más sufrían en tierra y en los viajes, y su trabajo era lo que salvaba a las embarcaciones. Si se reducían los salarios muchos hombres desertarían, y se crearían más problemas a la Corona. 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 habría tanto peligro por falta de personal. Según Rada podría prescindirse de esa mano de obra calificada ya que “aquellos mares no son transitados por naves enemigas”³⁰⁸

El comandante del puerto Ignacio de Arteaga tampoco estuvo de acuerdo con la reducción salarial. Consideró que cuando el virrey Bucareli autorizó el alza de las pagas, lo hizo pensando en las duras condiciones de vida en el puerto, algo que al parecer se estaba omitiendo en ese momento.³⁰⁹ Hubo incluso oficiales que pidieron al virrey que no redujera los sueldos puesto que la vida en el lugar era cara y con los sueldos que se planeaban no

³⁰⁷ *Solicitud del sangrador José María Vega de que le aumenten el sueldo*. 8 marzo 1781. AGN, Marina, volumen 53, fojas 17-17v y 20.

³⁰⁸ *Reflexiones de José de Rada sobre nuevo reglamento de soldadas de San Blas*. 28 enero 1782. AGN, Marina, volumen 34, fojas 149v-151. 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 Bernabeu, *Trillar...*, p. 66.

³⁰⁹ *Reflexiones de Ignacio de Arteaga sobre reducción de salarios aplicado en el puerto de San Blas*. Tepic, 10 abril 1782. AGN, Marina, volumen 34, foja 129.

podrían subsistir.³¹⁰ Antes de tomar una determinación, el virrey Mayorga solicitó a Pedro Antonio de Cossío, comerciante acaudalado de Veracruz y “administrador interno de las rentas reales”³¹¹ su opinión. El 8 de febrero de 1782 Cossío entregó su *Reglamento para el Departamento de San Blas formado de orden de Su Magestad 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 deben minorarse en cosa alguna”.³¹²

Al parecer, la reducción salarial planeada era consecuencia de una orden emitida por José de Gálvez para que disminuyeran los gastos del puerto en lo posible. Ante tal mandato el ministro Ramón Posada y Soto se dio prisa en cumplir con lo ordenado. Las necesidades de la Corona fueron grandes y para 1785 José de Gálvez informó que el rey había autorizado las rebajas salariales. Algunas pagas quedaron de la siguiente forma:

PUESTO	SALARIO MENSUAL	
	ANTES	REDUCIDO
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	--
Contra maestre primero	96 pesos	48 pesos
Contra maestre 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
Despensero	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

AGN, Marina, volumen 34, fojas 487-490.

³¹⁰ *Reflexiones de Francisco de Mourelle sobre problemas que se ocasionarían con la rebaja de sueldos en San Blas*. México, 2 agosto 1782. AGN, Marina, volumen 34, fojas 210-211.

³¹¹ Calderón, *op. cit.*, p. 218-220.

³¹² Cárdenas, *San Blas de...*, p. 107.

La reducción salarial en el puerto produjo una disminución del personal básico, un estancamiento de las construcciones marítimas y retrasos en el abastecimiento de las poblaciones del noroeste.³¹³ Las rebajas salariales afectaron en demasía a cada miembro de la tripulación y por consiguiente al funcionamiento del puerto mismo.

c) Las raciones

Las raciones jugaron un papel importante en los sistemas de pago establecidos para los trabajadores. Formaban parte de los beneficios que recibían los matriculados y estaban incluidos en la paga de la mayoría de los trabajadores. 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. Seguramente los alimentos consumidos en el puerto fueron mucho más variados que los de las embarcaciones, aunque no hay mucho registro de ellos. Los frutos de climas tropicales, como el mango o el plátano, debieron dar diversidad a la dieta portuaria.³¹⁴ 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 productos que pudieran resistir el viaje. Las raciones de los hombres de mar incluían carne de res y de cerdo salada, garbanzo, camarón, lenteja, azúcar, jamón, frijol, chile, chocolate, galleta, manteca, etc.³¹⁵ es decir que se incluían productos que se acostumbraban en las navegaciones transatlánticas y se combinaban con aquellos productos de la localidad que eran aptos en las travesías.

Entre los alimentos embarcados que se producían en la zona pueden encontrarse frutos y carne. Los frutos duraban unos cuantos días antes de echarse a perder, por lo que eran los primeros en ser consumidos.³¹⁶ 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,

³¹³ *Ibíd.*, p.110.

³¹⁴ Humboldt, *op. cit.*, p. 276 explicó que los plátanos tenían mucha sustancia nutritiva y se daban en costas calientes y húmedas como la de San Blas.

³¹⁵ *Factura y empaque de los efectos embarcados en la balandra La Sinaloa*. San Blas, 1 febrero, 1769. AGN, Historia, volumen 329, fojas 188-188v. Otro listado de alimentos de las embarcaciones sanblaseñas puede encontrarse en Bernabeu, *Trillar...*, p. 67.

³¹⁶ 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 *Lista de raciones consumidas en la fragata Princesa durante su viaje a Filipinas*. 29 septiembre 1781. AGN, Marina, volumen 58, foja 196.

salar la carne, separar las pieles y la manteca para su uso, etc.³¹⁷ Al parecer la región era importante productora de ganado mayor, por lo que no parece haber existido problema en el abasto de carne de res para las embarcaciones. Sin embargo, Martha Ortega explica que la carne de vaca producida en el puerto era de mala calidad porque al parecer dicho ganado era cuidado por los soldados de la zona, quienes no ponían gran empeño en esa labor. Lo anterior provocó que algunos barcos prefirieran comprar carne de las misiones del noroeste, la cual era de mejor calidad.³¹⁸

Otros alimentos, como los cereales, en su mayoría eran llevados de pueblos vecinos como Tepic o incluso de Guadalajara y México a través de arrieros y mulas. Los cargamentos en los inicios del puerto eran llevados a los almacenes, pero como se echaban a perder con facilidad, comenzaron a ser llevados al momento de zarpar, como se dijo anteriormente.³¹⁹ Uno de los alimentos embarcados de mayor relevancia fue la galleta o bizcocho. Como antes se mencionó, en los inicios de San Blas esta galleta era llevada desde Guadalajara porque era el único sitio que contaba con los hornos para su elaboración. Ese había sido un problema que también tuvo el puerto de Veracruz, donde se tenía que mandar traer la galleta desde México hasta que posteriormente se ordenó que ese alimento fuera elaborado en Puebla.³²⁰ En el caso de San Blas, la galleta comenzó a hacerse en Tepic a partir de que al lugar se llevaron hornos, los cuales debían ser puestos a trabajar una semana antes de que las embarcaciones partieran para que así la galleta fuera fresca y resistiera más sin echarse a perder.³²¹

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 pronto posible.³²² Con la falta de alimento

³¹⁷ *Cuenta de los costos y gastos de 18 reses que se mataron para el rancho del paquebot San Joseph*. San Blas, enero 1769. AGN, Historia, volumen 329, foja 122.

³¹⁸ Ortega, *op. cit.*, p. 64-65.

³¹⁹ La correspondencia dirigida por Francisco de Hijosa al virrey Bucareli se refiere a los problemas que se tenían en el puerto con el traslado de mercancías y con las negociaciones con los arrieros. *Cartas del Comisario Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas 2 mayo 1787. AGN, Marina, volumen 74, expediente 12, fojas 99-105.

³²⁰ Solano, *op. cit.*, p. 312.

³²¹ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas 4 julio 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 48-48v.

³²² 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.

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 ejemplifica 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...³²³

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.³²⁴ Las naves que viajaban a las Filipinas también se reabastecían ahí pues como el viaje era más largo, los alimentos embarcados en San Blas se agotaban o se descomponían. Respecto a los productos conseguidos en las Filipinas, éstos eran muy parecidos a los que se embarcaban en San Blas (maíz, arroz, carne de res y cerdo, etc.), por lo que las naves no tuvieron problemas en reabastecerse en aquellas islas.³²⁵

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 desde el reino del Perú. El aguardiente fue prohibido en las navegaciones de altura por pensarse 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.³²⁶ 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

³²³ *Ibid.*, p. 238.

³²⁴ Ortega, *op. cit.*, p. 77-78.

³²⁵ *Lista de raciones consumidas...* 29 septiembre 1781. AGN, Marina, volumen 58, fojas 196-196v.

³²⁶ *Carta del comandante José María Lasso al virrey Marqués de Croix*. San Blas, 2 septiembre 1769. AGN, Californias, volumen 79, expediente 42, fojas 108-109.

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.³²⁷

Como antes se mencionó, la producción de aguardiente cobró importancia en esa región en la que no tenía ningún tipo de competencia y los mercaderes de Tepic fueron los encargados de surtir de aguardiente tanto a la villa de San Blas como al puerto.³²⁸

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 los barriles llevaron 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 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 poder llegar a tierra segura y reabastecerse del vital líquido. Su viaje se retrasó pues tuvieron que parar en Monterrey para hacer la aguada ya que sin agua la navegación no pudo continuar.³²⁹

Las raciones en las embarcaciones se entregaban cocinadas, muy parecido a como sucedía en los viajes a través del Atlántico, mencionados anteriormente. 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 siguiente

³²⁷ Bernabeu, *Trillar...*, p. 62.

³²⁸ Thurman, *op. cit.*, p. 16.

³²⁹ *Diario de navegación llevado por el segundo capitán y piloto del San Carlos José Cañizares*. 2 agosto- 4 noviembre 1772. AGN, Californias, volumen 35, expediente 9, fojas 178-193v.

cuadro 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:

Estado en que se manifiestan los víveres de la fragata princesa y sus consumos*

Fechas de dieta	Duración	Ración diaria por persona
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)

AGN, Marina, volumen 58, fojas 196-196v.

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 no hay registro.

Durante los primeros años del puerto, las raciones que se entregaban a los trabajadores en tierra eran en especie, es decir, el alimento cocinado. Así se acostumbraba en Veracruz.³³⁰ Ese sistema creaba enormes gastos a la Corona pues siempre había desperdicio de alimentos, principalmente al almacenarlos en un clima tan caluroso como el de San Blas. Por eso el comisario Trillo, con la intención de disminuir los gastos en el puerto, sugirió al virrey Mayorga que las raciones fuesen otorgadas en dinero. Así, el alimento no se desperdiciaría y se reducirían gastos.³³¹ Se hizo la prueba. Primero se entregó 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

* El cuadro completo puede verse en el apéndice 12.

³³⁰ Como ejemplo puede verse el caso de los hombres del navío mercante Santa Anna (ya antes mencionado) 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 *Razón de gasto que se ha hecho en la alimentación de oficiales de mar y tripulación del navío Santa Anna*. 2 junio-2 julio 1776. AGN, Alcabalas, volumen 207, expediente 12, fojas 478-491v.

³³¹ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 16 agosto 1780. AGN, Marina volumen 44, expediente 17 fojas 266-266v.

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 se encargarían de comprar únicamente lo necesario para la comida sin permitir que se desperdiciara el alimento.³³² 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.³³³

d) Los retrasos en el pago

La entrega de salarios, generalmente mensuales, continuamente sufría retrasos por la falta de dinero que había en el puerto. En caso de que eso ocurriera, las mesadas se iban acumulando y se pagaban todas juntas o por lo menos las máximas cantidades posibles. Los salarios se entregaban cuando llegaban remesas de dinero al puerto ya que en él no se contaba con grandes cantidades. Ya se mencionó que San Blas no era un establecimiento comercial, por lo que no generaba ganancias. El dinero de los salarios era enviado desde Guadalajara o incluso desde México.

Cuando esas remesas de dinero se retrasaban, creaban serias dificultades debido a que se ponía en peligro la paz de lugar o su funcionamiento. Por ejemplo en marzo de 1781 el comandante Trillo solicitó al virrey una urgente remesa de dinero desde México ya que la de Guadalajara se había retrasado. Si el dinero no era enviado, el puerto pronto dejaría de funcionar ya que a todos los trabajadores se les debía dinero. Sus cuentas indicaban que a las tripulaciones de las embarcaciones Aranzazu y Santiago se les debían salarios y raciones de 15 y 8 meses respectivamente; a los trabajadores del arsenal se les debía lo mismo desde hacía 13 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 lado³³⁴

³³² *Informe de tesorero Juan Francisco de Ayros sobre deseo de marinos de San Blas de ser racionados en dinero.* San Blas, 16 agosto 1780. AGN, Marina, volumen 44, expediente 17, fojas 276-276v.

³³³ Los hombres del Santa Anna recibieron diariamente 1½ reales para su manutención. Los listados de los hombres a quienes se les entregó dinero pueden verse en *Razón de gastos...* AGN, Alcabalas, volumen 207, expediente 12, fojas 483-486.

³³⁴ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga.* San Blas, 29 marzo 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 252-255v.

Las tripulaciones de San Blas no contaban con otro tipo de ingreso que el otorgado por la Corona. Ni siquiera tenían derecho a gozar de generalas, quintalada o pacotilla en cada viaje. Incluso el virrey ordenó que por la carga que cada hombre llevara, debía de pagar los respectivos dineros reales.³³⁵ Lo anterior provocó que la única fuente de ingreso de los trabajadores fuera el salario otorgado por la Corona. Cuando los pagos se retrasaban se ponía en peligro la vida en el lugar, la estabilidad del puerto y su funcionamiento.

e) Descuentos

Los hombres que pertenecían a la Matrícula de Mar estaban exentos de pagar impuestos, pero no por ello dejaban de sufrir descuentos en sus salarios. Estos principalmente se debían a los adelantos otorgados para su traslado a San Blas, a las asignaciones que dejaran a sus familias y al pago de las inválidas.³³⁶ En todos los casos la deuda era saldada poco a poco, con una parte del salario. Los descuentos podían ser desde 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. Se les daba dinero para que pudieran trasladarse a su nuevo hogar. 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, sin embargo, no a todos se les entregaron. Aunque los hombres pagaran por muchos años, las inválidas sólo se concedían cuando el empleado ya no podía trabajar debido a un accidente, a la 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. Esto se verá más adelante.

³³⁵ *Orden de que tripulantes que lleven generalas paguen lo correspondiente.* México, 16 mayo 1781. AGN, Marina, volumen 50, fojas 5-5v.

³³⁶ Las inválidas eran una especie de pensión que los trabajadores recibían al momento de retirarse del servicio. Generalmente se les entregaba a los trabajadores que la recibían la mitad del salario del que gozaban cuando todavía estaban laboraban.

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 esposas. Algunos hombres, generalmente los contratados en Europa, dejaban asignaciones a sus familias.³³⁷ La solicitud para dejar dichas pagas 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 de San Blas tenían que ser cuidadosas al momento de pagar, pues las asignaciones a los familiares debían ser vigiladas y cumplidas.³³⁸ Esta indicación fue consecuencia de los continuos errores cometidos al momento de pagar. A veces se dejaba de entregar asignaciones a los familiares, dejándolos en serias 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 pagaban a los familiares pero al empleado ya no se le descontaba. 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 con una asignación de ciento diez reales al mes para su subsistencia. Cuando lo trasladaron a San Blas, a él dejaron de descontarle su asignación y a su mujer de pagársela.³³⁹ 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.³⁴⁰

f) Asignaciones a las mujeres del puerto.

La mayoría de los trabajadores de San Blas que dejaron asignaciones a sus familias eran los hombres que lo habían hecho desde los puertos peninsulares o en los coloniales

³³⁷ *Carta de Juan de Ulloa al virrey marqués de Croix*. Veracruz, 26 abril 1769. AGN, Correspondencia de Diversas Autoridades, volumen 12, expediente 45, foja 197.

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

³³⁹ *Carta del pilotín Francisco Álvarez de Castro al comandante de San Blas Francisco de Hijosa*. San Blas, 21 junio 1775. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 519-A.

³⁴⁰ *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*. Aranjuez, 3 junio 1776. AGN, Reales Cédulas, volumen 107, foja 443.

como Veracruz. A diferencia de esos empleados, la mayoría de los hombres de San Blas dejaban a sus mujeres e hijos en la pobreza.

Los trabajadores que más debían otorgar parte de su salario a sus familias eran los que se embarcaban, ya que ellos se ausentaban del puerto por temporadas largas. Como los salarios eran mensuales, 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 rara vez dejaban dinero en sus casas y cuando lo hacían, los viajes podían prolongarse, lo que provocaba 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.

Había hombres que previendo lo anterior sí dejaban asignaciones a sus familias. Para hacerlo acudían a las autoridades del puerto y encargaban que mensualmente le fuera entregada 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, y los errores en la administración del lugar no ayudaban. Había a quienes se les descontaba dinero y éste no era entregado a los familiares. 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.³⁴¹ Seguramente el caso de esta mujer no fue único, pero esta reclamación en particular fue muy importante para las mujeres del lugar pues no sólo logró que Antonia Ladrón de Guevara recibiera su dinero, sino que también provocó una revisión exhaustiva sobre las asignaciones que las mujeres tenían, ya fueran esposas, parejas, madres, etc.

Los contadores de la superintendencia de Real Hacienda, Josef de Rada y Manuel Saviñon, estudiaron la situación en la que quedaban las mujeres del puerto ligadas con los hombres de mar de San Blas. Dicho estudio permitió conocer que la mayoría de los

³⁴¹ *Carta de María Antonia Ladrón de Guevara al virrey Mayorga*. Tepic, 10 febrero 1781. AGN, Marina, volumen 69, expediente 5, fojas 119-119v.

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 obligatoria 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.³⁴²

³⁴² *Informe sobre asignaciones otorgadas a mujeres de San Blas*. AGN, Marina, volumen 69, expediente 4, fojas 107-109.

CAPÍTULO V. La vida en el puerto de San Blas

El objetivo de este capítulo es conocer la vida cotidiana de los trabajadores y de los habitantes de San Blas. Esto con la finalidad de comprender la forma en la que la navegación, así como las faenas portuarias, formaron parte importante de la sociedad novohispana. La vida en San Blas fue tan rica y colorida como en cualquier otro establecimiento novohispano. La sociedad era compleja y variada. Al puerto llegaron cada vez más pobladores que vivían de las faenas que ahí se realizaban. Se establecieron vínculos sociales, económicos y administrativos entre todas las personas que habitaban el lugar, ya fueran autoridades, empleados, visitantes, etc. Las vivencias de los trabajadores en el puerto, además del aspecto laboral, también incluían la convivencia que existía entre ellos, las diversiones con las que contaban, las rutinas que establecieron e incluso las desgracias que provocaron que la cotidianeidad se rompiera.

Es importante conocer las vivencias de los pobladores en un lugar como San Blas debido a que a través de ellas podrá conocerse de mejor manera a una sociedad portuaria de fines del siglo XVIII, además de sus diferencias de otro tipo de sociedades del interior de la Nueva España.

5.1. Vida laboral

Las diversas labores llevadas a cabo en San Blas permiten apreciar la vinculación que existía entre las actividades marítimas y costeras con las del resto de la Nueva España. Es necesario comprender que los trabajos que se hacían en alta mar eran una extensión de las faenas del puerto y no algo aislado de él. Por lo tanto, las labores terrestres y náuticas se complementaban y hacían que San Blas funcionara. 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 alta mar. Las actividades en el puerto eran desempeñadas por empleados de todos los niveles, edades y oficios. El grueso de los trabajadores realizaba labores variadas y contaban con muy diversos oficios como carpintero, herrero, calafate, aserrador, corchador, tonelero, cocinera, lavandera, partera, marinero, artillero, grumete, paje, aguador, etc. De la participación de cada uno de ellos, en su respectivo lugar de trabajo, dependió el buen funcionamiento del puerto.

Las labores que se hacían en San Blas daban vida al establecimiento y mantenían su funcionamiento e importancia.

a) En mar

...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

No se sabe mucho de los trabajos que se realizaban durante los viajes que partían de San Blas debido a la poca información existente sobre ellos. Es de suponer que muchas de las labores que los hombres desempeñaban en las naves eran iguales (o por lo menos similares) a las realizadas en las embarcaciones que cruzaron el Atlántico. Los tripulantes debían desempeñar sus funciones de acuerdo al puesto que ocuparan en las naves, aunque a veces sus labores variaban dependiendo de las necesidades que se presentaran durante la travesía; 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, pues pocos fueron los que recibieron instrucción sobre dichas labores. Del saber de los tripulantes podía depender el éxito o fracaso de los viajes pues éste les permitía moverse con seguridad en los mares, aún cuando las condiciones climáticas les pusieran impedimentos. Como ejemplo puede verse la narración que se hizo durante el viaje del navío San Carlos realizado en agosto 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] non 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.³⁴³

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 en caso de mal tiempo o para evitar algún tipo de robo.

³⁴³ *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. 1783. AGN, Marina, volumen 62, expediente 2.*

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. Es casi seguro que cada miembro de la tripulación desempeñara las funciones que le correspondían de acuerdo a su puesto en la embarcación, aunque también pudo suceder que variaron dependiendo de las necesidades que se presentaran en las travesías. 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, etc. Ante tantas obligaciones, es de suponerse que el personal estuviese capacitado e instruido para llevar a cabo sus tareas de forma exitosa sin importar los objetivos de cada viaje. Como ejemplo sobre las instrucciones pueden verse las órdenes que fueron entregadas al navegante Juan Pérez para que realizara su expedición en enero de 1774. Dicho navegante, junto con su tripulación, debía alcanzar los 60° y desembarcar en los puntos costeros más estratégicos. Pérez debía tomar posesión de esa tierra en nombre de la Corona con símbolos habituales como una cruz o enterrando 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.

Una de las principales obligaciones de los oficiales de mar era llevar un detallado diario de navegación donde registrarían todos 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.³⁴⁴ De cada viaje existen bitácoras, hechas por los pilotos, en donde se narran día a día los acontecimientos ocurridos durante ellos. Pero por muy rica que sea la información de dichas bitácoras, lo cierto es que los datos que contienen se refieren principalmente a cuestiones náuticas como los grados por los que se navegaba, las características de las costas, las cuestiones climáticas, etc. Poco se referían a los trabajos en el barco, a menos que durante la travesía ocurrieran acontecimientos que rompieran con la monotonía o 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 es seca, sin detalles. En cambio, una narración caótica, de un viaje conflictivo, es la que da la pauta para enterarse de las dificultades padecidas durante las travesías y un poco sobre la vida que las tripulaciones llevaban en los viajes.³⁴⁵

Las faenas marítimas estaban sujetas a las condiciones climáticas que las naves enfrentaban. Del clima dependía la conducción de la nave a su destino. Se debía ser cuidadoso con el medio ambiente pues nadie sabía lo que en cada viaje podía suceder y, por lo tanto, las labores que cada hombre terminaría desempeñando. El mar era 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.³⁴⁶

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 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; ambos aspectos impedían a las embarcaciones salir. Por ejemplo, la fragata La Favorita intentó hacerse a la mar rumbo al

³⁴⁴ Hilton, *op. cit.*, p. 157-158.

³⁴⁵ Bernabeu explica que desde finales del siglo XVII las narraciones hechas 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 Ilustrado: del lago español a las largas expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992, 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.

³⁴⁶ *Carta del piloto Diego Choquet al virrey Mayorga*. Isla Luzón, 7 agosto 1781. AGN, Marina, volumen 58, foja 128.

Callao en mayo de 1781; zarpó a las 11 de la noche pero para su mala suerte los vientos mantuvieron a la embarcación en lucha constante.³⁴⁷ 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, sus hombres habían enfermado o (tal vez por el susto) desertado y la carga de víveres tuvo que reponerse.³⁴⁸

Los viajes eran planeados y se calculaba el tiempo aproximado en el que se harían. 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 en las embarcaciones llegaron a padecerse 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. 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, varios quedaron imposibilitados para continuar con su trabajo. Lo anterior provocó que el viaje no cumpliera con su cometido. Así lo explicó el capitán:

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...³⁴⁹

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 paquebot 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 paquebot tuvo que esperar su llegada para poder zarpar.³⁵⁰

Las estancias en otros puertos también implicaban tareas a realizar. Los hombres continuaban cumpliendo con sus obligaciones de reparación, aguada, abasto de víveres,

³⁴⁷ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 9 mayo 1781. AGN, Marina volumen 52, fojas 140-140v.

³⁴⁸ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 7 junio 1781. AGN, Marina, volumen 52, expediente 68, fojas 101-101v.

³⁴⁹ *Carta del navegante Vicente Vila al virrey Marqués de Croix*. Puerto de San Diego, 6 julio 1769. AGN, Historia, volumen 329, foja 54-55.

³⁵⁰ No se mencionan los nombres de esos oficiales. *Orden de retrasar salida del paquebot Concepción*. México, 14 marzo 1769. AGN, Historia, volumen 329, foja 66.

carga y descarga, etc. 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 que 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 a 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 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.³⁵¹

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.³⁵²

b) En tierra.

Las navegaciones que se realizaban desde San Blas no dependieron únicamente de los hombres que se embarcaban. Los trabajadores en tierra tuvieron un papel principal en el éxito de los viajes. En ellos recaía la responsabilidad de acondicionar cualquier tipo de nave (sin importar la función de su viaje); de alistar los cargamentos sin importar la cantidad; de conseguir, transportar e 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, etc.); informar a los viajeros sobre cuestiones marítimas y cartográficas; entre otras múltiples funciones.

En los trabajos realizados en tierra participaron todo tipo de hombres y mujeres, ya fueran experimentados o no, en sus respectivos oficios. Del papel de cada trabajador dependió el buen funcionamiento del puerto. Hubo ocasiones en las que en San Blas se carecía del personal suficiente para preparar las expediciones lo cual provocó continuos

³⁵¹ Bernabeu, *Trillar...*, p. 123.

³⁵² *Orden sobre las labores que deben de desempeñar las tripulaciones en tierra*. México, 20 junio 1782. AGN, Marina, volumen 50, foja 253.

retrasos; las naves no zarpaban 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 de San Blas para abastecer y carenar con rapidez las naves. La empresa se retrasó debido a la falta de caudales y personal administrativo, así como la falta de operarios y materiales en los astilleros y almacenes.³⁵³

Hay que resaltar que las faenas realizadas en San Blas fueron mejorando con el tiempo, a diferencia de puertos como Acapulco que continuó con sus faenas comerciales sin desarrollarse mucho en el aspecto portuario.³⁵⁴ 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.³⁵⁵ La experiencia marítima del lugar se acrecentó de forma considerable, principalmente porque el aumento de embarcaciones hizo que el número de empleados calificados, de mar y de tierra, también se multiplicara.³⁵⁶

Los trabajos que se realizaron en el puerto también dependieron de las necesidades que en él se presentaron o de los objetivos u órdenes que se recibieran de las autoridades virreinales. Lo común era preparar las naves para que pudieran zarpar. En ellas eran subidos objetos y materiales útiles a la navegación como alimentos, herramientas, cajas de

³⁵³ Salvador Bernabeu, “Juan Pérez navegante y descubridor de las Californias (1768-1775)” en *Culturas de la costa...*, p. 282.

³⁵⁴ Humbolt, *op. cit.*, p. 482 explica que las funciones de Acapulco están reducidas al 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 náutico y que su personal fue más calificado. Como ejemplo puede verse cómo en junio de 1782 en el muelle de Acapulco laboraban soldados sin ningún tipo de experiencia marítima. Ver *Carta de cabos y soldados de milicias urbanas de Acapulco al castellano de ese puerto Juan Francisco Regis*. Acapulco, 12 junio 1782. AGN, Marina, volumen 60, foja 21.

³⁵⁵ 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 p. 278.

³⁵⁶ 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 cargado 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 *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, volumen 3 (coord. Jose Luis Peset), Madrid, Consejo Superior de Investigación Científica, 1989 p. 460. Esas mejoras y experiencias acumuladas también se vieron reflejadas en el personal de tierra firme y en las faenas que éstos realizaban.

botica y de capellán, armas, etc.³⁵⁷ 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, abasto de víveres más frescos, etc.

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 principalmente provenían de Acapulco, Perú, Filipinas o los establecimientos del noroeste. 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; en este caso se intentaba reducir lo más posible los gastos. Por ejemplo, en junio de 1781 la fragata 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 ella, su cargamento y sus hombres no corrieran peligro de perderse, no habría necesidad de hacer gastos en la reparación del casco.³⁵⁸ En caso de tratarse de embarcaciones particulares que viajaran con fines comerciales, los gastos de reparación debían de 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 San Lucas, lugar donde no se contaban con los materiales ni el personal necesario para realizar las reparaciones de la nave. Por lo anterior los oficiales de dicha embarcación solicitaron su ayuda a las autoridades de 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 curso 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,

³⁵⁷ Algunos de los listados de utensilios útiles a las navegaciones de San Blas pueden verse en *Lista de utensilios y herramientas llevados en las embarcaciones que parten de San Blas*. San Blas, 4 junio 1781. AGN, Marina, vol. 52, fojas 87-95v. *Lista de utensilios y herramientas necesarios en las embarcaciones que parten de San Blas*. San Blas, 7 mayo 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 166-174v. *Lista de utensilios y herramientas necesarios en las embarcaciones que parten de San Blas*. San Blas, 2 agosto 1782. AGN, Marina, volumen 52, fojas 24-34. Una de estas listas puede verse en el apéndice 7.

³⁵⁸ *Informe sobre las condiciones en las que se encuentra la fragata Favorita*. 24 julio 1781. AGN, Marina, volumen 49, expediente 23, foja 29.

hallándonos frente de ese Departamento de San Blas esperamos del favor de Vuestras Mercedes los más breves auxilios de que estamos necesitados...³⁵⁹

El barco 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.³⁶⁰

Para llevar a cabo las tareas de reparación el puerto necesitaba contar con hombres experimentados en esas labores así como materiales útiles para tales funciones. San Blas a lo largo de su desarrollo adquirió personal capacitado para dichas faenas así como aprendices de los diversos oficios necesarios en el lugar. En cuanto a los materiales, algunos eran elaborados en el mismo lugar y otros eran llevados desde zonas diversas, tanto cercanas como lejanas. En los inicios del puerto, casi todos los materiales eran enviados de otros establecimientos como la Habana o Veracruz.³⁶¹ A medida que en San Blas se ampliaban las funciones marítimas, los materiales útiles para las reparaciones como “clavos, tachuelas, estoperoles, velas y jarcias” fueron elaborados en el mismo puerto, lo que hizo de dicho establecimiento un lugar confiable al cual recurrir en caso de emergencia.³⁶²

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.³⁶³ Los bosques cercanos al puerto fueron los proveedores de ese importante material y el río Santiago un medio eficaz para su transportación. El puerto también contó con buena cantidad piezas de metal entre las que destacaron anclas, cañones y balas de diversos calibres; todo guardado en las bodegas del puerto. En los inicios de San Blas dichos

³⁵⁹ *Solicitud del capitán del navío Hércules Francisco José Mendizábal para arribar a San Blas.* A bordo del navío Hércules, 17 noviembre 1784. AGN, Marina, volumen 67, expediente 11, foja 297.

³⁶⁰ *Orden de que cargamento del navío Hércules sea llevado a los almacenes de San Blas.* México, 13 enero 1784. AGN, Marina, volumen 67, expediente 10, fojas 265-265v.

³⁶¹ *Orden a autoridades de San Blas de que hagan relación sobre herramientas y repuestos que hacen falta en el puerto.* México, 27 agosto 1775. AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 70, fojas 13v-15.

³⁶² *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga.* San Blas, 10 noviembre 1781. AGN, Marina, volumen 44, fojas 305-305v.

³⁶³ *Carta de Bruno de Heceta al virrey Bucareli.* México, 31 octubre 1774. AGN, Marina, volumen 34, foja 9.

materiales fueron llevados a ese departamento; posteriormente es probable que algunos de ellos fuesen elaborados en el mismo lugar (como antes se mencionó).³⁶⁴

Fueron muchas las naves que llegaban al puerto para ser reparadas y eso provocó que los almacenes cada vez estuviesen mejor surtidos, que el personal del lugar fuese más numeroso y estuviese mejor preparado. Para la década de 1790, como anteriormente se dijo, San Blas eran un establecimiento seguro al que las naves podían recurrir para ser reparadas. Por ejemplo, en una de las embarcaciones de la expedición de Alejandro de 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, brea y pipas para agua.³⁶⁵ 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, brea 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.³⁶⁶

Lo anterior demuestra que el puerto contaba con los medios necesarios para proveer a cualquier embarcación que arribara a él.³⁶⁷ El personal que trabajaba en las bodegas del puerto llevaba registro detallado 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

³⁶⁴ Gutiérrez, *op. cit.*, p. 95-96.

³⁶⁵ González, *op. cit.*, p. 74-75.

³⁶⁶ Higuera, *op. cit.*, p. 212.

³⁶⁷ 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. González Claverán en “Aportación novohispana a la expedición de Malaspina” en *Ciencia, vida...*, 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 explica 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.

exploraciones que reconocieron el noroeste novohispano, y las que posteriormente comunicaron esas regiones con el resto del virreinato. Dichas labores permitieron que en San Blas se contara con importantes conocimientos marítimos, los cuales eran más evidentes entre sus oficiales. Éstos participaron en la elaboración de relaciones sobre múltiples viajes de exploración, rehicieron o rectificaron información marítima anterior (como el mapa de Acapulco-San Blas), etc. Eran tan importantes los informes marítimos existentes en el puerto que incluso fueron utilizados por científicos de la época, como Humbolt,³⁶⁸ así como por reconocidos navegantes. La prueba de lo anterior puede verse con el viaje de Alejandro de Malaspina, cuando una de sus embarcaciones (La Atrevida) se vio beneficiada del desarrollo del puerto. La embarcación no sólo fue arreglada sino que sus oficiales de mar recibieron importante información por parte del comandante Francisco de la Bodega y Cuadra. Él acababa de regresar de un viaje a las Filipinas, y proporcionó noticias muy 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, 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.³⁶⁹ Todo lo anterior se hizo con la ayuda del personal del lugar, tanto de alto como de bajo nivel, lo que demuestra el importante papel del personal de San Blas que trabajaba en tierra.

Las labores desempeñadas por el personal del puerto (como antes se mencionó) también incluían faenas agrícolas, ganaderas, comerciales, pesqueras, entre otras; todas estaban muy ligadas al desarrollo económico de la región.³⁷⁰ De las dos primeras se obtenía mucho 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, conchas para hacer cal y camarón representaba actividades alternativas para el personal del puerto, la cual podían realizar siempre y cuando obtuvieran

³⁶⁸ En el estudio introductorio que hace Juan Ortega y Medina sobre *Ensayo Político...* enlista las obras hispanas citadas por Humbolt. Entre dichas fuentes se encuentran múltiples informes marítimos elaborados en San Blas por los oficiales de mar de ese puerto. Ver p. ccxxiii-cxlii.

³⁶⁹ González, *Malaspina...*, p. 74-75.

³⁷⁰ Thurman menciona la importante participación de la población civil en las faenas portuarias. Ver *op. cit.*, p. 20-21.

permiso de las autoridades del lugar.³⁷¹ Otra actividad que necesitó de permiso fue la recolección de perlas; en las costas del puerto, así como de las Islas Mariás, se sabía que había perlas, pero no se les podía sacar fácilmente por la abundancia de caimanes, tiburones, mantarrayas, meros, etc. en esas aguas. En aquellas islas también se desarrollaron la pesca de Carey y a la obtención de maderas exquisitas de palo amarillo o guayacán.³⁷²

En el puerto había además personal que desempeñaba faenas que se relacionaban de manera indirecta con la navegación como las cocineras, las lavanderas, los zapateros, los sastres, los arrieros, los aguadores, etc. y que sin embargo de una u otra forma también participaron en las faenas marítimas. Por ejemplo, los aguadores tenían a su cargo la gran responsabilidad de proveer a las embarcaciones de barriles con agua; ellos vigilaban que los arrieros llevaran dichos barriles hasta las cubiertas. También había aguadores que en el puerto cargaban con sus odres para vender agua, ya fuera a los pobladores del puerto o entregarla a los trabajadores mientras realizaban sus respectivas faenas.³⁷³

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.³⁷⁴ Otro ejemplo sucedió cuando en septiembre de 1781 las inundaciones que se presentaron en el puerto 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.³⁷⁵ Los incendios también fueron un problema común en San Blas, principalmente por los materiales con los que estaban hechas las construcciones. En una ocasión, un rayo cayó

³⁷¹ Estos son productos que desde tiempo atrás obtenían los pueblos de indios de la región, como antes se mencionó. Ver Ciudad Real, *op. cit.*, p. 117 y Mota Padilla, *op. cit.*, p. 43.

³⁷² Muriá, *Nayarit...I*, p. 123.

³⁷³ 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, CNCA, 1998, p. 27.

³⁷⁴ *Orden de enviar niños expósitos de Puebla a San Blas para ser enviados a Californias*. México, 21 septiembre 1799. AGN, Californias, volumen 41, expediente 3, foja 56.

³⁷⁵ *Orden de que almacenes de sal sean trasladados*. 12 septiembre 1781. AGN, Marina, volumen 50, foja 36.

sobre el arsenal, por lo que el personal tuvo que trabajar a marchas forzadas para rescatar lo que más se pudiera así como en la construcción de uno nuevo.³⁷⁶ En otra ocasión la quema que se hizo de un montón de basura provocó que muchas de las casas del puerto fueran reducidas a cenizas, por lo que el personal tuvo que ayudar a su reconstrucción.³⁷⁷

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 náuticas se acrecentó en la medida en la que éstas se multiplicaron y expandieron por nuevos territorios.

5.2. La vida social

...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

En el puerto de San Blas, así como en la región en la que éste fue fundado, se establecieron vínculos sociales, económicos y administrativos entre todas las personas que ahí habitaban y laboraban. La relación que se gestó entre los pobladores dio forma e incluso fortaleció la sociedad portuaria que se formó en el puerto, y una forma de conocerla es estudiando la vida que pudo llevarse en el lugar, lo cual puede verse reflejado en sus rutinas así como en sus diversiones, eventos religiosos e incluso con sus enfrentamientos.

La vida en San Blas fue intensa, muchos hombres y mujeres transitaron por el lugar. Algunos permanecieron en él, otros sólo estuvieron de paso y algunos más permanecían en el puerto de forma periódica ya que sus respectivos oficios así se los permitía. Las diversas formas en las que convivieron los habitantes y trabajadores del puerto hicieron que en San Blas se desarrollara una vida muy variada y colorida.

a) La vivienda de los oficiales de mar y la convivencia con los vecinos del lugar.

Las diferencias sociales entre oficialidad y marinería pueden apreciarse en el tipo de viviendas que cada grupo tenía. Los primeros (salvo pilotos, pilotines, cirujanos y

³⁷⁶ *Informe sobre el incendio que sufrió el arsenal de San Blas.* San Blas, 24 agosto 1782. AGN, Californias, volumen 27, expediente 1, fojas 3-4.

³⁷⁷ *Relación sobre el incendio que hubo en el pueblo de San Blas.* San Blas, 29 marzo 1798. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 527-A, s/f.

sangradores) tuvieron desde los inicios del puerto el permiso de residir en Tepic, lugar con el que se estableció un vínculo estrecho y que llegó a convertirse en el enclave entre las poblaciones de la región y el puerto. Los oficiales preferían residir en ese pueblo debido a que su clima era mucho más sano del que había en 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; se pensó que en el puerto no hubieran podido descansar lo suficiente. Las autoridades consideraron que de los oficiales 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 los oficiales gracias a un descanso satisfactorio en un lugar de clima agradable. Ese privilegio pronto se hizo popular entre todos los trabajadores del puerto. Cirujanos, pilotos, miembros de la maestranza y de la marina 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 del puerto, aún con licencia, perdería la mitad de su sueldo.³⁷⁸

Los oficiales que vivían en Tepic contaban con casa propia en las que vivían con sus familias, mancebas, servidumbre o solos. Sus viviendas generalmente estaban hechas de materiales más resistentes (tal vez piedra y lodo) que las que había en el puerto.³⁷⁹ Las casas de los oficiales estaban ubicadas en diversas partes del pueblo, lo que provocaba que ellos convivieran mucho entre sí y con los habitantes del lugar, tal vez incluso más de lo que convivían con los habitantes del puerto. La vinculación que tuvieron con Tepic y sus habitantes 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 tres 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

³⁷⁸ *Autorización del virrey Bucareli para que oficiales de mar vivan en Tepic*. México, 18 diciembre 1778. AGN, Marina, volumen 34, foja 42v.

³⁷⁹ Así se refleja en los documentos que se refieren a actividades de los oficiales en Tepic. *Carta de Josef Camacho a José Cañizares*. Tepic, 7 mayo 1787. AGN, Marina, volumen 74, expediente 11, fojas 80-80v.

la madrugada.³⁸⁰ 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; ahí comenzaron los escándalos.³⁸¹ 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 chica, 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 la esclava con algún vecino del pueblo pero no pudo lograrlo.³⁸² Finalmente el cura la llevó a una casa de recogidas en Guadalajara.³⁸³ Posteriormente Choquet se amancebó con Francisca de la Cruz, vecina del pueblo. Al parecer el oficial también la sometía a muchos castigos. Ella huyó y pidió ayuda al cura, quien la llevó a casa del comandante de marina Bruno de Heceta y posteriormente a la del alcalde mayor Javier Jordán. En ambas casas hubo problemas con Choquet ya que éste se presentaba a diario en ellas 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 a Francisca de la Cruz de Tepic (en secreto para que Choquet no se enterara) y la llevó al pueblo de Santa María.³⁸⁴ 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.³⁸⁵ Los escándalos de este oficial no terminaron; tiempo después se amancebó con otra joven llamada Tadea Josefa Urbina. Con ella protagonizó un escándalo mayor que los dos anteriores. También la 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

³⁸⁰ *Declaraciones hechas en torno a las acusaciones levantadas en contra de Diego Choquet.* AGN, Marina, volumen 44, expediente 14, fojas 183-184v, 16 marzo 1779.

³⁸¹ *Ibid.*, fojas 167-167v, 23 noviembre 1778.

³⁸² *Ibid.*, fojas 184v-185, 16 marzo 1779.

³⁸³ *Ibid.*, fojas 183-184v, 16 marzo 1779.

³⁸⁴ *Ibid.*, fojas 188v-190v, 19 marzo 1779.

³⁸⁵ *Ibid.*, fojas 167-167v, 23 noviembre 1778.

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 de 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.³⁸⁶ Dos horas después la regresaron con la noticia de que no estaba embarazada.³⁸⁷ 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...³⁸⁸

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. Por supuesto, 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...³⁸⁹

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

³⁸⁶ *Ibid.*, fojas 185v-188, 16 marzo 1779.

³⁸⁷ *Ibid.*, fojas 190v-195v, 22-27 marzo 1779.

³⁸⁸ *Ibid.*, fojas 169-169v, 4 octubre 1778.

³⁸⁹ *Ibid.*, fojas 173-174, 24 noviembre 1778.

en ese pueblo. Eran muchos los que vivían ahí; todos mantenían relaciones entre sí y con el resto de los habitantes del lugar. Realizaban actividades diversas, ya fueran honestas o no. Algunas veces invertían sus salarios en Tepic en lugar de hacerlo en San Blas; algunas de esas inversiones se relacionaron con las casas construidas o, como en el caso anterior, en tierras en la misma localidad. Los oficiales también participaban en eventos del pueblo y, como ese era su lugar de residencia, es probable que se vincularan más con las costumbres y tradiciones de ese lugar que con las del puerto. Hay que recordar que la relación entre el puerto de San Blas y el pueblo de Tepic fue estrecha por razones comerciales, pero el hecho de que los oficiales de mar vivieran en la población más cercana al puerto estrechó todavía más las relaciones entre ambos establecimientos.

No todos los oficiales vivieron lejos del puerto; había quienes preferían establecerse con sus familias en casas construidas en San Blas, en el cerro de San Basilio como antes se mencionó. Al parecer las casas de los oficiales de alto nivel estaban mejor construidas y ubicadas que las del resto de los habitantes del puerto.³⁹⁰ Había casas 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.³⁹¹ 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.³⁹²

El hecho de que los oficiales y sus familias residieran en el puerto generó mayor convivencia de ellos con el resto de los habitantes del lugar, provocándose mayor integración a sus costumbres, tradiciones, cotidianeidad e incluso conflictos. Para ejemplificar tanto la vivienda como la convivencia de algunos de los oficiales de mar en el puerto puede verse el caso del contramaestre Carlos Ortega:

Ortega 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

³⁹⁰ Como se mencionó anteriormente en el inciso “e” de este capítulo.

³⁹¹ *Proceso civil en contra del sangrador Luis Gálvez*, 29 marzo 1793. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 525-A, foja 2v.

³⁹² *Ibíd.*, foja 18v. 17 abril 1793.

una sirvienta con sus respectivos hijos (estos últimos dormían en la cocina). Ortega se ausentaba por temporadas de su casa; esto se debía a las travesías en las que participaba. 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 de Ortega para que lo dejara comer ahí.³⁹³ 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.³⁹⁴ 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 plácidamente 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 a la calle y Ortega intentó golpearlo con un palo; el sangrador terminó clavándole al contraamaestre la punta de una espada en el pecho. El pleito no fue presenciado por los vecinos ya que era Jueves Santo y la mayor parte de los pobladores se encontraban en una procesión. Por suerte para Ortega, por el lugar paseaban dos hombres, un artillero de mar llamado Antonio Romero y un empleado del puerto llamado Silvestre Miranda.³⁹⁵ 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.³⁹⁶ Luego del incidente, los

³⁹³ *Ibíd.* (Declaración de sirvienta Juana Francisca Cárdenas), fojas 16-16v. Marzo 1793.

³⁹⁴ *Ibíd.* (Declaración del sangrador Luis Gálvez), fojas 18v-23. 17 abril 1793.

³⁹⁵ *Ibíd.* (Declaraciones de testigos Antonio Romero y Silvestre Miranda), fojas 14v-16. 12 abril 1793.

³⁹⁶ *Ibíd.* (Declara contraamaestre Carlos Ortega), fojas 2-5v. 29 marzo 1793.

vecinos recomendaron a la hija y a la esposa de Ortega salirse de su casa para no verse envueltas en el problema. La hija se fue a casa del comerciante Gabriel Porret y de su mujer Ma. Antonia Navarro; mientras que la esposa de Ortega se fue a Tepic a casa de María Pío.³⁹⁷

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 contaba con casas grandes, con 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 ni tan grandes ni tan 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.³⁹⁸ Al parecer la casa era grande y en ella Vega vivía sólo; la vivienda quedaba vacía cuando el sangrador se ausentaba al embarcarse. Contrario a lo anterior, había oficiales que no contaron con vivienda propia. Puede verse 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 asistieran a los oficiales que vivían en esa población. Dichos

³⁹⁷ *Ibíd* (Declaración de María Ignacia, hija del contraamaestre Carlos Ortega), fojas 13-14. 12 abril 1793.

³⁹⁸ *Informe sobre inmueble que es usado como hospital*. 8 marzo 1784. AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, foja 202.

cirujanos no vivían en ese pueblo pero contaban con alojamiento en el lugar durante su estancia.

Podría decirse que la situación de los oficiales de mar en el puerto era muy variada. 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. Entre todos lograron formar una verdadera población portuaria.

b) 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 casas. 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.³⁹⁹ 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 otro edificio del rey están hechos con alguna solidez, pero son estrechas y mal repartidas.⁴⁰⁰

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

³⁹⁹ 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.” Ver *op. cit.*, p. 88.

⁴⁰⁰ Higuera, *op. cit.*, p. 213.

moradores pasaban la mayor parte del tiempo en el patio común o en la calle.⁴⁰¹ Las pequeñas, oscuras e insalubres habitaciones sólo eran utilizadas como dormitorios; la mayoría de los servicios como lavaderos o fogón, eran compartidos con el resto de los inquilinos.⁴⁰² 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 salir del lugar como si fuese un vecino más. Sin embargo, lo probable es que dicha relación no prosperara ya que 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 (algunas 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. En eso, sintió una herida en la espalda y, sin saber quién lo atacaba, se defendió con una sábana que había en el patio y logró escapar del 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

⁴⁰¹ Teresa Lozano, “De los ultrajes a la jurisdicción real o de cuanto la injuria es escándalo” en *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, México, UNAM, 2000, p. 59.

⁴⁰² Antonio Rubial, *La plaza...*, p. 96.

Mónica “...llenándose de ira de ver a este sujeto que jamás había entrado en la nominada casa...”⁴⁰³

Con el ejemplo anterior puede verse el tipo de viviendas comunales de los habitantes del puerto. En las casas en donde vivían muchas personas la convivencia era común e intensa, principalmente durante los momentos en los que todos desarrollaban una misma actividad, como la hora de la preparación de los alimentos o el lavado de ropa (por algo había en el patio una sábana). 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 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 al parecer fue intensa. Podía crear vínculos de solidaridad y de comunicación pero también fuertes tensiones y riñas.⁴⁰⁴ 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.

c) Los entretenimientos 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 que se practicaron en el lugar de acuerdo a las características de la zona y a las costumbres que se formaron en la misma. La población entera podía contar con diversos entretenimientos aunque muchos de éstos dependían del género o del nivel social de cada persona.

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. Ya antes se mencionó cómo durante la Semana Santa la población participaba en las procesiones comunes de esa fecha.⁴⁰⁵ 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

⁴⁰³ *Proceso civil en contra del grumete Ignacio Casillas*. San Blas, enero 1798. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 527-A. Todo el caso está en diversas fojas de este volumen, pero no están numeradas.

⁴⁰⁴ Rubial, *La plaza...*, p. 96.

⁴⁰⁵ *Proceso civil en contra del grumete...* s/f marzo 1793. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 525-A.

con las faenas comunes del puerto. Por ejemplo, el día de La Santa Cruz era obligatorio escuchar misa pero, como no era día de guarda, 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 para oír misa era dando ésta en el mismo arsenal.⁴⁰⁶ Las celebraciones religiosas también podían llevarse a cabo como consecuencia 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; así lo deja ver el informe que se hizo sobre dicho evento:

...se hizo con la propia asistencia, y solemnidad de una devota y pública rogativa con el Divino Señor sacramentado manifiesto así en la Misa, como en la rogativa con que se imploraron del omnipotente las gracias y bendiciones que Su Majestad apetece para su real persona, familia y vasallos, terminando este religioso acto con precisión del Divinísimo por dentro de la Iglesia cantando la letanía de los Santos y repitiendo sus descargas las tropas de guarnición y la artillería que contuvo –fuego en el Tedeum, misa y procesión– en cuya forma di cumplimiento a efecto a la Real Orden...⁴⁰⁷

Los eventos eclesiásticos también podían realizarse en casos de necesidad, es decir, cuando se presentaban problemas de difícil solución en la que sólo se podía recurrir a la intervención divina. Por ejemplo, en 1774 la población fue atacada por tabardillo y “dolores de costado,”⁴⁰⁸ los enfermos no duraban vivos más de tres días. La falta de personal que pudiese atender a los enfermos agravó la situación del puerto. Por ello se organizaron rogativas públicas:

...no hallo más arbitrio que el de seguir (...) hasta aquí implorando de Dios y de su Santísima Madre, el remedio y el alivio que más nos convenga, por medio de las continuas rogaciones que se hacen...⁴⁰⁹

⁴⁰⁶ *Orden de que los días que no sean de guardar las misas se hagan en el arsenal*. San Blas, 5 mayo 1785. AGN, Californias, volumen 10, expediente 7, fojas 90-91.

⁴⁰⁷ *Carta del comisario Trillo al virrey Mayorga*. San Blas 25 abril 1782. AGN, Marina, volumen 58, fojas 1-2.

⁴⁰⁸ Enfermedad también conocida como pleuresía, la cual era un padecimiento de tipo respiratorio; esto se explicará más adelante. Respecto a algunas de las enfermedades respiratorias que se padecieron en la región de la Nueva Galicia (algunas de las cuales fueron epidemias) puede verse la tesis de Corina G. Chávez, *La viruela, el año del hambre y la bola. Epidemias y crisis agrícola en Aguascalientes (1780-1786)*, Tesis de Licenciatura (Licenciatura en Historia), ENEP Acatlán, UNAM, 2001, a lo largo del capítulo 4.

⁴⁰⁹ *Carta del comisario Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas, 22 agosto 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 9-10.

La religión jugó un papel principal en el puerto; trabajadores y pobladores participaron en los diversos eventos que la Iglesia organizaba. Es probable que en eventos de tipo más familiar como bautizos, bodas y velorios toda la población portuaria interviniera.

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 severos trastornos en el puerto 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 generaba serios trastornos a la paz del puerto; además, la embriaguez causaba daño a la salud y a las buenas costumbres, “originando delitos, pecados y abominaciones.”⁴¹⁰ Por eso se prohibió el estanco. 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 describe 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...⁴¹¹

Seguramente en el puerto hubo más lugares como éstos; si no los hubo, por lo menos no hay referencias de que el almacén dejara de ser usado como centro de reuniones.

Había otros lugares para hombres en los que podían reunirse y divertirse al final de sus jornadas laborales. 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

⁴¹⁰ *Bando donde se prohíbe establecimiento de estanco de mezcal en San Blas*. [julio 1779]. AGN, Californias, volumen 79, expediente 7, foja 27.

⁴¹¹ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 28 febrero 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 320-320v.

de “segunda clase”.⁴¹² 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; muchas veces terminaban de jugar pasadas las once de la noche. Esto provocó descontento y temor entre los pobladores del puerto debido a que 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.⁴¹³ Por dicho motivo esas reuniones fueron criticadas, a pesar de que a ellas asistían algunas de las autoridades y de los oficiales de mar.

Los entretenimientos existentes en el puerto para pobladores y vecinos provocaron una mayor convivencia entre ellos y llegaron a ser parte de un modo de vida en una zona marítima como lo era San Blas.

d) Los desórdenes públicos en San Blas.

La viveza y el amor a la danza, la pasión irrefrenada, verdadera tempestad interior, el gusto por la embriaguez, la sed de libertad, el odio por todo lo que suponga freno, la piedad, la decisión repentina caracterizan a los hombres como el océano se caracteriza por la alternancia de calma y tempestad.

ALAIN CORBIN

En todas las poblaciones novohispanas se generaron desórdenes públicos en alguna ocasión. Un lugar como San Blas, lleno de personal dedicado a actividades marítimas, no podía ser la excepción. Hay que recordar que los hombres de mar tenían fama de ser pendencieros, violentos, rebeldes y malos cristianos, reputación adquirida desde los viajes de Europa. Antes se había comentado que tal vez ese comportamiento fuese consecuencia de las experiencias vividas en altamar, las cuales moldearon su forma de ser.

Los hombres de San Blas aprendieron a vivir en ese lugar y a relacionarse con el resto de los pobladores. Pudieron establecer rutinas de vida y de convivencia en el puerto; mostraron que no todos los navegantes debían ser violentos y desenfrenados. Sin embargo, sí hubo algunos casos en los que los trabajadores del puerto se vieron envueltos en

⁴¹² *Autorización para que Sebastián Luna establezca una mesa de trucos en San Blas.* México, 30 marzo 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 436-436v.

⁴¹³ *Carta del comandante Ignacio de Arteaga al virrey Mayorga.* Tepic, 28 septiembre 1781. AGN, Marina, volumen 49, expediente 92, fojas 258-260v.

desórdenes públicos. Estas situaciones se veían favorecidas con el hecho de que era común que esos empleados estuvieran permanentemente armados con cuchillos.

Los escándalos eran normales en una sociedad como la de San Blas. Su población flotante conllevaba inconvenientes como inseguridad, falta de respeto, malas costumbres, contrabando y robo; todo acrecentado por el disimulo y la tolerancia de las autoridades del lugar.⁴¹⁴

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. Esto era normal en otros establecimientos costeros. Ya se había mencionado que en Veracruz se procuraba que los hombres de mar permanecieran en sus embarcaciones para evitar que en tierra provocaran desórdenes, que al parecer era lo que generalmente sucedía. En Acapulco pasaba algo similar. Era normal que las tripulaciones bajaran a tierra a descansar, pasear y divertirse luego de viajes largos y agotadores. A veces ese descenso podía generar problemas. Por ejemplo, los hombres que viajaban en la expedición de Alejandro de Malaspina al parar en Acapulco comenzaron a desertar, además de que bebían, se ponían bravucones, se insultaban e incluso se agredían. Por eso Malaspina optó por cortar comunicación con tierra y así evitar que sus tripulantes causaran nuevos desórdenes.⁴¹⁵ Dicho navegante explicó que el comportamiento de sus nautas en parte se debía al tipo de vida que se llevaba en ese puerto. Describió que en Acapulco imperaba la promiscuidad; la prostitución se veía favorecida con la desnudez de las mujeres, obligada por las altas temperaturas. Comentó además que las mujeres de la calle obtenían durante la llegada de naos el sustento para el resto del año. La promiscuidad se veía además beneficiada con la libertad absoluta en que vivían los acapulqueños.⁴¹⁶

Los mismos problemas existían en San Blas. La convivencia con las tripulaciones que arribaban al puerto no siempre fue pacífica. Los hombres, provenientes de otras poblaciones, tenían 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

⁴¹⁴ Cárdenas, *San Blas de...*, p. 42.

⁴¹⁵ González, *Malaspina...*, p. 68-69.

⁴¹⁶ *Ibíd.*, p. 94.

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 acrecentó 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 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.⁴¹⁷ Los visitantes avanzaron por el puerto y Xalisco los volvió 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, lo insultó, lo obligó a salir del lugar y le tiró una puñalada al pecho; Añasco metió la mano, logró evitar que lo apuñalara pero su mano fue perforada por el cuchillo y tuvo que ser llevado al hospital del lugar.⁴¹⁸ La versión de Juan Xalisco fue que él hablaba con una mujer conocida suya (de la cual ignoraba el nombre) cuando pasaron Añasco y

⁴¹⁷ *Proceso civil contra marinero Juan Xalisco* (testimonios del calafate Juan Barreras). San Blas 1798. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 525-A, fojas 5-5v.

⁴¹⁸ *Ibid* (testimonios de Xavier Pineay y de Pascual Añasco), fojas 3-5.

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, por ese motivo hirió a Añasco en la mano.⁴¹⁹

Lo anterior muestra que los pelitos entre personal marítimo, tanto del puerto como de las embarcaciones que arribaban a él, existían y posiblemente con cierta regularidad. Los hombres estaban armados con cuchillos en todo momento, ya que éste era su principal herramienta de trabajo. Las tripulaciones podían bajar y recorrer el pueblo de San Blas con relativa libertad, seguramente había limitantes pero éstas mucho tenían que ver con las autoridades de sus embarcaciones. La convivencia de los visitantes con los habitantes del lugar seguramente no siempre fuera 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.⁴²⁰ 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 del puerto. Éste 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;⁴²¹ al sangrador Luis Gálvez lo condenaron a trabajar 6 años en la Compañía de Acapulco;⁴²² y 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. En otros lugares, como Acapulco, la impartición de justicia era pública. Por ejemplo, los hombres de Alejandro de Malaspina,

⁴¹⁹ *Ibid* (testimonio de Juan Xalisco), fojas 5v-6.

⁴²⁰ 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.

⁴²¹ *Proceso civil en contra de mariner...* AGN, Indiferente de Guerra, volumen 525-A, fojas 6v.

⁴²² *Ibid.*, 30 mayo 1793.

detenidos en ese puerto cuando intentaban desertar, fueron sometidos a mutilación, azotes y cepe,⁴²³ algo que es posible que también ocurriera en San Blas.

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. Por ejemplo, en abril de 1781 las autoridades virreinales llamaron la atención del comisario Trillo por permitir el concubinato 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.⁴²⁴

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, las diversiones, etc. 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 del 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 para continuar existiendo, permitió la vinculación del puerto de San Blas con el interior del territorio y por consiguiente de toda aquella

⁴²³ González, *Malaspina...*, p. 68-69.

⁴²⁴ *Orden de que Trillo no interfiera en labores de cura y comandante en contra del concubinato en San Blas.*

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 fama de violentos o malos cristianos, lograron verter sus conocimientos en una población nueva, dedicada a actividades náuticas. 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 una tradición marítima, en donde la población novohispana pudo hacerse de nuevos oficios relacionados con las actividades náuticas. El puerto creció y evolucionó a lo largo del tiempo y su personal incluso llegó a formarse en ese lugar.

CAPÍTULO VI. La atención médica y espiritual que se daba a los trabajadores de San Blas.

Este capítulo tiene como finalidad estudiar los efectos que la insalubridad de San Blas tuvo en el desarrollo del puerto y sobre el personal marítimo que en él laboraba. También pretende conocer las medidas que se tomaron para eliminar, o por lo menos aminorar, dichos efectos sobre la población y el puerto. Lo anterior es importante ya que al ser tan insalubres las condiciones físicas del lugar se buscó la forma de que los trabajadores enfermaran lo menos posible y así que sus faenas no se vieran retrasadas. Además, también se intentó que el establecimiento no viera mermada su población debido a las enfermedades que se padecían en el lugar (males propios de tierras calientes o relacionados con las faenas marítimas).

El clima, los alimentos, los insectos, afectaron considerablemente la salud de los trabajadores y, por lo tanto, también su desempeño. Las autoridades implementaron una serie de medidas que buscaron hacer de San Blas un lugar menos malsano al mismo tiempo que procuraron atender a los trabajadores y vecinos del lugar. Al nuevo establecimiento fue enviado personal encargado de atender, tanto sanitaria como espiritualmente, a los empleados, los cuales debían recibir auxilio tanto en tierra como en las embarcaciones. En el lugar se desarrollaron métodos de atención adecuados a sus necesidades.

Al parecer el clima de San Blas era más difícil de soportar que el de otros puertos coloniales. Algunos hombres que laboraron por años en actividades marítimas y costeras, tanto en Europa como en América, al llegar a San Blas comenzaban a tener problemas de salud; algunos enfermaban, otros morían al poco tiempo de arribar y había quienes preferían convertirse en fugitivos en vez de soportar vivir en un lugar con tan malas condiciones físicas como aquellas.

Las autoridades virreinales trataron de combatir los males propios del puerto. Implementaron diversas medidas como el desmonte del lugar para que el aire circulara con mayor libertad, el brindar atención sanitaria a los empleados y a los pobladores a partir del nuevo personal enviado (cirujanos y sangradores) así como de algunos establecimientos (hospital y botica), etc. Además, las autoridades también se preocuparon por la asistencia espiritual que debían de recibir los enfermos del lugar, por lo que se encargaron del envío de personal religioso. Éste brindaría ayuda y consuelo a aquellos que caían enfermos y que

muchas veces se sabía que no lograrían su recuperación; asimismo, su presencia fue importante para mantener y fomentar los ritos religiosos entre el personal marítimo, aún cuando éstos estuvieran lejos de sus hogares.

El papel del personal sanitario, así como del religioso, fue de gran importancia para lograr el éxito del puerto; de ellos dependió en buena medida la salud física y espiritual de los trabajadores y por lo tanto el desarrollo del establecimiento.

6.1. Los males del mar y de las costas

La insalubridad de las costas, que entorpece el comercio, facilita de otra parte la defensa militar del país contra la invasión de cualquier enemigo europeo.
HULBOLDT

Tanto el clima como las faenas costeras, en mar y tierra, tuvieron un cierto grado de peligrosidad, por lo que la vida y la salud de sus habitantes y trabajadores estuvieron en constante riesgo. Los viajes, los pleitos, los accidentes, los alimentos y los insectos repercutieron de diversas formas en la salud de los lugareños, y por lo tanto, en las medidas sanitarias que las autoridades tomaban. Dichas medidas buscaron contrarrestar los males costeros y conseguir que los puertos continuaran con su funcionamiento.

Algunas de las políticas sanitarias implementadas en San Blas fueron tomadas de la experiencia vivida en otros establecimientos portuarios del reino; no todas funcionaron y por lo mismo hubo que aplicar algunas nuevas, las que se pensaba que podían llevarse a cabo en ese paraje.

a) Las condiciones físicas de las costas coloniales

La mayoría de las costas novohispanas, debido a su ubicación geográfica y su altura, contaron con climas excesivamente cálidos y húmedos.⁴²⁵ Esto influyó en el poco poblamiento que hubo en las zonas costeras durante el periodo colonial. Sus características climáticas hicieron que los índices de mortandad en ellas fuesen elevados. En la mayoría de los puertos coloniales disminuyó (por no decir que casi desapareció) la población indígena, la cual poco a poco fue sustituida por negros, castas y, en el caso de Acapulco, también por

⁴²⁵ Humboldt llegó a explicar que la causa de los “calores” tan intensos de las costas novohispanas se debía principalmente a su poca elevación sobre el nivel del mar, es decir, a su proximidad al océano. Ver op. cit., p.19.

filipinos.⁴²⁶ La mortandad infantil era un problema común en los establecimientos portuarios, lo cual frenó su crecimiento demográfico. Antonio de Ciudad Real dejó ver esta situación en Veracruz en el siglo XVI:

La cibdad de Veracruz...es tierra muy calurosa y enferma y donde reinan los mosquitos y aun los negros..., críanse en aquella cibdad pocos niños y éstos y los grandes andan de ordinario enfermos y descoloridos, dellos y de los que vienen de España mueren allí, especialmente cuando llegan las flotas.⁴²⁷

La mortandad en zonas portuarias al parecer no varió demasiado durante el periodo colonial y continuó siendo un problema en las costas novohispanas en general. Humboldt así lo describió:

La mortandad del pueblo es más considerable entre los niños y los jóvenes, sobre todo en las regiones cuyo clima es a un mismo tiempo muy caliente y muy húmedo. Las fiebres intermitentes reinan en toda la costa... En las regiones cálidas y húmedas es tan grande la mortandad que apenas se percibe el aumento de población...⁴²⁸

El ambiente de las costas afectaba la salud de habitantes y visitantes; el calor desequilibraba con gran facilidad la temperatura y la humedad corporales; la deshidratación podía debilitar fácilmente al organismo y generar afecciones como insolación, calambres, agotamiento, etc. Además, el exceso de humedad en la piel podía generar males molestos como el sarpullido, el cual provocaba excesiva comezón.⁴²⁹

Las playas novohispanas también fueron zonas idóneas para el inicio y la propagación de múltiples enfermedades como la fiebre amarilla, la malaria, las infecciones gastrointestinales, entre otras. Muchas de éstas fueron expandidas gracias a los mosquitos, los cuales se desarrollaron considerablemente en pantanos cercanos a los puertos o gracias al mismo clima cálido y húmedo que caracterizó a las costas.⁴³⁰ La presencia de los mosquitos en los puertos coloniales fue tan evidente y molesta que muchos viajeros, como

⁴²⁶ Respecto a la población de Veracruz puede verse a Antonio García de León, "Contrabando y comercio de rescate en el Veracruz del siglo XVII" en *Comercio marítimo: nuevas interpretaciones y últimas fuentes* (coord. Carmen Yuste), México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997, p. 21 y 25. Para la población de Acapulco, donde se habla de los filipinos, puede verse a Gerhard, *Geografía...*, p. 40-41.

⁴²⁷ Ciudad Real, *op. cit.*, p. 117.

⁴²⁸ Humboldt, *op. cit.*, p. 41.

⁴²⁹ Esta situación de "pérdida calórica" viene explicada en Manuel Martínez, *Factores económicos, culturales y sociales en la génesis de las llamadas enfermedades tropicales*, México, El Colegio Nacional, 1993, p. 36-38.

⁴³⁰ Justamente la malaria y la fiebre amarilla fueron padecimientos que llegaron, se instalaron y se propagaron primero en el puerto de Veracruz y posteriormente en otros territorios. Los mosquitos fueron los principales transmisores de esos males. Ver Fajardo, *op. cit.*, p. 32-34.

Thomas Gage, llegaron a quejarse amargamente de que estos insectos devoraban a los hombres de día y de noche, y que ni siquiera los pabellones o mosquiteros con los que contaban lograban protegerlos de sus ataques.⁴³¹ Era tan conocida la difícil estancia que se podía tener en los puertos que los viajeros procuraban estar el menor tiempo posible en ellos, algo que los trabajadores no lograron evitar con tanta facilidad.⁴³² Además, la presencia de los mosquitos (entre otros muchos insectos) afectaba las faenas portuarias pues los hombres gastaban más tiempo espantándolos que cumpliendo con sus obligaciones.⁴³³

Las costas también fueron la puerta de entrada de enfermedades provenientes de otros territorios. Algunos padecimientos que llegaron a presentarse en ellas (como viruela) se propagaron en el interior del territorio dando inicio a terribles epidemias. Esto en parte se debió a que los puertos fueron punto de convergencia entre la Nueva España y otros reinos; así como a éstos ingresaban hombres y mercancías, también lo hicieron las enfermedades. Las costas también fueron lugares en donde los males ya existían y estaban al asecho de cualquier recién llegado, principalmente de los que arribaban débiles y diezmados por la dura vida de las travesías.⁴³⁴ Humboldt fue de la opinión de que los males existentes en los puertos no siempre entraban a ellos sino que algunos se generaban en el lugar. Sin embargo, era más fácil echarle la culpa a las tripulaciones numerosas y amontonadas en barcos sucios y poco aseados que culpar a las condiciones de los puertos con su falta de ventilación, su clima ardiente y sus suciedades.⁴³⁵ Las condiciones de los establecimientos portuarios fomentaban la permanencia y propagación de las enfermedades ya que generalmente eran zonas rodeadas de pantanos con agua sucia en donde proliferaban los mosquitos y se pudrían hojas, frutos o animales.⁴³⁶ Y cuando no había pantanos alrededor, las suciedades del lugar se encargaban de hacer de los puertos zonas poco gratas. Por ejemplo, Josefina Muriel menciona que Acapulco era uno de los lugares más insanos del continente ya que, además de los huracanes, terremotos e insectos que azotaban la región,

⁴³¹ Gage, *op. cit.*, p. 101.

⁴³² Humboldt menciona que los viajeros que apenas iban a viajar, esperaban en Jalapa hasta el momento de embarcarse. Ver *op. cit.*, p. 527.

⁴³³ Esta situación puede verse en una narración hecha por José Bustamante, quien mencionó lo difícil que era trabajar en un lugar como San Blas en donde los mosquitos dificultaban el trabajo en el lugar y por lo tanto retrasaban el cumplimiento de las faenas. Ver Higuera, *op. cit.*, p. 213.

⁴³⁴ Archer, *op. cit.*, p. 59.

⁴³⁵ Humboldt, *op. cit.*, p. 515.

⁴³⁶ *Ibid.*, p. 520.

los habitantes tenían que vivir en casuchas de madera cercanas a la ciénega del castillo, la cual estaba llena de agua pútrida y hedionda.⁴³⁷

Todo lo anterior dificultó los asentamientos humanos en las costas. Por ello, durante la mayor parte del periodo colonial no se fundaron grandes ciudades en ellas. El puerto que más creció fue Veracruz, y se debió más al aumento comercial que hubo en sus costas así como a su mayor vinculación con el interior del reino, lo cual se reflejó en el crecimiento de su población y de su urbanización, aunque esta última no fue tan impresionante como podría esperarse de un lugar de su importancia.⁴³⁸ Esto se evidencia con la descripción hecha por el comandante de flota Antonio de Ulloa:

Los edificios no tienen cosa de suntuosidad, ni de hermosura exterior, siendo en esta parte como en las ciudades pobres donde no hay proporciones de un comercio crecido y lucrativo como el de ahí. Hay bastantes casas grandes, dispuestas más bien para recibir a los cargadores de España... Mucho número de casas son bajas y otras, aunque tengan alto, son de mala vista, con particularidad las que vive la gente pobre que son humildes... De pocos años a esta parte están empedradas las calles, antes eran terreras y muy descuidadas.⁴³⁹

Acapulco por su parte, tuvo un desarrollo urbano y poblacional mucho menor que el de Veracruz.⁴⁴⁰ En ese lugar sólo había actividades comerciales y visitantes numerosos cuando la Nao de China llegaba; el resto del tiempo era un pueblo de pescadores.⁴⁴¹ Los navegantes, en teoría acostumbrados a soportar climas cálidos, al parecer no toleraban las condiciones físicas de Acapulco. Algunos oficiales de mar solicitaban a las autoridades que les permitieran retirarse del puerto a un lugar menos caluroso, ya que permanecer en él provocaba que su salud se deteriorara.⁴⁴² Este beneficio seguramente no lo gozaron el resto de las tripulaciones, las cuales tuvieron que quedarse en las costas cumpliendo con sus obligaciones.

Respecto a otras costas novohispanas, la mayoría contaban con condiciones físicas similares a las de Veracruz y Acapulco, sin embargo, tuvieron un desarrollo menor,

⁴³⁷ Muriel, *op. cit.*, p. 216.

⁴³⁸ Blázquez, "Distribución...", p. 173.

⁴³⁹ Solano, *op. cit.*, p. 15-16.

⁴⁴⁰ Gemeli, *op. cit.*, p. 12-14 describe al puerto de Acapulco con gran detalle.

⁴⁴¹ Humboldt y Gemelli hablan de la población del puerto y de las condiciones en las que vivía. Ver Humboldt, *op. cit.*, p. 156 y Gemelli, *op. cit.*, p. 7

⁴⁴² *Solicitud de oficiales de la fragata La Rosa de retirarse de la costa de Acapulco*. 7 abril 1765. AGN, Marina, volumen 23, foja 76.

principalmente provocado por el monopolio marítimo establecido (como antes se mencionó).⁴⁴³

En el caso de San Blas, éste fue uno de los establecimientos costeros con mayores problemas climáticos. Los pobladores del lugar continuamente se quejaron de los estragos que las condiciones físicas provocaron en su trabajo y su salud. Muchos de sus empleados provenían de otros puertos, tanto coloniales como peninsulares, como ya antes se mencionó. Los trabajadores del nuevo establecimiento marítimo habían pasado por las difíciles condiciones físicas de Veracruz, Acapulco, la Habana o el Callao, y sin embargo, llegaron a declarar que el clima de San Blas era más insoportable que el de otros puertos coloniales. Esta situación fue peor para los hombres que llegaban directamente de costas peninsulares donde el clima era más templado. Arribar a zonas tan calurosas y llenas de insectos era un duro golpe para ellos y para su salud. Así lo expresó el piloto José Moreno Chacón al quejarse de las condiciones de San Blas:

Ya Vuestra Excelencia no ignora las continuas enfermedades que padecemos los que estamos hechos a morar en tierras frías o templadas y venimos a temperamentos como este, en donde el que no muere queda para muchos días lisiado.⁴⁴⁴

La vida en los puertos coloniales fue difícil. A pesar de ello, a través de dichos establecimientos se realizaron diversas e importantes actividades. Sin embargo, en ocasiones las faenas portuarias se veían afectadas por las condiciones de las costas, lo cual dañaba de diversas formas a la Nueva España y a su Metrópoli ya que no se llevaban a cabo las labores comerciales y marítimas como se esperaba. La importancia que tenían los puertos como zonas estratégicas motivó a las autoridades a prestarles mayor atención, lo cual sucedió principalmente desde fines del siglo XVII como ya se mencionó. Se vio la necesidad de promover los asentamientos poblacionales costeros que vinculasen las actividades del interior del territorio a las faenas portuarias y, para lograrlo, hubo que tomar diversas medidas que hicieran de los puertos zonas más habitables. Algunas de ellas se relacionaron con la asistencia prestada a los enfermos del lugar así como las políticas de saneamiento que buscaban prevenir los padecimientos propios de esas zonas.

⁴⁴³ Dichos puertos continuaron realizando actividades comerciales, muchas de ellas de forma ilegal. Así lo narraron Chilton y Monségur. Ver García Icazbalceta, *op. cit.*, p. 38; Jean de Monségur, *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, México, IIH, UNAM, 1994, p. 219.

⁴⁴⁴ *Solicitud de José Moreno Chacón de retirarse de San Blas*. San Blas, 25 octubre 1781. AGN, Marina, volumen 53, foja 243.

Las normas y reglamentaciones sanitarias y médicas pretendían mejorar la situación en la que vivían los habitantes y trabajadores;⁴⁴⁵ principalmente la de aquellos que anteriormente no recibía ningún tipo de asistencia oficial y tenían que conformarse con tratamientos brindados por curanderos, barberos y boticarios con escasa preparación.⁴⁴⁶ En el caso de las costas, muchas de esas políticas en realidad estaban más encaminadas a proteger los movimientos mercantiles y los intereses de comerciantes en lugar de preocuparse por el beneficio de la población.⁴⁴⁷ Esto se debía a que la enfermedad de los trabajadores era resentida con gran pérdida económica ya que la capacidad de trabajo dependía en gran medida de la salud de los empleados, por ello fue necesario no sólo atender los males sino tratar de prevenirlos.⁴⁴⁸ Las medidas implementadas en San Blas al parecer tuvieron ambas intenciones, es decir, brindar asistencia a la población y mejorar sus condiciones de vida con la finalidad de que eso evitara los retrasos laborales y permitiera el desarrollo del puerto.

b) Políticas sanitarias y hospitalarias implementadas en San Blas.

San Blas se caracterizó por sus difíciles condiciones físicas que, si no impidieron, al menos afectaron los asentamientos humanos en el lugar, lo cual a su vez dificultó los trabajos portuarios. Para evitar lo anterior, las autoridades tuvieron como prioridad aplicar medidas sanitarias para lograr con ellas el desarrollo portuario de la región.

Así que en San Blas, algunos oficiales, como el comandante Bruno de Hezeta, hicieron propuestas que buscaban mejorar la situación en la que vivían los habitantes y trabajadores del lugar. Este oficial comenzó por indagar la forma en la que podría hacerse de San Blas un lugar más sano pues supuso que sólo así podría lograrse su desarrollo. Además, pensó que era necesario brindar atención a los hombres que cayeran enfermos así como contar con un establecimiento especializado en el que se pudiera recibirla. También consideró importante la forma en la que debían desarrollarse las rutinas de los trabajadores para lograr un mayor y mejor trabajo en el lugar. Por lo anterior, algunos de los puntos que le interesó conocer fueron los siguientes:

⁴⁴⁵ Fajardo, *op. cit.*, p. 17.

⁴⁴⁶ Cruz, *Los hospitales...*, p. 12-13.

⁴⁴⁷ *Ibíd.*, p. 74.

⁴⁴⁸ Martínez Báez, *op. cit.*, p. 51-52.

1. Si el desmonte del lugar (cortar arbustos y matorrales) eliminaría los dañinos vapores de la tierra ya que circularía mejor el aire y disminuiría el número de mosquitos, los que impedían el sueño completo del trabajador y por lo tanto su rendimiento laboral.
2. Si era necesaria la creación de un establecimiento especial donde se brindara atención a los enfermos (un hospital). En ese lugar se atendería de manera correcta a todos los pacientes que hubiese en el puerto (principalmente trabajadores). Su ausencia provocaba que los empleados que no tenían dinero carecieran de atención médica o incluso de los sacramentos al momento de fallecer; y cuando contaban con dinero, la atención que recibían en sus casas no era muy acertada y por lo tanto no se curaban o tardaban mucho en hacerlo, creando serios retrasos a las labores del puerto.
3. Si las comidas debían realizarse en el arsenal. El hecho de que los trabajadores se trasladaran desde la costa hasta sus respectivas casas, pasando por pantanos, exponiéndose a sus gases y a los rayos del sol, arriesgaba a los hombres a pescar enfermedades e incluso a que llegaran a expandirlas. Eso provocaría que se perdiera tiempo en las labores del puerto.⁴⁴⁹

Estos cuestionamientos fueron hechos a algunos cirujanos de las embarcaciones que había en el puerto; ellos se encargaron de responder las preguntas de Hezeta con rapidez. Las condiciones físicas de San Blas, así como la situación en la que se encontraban sus habitantes, tal vez lo ameritaban. Los cirujanos consideraron que el desmonte era necesario en el puerto; los matorrales impedían la ventilación del lugar, lo que provocaba que el aire estuviera cargado de miasmas y exhalaciones de la tierra o de esteros, los cuales penetraban en los poros y producían enfermedades. Respecto al hospital, consideraron que era muy necesario un establecimiento como ese en el puerto; su ausencia era una de las principales causas de muertes en el lugar puesto que los enfermos en sus casas abusaban de la comida, no obedecían las órdenes de los cirujanos ni se administraban de manera correcta los medicamentos. Por último, consideraron que el sol abrasador que caía sobre los

⁴⁴⁹ *Cuestionario aplicado a cirujanos de San Blas sobre la situación sanitaria del puerto.* San Blas, 10 febrero 1771. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 8-8v.

trabajadores al momento de trasladarse al pueblo para hacer sus comidas era causa importante de enfermedades y de fatigas, por lo que los hombres deberían realizar sus comidas en el mismo arsenal. Además, sugirieron que se construyeran caminos altos que impidieran las continuas inundaciones en el lugar así como que el puerto contara con una botica que tuviera los medicamentos necesarios para sanar los males de los enfermos.⁴⁵⁰

A partir de las respuestas que los cirujanos dieron a los cuestionamientos de Bruno de Hezeta, éste mandó algunas sugerencias al virrey novohispano con la finalidad de atender los problemas sanitarios del puerto. Su intención no fue únicamente lograr mejores condiciones de vida de los habitantes; sus sugerencias iban enfocadas al desarrollo del lugar. Las duras condiciones climáticas de San Blas provocaban que los trabajos del puerto se vieran afectados y, por lo tanto, su crecimiento también; además, con lo anterior se veía seriamente dañado el Real Erario. Las sugerencias que mandó Hezeta al virrey Bucareli fueron las siguientes:

1. Que se realizaran tinglados o cobertizos que resguardaran a los hombres del sol y de la lluvia para que así realizaran mejor su trabajo.
2. La construcción de un hospital en donde se atendiera de la mejor manera posible a los enfermos y a los convalecientes, evitando así engaños, desperdicio de medicamentos y gastos en general.
3. Que las raciones de los trabajadores fueran entregadas en el arsenal; así no se perdería tiempo en el traslado de los hombres al pueblo y no enfermarían en el camino, conservando su robustez para el trabajo.
4. Que se realizara el desmonte del lugar y se hicieran caminos, calles y plazas.⁴⁵¹

Aunque todas esas sugerencias no fueron del todo olvidadas, en realidad pocas medidas fueron aplicadas y por lo tanto la vida en San Blas continuó siendo muy dura; la situación sanitaria en el puerto no mejoró como se deseaba.

Las enfermedades que padecían los hombres del lugar preocuparon a las autoridades ya que aquellos eran pieza clave en el funcionamiento del puerto. Hubo necesidad de

⁴⁵⁰ *Informe de cirujanos de San Blas sobre medidas sanitarias que deben tomarse en el puerto*. San Blas, 14 febrero 1777. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 9-17v.

⁴⁵¹ *Carta de Bruno de Heceta al virrey Bucareli*. San Blas, 20 febrero 1777. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 4-5.

implementar medidas que promovieran su atención. Continuamente se veía a trabajadores que caían enfermos y que dejaban las faenas a medio realizar. Cuando una nave arribaba a San Blas era común que lo hiciera con un crecido número de hombres que llegaban en malas condiciones de salud. Las autoridades ordenaban que esos enfermos recibieran algún tipo de atención para que pudieran reintegrarse lo más pronto posible a sus respectivas obligaciones.⁴⁵² El problema era que no había métodos de atención eficaces en el puerto.

La primera medida tomada para atender a los enfermos del lugar consistió en ordenar a los cirujanos de navío que revisasen a los hombres que llegaban enfermos. Esa labor no estaba incluida en sus obligaciones pues ellos sólo debían atender a los hombres de las embarcaciones durante las travesías, por lo que fue necesario pagarles por cada enfermo que revisaran en el puerto. Podría decirse que en San Blas no había ningún tipo de sistema de atención a los enfermos, incluso no se contaba ni con el establecimiento ni con los medios necesarios para hacerlo. Esto puede verse con el caso de los marinos escorbutados que llegaron al puerto en agosto de 1769 en el paquebot El Príncipe. Al arribar fueron llevados a una casa para que se recuperaran y comenzaron a darles medicamentos, algunos de los cuales no eran totalmente útiles para tratar escorbuto; se contrató un cirujano de navío para que asistiera a los enfermos y hubo que pagarle por sus servicios. Pese a las atenciones brindadas a esos hombres, al parecer éstas no fueron las adecuadas para lograr su recuperación. Se pensó que era difícil que sobrevivieran y, su estancia en el puerto incluso fue un verdadero suplicio para ellos ya que el lugar no contaba ni siquiera con utensilios que al menos los protegieran de los ataques de los moscos. La atención brindada no les ayudó del todo a soportar las duras condiciones de la zona, lo cual tampoco facilitó su recuperación; eso puede verse en la declaración que hizo el comisario Lasso:

De tal suerte les molestaba a estos infelices el perjuicio de zancudos y jejenes, que lloraban como unos niños. Me instaron a que les comprara pabellones para poder sosegar aunque fuese a su cuenta de ellos. Se los he comprado de cotense y su importe de cada uno asciende a ocho pesos. Vuestra Excelencia se servirá decirme si este gasto lo ha de soportar la Real Hacienda, respecto a que estos pueden quedar aquí de repuesto para cuando se ofrezca, o si lo han de pagar los pacientes.⁴⁵³

⁴⁵² *Carta al comisario Ignacio de Arteaga notificándole que se recibió informe referente al arribo de la fragata Santiago*. México, 24 enero 1781. AGN, Marina, volumen 47, expediente 23, fojas 44-44v.

⁴⁵³ *Carta de José María Lasso al virrey Marqués de Croix*. San Blas, 3 agosto 1769. AGN, Californias, volumen 79, expediente 27, fojas 72-73.

Las medidas sanitarias implementadas en San Blas se modificaron poco a poco; esos cambios dependieron en gran medida de las enfermedades que se padecían en el puerto. Los males que atacaban a los hombres, tanto en mar como en tierra, fueron factores importantes que marcaron cambios trascendentales en las cuestiones sanitarias del lugar.

c) Las enfermedades en travesías

Por siglos, el hombre vivió confinado entre ratas, piojos, pulgas, moscas y mosquitos, sin sospechar que en éstos, aparentemente inofensivos compañeros de su sueño, su indolencia, su pereza –o su superstición-, la muerte escondía en el aguijón que infectara su sangre y extendiera la plaga.

SALVADOR NOVO

Las naves eran uno de los principales lugares donde los hombres enfermaban. En las navegaciones del Pacífico las muertes fueron comunes y muy numerosas.⁴⁵⁴ Había varias razones para que así sucediera, entre las que destacaban la larga duración de los viajes, la deficiente alimentación, los cambios de temperatura, la suciedad de las embarcaciones, etc. Aunado a lo anterior, durante las navegaciones había accidentes que podrían dejar a los trabajadores heridos, incapacitados o muertos. Los padecimientos que se presentaban en las travesías podían comenzar desde el hecho de que los hombres eran sometidos a modos de vivir diferentes a lo habitual y muchos de ellos no soportaban con salud la tensión impuesta por la necesidad de adaptación.⁴⁵⁵

Una de las más comunes enfermedades que se presentó en alta mar fue el escorbuto. Ya se mencionó que ésta se manifestaba con mayor frecuencia en las navegaciones por el Pacífico ya que las travesías eran más largas y los hombres pasaban más tiempo sin consumir alimentos frescos. Los síntomas de esa enfermedad se manifestaban con la inflamación y sangrado de las encías, la caída de los dientes y endurecimiento en las articulaciones; esto último impedía el movimiento de las extremidades.⁴⁵⁶

Como los viajes que partían de San Blas (o llegaban) tardaban varios meses en realizarse, el escorbuto afectó considerablemente a sus trabajadores. Muchos de los enfermos morían o quedaban seriamente dañados por ese mal. Generalmente no había viajes que no presentaran algún caso de escorbuto; éste fue uno de los principales enemigos de los viajeros. En cada arribo se procuraba atender a los hombres que caían en manos de

⁴⁵⁴ Olveda enlista algunos de los viajes en los que murieron muchos hombres. Ver “La Navidad...”, p. 26.

⁴⁵⁵ Martínez Báez, *op. cit.*, p. 51.

⁴⁵⁶ Fajardo, *op. cit.*, p. 53...

ese mal con la esperanza de que se recuperaran rápidamente y que así volvieran lo más pronto posible a sus labores, algo que al parecer fue difícil de conseguir:

Los enfermos que vinieron en el Paquebote el Príncipe que eran doce, y ya de ellos ha muerto uno, los tengo curando en una casa fuera de la villa. Todos están picados de escorbuto, y algunos lo tienen tan reconcentrado que será imposible escapen la vida.⁴⁵⁷

El escorbuto fue un mal que afectó considerablemente las actividades marítimas. En ocasiones las expediciones no podían cumplir con sus objetivos debido a que ese mal mermaba el número de hombres, lo cual impedía continuar con el trabajo planeado. Los oficiales se veían en la necesidad de hacer paradas forzosas o incluso suspender las travesías. Así le pasó al navegante Vicente Vila, quien en 1769 tenía órdenes de llevar víveres al puerto de Monterrey, pero la enfermedad de sus hombres lo obligó a detenerse en San Diego para que éstos fueran atendidos:

El motivo de la demora en este puerto y no poder parar a seguir a Monterrey y ha sido por hallarme con toda la gente de mi tripulación enferma del 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...⁴⁵⁸

El cargamento llevado por Vila tuvo que ser enviado por tierra hasta su destino. No se continuó con el viaje por mar debido al peligro que esto representaba para la vida de los hombres, para la supervivencia de las poblaciones del noroeste y para el erario del rey.⁴⁵⁹

Eran tantos los problemas que daba el escorbuto que las autoridades coloniales trataron de tomar medidas para evitar que ese padecimiento se presentara en los viajes. Sin embargo, los conocimientos que se tenían sobre la enfermedad todavía eran deficientes y por lo tanto los remedios no eran efectivos. En septiembre de 1769 se prohibió que las embarcaciones llevaran aguardiente por considerarse que este era causa de que los hombres “se escorbutaran”. Algunos oficiales de mar protestaron ante la medida ya que ingerir esa bebida también tenía objetivos medicinales; un trago de aguardiente reanimaba a sus hombres y daba calor a sus cuerpos, algo muy importante sobre todo cuando viajaban por climas fríos como los de los mares del noroeste.⁴⁶⁰

⁴⁵⁷ *Carta de José María Lasso al virrey Marqués de Croix*. San Blas, 3 agosto 1769. AGN, Californias, volumen 79, expediente 27, fojas 72-73.

⁴⁵⁸ *Carta de Vicente Vila al virrey marqués de Croix*. AGN, Historia, volumen 329, fojas 54-55, 6 julio 1769.

⁴⁵⁹ *Ibid.*, fojas 55.

⁴⁶⁰ *Carta de José María Lasso al virrey Marqués de Croix*. San Blas, 2 septiembre 1769. AGN, Californias, volumen 79, expediente 42, fojas 108-108v.

La forma más común de evitar el escorbuto era intentando que las travesías fueran menos prolongadas. Las autoridades reales y virreinales emitían órdenes para que los navegantes hicieran paradas en puertos que les quedaran de paso. Por ejemplo, en 1776 José de Gálvez, enterado de que el navío San Joseph que viajó del Cavite a Acapulco y llegó con 128 enfermos (28 de los cuales tenían escorbuto) emitió una cédula ordenando que se evitasen las travesías largas; recomendó que las embarcaciones se detuvieran por algún tiempo en los puertos existentes en las Californias; con el constante vínculo interportuario se fomentarían dichos establecimientos y los hombres de mar consumirían alimentos frescos que evitarían que enfermaran de escorbuto.⁴⁶¹ Algunas de las naves de San Blas efectivamente paraban en los puertos de las Californias a que sus hombres se repusieran o a reabastecerse de agua, leña o alimento, aunque no siempre obtuvieron la ayuda necesaria debido al poco desarrollo y abasto de esos establecimientos.⁴⁶² Cuando la vinculación marítima de los territorios del noroeste aumentó y los viajes náuticos fueron cada vez más regulares, los reabastecimientos de agua y alimentos frescos fueron más comunes y la vida de los hombres de mar tuvo cierta mejoría.⁴⁶³

Además del escorbuto, hubo otros padecimientos en las travesías. Algunos de los males se relacionaban con el consumo de alimentos contaminados. Aunque los alimentos se descompusieran, a veces los nautas se veían en la necesidad de consumirlos hasta que llegaran a un lugar en donde pudieran reabastecerse. El consumo de víveres en mal estado provocó enfermedades (principalmente gastrointestinales) en los hombres. Además, cuando los alimentos se descomponían las raciones eran reducidas, lo que también afectó la salud de los navegantes. Así pasó al paquebot San Carlos en 1783:

Certifico en virtud de la orden que antecede su fecha veinte y seis de noviembre, haber reconocido los víveres de a bordo, y con especialidad el pan, que es el que merece la mayor atención, y le encontré corrompido, amargo y lleno de gusanos y pasado después a ver la carne, hallé que también ésta estaba la más de ella rancia, de modo que algunos ranchos apenas la prueban, de cuya mala calidad de estos alimentos se podrá venir en conocimiento de lo próximo que nos hallamos a un contagio general, por lo que se hace preciso para evitar ser víctimas de este dar de mano a estos alimentos mal acondicionados y racionar la tripulación con arroz.⁴⁶⁴

⁴⁶¹ *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*. Aranjuez, 16 mayo 1776. AGN, Reales Cédulas, volumen 107, fojas 388-389.

⁴⁶² *Carta del comandante Ignacio de Arteaga al virrey Mayorga*. San Blas, 3 enero 1782. AGN, Marina, volumen 49, expediente 96, foja 202.

⁴⁶³ Bernabeu, *El Pacífico...*, p. 96.

⁴⁶⁴ *Reconocimiento hecho por el cirujano Juan García sobre el mal estado de los alimentos en el paquebot San Carlos*. 1783-1784. AGN, Marina, volumen 67, expediente 10, fojas 265-265v.

Así como el consumo de alimentos en descomposición dañaba la salud de los hombres de mar, en general podría decirse que el alimento en sí no era muy bueno tampoco; al parecer el tipo de productos de las embarcaciones (pesado, seco y duro) provocaba que los hombres de mar padecieran estreñimientos constantes y por lo tanto continuos malestares.⁴⁶⁵

La falta de agua también afectaba la salud de los hombres; las calmas marítimas padecidas en los viajes, aunado al temperamento caliente que vivían en muchas de las travesías, exigían abundancia de agua, y la escasez del vital líquido dañaba la salud de los tripulantes. Dicha escasez en ocasiones obligó a los navegantes a beber agua en malas condiciones, lo cual también les provocó malestares.⁴⁶⁶

Otro de los padecimientos comunes en las embarcaciones se relacionaba con los contagios. Había ocasiones en que los hombres de mar enfermaban en las tierras que visitaban, lo cual podía significar la presencia de algún padecimiento contagioso. Esto implicaba peligro no solo para la tripulación sino también para las poblaciones en las que las naves hacían escala. El peligro de contagio preocupó a las autoridades puesto que la propagación de alguna enfermedad desconocida podía ser el inicio de una epidemia en todo el reino. Por ello ordenaron que se tomaran medidas para evitar cualquier tipo de contagio; algunas de ellas consistían en exponer al aire los cargamentos, fumigarlos con sahumeros de azufre, cuerno o estiércol durante cuarenta días, que la ropa de los enfermos se lavara con agua caliente, por separado y zahumándolas con vapor de vinagre, etc.⁴⁶⁷ También se recurría a las cuarentenas de las embarcaciones, las cuales tenían que evitar tocar tierra hasta que pasara el tiempo suficiente para evitar un contagio. Esto sucedía a menudo en Veracruz ya que ahí las enfermedades contagiosas se presentaron con mayor regularidad. En las costas del Pacífico la situación fue distinta y dichos males no causaron tantos daños. Humboldt incluso explicó que en las costas occidentales no se presentaron padecimientos contagiosos como el vómito prieto, que los males del lugar generalmente se relacionaban con “calenturas gástricas” provocadas por los alimentos en mal estado pero que no eran

⁴⁶⁵ Bernardini Ramazini, *Las enfermedades de los trabajadores De morbis artificum diatriba* (traducción Juan Manuel Araujo Álvarez), México, UAM-Xochimilco, Porrúa, 2000, p. 342.

⁴⁶⁶ Hilton, *op. cit.*, p. 97.

⁴⁶⁷ AHAFM, *Informe sobre sahumeros que se hacen a naves que arriban a Veracruz para evitar el contagio de viruela*. 18 abril 1793. Protomedicato, volumen 4, expediente 8, fojas 9-10.

males que pudiesen propagarse.⁴⁶⁸ Aunque los casos de contagios fueron menos frecuentes en las costas del Pacífico, también existieron y por lo tanto debieron tomarse medidas para combatirlos.⁴⁶⁹ Por ejemplo, en 1796 el bergantín San Francisco de Asís arribó a Acapulco proveniente de Guayaquil luego de treinta y dos días de navegación; se había dado la alarma de que en ese puerto se padecía de viruela, por lo que se ordenó a la embarcación que permaneciera en las costas de Acapulco en cuarentena:

...las disposiciones que incluye el Decreto de 7 de julio último dirigidas por medio de la cuarentena, que manda observen las embarcaciones que lleguen de los puertos del Sur, a precaver el enorme estrago que en este reino pudiera hacer el contagio de viruelas, de que tenemos antecedentes adolecer las posesiones del Perú.⁴⁷⁰

Como antes se mencionó, estas cuarentenas no siempre eran respetadas. Los retrasos que provocaban generaban grandes malestares, principalmente entre los comerciantes.⁴⁷¹ Esta situación también se presentó en Acapulco, donde se daban razones para evitar que las naves fueran sometidas a las cuarentenas. Como ejemplo pueden verse los alegatos de los comerciantes de la ciudad de México que se oponían a que el bergantín San Francisco de Asís retrasara su arribo:

A pesar en este arbitrio ha dado ocasión a el paternal solícito esmero de Vuestra Excelencia, lo que acaba de acaecer con el enunciado bergantín, de el que con arreglo al mérito que resulta de la justificación recibida por el teniente castellano de dicho puerto, no hay la menor sospecha de contagio, por haber salido, y no tocado en paraje en que se padezca, y por no haber alguno de los pasajeros adolecidos en el viaje de igual enfermedad. En tales circunstancias, no hay duda de que el no permitir el desembarco de los pasajeros y efectos, traerá consigo unos males que Vuestra Excelencia del todo desea cortar...⁴⁷²

Las visitas sanitarias a las embarcaciones no se respetaban como era debido y sólo se aplicaban cuando existía un contagio muy evidente, pues preocupaba que fuera a

⁴⁶⁸ Humboldt, *op. cit.*, p. 516.

⁴⁶⁹ Jaime Olveda explica que algunas de las enfermedades que en el siglo XVI causaron severos estragos en las costas del Atlántico, como la malaria o la fiebre amarilla, se propagaron menos en las costas del Pacífico debido a que en ellas la presencia de población negra fue más reducida; sin embargo, algunas de las enfermedades que sí existieron en esas costas fueron de tipo gastrointestinal como la disentería, la tifoidea y otras infecciones típicas de los trópicos. Ver *Conquista y colonización...*, p. 171-172.

⁴⁷⁰ *Informe sobre cuarentena que se aplicó a bergantín San Francisco de Asís*. México, 1 octubre 1796. AGN, Epidemias, volumen 15, expediente 1, fojas 15.

⁴⁷¹ Cruz, *Los hospitales...*, p. 95-96.

⁴⁷² *Informe sobre cuarentena que se aplicó a bergantín...* AGN, Epidemias, volumen 15, expediente 1, foja 15v.

iniciarse una epidemia.⁴⁷³ De no ser así, pasaba lo que en Veracruz, es decir, se buscaban a toda costa evitar que las naves retrasaran su arribo.

Otro tipo de males que afectaron la salud de las tripulaciones fueron los padecimientos crónicos. Las condiciones en las que se daban los viajes provocaban que muchos miembros de las tripulaciones enfermaran y sus males los mataran poco a poco. La vida en un ambiente húmedo, la mala alimentación y los cambios de temperatura dejaban la salud de los hombres afectada; a pesar de ello seguían siendo enviados a navegar ya que sus males no eran tan severos como para impedirles continuar cumpliendo con sus obligaciones. Eso podía representar un problema que ponía en peligro el éxito de los viajes. De ello se quejó el capitán de navío Josef Cañizares quien explicó su inconformidad al virrey. Decía que él llevaba 20 años sirviendo en San Blas, y en un viaje que hizo a las Filipinas en 1785-86 su salud quedó muy afectada; aún así lo obligaron a navegar nuevamente ya que era necesario que no se atrasaran los servicios del rey. Según su opinión, esto era un error ya que mandar tripulantes enfermos, en especial a los oficiales, ponía en mayor peligro a las naves, a los trabajos del rey y en especial a las tripulaciones.⁴⁷⁴

Así lo explicó:

...que la vida no la llevamos segura y que de ella penden todas las demás que se embarcan y que separados los buques, enfermo uno y otro de los que llevamos el mando, están expuestos los intereses del soberano y la vida de tanto pobre embarcado, porque muerto el piloto es consiguiente pérdida de la embarcación.⁴⁷⁵

También puede verse el caso del contraamaestre Antonio Medina quien adquirió una fuerte tos durante un viaje que hizo a Manila (posiblemente tisis –o tuberculosis–); dicho mal no se le quitó en años y cada día le provocaba muchas incomodidades así como mayor dificultad para cumplir con sus obligaciones.⁴⁷⁶ Los males adquiridos en las navegaciones, que aún permitían a los empleados trabajar, llegaban a acabar con la salud de los hombres

⁴⁷³ *Orden de que se reestablezca la visita sanitaria a las naves que arriben a Veracruz*. México, 22 agosto 1801. AGN, Epidemias, volumen 2, expediente 4, fojas 39-39v.

⁴⁷⁴ *Informe sobre mal comportamiento de Joseph Camacho*. Fragata la Favorita, 16 junio 1787. AGN, Marina, volumen 74, expediente 11, fojas 85v-86.

⁴⁷⁵ *Ibid.*, fojas 86-86v.

⁴⁷⁶ *Solicitud de contraamaestre Antonio Medina de que le sean otorgadas sus inválidas*. San Blas [1789]. AGN, Marina, volumen 78, expediente 2, fojas 18-18v. *Reconocimiento hecho por el cirujano Juan Commamalles al contraamaestre Antonio Medina*. San Blas, 3 marzo 1789. AGN, Marina, volumen 78, expediente 2, fojas 18v-19.

hasta hacerlos totalmente inútiles al servicio marítimo. Así sucedió al calafate Antonio de Vilchis, de quien el cirujano del puerto informó lo siguiente:

...en el año de 83 le estuve asistiendo en un dolor de costado que tuvo el que le repitió en el 85 y después en el 88 después de las cuales enfermedades ha quedado con una tos continua desechando esputos purulentos y sanguinolentos, con una suma debilidad, flaqueza y extenuación de cuerpo, con su calentura lenta, una respiración difícil y anhelada y un desvelo continuo lo cual manifiesta una tisis confirmada. A más de lo dicho, le he curado en diversas ocasiones de calenturas intermitentes que unas y otras causas le hicieron ya inhábil para el cumplimiento de sus obligaciones.⁴⁷⁷

La suciedad de naves y cuerpos también influyó en la salud de las tripulaciones; los hombres comúnmente estaban infestados de piojos y chinches, lo cual era causa de múltiples malestares, además de hacerlos propensos a padecer infecciones y enfermedades diversas.⁴⁷⁸ El aseo de los barcos parece haber sido una política que se implementó a fines del siglo XVIII. En los viajes del inglés James Cook se habló de que la limpieza era muy importante en las embarcaciones para evitar enfermedades.⁴⁷⁹ También en la expedición de Malaspina se describió la importancia que se le dio al aseo de las naves para evitar el “mal terrible destructor del navegante” que era el escorbuto.⁴⁸⁰ Dichas medidas de limpieza en las embarcaciones no fueron mencionadas en los viajes que se hicieron desde San Blas, por lo que es probable que en realidad no fueran implementadas por no ser política común hacerlo. Una de las pocas medidas sanitarias que sí se tomaban en las embarcaciones era el sahumero, el cual tenía la finalidad de eliminar a las ratas que comúnmente había en las embarcaciones, sin embargo, en ocasiones las prisas con las que las naves partían hacían que estos sahumeros se hicieran mal y por lo tanto no eliminaran del todo a dichos roedores.⁴⁸¹

Algunos males de las tripulaciones también eran provocados por las condiciones climáticas adversas a la navegación. Había quienes durante los viajes tenían que enfrentarse a huracanes o calmas marinas. En ambos casos los hombres pasaban por trabajos excesivos que podían afectarlos. Por ejemplo, la salud del teniente de navío Diego Choquet quedó

⁴⁷⁷ *Reconocimiento hecho por el cirujano Juan Commamales al maestro calafate Antonio Vilchis*. San Blas, 11 enero 1790. AGN, Marina, volumen 78, expediente 3, foja 30.

⁴⁷⁸ Ramazini, *op. cit.*, p. 342-343. También Cárdenas describe un caso donde tripulantes con sífilis recurren a sahumeros de pólvora y vinagre para aliviarse puesto que lavar sus cuerpos no era común. Ver *San Blas de...*, p. 138.

⁴⁷⁹ Bernabeu, *El Pacífico...*, p. 178.

⁴⁸⁰ Higuera, *op. cit.*, p. 231.

⁴⁸¹ Esto puede verse en un caso descrito por Cárdenas en *San Blas de...*, p. 138.

afectada luego de que durante su viaje un huracán azotó a su embarcación; él quedó todo empapado, lo que le provocó “tullimiento” de todo el cuerpo y le imposibilitó continuar cumpliendo con sus labores, por lo que tuvo que delegar su puesto ya que él no podía desempeñarlo.⁴⁸² También puede verse el caso del marino José Márquez que durante un viaje cayó desde el palo mayor hasta la cubierta; o el del marino Santiago Agudo cuya cadera quedó lastimada mientras cumplía con sus obligaciones, lo cual le imposibilitó a ambos volver a trabajar.⁴⁸³ Francisco de la Bodega y Cuadra narró una de esas difíciles condiciones por las que pasaban los navegantes al luchar contra la adversidad del mar y los estragos que esto llegaba a provocar en las tripulaciones:

Estando en estas reflexiones, rompió tan fuerte mar en todas la embarcación que, arrancando bataloyas, candeleros, grampones y bordas de la toldilla, se llevó al agua cuanto había sobre cubierta, creyéndonos al impulso de la mar enteramente zozobrados, pues en el espacio de cuatro minutos no se vio sino una mar espumosa en todo el barco, habiendo inundado la cámara con las restantes partes de él, y sin saber unos de otros hasta que, habiendo desahogado parte por los imbornales y alguna en la bodega por las escotillas, se principiaron a oír quejidos y lamentos, pues las bataloyas habían estrellado al contra maestre contra un ancla, dejándolo sin movimiento. También fueron maltratados algunos marineros, aunque no de cuidado, pero quedaron inútiles para ayudar a maniobrar, del modo que, en tan crítica hora, me vi solo con sólo dos marineros, el piloto y el guardián y un criado mío...⁴⁸⁴

Todos los males acaecidos en las navegaciones, ya fueran enfermedades o accidentes, mermaban considerablemente al personal marítimo. La insuficiencia de hombres ponía en peligro el éxito de los viajes así como la vida del resto del personal. Las autoridades se vieron en la necesidad de ordenar que las tripulaciones fueran lo más numerosas posibles para que contaran con sustitutos para cada puesto, principalmente si se trataba de oficiales.⁴⁸⁵ El problema era que las embarcaciones del puerto generalmente eran pequeñas, por lo que la presencia de numerosas tripulaciones no siempre fue una solución. Lo mejor era ordenar que los hombres fueran atendidos durante las navegaciones y también al arribar a los puertos, como se verá más adelante.

⁴⁸² *Carta de Diego Choquet al virrey Mayorga*. Isla de Luzón, 7 agosto 1781. AGN, Marina, volumen 58, foja 128.

⁴⁸³ *Reconocimiento hecho por cirujano Gervasio Sánchez a algunos tripulantes*. San Blas, 6 noviembre 1781. AGN, Marina, volumen 49, fojas 285-285v.

⁴⁸⁴ Bernabeu, *Juan Francisco...*, p. 102.

⁴⁸⁵ *Carta de Ignacio de Arteaga al virrey Mayorga*. Tepic, 7 noviembre 1782. AGN, Marina, volumen 49, expediente 92, fojas 263-263v y 266-266v.

d) Las enfermedades en tierra

Estoy lejos de considerar el calor extremado como la única y verdadera causa del vómito, pero, ¿cómo podrá negarse que en los parajes en que el mal es endémico, hay una unión íntima entre el estado de la atmósfera y el curso de la epidemia?

HUMBOLDT

En las costas de San Blas existieron un sinnúmero de padecimientos, muchos de los cuales tuvieron que ver con las condiciones físicas del lugar. Entre los males más comunes se encontraban las infecciones (principalmente las gastrointestinales), los accidentes laborales y los padecimientos que venían con la edad. También se presentaban algunos casos de males venéreos. Enfermedades graves como viruela, malaria o fiebre amarilla al parecer no provocaron serios estragos en este puerto (por lo menos durante el periodo colonial).

Los padecimientos en cada puerto no siempre fueron los mismos pues dependían de su ubicación geográfica, de su número de pobladores, de su cercanía a otras poblaciones, de los establecimientos con los que tuvieran contacto marítimo, etc. Al parecer, en las costas del Pacífico hubo menos enfermedades contagiosas que en las del Atlántico.⁴⁸⁶

En el caso de San Blas, sólo se presentó un caso grave de contagio. En abril de 1774 hubo una “enfermedad pestilencial que se llevó a las familias enteras”.⁴⁸⁷ La gente padecía “dolores de costado con tabardillo”. En tres días los enfermos morían y sólo unos pocos se salvaron al hacerse sangrados con un pedernal.⁴⁸⁸ La gente pedía licencias para salir del puerto y, como no a todos se les concedían, escapaban de él protegidos por la noche, sin importarles abandonar trabajo, tierras y privilegios.⁴⁸⁹ Huían ya que en aquel tiempo en el puerto no había modo de curarse de ese mal; tampoco había personal que atendiera a los enfermos ni los medios para hacerlo.⁴⁹⁰ Generalmente los fugitivos se refugiaban en los pueblos vecinos. Las autoridades del puerto solicitaron que les enviaran un médico para que

⁴⁸⁶ Olveda dice que se debe a la poca presencia de población negra en las costas del occidente. Ver *Conquista y...*, p. 171-172

⁴⁸⁷ *Carta de Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas, 15 abril 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 1v.

⁴⁸⁸ *Carta de Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas, 22 agosto 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 10v.

⁴⁸⁹ *Carta de Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas, 10 abril 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, foja 4v.

⁴⁹⁰ *Ibid.*, fojas 1-6.

atendiera esta emergencia ya que el único consuelo que les quedaba era recurrir a rogaciones públicas.⁴⁹¹ El envío de personal sanitario se verá más adelante.

En 1779 hubo otro caso de contagio ya que en el puerto se padeció de una epidemia de disentería que afectó a muchos de los operarios de las maestranzas, lo cual provocó que su trabajo se viera retrasado por cerca de dos meses.⁴⁹²

Entre los padecimientos más comunes estaban las infecciones, generalmente provocadas por la suciedad del ambiente. Las enfermedades gastrointestinales fueron las principales afecciones que se padecieron, en su mayoría provocadas por el consumo de agua y alimentos contaminados. Muchas veces éstos no sólo provocaban enfermedades, sino que en ocasiones eran la causa de que los pacientes no sanaran con rapidez. Así lo muestran el caso del oficial pagador Juan Francisco Ayllon, a quien luego de ser atendido por el cirujano del puerto, no lograba su recuperación.

...no ha conseguido su total alivio ...es difícil su extinción de la causa de los alimentos salitrosos que esta tierra pobre y este clima endémico a calenturas intermitentes...⁴⁹³

Los cirujanos del puerto continuamente declaraban que las condiciones del lugar eran una de las principales razones que impedían el alivio de los enfermos. Así lo dice el cirujano Antonio Sánchez al describir la situación de uno de los pacientes:

...se ha visto postrado en una cama, sin embargo de haber procurado auxiliarlo con las medicinas correspondientes, mas como el origen de sus enfermedades sean el temperamento, el agua y los alimentos de este país, considere casi imposible su perfecta curación...⁴⁹⁴

Otra de las causas por las que los trabajadores debían ser atendidos por el personal sanitario experimentado eran los accidentes laborales, los cuales estaban a la orden de día. No únicamente en alta mar los trabajadores podían sufrir percances, sino que en el puerto las faenas también eran duras y por lo tanto peligrosas. Algunos hombres podían perder miembros, quedar con ciertas deformidades, pasar por largos periodos de recuperación o incluso quedar paralíticos de por vida. Esto último le pasó al aserrador Atanasio Estrada,

⁴⁹¹ *Carta de Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas, 22 agosto 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 9v.

⁴⁹² Cárdenas, *San Blas de...*, p. 121.

⁴⁹³ *Reconocimiento hecho por cirujanos de San Blas a oficial pagador Juan Francisco de Ayllon*. San Blas, 2 julio 1781. AGN, Marina, volumen 53, fojas 140-140v.

⁴⁹⁴ *Solicitud del cirujano Gervasio Sánchez de retirarse de San Blas*. San Blas, 8 marzo 1782. AGN, Marina, volumen 53, fojas 67-68v.

quien luego de sufrir un accidente laboral, quedó imposibilitado para volver a trabajar. Así lo declaró el cirujano José Maldonado:

...Atanasio Estrada, quien de resultas de haberle caído una fosa grande de madera sobre los huesos de la cadera padeció luxación en esta parte, y tan grave fue la contusión que se le formó un absceso en la cavidad pélvica, cuya supuración arrojó por el ano y no habiendo curado radicalmente por haber quedado paralítico el intestino recto y la vejiga urinaria lo que impide a estas ejercer las funciones naturales, se ve en la molesta necesidad de extraerse las eses y la orina por sus propias manos, y andar con muletas, por todo lo cual es mi dictamen que este individuo está inútil para el servicio.⁴⁹⁵

Los males venidos con la avanzada edad también deben tomarse en cuenta entre los padecimientos que se sufrían en el puerto. Las personas mayores generalmente eran los que trabajaban en tierra o eran miembros de la tripulación que contaban con oficio de mayor rango, como calafates o carpinteros. Los hombres, agotados por las faenas desempeñadas en el puerto luego de largos periodos de tiempo, llegaron a conformar un número considerable. Había algunos que no eran tan mayores y que sin embargo, por enfermedades padecidas en el lugar, quedaban con sus cuerpos totalmente desgastados. Como ejemplo se puede ver la revisión que realizó el cirujano Gervasio Sánchez en donde encontró manifiestos males propios de la avanzada edad:

Francisco Sánchez Terán conceptuó ser inútil respecto a su avanzada edad, hallándose lastimado desde que en Guaymas levantó un barril de agua, falta de vista por consiguiente poca fuerza y otros achaques que la vejez trae consigo...⁴⁹⁶

Las heridas provocadas por enfrentamientos, pese a que no son propiamente padecimientos, imposibilitaban a unos cuantos trabajadores a cumplir con sus respectivas faenas. Estos conflictos podían provocar que los hombres quedaran afectados de por vida o por lo menos pasar temporadas largas sin poder trabajar. Además, en un lugar como San Blas las heridas podían ser peligrosas pues corrían el riesgo de infectarse.

Ante los problemas que podían generar al puerto las enfermedades que padecían sus empleados, las autoridades se vieron en la necesidad de enviar personal sanitario que se hiciera cargo de la atención de los enfermos. La prioridad era que los hombres pudieran continuar con sus respectivas obligaciones, por el bien del establecimiento y, por supuesto, del erario real.

⁴⁹⁵ *Reconocimiento hecho por el cirujano José Maldonado al aserrador Atanasio Estrada.* 17 junio 1796. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 523-A.

⁴⁹⁶ *Reconocimiento hecho por el cirujano Gervasio Sánchez sobre algunos tripulantes.* San Blas, 6 noviembre 1781. AGN, Marina, volumen 49, fojas 285-285v.

6.2. El personal sanitario, religioso y “alternativo” del puerto.

Las funciones del personal sanitario y el religioso en San Blas tuvieron la finalidad de evitar lo más posible que las faenas del puerto se vieran frenadas. La ayuda sanitaria y la espiritual enviada a San Blas fue pieza clave en el desarrollo del puerto y de su personal. Contribuyó al alivio físico y moral de los enfermos, a la vigilancia y control de medicamentos y a la reintegración pronta de los trabajadores a sus respectivas labores.

El personal sanitario de San Blas estuvo compuesto en su mayoría por cirujanos y sangradores. Ellos se convirtieron en los oficiales encargados de la salud de los hombres del puerto. Su labor estuvo complementada por el personal religioso que se encargaba de reconfortar a los enfermos cuando su salud estaba deteriorada o los ayudaba durante sus últimos momentos. La presencia de religiosos fue considerada tan importante que incluso las autoridades virreinales los mandaron a San Blas al mismo tiempo que enviaron a los cirujanos y a los sangradores. También se contó con la participación de personas que practicaban la medicina popular, lo cual a veces fue una ayuda pero a veces un estorbo para el personal sanitario. Dichas personas comenzaron asistiendo al personal de bajos recursos que no gozaba de atención o no tenía dinero para financiarla. Posteriormente ayudaron ayudando a los trabajadores en la administración de los medicamentos que el personal oficial les recetaba. De alguna manera el trabajo del personal sanitario y religioso permitió que el puerto creciera, que su población aumentara e interactuara entre sí y con poblaciones cercanas.

a) La atención sanitaria en San Blas.

Desde la fundación de San Blas, José de Gálvez dispuso que uno de los navíos del puerto, el San Carlos, contara con personal sanitario que atendiera a los miembros de las tripulaciones; esa política posteriormente fue adoptada en la mayoría de los viajes. Con ello se buscó prevenir y controlar enfermedades provocadas por la deficiente dieta que llevaban los hombres o por su exposición a otros territorios, enfermedades, alimentos desconocidos y temperamentos diferentes.⁴⁹⁷ Esa política de prevención y atención en las naves no se tuvo en el puerto durante sus primeros años.

⁴⁹⁷ Thurman, *op. cit.*, p. 63.

La atención brindada por parte de personal sanitario en San Blas, en los inicios del puerto, fue muy mala, casi inexistente. Los hombres que caían enfermos no contaban con la atención correcta, además de que las condiciones del lugar dificultaban su recuperación. Tampoco se tenían ni los medios ni el personal ni los medicamentos ni el lugar apropiado para que los enfermos recibieran algún tipo de ayuda.

Fue hasta 1774 cuando se hizo evidente la necesidad que se tenía de personal sanitario en el puerto. Cuando se padeció la “enfermedad pestilencial”, mencionada anteriormente, habitantes y trabajadores del puerto morían o huían del lugar, lo cual ponía en peligro la existencia del departamento marítimo. El comisario Francisco de Hijosa solicitó al virrey Bucareli le remitiera un médico o un cirujano de los muchos que había en México o en Guadalajara; si no lo hacía pronto, el puerto quedaría sin una sola “alma viviente”.⁴⁹⁸ Se mandó una orden a Guadalajara para que de ese lugar se enviara al menos dos médicos al puerto.⁴⁹⁹ Sin embargo, las autoridades neogallegas respondieron que no tenían los suficientes como para desprenderse de alguno y descuidar a su propia población. El envío de cirujanos o médicos desde México tampoco era una buena opción ya que era muy caro y lento, incluso podrían llegar a aquel paraje cuando la peste hubiese terminado,⁵⁰⁰ por lo que tuvo que avisarse al comisario del puerto que no le enviarían ningún tipo de personal sanitario.⁵⁰¹ Lo más que podían hacer por ellos era remitirles una caja con medicamentos; desgraciadamente éstos no ayudaron mucho ya que no hubo quién los aplicara correctamente.⁵⁰² La situación del puerto era crítica y, según el comisario Hijosa, la única esperanza que les quedaba era continuar con sus rogativas públicas:

...no hallo más arbitrio que el de seguir (...) hasta aquí impetrando de Dios y de su Santísima Madre, el remedio y el alivio que más nos convenga, por medio de las continuas rogaciones que se hacen y que estamos experimentando...⁵⁰³

⁴⁹⁸ *Carta de Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas, 10 abril 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 5v.

⁴⁹⁹ *Carta de Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas, 22 agosto 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 10v.

⁵⁰⁰ *Carta de Antonio de Areche donde explica imposibilidad de enviar médicos a San Blas*. México, 27 junio 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 7.

⁵⁰¹ *Carta de Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas, 22 agosto 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 10v.

⁵⁰² *Carta de Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas, 15 abril 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 1v.

⁵⁰³ *Carta de Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*. San Blas, 22 agosto 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 9v.

La gente seguía muriendo y el puerto corriendo peligro de despoblarse. Por ello el virrey ordenó al Protomedicato que evaluara la situación, que buscara voluntarios que quisieran trasladarse a aquel paraje y les informara el salario que recibirían; además, dicha institución debía recomendar qué tipo de personal era necesario para aliviar los males propios del lugar.⁵⁰⁴ Del Protomedicato informaron que el personal sanitario que más convendría tener en San Blas era un cirujano debido a la naturaleza del sitio, a las dolencias y a la atención que se necesitaba:

... confieso a Vuestra Excelencia que las proporciones de un cirujano anatómico me ha merecido más atención para los auxilios del Departamento, por no ceñirse esta facultad solamente a las observaciones médicas sino que comprende todas las que conducen a la curación y alivio de las dolencias y necesidades a que está sujeta la naturaleza con más propensión en semejantes parajes.⁵⁰⁵

Esta medida de enviar cirujanos en lugar de médicos parece haber sido común ya que la insuficiencia de éstos últimos obligó a las autoridades a facultar a los primeros para tratar a “enfermos de medicina”. En algunos lugares, como los puertos, los cirujanos comenzaron a desempeñar el oficio de médicos sin olvidarse del propio.⁵⁰⁶

En San Blas, la presencia de personal sanitario era muy necesaria ya que, además de la “enfermedad pestilencial”, la mortandad era elevada debido a las múltiples dolencias provocadas por las faenas propias del lugar. En el mar morían muchos hombres sin ningún tipo de socorro ya que muchas de las primeras navegaciones que partieron de ese puerto no llevaban ni capellanes ni cirujanos ni caja de botica, lo que condenaba a los hombres a morir en viaje sin ningún tipo de ayuda, ni física ni moral. Esta situación fue descrita por el comisario Joseph María Lasso:

Estos barcos como Vuestra Excelencia ve, no tienen capellanes, cirujanos, ni caja de botica, que parece que es exponer mucha gente a el que muera sea sin los santos sacramentos de ir este buque sin ministro, pues ya la falta del cirujano y botica es suplible y más cuando en San Diego debe haber uno y otro si Dios le ha dado buen viaje...⁵⁰⁷

⁵⁰⁴ *Carta de Antonio de Areche al virrey Bucareli*. México, 17 septiembre 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, foja 9v.

⁵⁰⁵ *Reflexiones de protomédico José Echeveste sobre mandar cirujanos en lugar de médicos a San Blas*. México, 8 octubre 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 11v.

⁵⁰⁶ Noemí Quezada, *Enfermedad y maleficio. El curandero en el México Colonial*, México, IIA, UNAM, 1989, p. 18.

⁵⁰⁷ *Carta de José María Lasso al virrey Marqués de Croix*. San Blas, 2 septiembre 1769. AGN, Californias, volumen 79, expediente 42, fojas 108v-109.

La falta de atención médica durante las travesías condenaba a los hombres a morir o por lo menos a quedar lisiados de por vida. A veces tenían la suerte de llegar a algún paraje donde pudieran ser atendidos aunque en las navegaciones por el noroeste americano este beneficio tardó en gozarse ya que, como antes se mencionó, algunos de esos establecimientos con dificultad podían mantenerse ellos mismo y por lo tanto no contaban con los implementos necesarios para brindar ayuda a los nautas. En muchas ocasiones no fue posible que las tripulaciones recibieran atención ni en la travesía ni en los parajes visitados, por lo que para que el mayor número de hombres sobreviviera era importante que al menos llegaran a San Blas, en donde podría contarse con algún tipo de atención brindada por personal especializado. Así puede verse en la descripción que hizo el capitán Juan Pérez, quien tuvo que llegar al puerto para ser atendido y lograr sobrevivir:

...con motivo de la grave enfermedad que experimenté de escorbuto y total envaramiento de piernas y demás agregados de ese accidente en un viaje que hice de sargento a bordo del Paquebot el San Carlos al puerto de San Diego en el que careciendo de medicinas propias para mi curación el comandante de la expedición marítima don Vicente Vila por dictamen del cirujano Juan Prat hizo determinar que no peligrase mi vida y pudiese restablecerme en ese puerto...⁵⁰⁸

Pese a la anterior declaración, había muchos hombres que no alcanzaban a llegar a San Blas y fallecían en el camino. Las numerosas muertes en el puerto y en las navegaciones, así como la necesidad de sacar adelante al departamento marítimo, provocaron que las autoridades virreinales promovieran el envío de personal calificado que pudiese aliviar los padecimientos de los habitantes de ese lugar.

b) El personal sanitario

Las autoridades virreinales, con ayuda del Protomedicato, habían determinado que lo que San Blas necesitaba para curar las dolencias de los enfermos eran cirujanos-sangradores, es decir, personas con experiencia práctica para aliviar los males del lugar. Esto, como anteriormente se explicó, se debía a que mientras los médicos actuaban a través de diagnósticos y buscaban la curación a partir de diversos remedios (naturales, minerales o vegetales) como bálsamos, purgas, infusiones, vomitivos, dieta, etc., los remedios de los cirujanos eran más bien prácticos pues ellos eran expertos en hacer cortes, sangrías,

⁵⁰⁸ *Descripción de los males que padeció Juan Pérez durante su navegación a las Californias*. San Blas, 12 septiembre 1769. AGN, Historia, volumen 329, fojas 62-63.

cauterizaciones, etc.⁵⁰⁹ Estos últimos trataban los males desde el exterior, a diferencia de los médicos que lo hacían desde el interior.⁵¹⁰ Respecto a los sangradores (o flebotomos) su oficio se relacionaba más con los cirujanos pues también atendían heridas externas y sabía poco (o nada) de teoría, diagnóstico o medicamentos.⁵¹¹ Su conocimiento generalmente era empírico, pero aún así su oficio fue reconocido, por lo que debían registrar su título y obtener permiso del Protomedicato antes de poder ejercer. A veces su práctica los hacía incursionar en el ejercicio de la cirugía, lo cual era delito.⁵¹²

En la Nueva España existían dos tipos de cirujanos: los latinos y los romancistas. Los primeros contaban con preparación universitaria y título que avalaba sus conocimientos, mientras que los segundos eran empiristas y charlatanes que incluso en ocasiones llegaban a practicar la medicina indígena y la negra. Los latinos tenían campo de acción en todas las partes de la cirugía; además, podían administrar remedios externos e internos para curar enfermedades mixtas. Los romancistas trataban daños puramente quirúrgicos o de efectos externos.⁵¹³ A pesar de sus limitaciones, un cirujano romancista era reconocido y podía adquirir su título luego de cuatro años de práctica con un profesor aprobado.⁵¹⁴ La necesidad que existió de cirujanos en general en diversos lugares, tanto de las colonias como de la Metrópoli, instó a las autoridades reales a crear el Real Colegio de Cirugía de Cádiz en 1748.

A San Blas arribaron algunos cirujanos egresados de ese colegio. Este personal en ocasiones fue enviado directamente desde la Metrópoli para ocupar puestos tanto en las embarcaciones como en el hospital del puerto. Su campo de acción era amplio ya que se dedicaban a atender diversos tipos de enfermedades, tanto internas como externas. Muchos de sus remedios no únicamente fueron prácticos sino también teóricos; continuamente recetaban remedios como bálsamos, ungüentos, jarabes, etc. además de realizar suturas, sangrías y hasta amputaciones. Por ello, el tipo de atención que brindaron los cirujanos de San Blas fue mixta.

⁵⁰⁹ Fajardo, *op. cit.*, p. 42.

⁵¹⁰ Quezada, *op. cit.*, p. 16.

⁵¹¹ Fajardo, *op. cit.*, p. 41.

⁵¹² Quezada, *op. cit.*, p. 20.

⁵¹³ *Ibíd.*, p. 19.

⁵¹⁴ *Ibíd.*

A partir de la decisión de mandar cirujanos y sangradores a San Blas, las autoridades virreinales comenzaron a organizar los traslados de ese personal. Su envío se multiplicó y reglamentó. Su obligación sería atender a los trabajadores y a los habitantes del lugar. El nuevo personal debía brindar asistencia física en el puerto; también tenía que participar en las navegaciones y aliviar el dolor de las tripulaciones durante las largas jornadas en el mar. Además, era su responsabilidad llevar un control detallado de los medicamentos utilizados para que así se evitara al máximo su desperdicio. El envío de cirujanos y sangradores fue una medida tomada por el virrey Bucareli y aprobada por el monarca español, según lo informó posteriormente José de Gálvez.⁵¹⁵

La autoridad principal de todo el personal sanitario en San Blas fue el Cirujano Mayor. Éste debía procurar mejorar la salud de los habitantes y trabajadores, establecer mayor control de medicinas y enfermos así como vigilar que sus remedios fuesen aplicados según sus órdenes y de manera correcta. Los cirujanos formarían dos grupos, los de primeros y los de segundos. Sólo hubo un cirujano de primeros, que fue el Cirujano Mayor; el resto perteneció al grupo de cirujanos de los segundos, que tenían menor rango y estaban bajo las órdenes del primero.

Se hizo también un reglamento sobre las funciones que los cirujanos debían desempeñar, tanto en el puerto como en las embarcaciones. Dicho reglamento fue elaborado por el cirujano de primeros de la real armada (ya retirado) llamado Domingo Russi, quien vivía en la Nueva España. El reglamento estaba compuesto de seis puntos:

1. Bajo la dirección del cirujano mayor estarían todos los cirujanos de buques que navegaban rumbo al norte.
2. Mientras estuvieran en tierra, todos los cirujanos tenían la obligación de asistir diariamente al hospital provisional y obedecer al cirujano mayor, así como llevar a cabo la distribución, las indicaciones y métodos a seguir en la asistencia de los enfermos.
3. Los cirujanos eran responsables de vigilar las medicinas que iban en las embarcaciones.

⁵¹⁵ *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*. Aranjuez, 11 junio 1776. AGN, Reales Cédulas, volumen 107, foja 457. *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*. Aranjuez 3 septiembre 1776. AGN, Hospitales, volumen 67, foja 6.

4. Los cirujanos embarcados debían llevar un diario donde registrarán todo lo referente a cada enfermo, de los remedios que se le habían aplicado y de los cambios en su condición. Al descender de los navíos, los cirujanos debían entregar sus diarios al cirujano mayor.
5. El cirujano mayor debía avisar con anticipación al comisario del puerto sobre las medicinas que hacían falta en el lugar.
6. Los cirujanos promoverían la creación de un hospital formal en el puerto, donde serían atendidos los enfermos que gozaran de salario del rey.⁵¹⁶

Respecto a los sangradores, ellos tenían todos el mismo nivel. Participaban en las navegaciones y también laboraban en el hospital del puerto. Su presencia y sus faenas eran tan importantes como las de los cirujanos.⁵¹⁷ Sus funciones eran principalmente como enfermeros; fueron los encargados de atender a los pacientes y de suministrarles los medicamentos recetados por los cirujanos. Al ser su presencia tan importante era necesario que existiera el número suficiente de sangradores; éstos no debían escasear. Así lo recomendó el cirujano Dionisio Valentín de la Mota:

En cuanto a los sangradores que deba tener este Departamento digo que se deben graduar de manera que asignando uno para cada buque queden en tierra uno o dos para socorro de la gente que diariamente tiene este Hospital enferma, por ser dichos sangradores los que con oficios de enfermeros asisten (así en la mar como en tierra) con inmediación la hospitalidad; y así si habiendo cinco de estos sujetos en el día no queda en esta villa ninguno se hace preciso haya otros dos o tres pues su absoluta carencia en tierra traerá malas resultas para los pobres enfermos.⁵¹⁸

Eran muchos los planes que se tenían para el personal sanitario del puerto. El problema era que el envío de estos hombres era costoso para las autoridades virreinales. La solución fue mandarlos de la misma manera en la que se hacía con el personal marítimo, es decir, contratarlos en otros lugares y darles adelanto de su paga para el traslado. Se vio que el único modo de tentar a este personal para ir a un lugar como San Blas era informarles sobre el salario que recibirían en el puerto (el cual era mayor que el que se recibía en otros

⁵¹⁶ *Ordenanza provisional que deben de observar los cirujanos que han de destinar al Departamento de San Blas.* Octubre 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 19-19v y 21-21v.

⁵¹⁷ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga.* San Blas, 7 noviembre 1781. AGN, Marina, volumen 49, foja 295.

⁵¹⁸ *Informe del cirujano Dionisio Valentín sobre el número de sangradores que debe haber en San Blas.* San Blas, 7 junio 1781. AGN, Marina, volumen 53, fojas 26-26v.

establecimientos costeros) y ofrecerles un adelanto de éste para que pudieran trasladarse a ese establecimiento.⁵¹⁹ Los adelantos al personal sanitario fue algo que no se había visto anteriormente ya que estaba prohibido entregar fuertes cantidades a los cirujanos y sangradores pero en este caso, si no se les daban, no se hubieran trasladado al puerto ya que algunos no contaban con los medios para hacerlo.⁵²⁰ Con este método pronto comenzaron a arribar a San Blas tanto cirujanos como sangradores, principalmente provenientes de México.

El adelanto debía ser pagado poco a poco, así que a los hombres se les descontaba una parte de su salario hasta que la deuda concluyera. Para lograrlo se enviaban relaciones al comisario del puerto para que él se encargara de hacer los descuentos correspondientes. Esto puede verse en el siguiente caso:

Habiendo nombrado para sangradores de ese Departamento a D. Marino Antonio Cruzado, D. Rafael Aguirre y D. Rafael Figueroa, me han representado lo escaso que de facultades se hallaban para conducirse ahí, pidiéndome se les adelantaran por estas cajas cuatro pagas a razón de sueldo de 40 pesos... ha de ser con calidad de reintegro al caudal remisible a esas atenciones y Vuestra Merced deberá a su llegada descontarles esta anticipación en los términos que han sido la costumbre hasta quedar totalmente cubierto su importe...⁵²¹

La mayoría del personal sanitario era embarcado, por lo que el puerto continuamente se quedaba con poco personal. Además, durante las travesías muchos de ellos enfermaban, al igual que el resto de las tripulaciones, por lo que era peligroso que en cada nave fuese un solo sangrador o un solo cirujano. Se necesitaba al menos dos personas, uno de cada rango, por cada nave; era importante que viajaran los dos ya que cuando uno enfermaba, el otro podría continuar haciéndose cargo de la atención del resto de la tripulación. Sin embargo, la insuficiencia de personal sanitario imposibilitó el cumplimiento de esa medida.⁵²² Muchos morían en el viaje o quedaban imposibilitados para volver a navegar. Por ejemplo el sangrador Juan González, luego de padecer los males del mar, suplicó a las autoridades del puerto que lo dejaran atender a los enfermos en tierra firme, pues en los viajes se mareaba y se escorbutaba rápidamente, lo que le imposibilitaba

⁵¹⁹ Muriel, *op. cit.*, p. 279.

⁵²⁰ *Orden de dar adelantos a cirujanos y sangradores*. México, 29 noviembre 1781. AGN, Marina, volumen 53, foja 49.

⁵²¹ *Informe sobre contratación de sangradores para San Blas*. 23 abril 1782. AGN, Marina, volumen 50, foja 234.

⁵²² *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 7 noviembre 1781. AGN. Marina, volumen 49, foja 295.

atender bien a los miembros de las tripulaciones y podía llegar a convertirse en una carga durante el viaje.⁵²³

Las contrataciones debían ser aprobadas por las autoridades virreinales; se necesitó que fueran constantes aunque no siempre esto se pudo lograr. Dichas autoridades llevaban un control de los cirujanos y sangradores que había en el puerto y determinaban cuándo era el momento de enviar más. Si consideraban que no era necesario, no contrataban a nadie por muy preparado que estuviese. Como ejemplo puede verse el caso del cirujano Andrés Martos, quien llegó a San Blas en marzo de 1785 en el navío Hércules. Su salud lo había obligado a pedir trabajo en el puerto ya que las navegaciones lo afectaban considerablemente. Él se consideraba una persona capaz de desempeñar las faenas necesarias en San Blas puesto que contaba con la experiencia suficiente. Martos egresó del Real Colegio de Cirugía de Cádiz y navegó por muchos años en embarcaciones mercantes. Como prueba de su trayectoria profesional entregó un informe del capitán del Hércules con quien había compartido muchos viajes. A pesar de su experiencia, Martos no fue aceptado en el puerto por no ser necesario en ese momento.⁵²⁴

Las autoridades consideraban que no era bueno que sobraran sangradores y cirujanos. Si había exceso de este personal podía ser gravoso para el erario real.⁵²⁵ Se determinó que San Blas debía contar con un máximo de siete sangradores, uno para cada nave y uno que se quedara en el hospital. Todos ganarían 40 pesos mensuales.⁵²⁶ También se decretó que los cirujanos ganarían 70 pesos mensuales y que el puerto sólo podían contar con un cirujano mayor (de primeros) y el resto debía ser de “segundos”. Por ello cuando algún cirujano pedía un ascenso, no se le podía conceder a menos de que la plaza de “primeros” estuviese vacante. Eso le pasó al cirujano Juan González, quien por su larga trayectoria al servicio de la Corona, solicitó dejar de ser “cirujano de segundos” y pasar a ser de “primeros”. Para probar su capacidad, describió su trayectoria como cirujano de mar:

⁵²³ *Carta de sangrador Juan González al comandante Ignacio de Arteaga*. San Blas, 6 marzo 1781. AGN, Marina, volumen 53, fojas 69-69v.

⁵²⁴ *Solicitudes de cirujano Miguel Martos de trabajar en San Blas*. 2 marzo 1785. AGN, Californias, volumen 10, expediente 21, foja 342 y 344-344v. *Relación de capitán del navío Hércules Ventura Martínez sobre labores desempeñadas por el cirujano Andrés Martos*. 2 marzo 1785. AGN, Californias, volumen 10, expediente 21, foja 342v-343.

⁵²⁵ *Orden de que se mande relación del número de sangradores que hay en San Blas*. México, 26 abril 1781. AGN, Marina, volumen 57, foja 21.

⁵²⁶ *Orden de que Trillo contrate sangradores para San Blas*. 19 diciembre 1781. AGN, Marina, volumen 50, foja 63.

- 1774 inició su servicio en San Blas.
- 1775 participó en los viajes de descubrimiento de la costa septentrional de Californias donde también fungió como contador.
- 1777 fue embarcado a los presidios de San Francisco y Monterrey.
- 1779 viajó a Filipinas y atendió a muchos enfermos en el camino.
- Estaba por embarcarse a los presidios de San Francisco, Monterrey y San Diego.
- Durante sus estancias en el puerto, hizo guardias en el hospital y atendió a oficiales que estaban en Tepic.⁵²⁷

El ascenso de Juan González fue denegado debido a que el puerto ya tenía un cirujano mayor. Así que sin importar su experiencia, continuó en San Blas con el mismo nivel. Su trayectoria permite ver el tipo de trabajos que desempeñaban los cirujanos en el puerto y cómo tenían que embarcarse en viajes a los distintos destinos que éstos tenían. González fue además uno de esos cirujanos enviados a San Blas desde joven y en ese lugar inició y desarrolló su experiencia.

El problema de mantener un límite máximo de sangradores y cirujanos era que cuando éstos enfermaban o morían era necesario reemplazarlos, y entonces, no siempre se lograban realizar nuevas contrataciones. La mala fama de San Blas no animaba a muchos a trasladarse al lugar. Incluso algunos hombres de Veracruz se negaron rotundamente a hacerlo; otros, aceptaban ir siempre y cuando fuese sólo de manera temporal. Así pasó con el sangrador Joseph de Vilchis, quien debido a la escasez de sangradores que había en San Blas aceptó vivir en ese lugar sólo por tres años y siempre que se le diera un adelanto de su salario y se le permitiese dejar una asignación a su esposa, quien permanecería en Veracruz.⁵²⁸

Los cirujanos eran más difíciles de contratar que los sangradores, principalmente por ser más escasos; además, el salario que recibían influyó en la decisión de las autoridades de conformarse con la contratación de unos cuantos, sólo los indispensables. En

⁵²⁷ *Carta de trabajo del cirujano Juan González*. San Blas, 13 febrero 1781. AGN, Californias, volumen 25, expediente 1, fojas 2-3v.

⁵²⁸ *Informe sobre contratación de sangrador Joseph Vilchis*. 30 abril 1782. AGN, Marina, volumen 50, foja 238.

cuanto un cirujano se retiraba era necesario conseguir un reemplazo lo más pronto posible.⁵²⁹ Por ello hubo ocasiones en las que se contrató de urgencia a cirujanos de la Península, generalmente recién graduados del Real Colegio de Cirugía. Así pasó con José Ledesma y Juan de Molina, quienes llegaron a Veracruz destinados a San Blas para las embarcaciones y tuvieron que iniciar su traslado inmediatamente después de su arribo.⁵³⁰

Los sangradores eran más fáciles de conseguir. Incluso algunos de ellos viajaron como ayudantes y aprendices del oficio de sangrador y luego presentaban su examen en el Protomedicato. Muchos hombres aprendieron dichas tareas, pero no tenían el reconocimiento oficial para practicarlas por su cuenta. Así lo demuestra el caso de Juan Gallardo, ayudante del cirujano Gervasio Sánchez. Éste tomó al primero como su ayudante cuando enfermó el anterior. Gallardo fue sangrador y atendió achaques, despachó botica y obtuvo experiencia práctica en principios de cirugía. El cirujano Sánchez lo recomendó para que recibiera el puesto sangrador (aunque fuera filipino) debido a la escasez que en el puerto se padecía de este personal.⁵³¹ Gallardo, natural de Iloilo, Filipinas, trabajó en La Favorita y 10 años en el hospital de Manila, en la enfermería y la botica. Ya se había acostumbrado al clima de San Blas y por ese motivo pidió el puesto de sangrador. Sin embargo sus conocimientos eran todos prácticos, y nada sabía de la teoría. Por ese motivo pidió que no le aplicara el examen del Protomedicato y solamente se le hiciese una inspección práctica. En caso de que lo aceptaran, prometía “poner empeño en los libros”.⁵³² Las autoridades no le autorizaron a Gallardo ejercer como sangrador. Para recibir su nombramiento debía hacer su examen en el Protomedicato.

Era necesario que los sangradores del puerto fueran preparados y capaces en su oficio. Las autoridades ordenaron a los oficiales del puerto que sólo usaran sangradores examinados y, que de no serlo, se les despidiera.⁵³³ Era importante que fueran instruidos para que no cometieran errores que costara la vida a algún hombre. Además, como se

⁵²⁹ *Informe sobre el retiro del cirujano Pedro Castain*. México, 15 noviembre 1777. AGN, Provincias Internas, volumen 218, expediente 24, fojas 193-193v.

⁵³⁰ *Informe sobre arribo de cirujanos destinados a San Blas*. Veracruz, 21 enero 1792. AGN, Marina, volumen 70, expediente 5, foja 181.

⁵³¹ *Informe del cirujano Gervasio Sánchez de las labores que desempeñó Juan Gallardo como sangrador*. Fragata Favorita, 26 octubre 1782. AGN, Marina, volumen 61, expediente 11, foja 376, 26 octubre 1782.

⁵³² *Solicitud de Juan Gallardo para ser contratado como sangrador en San Blas*. San Blas, 2 noviembre 1782. AGN, Marina, volumen 61, expediente 11, foja 374.

⁵³³ *Orden de que comisario Francisco de Trillo contrate sangradores*. 19 diciembre 1781. AGN, Marina, volumen 50, foja 63.

buscaba el pronto alivio de los empleados para que se reintegraran a sus faenas, un error del sangrador podía afectar los trabajos realizados en el puerto. En teoría, la orden de contratar personal calificado era la mejor opción, sin embargo, su escasez obligó a echar mano de sangradores diversos, contaran con permiso o no.

Cuando cualquier miembro del personal sanitario escaseaba, en ocasiones las autoridades se veían en la necesidad de mandar las embarcaciones mal provistas. Incluso hubo momentos en los que el sangrador debió fungir como cirujano, lo cual era peligroso porque no tenía los conocimientos para desempeñar esas funciones y las consecuencias podían ser desastrosas. Así pasó en un viaje realizado en febrero de 1791. La fragata La Concepción viajó con destino a la Antigua California, a Real de Loreto. Hizo mucho calor y algunos tripulantes comenzaron a padecer calenturas. El sangrador, que viajaba con funciones de cirujano, les administró “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; además, él había solicitado que se embarcara “Nitro Dulce” y en la relación que le dieron no se mencionaba que hubiera “Agua Fuerte”, la cual fue introducida en la botica de la nave sin su consentimiento. El problema no quedó sólo en el barco. El sangrador había bajado a tierra a curar a algunos enfermos y unos cuantos murieron. Por si fuera poco, el sangrador dejó el frasco de “Agua Fuerte” en la repostería; dos hombres lo tomaron para refrescarse y uno de ellos también murió. Hubo tripulantes que luego de esa experiencia no volvieron a sanar. Por ejemplo, el primer piloto Salvador Méndez quedó con dolor permanente de pecho y de estómago, además de arrojar sangre por la boca; estuvo 18 meses bajo una rigurosa dieta y tratamiento en el hospital del puerto, pero no se observó ningún tipo de mejoría. Los cirujanos del lugar recomendaron enviarlo a México donde había médicos y medicinas que tal vez pudieran ayudar a este piloto.⁵³⁴

⁵³⁴ *Carta del piloto Salvador Méndez al virrey Revillagigedo*. Tepic, 15 febrero 1791. AGN, Californias, volumen 78, expediente 12, fojas 171-171v.

La negligencia o errores del personal sanitario no fueron los únicos problemas que hubo con ellos. Su importancia y la necesidad que se tenía de ellos tal vez fueran causas por las que algunos abusaron de su posición y buscaron obtener ingresos ajenos al salario otorgado por las autoridades reales. A partir de 1790 tanto el comisario como el comandante del puerto se quejaron de que los cirujanos cobraban un peso por cada visita que hacían a los enfermos que se encontraban en sus casas. Tanto cirujanos como sangradores visitaban a los pacientes que no estaban tan graves y por lo tanto no era necesario que estuvieran en el hospital; además en ocasiones no cabían en ese lugar y por lo tanto debían ser atendidos en sus respectivas viviendas, como se verá más adelante. Dichas visitas, tanto en San Blas como en Tepic, eran parte de las obligaciones del personal sanitario y, por lo tanto, no debían ser cobradas.⁵³⁵ Hubo necesidad de advertirles que serían privados de su empleo y de sus privilegios si continuaban con tal práctica.⁵³⁶

Podría decirse que el personal sanitario de San Blas tenía la obligación de atender a los trabajadores del puerto y de tratar de que se reintegraran lo más pronto posible a sus funciones. Su importancia hizo que fueran catalogados dentro del rango de oficiales. Su labor tenía la finalidad no sólo de salvar la vida de los enfermos, sino de lograr contrarrestar los males que afectaban a la población costera y por lo tanto al trabajo que se hacía en el lugar. Su participación era importante para lograr el desarrollo de un puerto y de una población costera como los de San Blas.

c) El boticario

En San Blas hubo un empleado que también desempeñó funciones sanitarias y que tuvo un papel importante en la atención que se brindó a los trabajadores del lugar. Ese fue el boticario. Éste era el especialista cuya función cotidiana era atender boticas; contaba con amplio conocimiento sobre los medicamentos en uso, preparación y dosificación. Por su importante función en la sociedad, su trabajo tenía reconocimiento oficial y por lo tanto debía presentar un examen frente al Protomedicato. A veces los boticarios recetaban remedios según los síntomas del enfermo y vendían libremente hasta medicamentos

⁵³⁵ *Carta de Ramón Saavedra y Francisco de Hijosa al virrey Revillagigedo*. San Blas, 20 junio 1792. AGN, Californias, volumen 42, expediente 15, fojas 224-226.

⁵³⁶ *Orden de que sangradores y cirujanos que gocen de sueldo real no cobre por sus servicios*. México, 9 julio 1792. AGN, Californias, volumen 42, expediente 15, fojas 227.

prohibidos como vomitivos, purgantes, narcóticos y hasta abortivos. Por ese motivo se procuró vigilarlos estrechamente.⁵³⁷

En las navegaciones hispánicas el boticario estaba a cargo de suministrar medicinas durante los viajes; debía llevar control detallado de cada uno de los medicamentos usados y reponerlos en caso de que se descompusieran o perdieran; de no haber boticario en las embarcaciones, la responsabilidad de los medicamentos caía en manos del cirujano.⁵³⁸

En San Blas el papel del boticario fue trascendental. Al parecer la botica oficial con que contaba el puerto estaba mal surtida y con algunos medicamentos echados a perder pues no había una persona capacitada que se encargara de ellos. Esto representaba un verdadero problema ya que si éstos eran suministrados a los pacientes podían morir o al menos retrasar su curación, lo cual generaba grandes gastos al erario real ya que, por un lado, los salarios de los trabajadores seguían corriendo durante sus periodos de enfermedad y, por el otro, las labores del puerto se retrasaban con la ausencia de los hombres. Además, los medicamentos enviados en las expediciones también estaban en malas condiciones y se perdían con gran facilidad, por lo que era necesario que una persona con experiencia supervisara las remesas que se llevaban en cada embarcación. Por si fuera poco, al no contarse con un lugar bien abastecido de los medicamentos necesarios en el puerto, éstos debían ser continuamente enviados desde otros parajes, lo cual representaba un gran gasto para el erario real. Así expresaron el problema algunos cirujanos del puerto:

Es indispensable ya que la ocasión nos lo ofrece hablar de un asunto en que se interesa tanto, el ahorro de gastos al Real Erario, como la conveniencia para los enfermos, y más segura conducta para los facultativos: este es la facilitación de una Oficina Farmacéutica con ella se consigue el que cada salida de buques no sea preciso mandar a largas distancias por las cajas de medicinas, exponiéndonos tal vez a que los medicamentos que se mandan sean de aquellos antiguos que no teniendo salida logran esta ocasión, con dicha oficina la que sin tanto costo se puede reponer, logramos un auxilio pronto para cualesquiera caso violento...⁵³⁹

La posible solución a esos problemas era el envío de una nueva y gran remesa de medicamentos al puerto así como de un oficial boticario que se encargara de ellos. El

⁵³⁷ Quezada, *op. cit.*, 21-22.

⁵³⁸ Las obligaciones de los boticarios en las embarcaciones hispanas pueden verse en el documento publicado por David Marley titulado "Condiciones bajo las cuales debe encargarse el asentista de la provisión de medicinas para el servicio de la Real Armada...". Ver *Seis impresos relativos al establecimiento y gobierno de diversos hospitales navales españoles del siglo XVIII*, México, Rolson-Bain, Colección Documental Novae Hispaniae, 1983, documento 1, p.17-20.

⁵³⁹ *Informe de cirujanos de San Blas sobre medidas sanitarias que deben de tomarse en el puerto*. San Blas, 14 febrero 1777. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, foja 17.

problema que esto representaba era que el envío de medicamentos y el salario del nuevo oficial serían muy caros. Por eso el comisario Trillo hizo una nueva propuesta.

En el puerto había un boticario llamado Joseph Plaza el cual tenía su propia botica en el pueblo. Trillo recurrió a él para conseguir medicamentos para cinco enfermos que se tenían en el lugar y, como el hospital era relativamente nuevo, no contaba con el modo correcto de atender a los pacientes. Por eso se hizo un trato con Plaza el cual se comprometió a asistir a los enfermos, darles cama, sustento y medicinas por sólo dos reales al día por cada paciente. Éstos fueron visitados regularmente por los cirujanos y los remedios fueron suministrados por el boticario.⁵⁴⁰ El trato representaba un ahorro para el erario ya que el Rey únicamente se encargaría de dar una cantidad fija por cada trabajador así como de pagar los servicios de los cirujanos; ya no tendría que financiar ni medicamentos ni alimentos. Además, el trato con el boticario podría extenderse hasta las naves. Plaza se encargaría de abastecer las boticas de las embarcaciones con las medicinas necesarias en los viajes; terminados éstos, los medicamentos sobrantes le serían devueltos.⁵⁴¹

La idea de Trillo fue bastante llamativa para las autoridades virreinales. El Ministro de Real Hacienda, José Ramón Posada, incluso pidió su opinión al Cirujano Mayor de Veracruz sobre el caso de San Blas. Éste explicó la urgencia que había en el puerto de un hospital en donde los enfermos del lugar pudieran ser atendidos. Además, consideró que de acuerdo con la situación que se vivía en ese puerto el trato con el boticario no era mala idea. Si se le daba a éste un “asiento” para que se encargase de la atención de los enfermos y del abastecimiento de medicamentos (en mar y tierra), el gasto para el erario real vería un considerable ahorro. Así lo explicó:

...y por eso me parecería adaptable de formar una contrata con el boticario, que dice quedando a su cargo no sólo la administración de medicinas, sino también los alimentos –más sirvientes y demás necesarios, quedando sólo de cuenta del Rey la nominación y paga del cirujano que haya de asistir al hospital...⁵⁴²

⁵⁴⁰ *Informe del cirujano de San Blas Mariano Núñez sobre las ventajas que se obtendrían con el trato con un boticario.* San Blas, 9 agosto 1780. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 3, fojas 55-55v.

⁵⁴¹ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga.* San Blas, 16 agosto 1776. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 31-31v.

⁵⁴² *Reflexiones del cirujano de Veracruz [sin nombre] Lacunza sobre las ventajas de establecer negociación con boticario en San Blas.* Veracruz, 4 noviembre 1780. AGN, Hospital, volumen 67, expediente 1, foja 32.

Este tipo de negociaciones, llamados “Asientos” eran comunes en la Península. Un asiento era un contrato celebrado entre la corona española y un particular (o grupo de particulares) para que éste último, a cambio de una cantidad de dinero que pagaba anticipadamente, desempeñara un cargo o función que consistía en un derecho otorgado por el rey. Dichos asientos podían hacerse cargo de la administración de un hospital.⁵⁴³ En el caso de San Blas, al parecer el boticario Joseph Plaza adquirió un asiento (sin mencionarse si hubo dinero de por medio) para obtener los derechos de atención de los enfermos del puerto. Su ganancia dependía del número de pacientes que atendiera.

Los tratos con el boticario se hicieron por el periodo de dos años.⁵⁴⁴ Como al parecer la negociación funcionó correctamente, ésta fue prorrogada por dos años más. Sin embargo, en 1783 el hospital se incendió y el percance provocó que la negociación con Plaza sufriera algunos tropiezos y finalmente terminara. Esto se explicará más adelante.

d) El personal sanitario no oficial.

No todos en el puerto tenían el derecho de ser atendidos por cirujanos o sangradores. En ocasiones eran muchos los enfermos que necesitaban ayuda y poco el personal sanitario para brindarla. Por ello la gente en muchas ocasiones recurrió a la medicina popular. Esto no fue algo nuevo ya que en general, en las poblaciones novohispanas la medicina oficial tuvo que convivir, y en ocasiones aceptar, la práctica de la medicina tradicional.⁵⁴⁵

En los puertos novohispanos no sólo se practicó la medicina popular, sino que hubo personas que establecían sus propios centros de atención, los cuales generalmente eran sus mismas viviendas. Esto en parte fue consecuencia de las malas condiciones sanitarias que caracterizaron a los hospitales portuarios durante el periodo colonial. En Veracruz por ejemplo, había quienes para no tener que soportar las malas condiciones de los nosocomios pagaban a mujeres del lugar para que los atendieran. Hay que recordar que en la Nueva

⁵⁴³ Marley, lo explica en la introducción que hace al documento dos de sus impresos, el cual se refiere a un asiento otorgado para la administración de un hospital. Sin número de página.

⁵⁴⁴ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 19 julio 1781. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 2, foja 46.

⁵⁴⁵ Quezada explica que esta tolerancia por parte de las autoridades se debió a la necesidad que hubo de que más personal atendiese a los enfermos, principalmente aquellos que no podían ser atendidos por personal oficial por problemas como la distancia o el dinero. Además, el personal “no oficial” tenía más vínculos con la cosmovisión del pueblo, por lo que sus remedios fueron muy bien aceptados. Ver *op. cit.*, p.28-29.

España había una alta proporción de mujeres solas que buscaron por sus propios medios el sustento; una de las actividades portuarias en donde las mujeres participaron más fue en la atención de enfermos.⁵⁴⁶ Algunas conocían ciertos remedios que servían para los males del lugar y ellas cobraban por recibir pacientes en sus casas. Ahí se les ofrecía albergue y alimentación; este servicio era caro y consumía buena parte de los bienes del enfermo.⁵⁴⁷ Generalmente los únicos que podían financiar este servicio eran los oficiales de mar o los viajeros ricos. Al parecer todo enfermo que contara con ciertos recursos procuraba no visitar el hospital y se ponía al cuidado de alguna mujer de la localidad que por una cantidad de dinero los alojaba en su casa, les daba comida, atención y hasta remedios para sus males hasta que se reponían, morían o se les acababan los fondos.⁵⁴⁸ Por ejemplo el maestro del navío mercante Santa Anna, Manuel Alejo Vivanco, enfermó en Veracruz y tuvo necesidad de ser atendido. Fue a parar a la casa de una parda llamada María Agustina Panama quien se comprometió a asistirlo hasta que recobrar su salud o muriese (esto último fue lo que sucedió). Ella era la que informaba de las condiciones en las que el maestro se encontraba, le administraba remedios recetados por un médico y le proporcionaba servicios básicos como casa y comida.⁵⁴⁹

Una práctica similar existió en San Blas, lo que generó graves quejas del personal sanitario del puerto. Al parecer había mujeres que atendían a los trabajadores o por lo menos se dedicaban a administrarles los remedios recetados por los cirujanos; ellas los visitaban en sus propias casas y ahí los atendían. Esto sucedía porque en un principio no había hospital y los trabajadores eran enviados a sus viviendas, en donde eran asistidos por cirujanos y sangradores; también se debió a que en los inicios del puerto no había el personal sanitario necesario para atender los males de los empleados, por lo que los trabajadores buscaron la ayuda y asistencia del personal no oficial. Posteriormente, no todos los enfermos pudieron ser atendidos en el hospital ya que no siempre cabían en él, por lo que algunos de ellos (generalmente los menos enfermos) eran enviados a sus respectivas casas a convalecer; en ellas eran asistidos por mujeres.

⁵⁴⁶ Quezada, *op. cit.*, p. 83.

⁵⁴⁷ Muriel, *op. cit.*, p. 203-204.

⁵⁴⁸ Pérez-Mallaina, *Los hombres...*, p. 183.

⁵⁴⁹ *Informe sobre ubicación y condiciones del capitán Manuel Alejo Vivanco*. Veracruz, 7 junio 1776. AGN, Alcabalas, volumen 207, expediente 10, fojas 422-423.

La participación de dichas “mujeres” en la atención de los enfermos representaba un problema para las autoridades ya que consideraban que podía ser contraproducente. Ellas vigilaban y administraban a los enfermos los medicamentos recetados por los cirujanos. El problema era que a veces adulteraban las medicinas o incluso no se las ponían porque preferían darles otro tipo remedios más populares.⁵⁵⁰ Por ello las autoridades del puerto consideraban que la intervención de las “viejas” (como las llamaban) en realidad retrasaba la curación de los trabajadores y por lo tanto las faenas del lugar.⁵⁵¹ Así llegaron a explicarlo:

...pasando a curarse individuos del servicio del Rey a sus casas particulares, en donde las que asistidos de aquellas curanderas, han sido los efectos muy propios de su ignorancia en el orden curativo.⁵⁵²

Lo anterior deja ver que algunas de las mujeres que asistían a los trabajadores del puerto posiblemente fueran curanderas (aunque también pudiera ser que sólo se les llamase así) y por ello hacían o entregaban sus propios remedios. No hay muchas referencias de curanderas reconocidas en el puerto; sólo se menciona a estas mujeres que metían sus narices en la curación de los enfermos atendidos por el personal sanitario del puerto. Tampoco hay referencia sobre la existencia de curanderos en el lugar, aunque es probable que ambos existieran (como en muchas partes de la Nueva España) sobre todo por haber poblaciones indígenas en los alrededores del puerto.

Algunas de las mujeres sí contaban con respaldo oficial; éstas fueron las parteras. En la escala del personal sanitario las parteras ocupaban el último peldaño, pero su trabajo al menos tuvo reconocimiento.⁵⁵³ Ellas no contaban con estudio, sus conocimientos eran obtenidos de manera empírica, generalmente su formación la adquirían de familiares o de ancianas practicantes del oficio. En 1750 el Protomedicato les pidió requisitos mínimos para poder practicar, como fe de bautismo, constancia de buena vida y costumbres, práctica de tres años con un cirujano o partera aprobados, que fueran casadas o viudas y que

⁵⁵⁰ *Carta de cirujano Mariano Núñez al comisario Francisco de Trillo*. San Blas 9 agosto 1780. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 3, fojas 57-58.

⁵⁵¹ *Reflexiones del cirujano de Veracruz* [sin nombre] *Lacunza sobre las ventajas de establecer negociación con boticario en San Blas*. Veracruz, 4 noviembre 1780. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, foja 32.

⁵⁵² *Ibíd.*

⁵⁵³ Quezada, *op. cit.*, p. 15.

presentaran un examen práctico.⁵⁵⁴ En San Blas se cuenta con registros que dejan ver la presencia de algunas parteras, las cuales, formaban parte del personal portuario.

En la práctica de la medicina popular o atención “no oficial” que existía en San Blas fueron las mujeres las que tuvieron un papel más relevante o, por lo menos, más conocido. Su presencia y participación fue muy criticada por cirujanos y sangradores del puerto, pero no es probable que sus quejas evitaran que ellas continuaran con sus trabajos, ya fuera con reconocimiento o sin él.

e) El personal religioso.

El personal religioso de San Blas jugó un papel relevante en la atención que se brindó a los enfermos del puerto. Se encargaban de asistir a los enfermos cuando éstos consideraban que debían preparar su alma ya que la asistencia física que recibían no aliviaba sus dolencias. La participación de los religiosos fue considerada igual de importante que la del personal sanitario, por lo que fueron enviados al mismo tiempo que éstos y es importante considerarlos como parte del personal que asistió a los enfermos.

Desde la fundación de San Blas, el lugar contó con religiosos que se encargaron de la asistencia espiritual de los pobladores. Los primeros religiosos que hubo en el puerto fueron franciscanos; éstos ejercían la función de clérigos seculares y dependían del obispado de la Nueva Galicia.

A diferencia del pueblo, las embarcaciones no contaron regularmente con personal religioso que brindara sus servicios. Los hombres que se embarcaban muchas veces morían sin ningún tipo de ayuda espiritual. Hubo unos cuantos clérigos en algunas de las embarcaciones que atendían a los tripulantes, pero eran escasos y no contaban con un salario del que pudieran mantenerse. Incluso algunos de ellos, que viajaron en la fragata Santiago y el paquebot San Carlos, solicitaron quedarse con las exequias de los hombres que murieron en ese viaje así como ración de mesa durante las siguientes travesías ya que no contaban con otro tipo de ingreso. Se les concedieron las exequias pues éstas serían sus únicas entradas, pero no se mencionó lo de las raciones puesto que en los inicios del puerto de San Blas los clérigos no eran considerados parte de las tripulaciones.⁵⁵⁵

⁵⁵⁴ *Ibid.*, p. 23 y 25.

⁵⁵⁵ *Solicitud de capellanes de navío de San Blas de quedarse con limosnas y exequias*. México, 20 marzo 1776. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 519-A.

El personal religioso era necesario, podría decirse que era una parte complementaria de los viajes. Su presencia reconfortaba a los trabajadores, les brindaba consuelo en sus males o en sus últimos momentos, y además mantenían los ritos religiosos de los hombres de mar durante las travesías o en los lugares que visitaran. Esto último era importante ya que se consideraba a los hombres de mar como malos cristianos que no sólo no respetaban los ritos religiosos, sino que alardeaban de ello.⁵⁵⁶ Por eso era importante que esos trabajadores participaran en los eventos religiosos más comunes. Ese sería el papel de los clérigos. Por su importancia, el virrey Bucareli consideró que su presencia era necesaria en establecimientos como San Blas, por lo que ordenó el envío de capellanes para que los trabajadores y vecinos del puerto contaran con la debida asistencia espiritual.

Los clérigos que laboraban en San Blas vivían cierta dualidad pues mientras que sus licencias eclesiásticas eran otorgadas por el obispo de la Nueva Galicia, sus nombramientos y salarios eran entregados por el virrey.⁵⁵⁷ El hecho de que fueran enviados al mismo tiempo que los cirujanos muestra su importancia como parte del personal portuario.⁵⁵⁸ Los primeros capellanes de naves fueron franciscanos; posteriormente éstos fueron sustituidos por miembros del clero secular.⁵⁵⁹

Los clérigos debían acompañar a las tripulaciones y atenderlas durante sus viajes; y mientras estaban en tierra, era su obligación asistir a los enfermos del hospital. Debían de hacer misas y llevar las fiestas religiosas en las embarcaciones. En las travesías, sus obligaciones comenzaban momentos antes de zarpar, cuando se hacían rezos para que las navegaciones tuvieran éxito en sus propósitos. Esto puede verse con la siguiente narración hecha por Bruno de Hezeta:

La fragata Santiago y la goleta Sonora levaron anclas del puerto de San Blas el día 16 de marzo a las diez de la noche. Ese mismo día las tripulaciones de ambos barcos habían asistido a una función religiosa en la iglesia local y participado en una procesión hasta el embarcadero con la imagen de María Santísima del Rosario.⁵⁶⁰

⁵⁵⁶ Este es un punto muy discutido por Pérez-Mallaina. Él dice que efectivamente los marinos alardeaban de su falta de religiosidad y que sin embargo, en las naves podía verse manifestaciones de ritos religiosos muy evidentes que incluso llevaban mucho de supersticiones antiguas. Los momentos más evidentes de esa religiosidad se presentaban cuando los viajes se tornaban peligrosos. Así que al parecer las embarcaciones fueron lugares en donde las manifestaciones religiosas fueron más comunes. Ver *Los hombres...* p. 246-249.

⁵⁵⁷ Gutiérrez, *op. cit.*, p. 107.

⁵⁵⁸ *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*. Aranjuez, 11 junio 1776. AGN, Reales Cédulas, volumen 107, foja 457. *Carta de José de Gálvez al virrey Bucareli*. Aranjuez, 3 septiembre 1776. AGN, Hospitales, volumen 67, foja 6.

⁵⁵⁹ Thurman, *op. cit.*, p. 64.

⁵⁶⁰ Bernabeu, *Trillar...*, p. 75.

Eran pocos los clérigos con los que se contaba en el puerto, por ello no siempre se cumplían con los ritos religiosos como se planeaba. Se necesitaban hombres de iglesia que atendieran a la gente del lugar, pero los clérigos habían partido en las expediciones; también sucedía lo contrario, es decir, que mientras algunos curas se quedaban y asistían a las personas en tierra, la insuficiencia de ellos impedía que todas las embarcaciones contaran con su propio capellán y, por lo tanto, que las tripulaciones tuvieran la debida asistencia espiritual.⁵⁶¹

Había necesidad de este personal y por ello se trató de contratarlos. Cuando llegaba uno ofreciendo sus servicios generalmente se le aceptaba; por supuesto, antes de que eso sucediera había que avisar a las autoridades virreinales pues ellas eran las encargadas de autorizar la contratación y de financiar sus servicios. Por ejemplo, cuando el bachiller Joseph Villaverde solicitó el puesto de capellán de embarcación, la necesidad que había de ese tipo de personal hizo que fuera inmediatamente contratado. Además se le consideró un hombre apto para el trabajo ya que estaba acostumbrado al clima del lugar por ser natural de él.⁵⁶² Esto demuestra que habitantes de la localidad podían también participar en las navegaciones como parte del personal marítimo, hasta en puestos como el de religioso.

Los capellanes eran personal respetado en la sociedad y, al igual que pasó con los cirujanos, a veces abusaron de su influencia. Por ejemplo en febrero de 1776 el comisario Trillo se quejó de ellos ya que no atendían sus obligaciones en el puerto. Ellos percibían salario (alto por cierto) mientras estaban en tierra, pero se iban a Tepic o a Sentispac y se olvidaban de sus obligaciones. Incluso hubo ocasiones en las que el párroco del puerto enfermó y el pueblo se quedó sin misas porque los capellanes de las embarcaciones estaban en las poblaciones vecinas en lugar de cumplir con sus obligaciones como se esperaba.⁵⁶³

El papel principal que tenían los capellanes fue en las embarcaciones, que al parecer era cuando se necesitaba mucho de su ayuda espiritual (y tal vez para ayudar a mantener orden en ellas). Al zarpar un buque, cada uno recibía una caja que contenía todo el equipo

⁵⁶¹ *Carta de cirujano Mariano Núñez al comisario Francisco de Trillo*. San Blas, 9 agosto 1780. AGN, Hospital, volumen 67, expediente 3, fojas 57v-58.

⁵⁶² *Carta del comandante Ignacio de Arteaga al virrey Mayorga*. Tepic, 30 noviembre 1781. AGN Marina, volumen 49, expediente 23, fojas 158-158v.

⁵⁶³ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 28 febrero 1782. AGN, Californias, volumen 25, expediente 20, fojas 106-106v.

necesario para el servicio divino.⁵⁶⁴ Algunos de sus utensilios de trabajo pueden verse en el siguiente cuadro:

CAJA DE CAPILLA	
Una casulla negra de mue con galon de plaza con estola, unipulo, bolsa y paño de caliz	Una dicha blanca, y encarnada de dos azes....Perciana con rebezillo de seda, estolamanipulo, bolsa de corporales, paño y yjuela
Una dicha de damasco morada y berde de dos azes surtida de un todo	Un flontal de tela de plata matizado
Una ara	Un misal
Un atril	Un juego de corporales
Dos albas	Un cingulo
Dos amitos	Dos purificadores
Un manutejo	Un mantel
Un caliz	Una patena
Una cucharita	Un santo christo de bronze
Dos vinajeras de plata con el olio	Un platillo de peltre
Una campanilla de bronze	Un fierro de hacer hostias
Un hostiario de bronze	Un caldero y acetre para agua bendita
Doze ts. de vela de zera	Seis ts. de harina floreada
Una coronilla de plata	

AGN, Marina, volumen 52, fojas 24-34 y 91v-92.

Por su relevante papel, los clérigos ocuparon un lugar importante dentro de la sociedad de San Blas y, en las navegaciones, formaron parte de la oficialidad marítima.

6.3. Los lugares de atención.

Para evitar que las faenas realizadas en San Blas se vieran frenadas por la deficiente salud de los empleados fue necesario brindarles atención en todas sus dolencias, lo cual sólo podía suceder en establecimientos dedicados a cumplir con esa tarea tanto en mar como en tierra.

Como la asistencia no podía ser igual en mar y en tierra, hubo necesidad de pensar en adecuar los lugares y los tipos de atención que en cada uno de ellos se debía brindar. En mar, el espacio reducido de las embarcaciones tal vez dificultó el establecimiento de un lugar específico donde los trabajadores pudiesen ser atendidos. Por el contrario, en tierra existieron diversos sitios en donde los enfermos pudieron recibir ayuda, los cuales principalmente fueron las viviendas de los trabajadores y el hospital. Respecto a los primeros, éstos podían estar en el mismo puerto o fuera de él; a los trabajadores se les revisaba en sus casas para curarlos o, en el caso de no tener remedio, para que gozaran de sus inválidas así como de la asistencia sanitaria que les correspondía luego de años de

⁵⁶⁴ Gutiérrez, *op. cit.*, p. 107.

servicio a la Corona. Por otro lado, el hospital fue el lugar oficial en donde los trabajadores debían ser atendidos; sin embargo, el poco espacio con el que contaba obligó al personal sanitario a mandar a los pacientes menos enfermos o a los convalecientes a sus respectivas viviendas hasta que recobraran la salud.

La atención sanitaria brindada en cualquiera de los establecimientos del puerto tenía la finalidad de mejorar las condiciones de vida de los trabajadores y habitantes porteños con la intención de acelerar el crecimiento portuario y evitar a toda costa el retraso de las faenas del lugar.

a) Embarcaciones

Durante las travesías los hombres enfermaban con regularidad, pero se podía hacer poco en las naves para aliviar sus dolencias. Se pensó que el alivio a los males de los navegantes podría encontrarse al arribo de los establecimientos visitados, pero éstos no siempre estaban bien abastecidos ni de alimentos frescos, ni de medicamentos ni de personal sanitario, por lo que no pudieron brindar la ayuda que los hombres de mar necesitaban.⁵⁶⁵ Las múltiples muertes acaecidas durante los viajes no solo obligaron a las autoridades a tener preparada asistencia sanitaria en tierra sino a considerar que dicha asistencia debía comenzar en las mismas embarcaciones.

No se sabe mucho sobre algún espacio específico en las naves dedicado a la atención de los enfermos. Se conoce que se establecieron lugares especiales para guardar los medicamentos y mantenerlos en buen estado. Por ejemplo, en la expedición comandada por Alejandro de Malaspina se diseñaron compartimentos para guardar medicamentos e instrumentos médicos con la finalidad de tener mejor control de ellos, pero no se menciona en ningún momento un lugar en donde esas atenciones fuesen otorgadas.⁵⁶⁶

La principal medida sanitaria que se tomó en alta mar para que los hombres fuesen atendidos durante los viajes fue el envío de cirujanos y sangradores, los cuales debían formar parte de las tripulaciones y encargarse de atender a los enfermos, como ya se mencionó. Para poder llevar a cabo su labor, el personal sanitario debía contar con los medios necesarios para lograrlo. Por ello fue necesario proveerlos de utensilios y

⁵⁶⁵ *Relación de los males que padeció el navegante Juan Pérez*. San Blas, 12 septiembre 1769. AGN, Historia, volumen 329, fojas 62-63.

⁵⁶⁶ González, *Malaspina...*, p. 49.

medicamentos que podrían utilizar en el cumplimiento de sus obligaciones. Algunos de los remedios y utensilios llevados a bordo fueron:

MEDICINAS DE ENFERMERÍA A CARGO DEL CIRUJANO	UTENSILIOS	
Aceites Bálsamos Aguas Espíritus Tinturas Zumos Ungüentos Emplastos Sales Jarabes Píldoras Mercuriales Vinos y vinagres Electuarios Polvos Simples	3 litros de ylas 2 cacitos de cobre para untural 2 chocolateros de cobre 6 cucharas de cobre para comer 8 tazas de peltre 1 almirecito con mano 1 jeringa grande 1 espátula grande y otra chica 1 cerillo 6 botijas curadas 5 dichas sin curar 1 frasco castellano 4 redomas de a libra 7 dichas de a media libra 17 idem chicas	12 botes grandes de oja de lata 2 idem chicos 5 botes grandes de oja de lata 2 idem chicos 5 botes grandes de oja de lata 2 ydem chicos 4 tompiates grandes 11 dichos chicos 12 botijas de la tierra 3 bolsas de badana grandes y chicas 25 botellas 3 cajones con dibisiones 20 varas de ruan 2 chocolateros de cobre

AGN, Marina, vol. 52, fojas 169v-172.*

Uno de los principales problemas que se presentaron en las embarcaciones fue la descomposición de los medicamentos, por lo que fue necesario vigilarlos constantemente para evitar que sufrieran desperfectos, o por lo menos, detectar cuando eso sucediera.⁵⁶⁷ También era necesario poner gran cuidado en el envío de medicinas ya que éstas eran excesivamente caras, y su costo corría a cargo del erario real. Era tan elevado este gasto que realizaba la Corona en medicamentos (tanto en mares peninsulares como americanos) que en 1759 el “Médico de Cámara del Rey y Protomédico de su Real Armada” Leandro Vega hizo su *Farmacopea de la Armada o Real Catálogo de Medicamentos y Cirujanos de Armada*, en donde se especificaba qué medicinas debían llevarse en las embarcaciones. Su intención fue establecer un mayor control de los productos útiles en las naves a través de un gran listado oficial; con él sólo se llevarían los medicamentos necesarios y se evitaría la pérdida de productos no utilizados en las travesías.⁵⁶⁸ Dicho listado no siempre se adecuó a

* Este cuadro puede verse completo en el apéndice 11.

⁵⁶⁷ *Orden de José de Gálvez sobre el trato que deben de recibir los medicamentos en las embarcaciones*. San Ildefonso 22 julio 1785. AGN, Reales Cédulas, volumen 131, fojas 441-441v.

⁵⁶⁸ José Luis Valverde, *La dotación de medicamentos en los buques de la armada durante los siglos XVII y XVIII*, Ganado, Universidad de Ganado, 1979, p. 12-13.

las necesidades de las navegaciones ya que lo que era útil en algunas, en otras podía no serlo, por lo que dicho catálogo continuamente sufrió modificaciones e incluso fue sustituido.⁵⁶⁹ En las navegaciones americanas los catálogos reales hechos en la Península no siempre fueron útiles pues los males que afectaban a los hombres de mar de estos parajes debían ser atendidos de acuerdo a las posibilidades del lugar, además de que los medicamentos en ocasiones podían ser diferentes. Por ejemplo, en las costas de Acapulco se decía que las unciones de mercurio, en vez del método de sudores, eran buenas para atender el Gálico que atacaba a los hombres, por lo que se preguntaba al Protomedicato si este método podía ser usado, si se debían informar sobre el nuevo remedio y si debía de tomarse en consideración en otros establecimientos.⁵⁷⁰

Las dotaciones de medicinas en embarcaciones eran cuantiosas ya que en las travesías a los hombres se les administraban dosis mayores de las que se acostumbraban en tierra. Parece que así era como les hacía mejor efecto.⁵⁷¹ Por ello los costos de los medicamentos embarcados eran muy elevados y por lo mismo controlados. Puede verse un cuadro de los costos que tenían las remesas de medicinas en distintas embarcación de San Blas, lo que evidencia las cantidades que pudieron ser usadas en éstas:

DEMOSTRACIÓN DE LAS MEDICINAS MINISTRADAS PARA LAS ENFERMERÍAS DE LAS EMBARCACIONES CON INDIVIDUALIDAD DE LOS CONSUMOS Y LÍQUIDO PAGO QUE SE VERIFICÓ AL CONTRATISTA

Año	Embarcaciones	Valor de las medicinas de las enfermerías de los buques	Valor de las que han devuelto y tomado el contratista	Consumos
1782	Fragata Favorita	254.1.0	78.7.6	179.1.6
	Fragata Princesa	356.1.6	202.3.1	193.6.5
1783	Fragata Favorita	179.7.1	72.6.5	107.0.8
	Paquebot San Carlos	368.7.6	190.3.1	218.4.5
	Fragata Princesa	351.6.0	000.0.0	000.0.0
1784	Fragata Favorita	322.7.9	191.7.2	171.0.7
	Fragata Princesa	000.0.0	73.1.3	278.4.9
	Paquebot San Carlos	64.7.3	33.0.8	31.6.7
	Paquebot Aranzazú	440.5.6	271.1.8	169.3.10
1785	Fragata Favorita	210.6.0	132.7.1	77.6.11
	Paquebot San Carlos	296.0.0	000.0.0	296.0.0
	Fragata Princesa	208.5.6	190.1.11	58.3.7

⁵⁶⁹ *Ibid.*, p. 14.

⁵⁷⁰ *Informe sobre la utilidad del mercurio como remedio del gálico*. México, 8 febrero 1793. AHAFM, Protomedicato, volumen 4, expediente 8, fojas 6-6v.

⁵⁷¹ Ramazani, *op. cit.*, p. 340-341.

	Paquebor Aranzazu	210.5.0	110.5.10	99.7.2
	Goleta Felicidad	52.2.0	000.0.0	52.2.0
Totales		3,317.6.1	1,427.5.8	1,890.0.5
TOTAL 15,257.4.5				

AGN, Hospital, volumen 67, expediente 3, foja 86.

Cirujanos y sangradores basaron gran parte de sus atenciones a los enfermos de las embarcaciones en los utensilios que utilizaban y en las medicinas que podían administrar. Por ello fue tan importante llevar el mayor control y cuidado posible de ellos. Los conocimientos prácticos y teóricos del personal sanitario les permitió echar mano de todo lo que fuese posible para aliviar los males de los tripulantes. Con ello se buscó no sólo dar asistencia a los enfermos, sino evitar que se perdiera a tantos trabajadores útiles a las navegaciones y, por consiguiente, que las travesías fracasaran y provocaran pérdidas al erario real. Conforme las navegaciones se realizaron de manera más regular, al parecer la atención brindada a los navegantes mejoró.

b) Casas de los trabajadores.

Como antes se mencionó, algunos de los lugares en donde se brindó asistencia sanitaria a los trabajadores y habitantes del puerto fueron sus propias casas. Esto principalmente se debió, en los inicios del puerto, a la ausencia de un hospital donde se les pudiera brindar tal atención; posteriormente, se debió a que dicho establecimiento no siempre tuvo el cupo necesario para albergar a todos los pacientes.

Los hombres que enfermaban generalmente eran visitados y revisados por el personal sanitario en sus casas; ahí eran atendidos por sus familiares o por las “mujeres” antes mencionadas. Esto podía acarrear problemas como el que los medicamentos no fuesen correctamente administrados o que las mujeres les diesen remedios que ellas acostumbraban; esto provocaba (según el personal sanitario) que, además de perderse los remedios, se retrasara la curación de los enfermos y por lo tanto su pronto regreso a sus respectivas labores. Así lo deja ver el siguiente informe:

Con el motivo de no haber inteligencia en curaciones en este departamento (excepto los facultativos) muchas personas especialmente mujeres se dedican a ellas por sola una simple o inconsiderada experiencia (abandonada la pericia de los selectos cirujanos médicos de este departamento) se entregan dichos enfermos a el dictamen de las expresadas o dichos incipientes que cediendo inmediatamente en daño suyo se versan en contra de Su Majestad. Dije en daño suyo porque si estos se curaran en el Hospital sanarían con más brevedad y menos molestia, curándose en otra parte como ya dice, o se muere, o se agrava, de manera que si en el Hospital

habían de sanar en 13 días, en otra parte (...) tardan dos o tres meses y esta verdad está calificada por una inconclusa experiencia a que me remito.⁵⁷²

Otro de los problemas que acarrearba la atención en las casas era que los enfermos podían fingir enfermedad para retrasar su regreso a sus respectivas obligaciones; por más que los cirujanos los visitaran, éstos no podían determinar qué tan mal estaban las dolencias de los enfermos ya que no los vigilaban constantemente, por lo que podían ser engañados con facilidad. Para evitar esos problemas, las autoridades portuarias continuamente pedían la construcción de un hospital dónde los enfermos pudiesen ser atendidos y en donde se supervisara la correcta administración de sus medicamentos así como las mejoras de los trabajadores.

San Blas llegó a contar con lugares específicos en donde pudo atenderse a varios enfermos a la vez, pero esto sucedió ocasionalmente, sólo en casos de emergencia, cuando había demasiados enfermos que principalmente provenían de naves y llegaban picados de escorbuto. En esos casos se alquilaba una casa en donde pudieran ser llevados los pacientes. Este lugar sin embargo, no contaba con los medios necesarios para brindarles buena asistencia, por lo que la atención en las casas era igual de eficiente.

Posteriormente, cuando ya había un hospital, la atención en las casas siguió siendo práctica común ya que el nosocomio no tuvo cabida suficiente para atender a todos los hombres que caían enfermos en el puerto o en las embarcaciones. Por ello a los menos afectados los mandaba a sus hogares; ahí llegaban los cirujanos a revisarlos y determinar si podían volver al trabajo o si era necesario administrarles medicamentos. Con lo anterior continuaron los problemas de las mujeres o de los hombres que se fingían enfermos, pero la falta de espacio en el hospital obligó a que se continuara con este tipo de práctica.

La atención en casas no únicamente se limitó a los hombres que estaban en el puerto, sino también a los que estaban en Tepic. Como antes se mencionó, los oficiales de mar tenían permiso de tener sus respectivas viviendas en ese pueblo, por lo que se mandaba de manera temporal a un cirujano que se encargaba de asistirlos en sus dolencias.

A pesar de las medidas tomadas para atender a los hombres en tierra, la asistencia brindada en las casas era deficiente y poco controlada, por lo que la presencia de un

⁵⁷² *Solicitud del boticario Joseph de Plaza de que se construya un nuevo hospital en San Blas.* Julio 1784. AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, fojas 205-205v.

hospital en el lugar (apto y con cabida suficiente) fue necesaria y, por lo mismo, dicho establecimiento fue constantemente solicitado.

c) Permisos para salir del puerto

En ocasiones, los enfermos que había en el puerto no podían lograr su recuperación en él, por lo que necesitaban alejarse del lugar a una zona menos calurosa y húmeda. Aunque las autoridades portuarias no quisiesen perder trabajadores, tampoco les convenía mantenerlos enfermos en el puerto, sin posibilidad de recuperación, por lo que se estableció el sistema de licencias. Este sistema en realidad fue de gran utilidad ya que sirvió para retirar del servicio a hombres que por sus padecimientos eran inútiles y sólo provocaban gastos en soldadas, raciones, botica y hospital. Por eso era mejor darles licencia de retirarse del puerto. Dichos retiros podían ser temporales o permanentes, es decir, que había hombres que sólo necesitaban recuperar su salud en parajes con mejores condiciones climáticas y que posteriormente regresarían a sus respectivos puestos; otros en cambio, se sabía que no recobrarían su salud o al menos no lo harían en el puerto, por lo que podían ser enviados a trabajar en otro paraje o definitivamente retirarlos del servicio y otorgarles sus respectivas inválidas.

Como antes se mencionó, las inválidas eran una especie de pensión (generalmente consistía en la mitad del salario) que los hombres enfermos o viejos gozaban cuando ya su salud no les permitía continuar con sus obligaciones. Para poder gozarlas, los trabajadores debían haber cumplido un determinado tiempo al servicio de la Corona y que de sus sueldos se les hubiese descontado lo suficiente para financiar sus últimos años de vida. Cada hombre que solicitara sus inválidas debía ser revisado por un cirujano. Como ejemplo puede verse el caso del artillero de mar Salvador Guillermo, quien estaba en estado deplorable y moralmente imposibilitado de recuperar su salud; en los pocos días que le restaban de vida quedaba sin capacidad de realizar cualquier tipo de ejercicio corporal, según el testimonio de un cirujano.⁵⁷³ Así le pasó también al maestro mayor de calafates

⁵⁷³ *Reconocimiento hecho por cirujano Juan Commamales a artillero Salvador Guillermo.* San Blas 5 enero 1790. AGN, Marina, volumen 78, expediente 5, foja 109.

quien durante años padeció de múltiples achaques que habían acabado totalmente con su salud, haciéndolo inútil al servicio del rey.⁵⁷⁴

Los hombres que gozaban de las inválidas podían retirarse del puerto y vivir en otros sitios, sólo había que hacer la solicitud a las autoridades correspondientes; en el lugar que desearan vivir no sólo contaban con un salario fijo sino que además tenían derecho de recibir atención médica de personal oficial. Así pasó con el primero y el segundo guardianes Juan Morales y Antonio Sánchez, quienes solicitaron gozar de sus inválidas en otros parajes:

...el temperamento tan nocivo de este país, donde jamás lograremos el más pequeño alivio, y sí el fin de nuestros días, más pronto que pudiera acaecer en diferente clima, agregándose la falta de medios y que por lo regular los ingredientes de botica ya llegan ni con el vigor que corresponde.⁵⁷⁵

Otro caso puede verse con el navegante Josef Camacho, quien pidió su retiro por tener su salud dañada luego de 12 años de estar en San Blas. Él solicitó regresar a España con su esposa, en donde pretendía gozar de sus inválidas.⁵⁷⁶ También hubo algunos hombres que solicitaban retirarse del puerto y gozar sus inválidas en otros lados debido a que era más caro vivir en San Blas que en otros parajes; los altos costos del lugar les imposibilitaba subsistir con decoro, por eso deseaban irse a otros establecimientos en donde la vida fuera más barata.⁵⁷⁷

Había hombres con salud bastante afectada que por diversos motivos no cumplían con los requisitos para gozar de inválidas. A ellos en muchas ocasiones lo que se les permitió fue trasladarse a lugares con climas menos dañinos en donde continuarían trabajando y percibiendo su salario y la atención médica necesaria. Así pasó con empleados como el calafate Francisco Álvarez Rúa, quien pidió ser mandado a la fábrica de cigarros de Guadalajara u otro destino, donde continuaría al servicio del rey, con tal de librarse del clima de San Blas.⁵⁷⁸

⁵⁷⁴ *Reconocimiento hecho por cirujano Juan de Commamales a maestro calafate Antonio Vilchis.* San Blas, 11 enero 1790. AGN, Marina, volumen 78, expediente 3, foja 30.

⁵⁷⁵ *Solicitud de primer y segundo guardianes Juan Morales y Antonio Sánchez para retirarse del servicio.* San Blas, 13 mayo 1789. AGN, Californias, volumen 56, expediente 5, fojas 70-71.

⁵⁷⁶ *Solicitud de Joseph Camacho de retirarse del servicio.* 9 julio 1789. AGN, Marina, volumen 78, expediente 3 fojas 27-27v.

⁵⁷⁷ *Solicitud de primer piloto Juan Morales de que se le concedan inválidas.* San Blas 21 agosto 1789. AGN, Californias, volumen 57, expediente 5, fojas 82v-83.

⁵⁷⁸ *Solicitud del calafate Francisco Álvarez Rúa de ser trasladado a otro paraje.* 31 enero 1782. AGN, Marina, volumen 50, fojas 358-358v.

Los permisos para salir del puerto fueron muy solicitados debido a las malas condiciones del lugar. Muchos eran los trabajadores que deseaban retirarse de él y a veces lo hacían sin esperar la correspondiente autorización, la cual llegaba desde la ciudad de México y generalmente tardaba demasiado. La mayoría de los hombres sólo deseaba pasar cortas temporadas en Tepic, cuyo clima más fresco y agradable les permitiría recobrar fuerzas o recuperar la salud. Además, en ese paraje también podrían ser revisados por el personal sanitario que se encontraba ahí.

Para evitar que muchos hombres abandonaran el puerto, las autoridades virreinales ordenaron reducir a la mitad el sueldo de todo aquel que se retirara a Tepic (aún los que contaran con licencia); también se prohibió que se les dieran prórrogas para permanecer en ese pueblo. Dichas órdenes afectaron considerablemente a los empleados y al mismo funcionamiento del puerto. Por un lado, los trabajadores se iban de él porque ahí nunca recuperarían su salud; sin embargo, la reducción de salario los orillaba a desertar del servicio y buscar un nuevo modo de vida en un paraje con mejores condiciones. Por el otro lado, a las autoridades portuarias no les convenía perder hombres ni tampoco mantener a trabajadores que no podían laborar por las enfermedades que padecían y que para no perder sus sueldos decidían quedarse en el puerto, lo cual retrasaba su recuperación y por lo tanto las faenas del lugar.

Ante esos problemas incluso los oficiales de mar solicitaban a las autoridades virreinales que permitieran las salidas temporales de los trabajadores. Por ejemplo, el navegante José Camacho sugirió que se dieran permisos para salir a Tepic (sin reducir el salario) al personal que dejara de ser necesario en el puerto cuando las embarcaciones llegaran, como los capellanes y cirujanos.⁵⁷⁹ Incluso el Ministro de Real Hacienda José Ramón Posada comentó al virrey Antonio de Florez lo útil que sería dejar salir a los enfermos del puerto sin los permisos escritos que se emitían desde México, los cuales solían retrasarse alrededor de 45 días. Esta no era una práctica novedosa ya que así se hacía en las Provincias Internas del Poniente, en donde los hombres enfermos podían ir a Chihuahua o Arizpe a curarse con licencias de sus autoridades sin que se les redujera el sueldo; así que en San Blas debería practicarse el sistema de licencias de la misma manera,

⁵⁷⁹ *Carta de Joseph Camacho al virrey Florez*. Tepic 5 septiembre 1788. AGN, Marina, volumen 34, fojas 53-55.

es decir, dar permisos para ir a Tepic por temporadas y gozar del sueldo completo y de atención médica, siempre y cuando se solicitara el respectivo permiso a las autoridades del puerto.⁵⁸⁰

d) El hospital de San Blas

El mar mecía su sucia charca gris y al subir la marea alcanzaba a entrar hasta nuestros lechos. ¡Qué ironía el olor saludable y salinoso de las grandes extensiones, moviéndose preso entre la inmundicia de nuestros males y la agri dulce mueca de las medicinas.

ÁLVARO MUTIS

Ya desde tiempos de Juan Pérez y su viaje de 1774 este navegante manifestó la necesidad que se tenía en San Blas de un hospital. Posteriormente, el comandante Francisco de la Bodega y Cuadra insistió en la utilidad que tendría ese establecimiento en la atención de oficiales, trabajadores y personal civil en un paraje como San Blas.⁵⁸¹

Los cirujanos del puerto también recomendaron el establecimiento de un hospital pues éste era muy necesario para poder aliviar los males de los hombres del lugar:

Más que responder nos obliga a representar sobre la fundación de una Casa Hospital porque es cierto que en esta villa (con qué pesar) tenemos observado que los más mueren por falta de abrigo en las casas, las que a excepción de las propuestas en el punto no ofrecen la más remota seguridad con que esencialmente piden el resguardo...⁵⁸²

El hospital tendría gran utilidad para las faenas del puerto ya que se evitarían los retrasos al aliviar los dolores de los trabajadores y sobre todo al no permitir que éstos fingieran enfermedad para librarse de volver al trabajo. Así lo había expresado el comandante Bruno de Hezeta:

Con el Hospital se ahorra el que la maestranza concurra a su trabajo, sin aquella convalecencia necesaria a cobrar fuerzas, de que sigue o que recae enfermos, o que no pueden resistir ni aún leves –bajos, corriéndoles sin minoración– sueldo y en la marinería no podrá fingirse accidentados los que real y verdaderamente no lo estuvieron.⁵⁸³

El puerto contaba con lugares especiales para atender enfermos únicamente cuando era necesario, es decir, en caso de que hubiera muchos marinos que arribaran enfermos luego de sus navegaciones; a dichos lugares se llevaban objetos que pudieran ser útiles en

⁵⁸⁰ *Autorización para que enfermos salgan de San Blas.* México, 3 diciembre 1788. AGN, Marina, volumen 34, fojas 58-58v.

⁵⁸¹ Thurman, *op. cit.*, p. 237.

⁵⁸² *Informe de cirujanos de San Blas sobre medidas sanitarias que deben de tomarse en el puerto.* San Blas, 14 febrero 1777. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 9-17v.

⁵⁸³ *Carta de Bruno de Heceta al virrey Bucareli.* AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 4-5.

su asistencia.⁵⁸⁴ Sin embargo, los utensilios del lugar no eran suficientes para brindar buena atención. Por ello era necesario un establecimiento oficial y especializado.

El hospital de San Blas comenzó a funcionar hasta 1778. Antes, los enfermos eran atendidos en sus casas o en las mismas embarcaciones en las que llegaban. Eso representaba serios problemas como mala administración de dosis, participación de mujeres y fingimientos de enfermedad, como antes se mencionó. Por lo tanto, el comisario Hijosa había sugerido la construcción de un hospital donde fueran a dar todos los enfermos. Ahí se vigilaría que tomaran sus remedios, se curarían más rápido y no habría posibilidad de fingir padecimientos. La idea fue aprobada y se fundó el hospital del puerto. Éste no fue un gran inmueble pues fue hecho de zacate, como el resto de las casas.⁵⁸⁵

Se hizo un reglamento en Veracruz para el hospital de San Blas con el cual se buscó que se llevaran a cabo las normas establecidas para él. Algunas de éstas fueron:

- Que se ubique la casa con cabida suficiente, dependiendo del número de enfermos que acostumbren atender. Que la casa esté en lugar seco y ventilado de aires puros
- El gobierno llevará un contralor que se encargará de llevar los libros de asientos en donde se registrará a los enfermos que entren día de ingreso, filiación, día que salgan o mueran. Toda la administración y gastos del hospital estarán a cargo de este contralor.
- El contralor nombrará enfermeros que atenderán a los enfermos y debe haber uno por cada diez pacientes.
- El contralor debe revisar que no falten utensilios como platos, tasas, bacinicas, escupideras, descanso y vasos para agua, y para la cocina las ollas, retenes, chocolateras, etc.
- Los alimentos estarán reducidos a tres clases: ración, media ración y dieta.⁵⁸⁶

⁵⁸⁴ *Carta de Jose María Lasso al virrey Marqués de Croix*. San Blas, 2 septiembre 1769. AGN, Californias, volumen 79, expediente 40, foja 106.

⁵⁸⁵ *Carta de cirujano Mariano Núñez al comisario Francisco de Trillo*. San Blas, 9 agosto 1780. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 3, fojas 57-58.

⁵⁸⁶ *Reglamento del Hospital de San Blas*. Veracruz, 8 noviembre 1786. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 2, fojas 36-36v.

La dieta del hospital fue un punto muy importante, por lo que se indicó detalladamente qué tipo de alimentos debían ser suministrados a cada uno de los enfermos, dependiendo de su condición. Esto puede verse en el siguiente cuadro:

Comidas	Ración completa	Media ración	Ración de dieta
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 3 onzas de pan	Plato de sopa y 2 onzas de pan	

AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 2, fojas 36-36v, 8 noviembre 1786

Como muchos hombres enfermaban, los gastos que generaba el hospital eran considerables. Incluso a los soldados y sargentos se les cobraban 2 o 3 reales respectivamente por ser asistidos.⁵⁸⁷ Además, no todos lo enfermos podían ser atendidos ahí por ser un hospital muy pequeño. Los hombres menos enfermos eran enviados a sus casas a recuperarse y eran visitados por los cirujanos y los sangradores con regularidad.⁵⁸⁸

El comisario Trillo ideó la manera de gastar menos en el hospital. Sugirió al virrey Mayorga que se contratara a un boticario que se encargara de abastecer de medicamentos y de alimentos a cada enfermo por 2 reales diarios. Así la Corona sólo pagaría el salario normal a los cirujanos y sangradores del hospital y no se preocuparía más en pagar a cocineras, lavanderas, o en la comida y los medicamentos que se echaban a perder. El virrey aceptó y a partir de 1780 la atención de los enfermos del hospital de San Blas corrió a cargo del boticario Joseph de Plaza.⁵⁸⁹ Esto no era del todo bueno porque si los precios subían el boticario daría cosas de mala calidad pero más baratas y así ahorraría gastos.⁵⁹⁰

⁵⁸⁷ Guerra, *op. cit.*, p. 320. Muriel, *op. cit.*, p. 278-279.

⁵⁸⁸ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 11 enero 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 360-361v.

⁵⁸⁹ *Carta del comisario Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 16 agosto 1776. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 31-31v.

⁵⁹⁰ Muriel, *op. cit.*, p. 278.

El hospital se quedó de la misma forma, a pesar de las sugerencias de hacer uno de piedra y lodo. Pero el temor que se tenía de un ataque inglés motivó a que se hicieran otro tipo de edificaciones, como un fuerte y un almacén, y se olvidó al hospital por un tiempo. No se volvió a tomar el tema del inmueble sino hasta 1783, cuando en medio de una tormenta un rayo le cayó encima. Los enfermos pudieron salir, pero el hospital se consumió entre las llamas. Tuvo que usarse la casa de un sangrador (José María Vega, que en ese momento estaba de viaje) como hospital sustituto en lo que se construía uno nuevo.⁵⁹¹ Durante mucho tiempo esa obra no se llevó a cabo, y la casa del sangrador quedó como hospital por un periodo prolongado.⁵⁹² El sangrador Vega solicitó a las autoridades portuarias que le pagaran el valor de su casa o le construyeran otra con las mismas proporciones ya que él andaba viviendo en diferentes lados y la casa usada de hospital ya no le sería de utilidad debido a que ya no era habitable:

...y yo por esta razón necesitado desde que vine a vivir arrimado hoy aquí y mañana allá y como quiera que aunque se me desocupare dicha mi casa ya es imposible habitarla por la peste que ha contraído de las varias enfermedades de escorbuto, gálico, y otras muchas que han padecido los individuos que en ella se han curado y se están curando...⁵⁹³

La casa que funcionaba como hospital era pequeña e insuficiente para mantener al número de enfermos que comúnmente llegan al puerto, por lo que era necesario establecer un nuevo lugar en donde se les pudiese brindar atención permanente. Incluso el boticario Plaza se quejó de que en un lugar con tales proporciones él no podía mantener a los enfermos, por lo que los mandaba a sus casas, en donde eran mal atendidos y por lo tanto no se aliviaban con prontitud; por lo anterior a él se le acusaba ante el Mayor Tribunal (Protomedicato) de que no cumplía con sus respectivas obligaciones.⁵⁹⁴ La solución de las autoridades ante este problema fue mantener la casa de Vega como hospital en lo que se construía uno nuevo; para hacerlo hubo que valorar la casa del sangrador para poder pagársela a éste; el valor de la casa fue de 150 pesos por ser de buena palazón y doble zacate, con dos puertas y con corral cercado que daba a la calle. El pago se hizo y la casa

⁵⁹¹ *Informe hecho en torno al incendio del hospital de San Blas*. San Blas, 10 septiembre 1783. AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, foja 176.

⁵⁹² Hospital descrito en Guerra, *op. cit.*, p. 319-320.

⁵⁹³ *Carta de sangrador José María Vega al comisario Francisco de Hijosa*. Noviembre 1793. AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, fojas 200-200v.

⁵⁹⁴ *Carta de José de Plaza a Francisco de Trillo*. Noviembre 1783. AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, foja 187.

continuó con sus funciones, pero la necesidad de un lugar más grande siguió siendo urgente. A pesar de sus carencias, el hospital del puerto continuó en el mismo lugar, y según testimonios del personal sanitario del puerto, el establecimiento generó grandes beneficios.⁵⁹⁵

e) Los beneficios del hospital y su posterior incendio

Para 1780 Trillo hizo una relación sobre los beneficios que se tenían en el puerto a partir de la fundación del hospital. Antes de él, se morían muchos más hombres sin siquiera contar con asistencia médica ni de sacramentos, mientras que a partir de que el puerto contó con su nosocomio los enfermos sanaban con prontitud y método. Se curaban más y fallecían menos. El establecimiento, según las autoridades del puerto, trajo beneficios a la gente, a las faenas del lugar y al ahorro del erario real. Si antes los hombres morían sin ayuda ni física ni espiritual, si se retrasaba su regreso a las faenas o si se gastaba mucho en medicamentos, esto quedó solucionado con el hospital, así se deja ver en este informe hecho por Mariano Núñez, cirujano del puerto:

Desde entonces se ha notado, no sólo el adelanto en salud de los empleados, pues según el libro de Hospital que se formó en el mes de abril de 79, desde este hasta el presente agosto se han curado 219, y en todo este tiempo no ha fallecido más que cuatro, siendo evidente, que de los mismos empleados que asisten en sus casas, los más fallecen, o se mantienen mucho tiempo enfermos, siendo esto un grave atraso para el Real Servicio.⁵⁹⁶

Respecto al regreso de los hombres al trabajo, el hospital del puerto ayudó a que esto sucediese con mayor rapidez; también se evitó que los trabajadores se fingieran enfermos (práctica al parecer bastante común), lo cual los obligaba a reintegrarse lo más pronto posible a sus respectivas faenas:

Es innegable que la gente del servicio, en especial la marinería para refugiarse del trabajo, fingen enfermedades que no padecen: así sucedía aquí con los más y tantos que era notable la falla de gente en el arsenal, como no todos se visitaban, porque ellos no avisaban al cirujano, y se daba parte a sus capataces, se mantenían en sus casas el tiempo que querían. Formado el Hospital, luego que ha tratado alguna, si es por enfermedad ha constado su certidumbre trayendo la baja, y ha ido a su trabajo, cuando ha sanado sin poder excusarse, por el motivo de la alta.⁵⁹⁷

⁵⁹⁵ *Informe sobre el inmueble usado como hospital*. 8 marzo 1784. AGN, Californias, volumen 56 expediente 15, foja 202.

⁵⁹⁶ *Carta de cirujano Mariano Núñez a comisario Francisco de Trillo*. San Blas, 9 agosto 1780. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 3, foja 57v.

⁵⁹⁷ *Ibíd.*, foja 57v.

Con la fundación del hospital también se percibió que en el puerto se gastaba menos en medicinas debido a que éstas eran tomadas de manera correcta y no se presentaba la interferencia de “las viejas” que cambiaban o adulteraban los remedios. El ahorro de medicamentos fue de gran ayuda para el puerto ya que éste era un terrible gasto que se tenía que enfrentar continuamente en San Blas.

Siguiese, que desde que hay este medio Hospital el gasto de medicinas es menos, y el efecto de ellos eficazísimo, y consiste en que antes cada enfermo, se le despachaba a su casa la medicina, este o la tiraba por haber alguna vieja, que se opuso a ella, o cuando más para su uso la adulteraba, de modo que era una confusión para nosotros ver el ningún efecto de nuestros ordenados remedios.⁵⁹⁸

Además, antes de la fundación del hospital los enfermos no recibían ayuda espiritual, mientras que a partir de su establecimiento, había misas con regularidad así como confesiones.⁵⁹⁹

Con el hospital la atención médica y asistencia espiritual a los hombres del lugar quedaron formalmente establecidas. Tanto los enfermos del puerto como los de las embarcaciones recibían pronta asistencia por parte del personal sanitario y religioso. Por ejemplo, cuando llegó el paquebot Aranzazu subió a él el comisario Trillo a verificar si había contrabando; al hacerlo vio enfermos de escorbuto e inmediatamente mandó al hospital a 13 de ellos y al resto a curarse en sus casas.⁶⁰⁰ Es decir, que a partir de la fundación del hospital se hizo regular la revisión de las embarcaciones para ver a cuáles hombres se debería de atender en él y a cuáles se les podría asistir en sus propios hogares. Además se estableció un control detallado de los gastos realizados en la atención de los pacientes, como puede verse en el siguiente cuadro:

⁵⁹⁸ *Ibíd.*

⁵⁹⁹ *Ibíd.*, fojas 57-58.

⁶⁰⁰ *Carta de Francisco de Trillo al virrey Mayorga*. San Blas, 11 enero 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 360-360v.

DEMOSTRACIÓN DE LAS ESTANCIAS DE MARINEROS Y SOLDADOS EN EL HOSPITAL DE ESTE DEPARTAMENTO DESDE 1º DE JUNIO HASTA 29 DE ABRIL DE 1786 CON SEPARACIÓN DE UNOS Y OTROS Y DIVISIÓN DE LAS CANTIDADES QUE HA SUFRIDO ESTA REAL CAJA Y LAS QUE SE HAN PAGADO POR LAS RACIONES DE LA MARINERÍA Y PREST DE LA TROPA DEL MODO QUE SE FIGURA EN ESTE DOCUMENTO

Periodos	Estancias de marinos	Estancias de soldados	Total de estancias	Cantidades que satisfizo la Real Caja	Importe de las raciones de marinos	Importe del Prest de los soldados	Resumen de cantidades que ha percibido el contratista
1 junio-31 diciembre 1782	1,335	162	1,497	1,580.3.6	250.2.6	40.4	1,871.2.0
Todo 1783	3,167	99	3,613	3832.5.0	647.5.0	36.0	4,516.2
Enfermos navío San José 1783	287	60					
Todo 1784	2,065	140	2,257	2,389.0.0	396.0.0	36.2	2,821.2
Enfermos navío San José 1784	47	5					
Todo 1785	2,517	64	2,581	2,738.2.6	471.7.6	16	3,226.2.0
1 enero - 29 abril 1786	731	15	746	791.5.6	137.0.6	3.6	932.4.0
Totales	10,149	545	10,694	11,332.0.6	1,902.7.6	132.4	13,367.4.0

AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 3, foja 86.

Pese a los beneficios que pudo general el hospital de San Blas, éste era pequeño y por lo tanto insuficiente para el número de enfermos del lugar. Por ese motivo se planeó la construcción de un establecimiento de mayor tamaño. Sin embargo, cuando eso sucedió coincidió con la crisis marítima causada por la guerra contra Inglaterra. Se temía una invasión por parte de naves inglesas. Por ese motivo las autoridades prefirieron construir almacenes, fuerte y arsenal, mientras que hospital continuó en las mismas condiciones, es decir, siendo un jacal de palma.⁶⁰¹

La situación de emergencia hizo evidente la necesidad que se tenía de un boticario que se hiciera cargo de los medicamentos del lugar pues ya se tenía la experiencia de descomposición en otros establecimientos y en naves, lo cual era caro para la Corona; además, era por la misma salud de los trabajadores y por supuesto para que no se retrasaran las faenas del lugar. Así se deja ver en el siguiente testimonio

Es innegable (como ... constará por las facturas) el excesivo gasto de medicinas que ha ocasionado esta villa en poco menos de seis años, que es el tiempo que empleado aquí existo y

⁶⁰¹ Informe sobre las construcciones necesarias en San Blas. México, 18 mayo 1781. AGN, Marina, volumen 52, fojas 451-452v.

al mismo tiempo es manifiesta la pérdida de dichas medicinas, pues sobrando de los barcos cuasi la más, estas como puestas en tierra, no hay quien las reponga, y ni aún quien pueda cuidar de ellas indefectiblemente se pierden, ya corrompiéndose, y ya abandonándose porque los rótulos se borran, y se ignora lo que dichas contengan.⁶⁰²

A la atención del hospital pronto fueron integradas las labores del boticario Plaza quien, como antes se mencionó, quedó a cargo de medicamentos y atención general de los enfermos por dos reales al día por cada uno. El trato que se hizo con él fue por dos años con posibilidad de prórroga, la cual pronto se solicitó por ser favorable al erario real el servicio que el boticario estaba dando. El trato fue durante la guerra pero era tan benéfico que podía prolongarse durante el periodo de paz. Los beneficios que esta negociación tenía, según el comisario Trillo eran los siguientes:

Este convenio es tan ventajoso a la Real Hacienda que se desperdició de rezago alguno se ahorra más de la mitad de los gastos que antes se impedían en y por lo mismo sin haberse puesto en efecto la contrata de cama por ser menos benigna, se practica la referida y se logra la asistencia y curación de los enfermos en tierras con el costo de 4 reales diarios los 2 reales de sustento y 2 de medicinas que es 4 puede descansarse no solo en el presente tiempo de guerra sino en el de paz..⁶⁰³

Por el beneficio que generaba la negociación con el boticario, el virrey Mayorga autorizó a Trillo a que prolongara el trato que se tenía con Plaza por un año más; lo instó además a que viera la posibilidad de hacerlo por más tiempo.⁶⁰⁴

Sin embargo, los beneficios que se tenían en la negociación con el boticario iban de la mano de ciertos problemas; al parecer Plaza incurrió en algunos errores al suministrar medicamentos a los enfermos, lo cual generó gastos extra al erario real y, por supuesto, retraso en las faenas del lugar. Se pensó que debían revisarse los métodos seguidos por Plaza.⁶⁰⁵ Sin embargo, antes de que eso sucediera, el hospital sufrió un grave revés.

El rayo que le cayó al nosocomio afectó la atención que se brindaba a los trabajadores así como el arreglo que se tenía con Plaza. Nuevamente el puerto padeció de la ausencia de un buen lugar de atención. Ya se mencionó que a los enfermos se les mandó a

⁶⁰² *Informe del cirujano Mariano Núñez sobre los beneficios de establecer contrato con boticario.* San Blas, 9 agosto 1780. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 3, fojas 55-55v.

⁶⁰³ *Carta de Francisco de Trillo al virrey Mayorga.* San Blas, 18 diciembre 1781. AGN, Marina, volumen 49, fojas 276-277.

⁶⁰⁴ *Aprobación para que se haga trato con boticario.* México, 10 abril 1782. AGN, Marina, volumen 50 expediente 115, foja 213. *Orden a Comisario Trillo para que formalice términos de trato que se hizo con boticario.* 10 abril 1782. AGN, Marina, volumen 50, 231.

⁶⁰⁵ *Carta de Francisco de Trillo al virrey Mayorga.* San Blas, 19 julio 1781. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 2, foja 46.

la casa que se tomó como hospital y, en ese lugar tan reducido, Plaza no podía actuar como se esperaba de él. Luego del rayo, el boticario cayó en desgracia puesto que la casa que quedó de hospital sustituto era pequeña, incómoda e insuficiente para albergar a varios enfermos, por lo que a muchos se les regresaba a sus casas; ahí los pacientes eran mal atendidos y por consiguiente se recibían quejas del trabajo que hacía el boticario.⁶⁰⁶

Plaza redujo gastos y la atención hospitalaria del puerto se hizo muy deficiente, tanto que los hombres se quejaban con el navegante José Camacho el cual incluso describió al comisario Trillo en qué consistía la comida que daba el boticario a estos enfermos, la cual al parecer era insuficiente. Les daba ½ real de tasajo cocido con unos cuantos garbanzos por separado, un poco de arroz; o en vez de eso, una taza de chocolate como alimento diario. Se informó al boticario sobre su deber de suministrar alimentos suficientes y en buen estado ya que de no hacerlo, las acusaciones sobre él irían directamente al virrey.⁶⁰⁷

La situación de Plaza era crítica pues luego de que el hospital se incendiara, él perdía dinero constantemente. Su ganancia estaba en el número de enfermos que podía atender en el nosocomio, sin embargo, en la casa que funcionaba de hospital no cabían demasiados pacientes, por lo que se enviaba a los enfermos a sus casas, lo cual era pérdida para él. Por ello Plaza solicitó al Ministro de Real Hacienda mejores condiciones para trabajar; pidió que fuera obligatorio que todo enfermo se curase en el hospital y no en sus casas. Esto lo consideró importante ya que en el primero los hombres tardaban en curarse aproximadamente trece días, mientras que fuera de él tardaban aproximadamente 2 o 3 meses. Además, en el hospital sustituto sólo cabían de 8 a 10 enfermos, y pronto se necesitaría un lugar más grande ya que con la temporada de aguas llegarían navíos con varios enfermos, como era lo común, y no se tendría el espacio para atenderlos.⁶⁰⁸ Plaza también pidió que se permitiera que él se encargara de suministrar todos los medicamentos,

⁶⁰⁶ *Carta de José de Plaza a Francisco de Trillo*. Noviembre 1783. AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, foja 187.

⁶⁰⁷ *Informe sobre los alimentos del hospital de San Blas*. San Blas, 17 mayo 1784. Californias, volumen 56, expediente 8, foja 42.

⁶⁰⁸ *Solicitud de José de Plaza de que se construya un nuevo hospital en San Blas*. Julio 1784. AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, fojas 205-205v.

tanto del hospital como de los de barcos, y que éstos fuesen comprados a él y no a particulares.⁶⁰⁹

El boticario solicitó además la construcción de un nuevo hospital, de madera, en lo que se hacía uno de piedra, pues de no construirse no sólo se atendería mal a los enfermos y se retrasaría su regreso a las faenas cotidianas, sino que las ganancias del boticario se verían mermadas ya que él se quedaría sin personas para atender. Así lo explicó al Ministro de Real Hacienda José Ramón Posada:

También hago presente al alta consideración de Vuestra Excelencia cómo muchos enfermos que se curan clandestinamente en sus casas particulares (hablo de aquellos, que por orden y capítulo de contrata deben medicarse en el Hospital) lo que no conviene por las razones que diré, y es la primera por que teniendo yo la contrata de tan piadosa especie y ventajosa en extremo a la Real Hacienda, y por su cuidado y asistencia omitir otros útiles, que por cada individuo justamente se me ha asignado, pues cada uno de estos le disipa aquellos reales que para su curación le están señalados, consumiéndolos o en el peculiar subsidio de los que se introducen a curar o en medicinas extravagantes y nocivas a los pacientes...⁶¹⁰

Las quejas de Plaza, entre otras cosas, hicieron que las autoridades virreinales comenzaran a ver la posibilidad de construir un nuevo hospital o al menos acondicionar alguno más apropiado. Se vio que un almacén podría convertirse en hospital, sólo habría que ponerle separaciones y dos cuartos, uno para el cirujano y otro para el enfermero. Dicha construcción costaría sólo 400 pesos, según informó el fiscal de Real Hacienda José Ramón Posada.⁶¹¹

En general podría decirse que, a pesar de la importancia que tuvo el hospital en San Blas, y pese a haber sido fundado con funciones específicas de atención a los trabajadores, éste tuvo muchas deficiencias. Pese a todo, en San Blas se brindó una atención sanitaria metódica, aunque con grandes dificultades. Las medidas sanitarias implementadas en el lugar no siempre pudieron cumplirse como se esperaba. Muchas de las políticas establecidas en puertos novohispanos, tanto en nosocomios como fuera de ellos, fueron establecidas en San Blas, aunque con algunas modificaciones ya que las condiciones de cada puerto fueron distintas entre sí. Con todo lo anterior se buscó hacer del puerto un lugar más sano en donde los trabajadores pudieran vivir y trabajar lo suficientemente bien como

⁶⁰⁹ *Carta de José de Plaza a Francisco de Trillo*. 31 mayo 1784. AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 3, fojas 80-82v.

⁶¹⁰ *Solicitud de José de Plaza de que se construya un nuevo hospital en San Blas*. Julio 1784. AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, fojas 205.

⁶¹¹ *Orden de valorar si en almacén puede construirse el nuevo Hospital de San Blas*. México, 3 julio 1784. AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, fojas 206-206v.

para que las faenas del establecimiento se frenaran lo menos posible; sin embargo, la lucha fue insuficiente y las condiciones del lugar no mejoraron demasiado. Si el puerto se mantuvo funcionando fue por diversos factores como su vinculación con el interior, su ubicación estratégica, su relación con otros puertos, etc. Ninguna de esas actividades hizo del lugar un sitio más sano y por lo mismo a la larga fue abandonado a favor de establecimientos con mejores condiciones físicas.

CONCLUSIONES

El personal marítimo y portuario que se desarrolló en la Nueva España fue parte importante de la sociedad colonial. Su presencia no fue pasajera o poco relevante, sino que por el contrario, su continuo trabajo permitió que este reino se mantuviera comunicado con otros territorios así como que desde sus costas se realizasen actividades comerciales, exploratorias, defensivas, etc, a lo largo de tres siglos. Las labores náuticas 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, mantuvieron vivas las actividades marítimas y llegaron a formar verdaderas poblaciones náuticas en este territorio. Sin embargo, las condiciones físicas de las costas, así como algunas de las políticas establecidas en los puertos por la misma Corona, frenaron el desarrollo costero así como la formación de importantes establecimientos portuarios. El caso de San Blas es prueba de lo anterior.

La Corona, conocedora de la importancia que tenían los trabajos náuticos, intentó formar personal marítimo y portuario confiable al que pudiera encargarse todo lo relativo a sus viajes transoceánicos. Sin embargo se topó con el problema de que no contaba con la mano de obra suficiente para las labores que debían de realizarse. Las faenas marítimas eran duras y muchos hombres morían al realizarlas. Por ello las autoridades echaron mano de todo aquel trabajador que pudiese laborar en las cuestiones náuticas.

Por lo anterior, los tripulantes llegados a la Nueva España no siempre estuvieron preparados para realizar las faenas marítimas. Esto se debió a que muchos de ellos no habían tenido algún tipo de 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. Los navegantes, con experiencia o sin ella, arribaron a costas coloniales e influyeron en su desarrollo portuario.

La presencia de las tripulaciones hispánicas se dejó sentir de muy diversas formas en las poblaciones coloniales. Las duras condiciones en las que esos trabajadores se desenvolvieron durante las travesías moldearon su forma de ser haciéndolos hombres rudos

y algo violentos que llegaron a provocar ciertos disturbios en tierra firme. Al mismo tiempo que se desconfió de ellos, las autoridades tuvieron que valerse de esos trabajadores para que llevaran consigo toda su experiencia marítima a las costas novohispanas. Los hombres de mar convivieron con las poblaciones portuarias, y posteriormente llegaron a formar parte de ellas. Su estancia en costas coloniales no siempre dependió del tiempo que permanecieran las flotas en ellas, ni sus actividades se limitaron a las faenas de las embarcaciones. Los navegantes nunca dejaron de existir en la Nueva España. Su llegada al Nuevo Mundo generalmente fue por costas del Atlántico, pero pronto se extendió hacia las del Pacífico. Su experiencia fue llevada a poblaciones costeras, donde participaron en la formación de marinerías locales. Su influencia en las costas novohispanas varió en importancia dependiendo del contexto económico, social y político en el que se desarrollaran.

La experiencia de los hombres de mar se evidenció en las navegaciones por el Pacífico y, a la larga, fue vertida en los pobladores novohispanos, quienes complementaron las faenas portuarias. Primero las exploraciones y luego los viajes comerciales hicieron que en la Nueva España se formara personal marítimo. Y pese al parcial abandono que sufrieron esas costas, las poblaciones cercanas a ellas vincularon su economía a actividades relacionadas con el mar y poco a poco participaron de manera más activa en las faenas marítimas y portuarias.

En la Nueva España se formaron establecimientos costeros pequeños, con poca urbanización, habitados por población racialmente diversa que contaron con poca experiencia náutica y que, sin embargo, mantuvieron en constante funcionamiento los puertos coloniales. Las labores portuarias desempeñadas fueron las que dieron paso a establecimientos más especializados, como fue el caso del Departamento Marítimo de San Blas.

El desarrollo de este puerto fue muy 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 muy 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 de gran importancia, sino que fue un lugar al que llegaban naves a realizar reparaciones ya que se sabía que ese puerto contaba con los implementos necesarios para llevarlos a cabo.

El reconocimiento que llegó a tener el puerto no se reflejó en su personal. Fueron muchas las causas por las que éste tuvo graves dificultades para desarrollarse. Las condiciones físicas del lugar fueron determinantes de 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 completasen el personal que hacía falta en ese puerto. Salarios, tierras, inválidas, perdón a desertores, etc., 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 del lugar también se evidenció con la constante llegada de inmigrantes, que buscaban 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, las diversiones, etc. permiten conocer la forma de vivir, y de convivir, de una sociedad y, en el caso de San Blas, todos esos aspectos fueron muy 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.

San Blas, de ser camino a ninguna parte, se convirtió en paso obligado para mantener la comunicación entre el noroeste y el resto del virreinato. Ese puerto 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 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.

El medio ambiente del lugar fue determinante en las dificultades que se tuvieron en el puerto. El calor y la humedad del lugar, además de los alimentos contaminados mermaron considerablemente la población. Por eso las autoridades implementaron medidas para evitar perder al mayor número de hombres posible ya que de hacerlo las faenas del lugar se verían retrasadas y eso podía crear pérdidas al erario real. Por lo que la motivación por la que se implementaron algunas medidas sanitarias en el puerto tuvo que ver más con su desarrollo que con el bienestar de sus habitantes.

Los males que atacaron a los hombres tanto en mar como en tierra obligaron a las autoridades a implementar medidas que hiciesen tolerable la estancia en el lugar; la idea fue que al acostumbrarse los habitantes ese clima, al puerto no le faltaría mano de obra y por lo tanto las faenas no se verían retrasadas. Además, se envió personal sanitario, compuesto de cirujanos y sangradores, que tenían la función de aliviar las dolencias de los trabajadores enfermos con la finalidad de reintegrarlos lo más pronto posible a sus respectivas faenas. Estos empleados fueron un arma de la que se valieron las autoridades para evitar que las actividades portuarias sufrieran retrasos.

En el mar, los males de los pacientes debieron ser atendidos desde las embarcaciones ya que fue imperativo que los viajes completaran sus objetivos y, si el personal mermaba, muchas veces se ponía en peligro el éxito de las mismas navegaciones. En tierra, se intentó no sólo aliviar las dolencias de los enfermos, sino que se trató de prevenirlas. Para lograrlo, se pensó que el establecimiento del hospital sería determinante. Sin embargo, y a pesar de los logros que pudieron obtenerse con él, las deficiencias del nosocomio no ayudaron del todo a sanar los males que atacaban a los pobladores del puerto.

El hospital establecido en San Blas fue diferente al de otros puertos novohispanos. La atención que se brindó en él estaba muy influenciada por los cambios hospitalarios establecidos por la dinastía Borbón. Se buscó aliviar enfermedades y no brindar hospitalidad a quien se presentara a sus puertas. Su problema fue que no tuvo el desarrollo que necesitaba un establecimiento como San Blas. El inmueble siempre fue de paja e insuficiente para albergar a todos los enfermos del puerto. Cuando el nosocomio se

incendió tardó mucho tiempo en ser reparado, por lo que la asistencia en el lugar no fue la que se necesitó.

Los lugares de atención a los enfermos tenían importancia ya que, así como el personal sanitario, fueron un medio por el que las autoridades procuraron mantener a flote un establecimiento marítimo en un lugar tan enfermizo como lo era San Blas. Para continuar con el funcionamiento del lugar fue necesario brindar atención a sus trabajadores y habitantes en todas sus dolencias, lo cual sólo podía suceder en establecimientos dedicados a cumplir con esa tarea tanto en mar como en tierra.

Las medidas sanitarias establecidas en San Blas se adecuaron a los problemas que se presentaran en ese lugar. Muchas veces las políticas establecidas en otros puertos de nada sirvieron en ese establecimiento, por lo que la atención a los enfermos tuvo que valerse de diversos medios. Uno de ellos fue el uso de medicina popular y la participación de algunas mujeres en la aplicación de los remedios a los enfermos. Buena o mala, la presencia de la medicina popular y de sus practicantes fue constante.

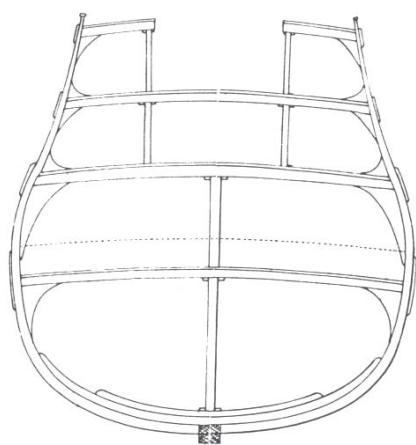
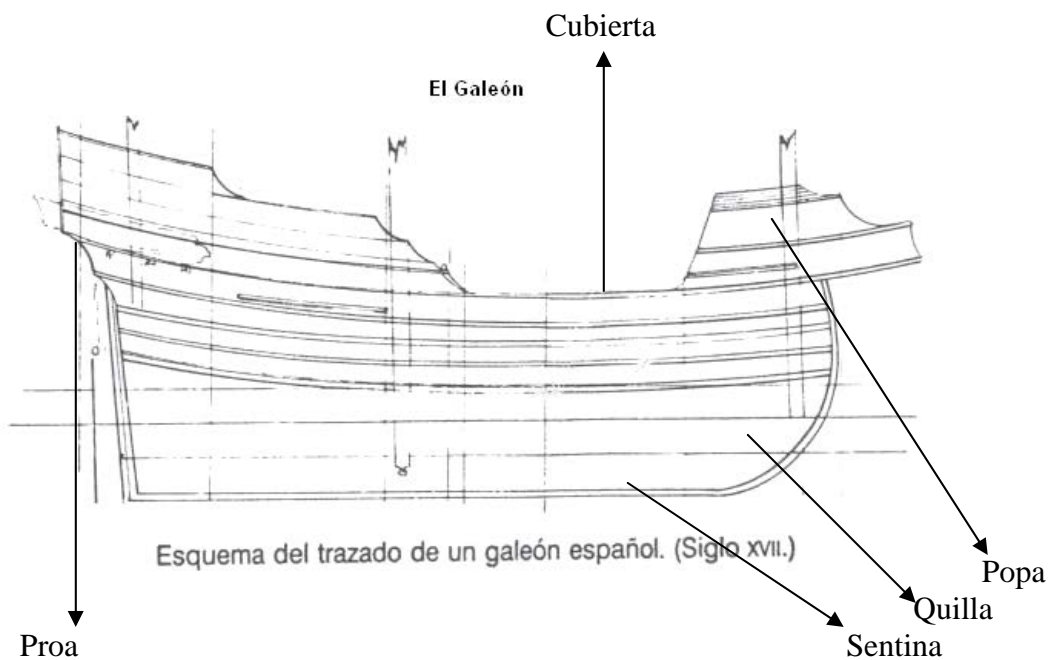
La asistencia espiritual a los empleados también fue relevante. La presencia de personal religioso reconfortó a muchos pacientes en sus últimos momentos o por lo menos los preparaba en el caso de que sintieran que morían. La presencia de este personal fue considerada igual de importante que la del personal sanitario.

La ayuda sanitaria, así como la espiritual, enviada al San Blas fue pieza clave en el desarrollo del puerto y de su personal. Contribuyó al alivio físico y moral de los enfermos, a la vigilancia y control de medicamentos y a la reintegración pronta de los trabajadores a sus respectivas labores. Además, de alguna manera su trabajo permitió que el puerto creciera, que su población aumentara e interactuara entre sí y con poblaciones cercanas, así como que se desarrollaran costumbres y tradiciones propias de una sociedad costera; las cuales se extendían a la vida que se llevaba en las embarcaciones.

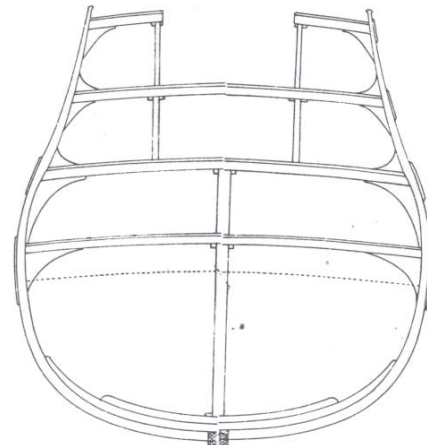
Pese a sus deficiencias, en San Blas se brindó una atención sanitaria mucho más metódica que la que se daba en otros puertos coloniales. Las medidas sanitarias implementadas en el lugar no siempre pudieron cumplirse como se esperaba. Muchas de las políticas establecidas en puertos novohispanos, tanto en nosocomios como fuera de ellos, fueron establecidas en San Blas, aunque con algunas modificaciones ya que las condiciones de cada puerto fueron distintas entre sí. Con todo lo anterior se buscó hacer del puerto un

lugar más sano en donde los trabajadores pudieran vivir y laborar lo suficientemente bien como para mantener funcionando ese establecimiento; sin embargo, la lucha fue insuficiente y las condiciones del lugar no mejoraron demasiado. Si el puerto se mantuvo funcionando fue por diversos factores como su vinculación con el interior, su ubicación estratégica, su relación con otros puertos, etc. Ninguna de esas actividades hizo del lugar un sitio más sano y por lo mismo a la larga fue abandonado a favor de establecimientos con mejores condiciones físicas.

Apéndice 1
PARTES DE UNA EMBARCACIÓN HISPÁNICA DE LA CARRERA DE INDIAS*



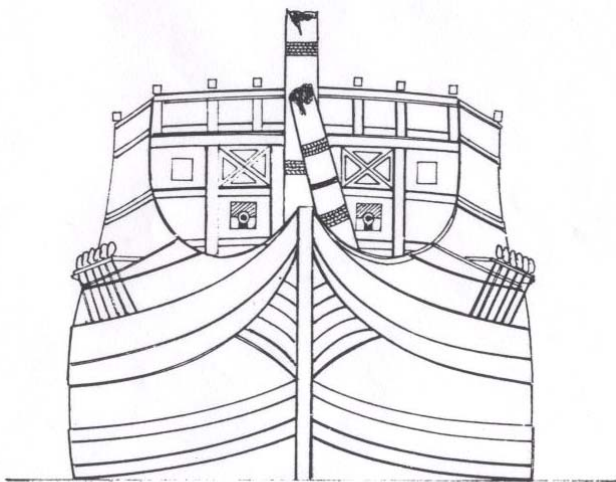
Fraude de un galeón en el que se bajó el nivel de la cubierta principal.



Fraude en galeón de guerra. Al subir la cubierta principal se gana espacio para cargar más mercancías en la bodega.

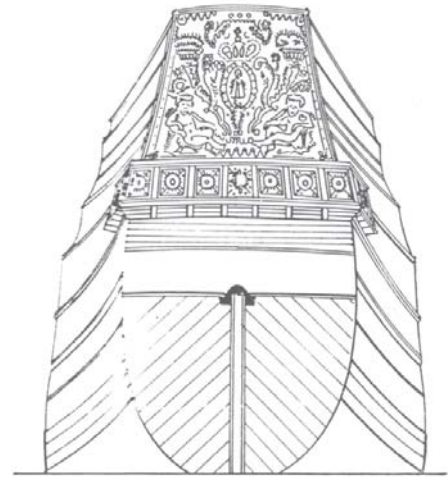
Bodegas alteradas para llevar mayores cargamentos

*Información tomada de Fernando Serrano Mangas, *La función y evolución del galeón en la carrera de Indias*, Madrid, Mapfre, p. 27, 53, 58, 75, 81, 105, 133.



Vista de proa de un galeón español. (Primer tercio del siglo XVII.)

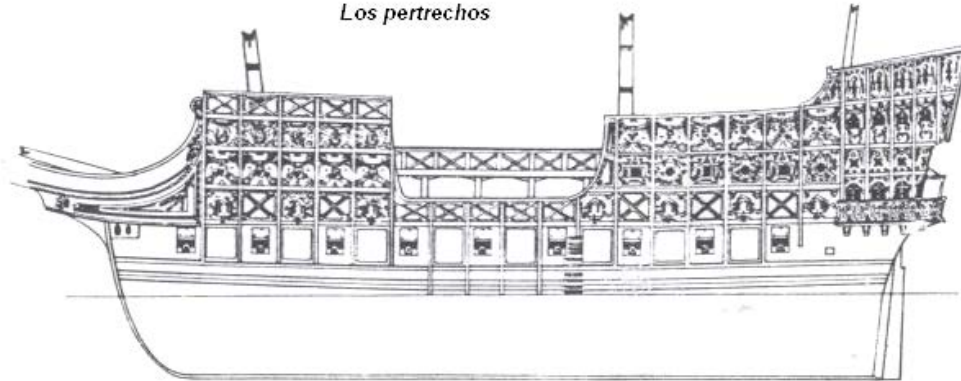
Constructores y asentistas



Vista de popa de un galeón español. (Siglo XVII.)

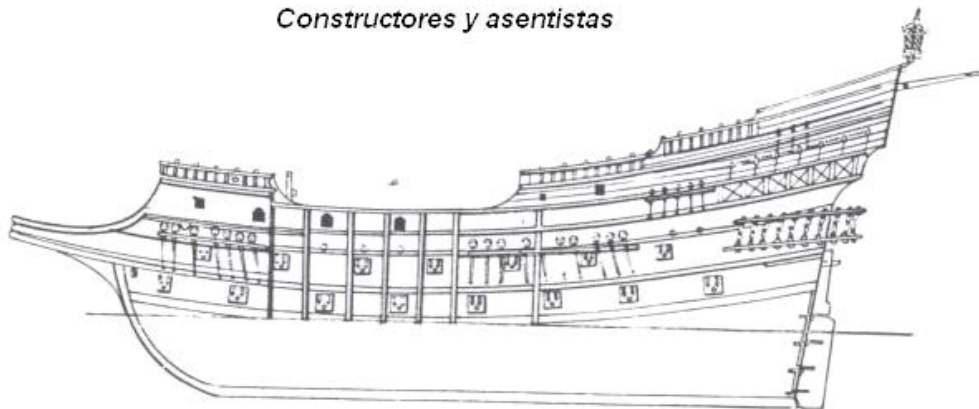
Proa y popa de un galeón

Los pertrechos



Galeón de combate. (Principios del siglo XVII.)

Constructores y asentistas



Galeón mixto de carga y transporte. (Principios del siglo XVII.)

Perfiles de galeones

Apéndice 2

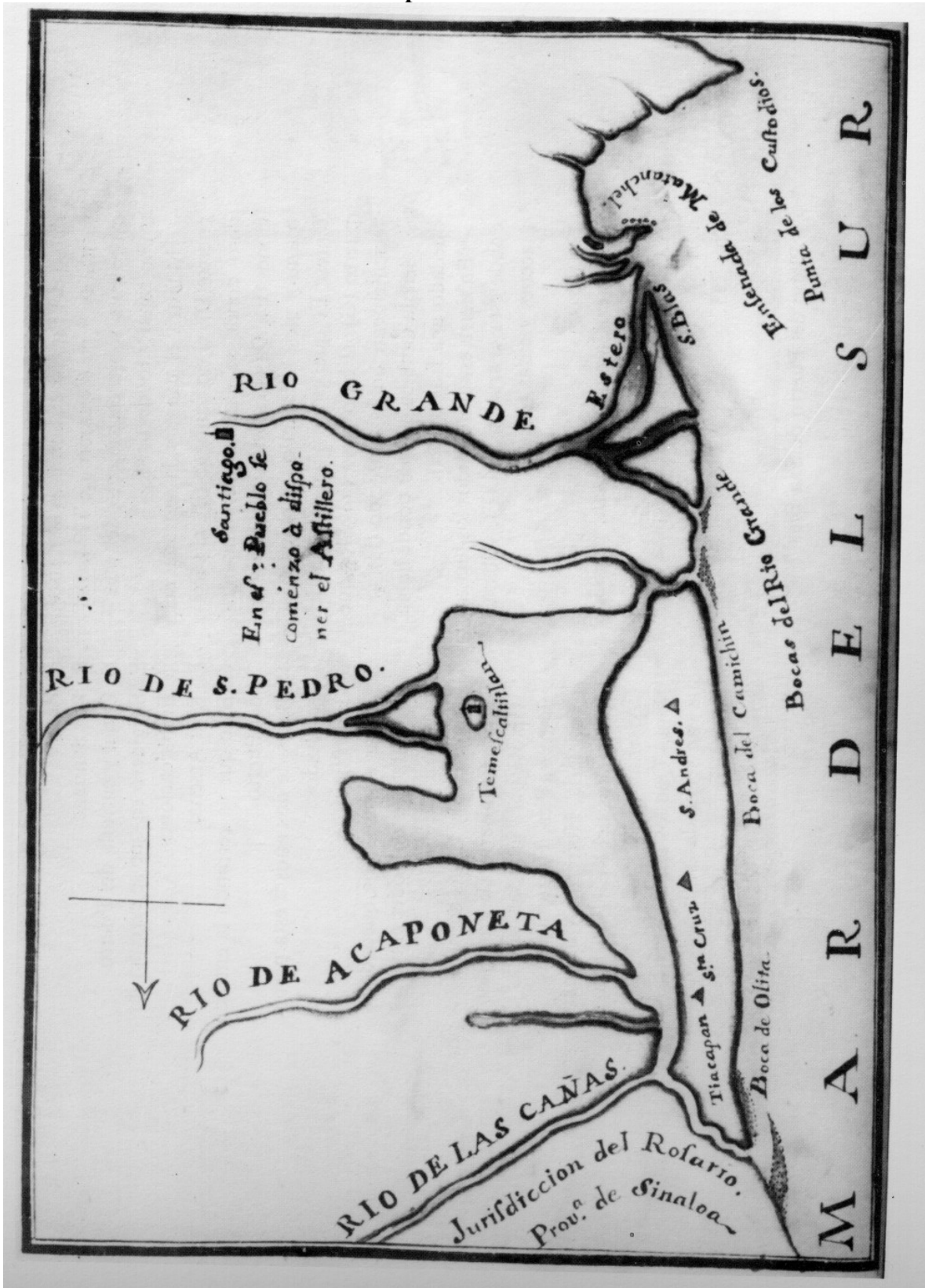
TIPOS DE EMBARCACIONES HISPÁNICAS*

- **GALEONES.** El galeón apareció como un producto típicamente español. Su origen pudiera estar en la galera, aunque también en la carabela. El galeón reunía características aceptables a principios del siglo XVI para la navegación transoceánica, por su casco con cualidades marineras, unido al gran volumen de sus bodegas y propulsado por un velamen bastante evolucionado que le conferían buena capacidad y maniobrabilidad. De transporte y de guerra, presentaba unos costados más robustos que la carabela, lo que le permitía hacer frente a mares gruesas y a combates, a la vez que podía soportar su numerosa artillería. De aspecto redondo fue evolucionando hacia una mayor velocidad aumentando la diferencia de proporción de quilla y anchura sin perder espacio. Las grandes superestructuras que rodeaban los buques a modo de castillos con el fin de evitar el abordaje se fueron eliminando por dos razones: dificultaban el empuje del aire sobre las velas y se consideraban innecesarios porque en batalla iban tomando cada vez más importancia los cañones en detrimento del abordaje. Los galeones tenían por lo menos dos cubiertas o divisiones horizontales y dos puentes. La primera cubierta era la inferior y soportaba la batería principal (conjunto de cañones); la segunda, la siguiente. Algunos incluían debajo de la primera algún compartimiento más, llamado sollao. Las escotillas, aperturas rectangulares, permitían la comunicación entre las cubiertas. Éstas presentaban un abombamiento para que el agua introducida sobre ellas se deslizase al mar. Sobre la cubierta, dos puentes, el alcázar desde el palo mayor a popa y el castillo, desde el trinquete a proa. Entre la popa y la mitad del alcázar se solía poner otra pequeña cubierta, la toldilla, para el comandante; allí estaba la bitácora.
- **NAVÍOS.** Este vocablo se utilizaba en el siglo XVII para distinguir los barcos mayores de los menores, pero se aplicaba tanto a los galeones como a los más aproximados en tonelaje. Fue a comienzos del siglo XVIII cuando se aplicó específicamente a un determinado tipo de buque: el llamado navío de línea, el cual pasaría de las mil toneladas y portaría más de 70 cañones en el límite inferior. Se apodaban de línea porque en la formación de batalla se colocaban unos detrás de otros para resguardar la popa del que estaba colocado delante.
- **FRAGATAS.** Este tipo de buque es quizá el que ha sufrido más transformaciones a lo largo y ancho de su existencia, desde mediados del siglo XVII. Barco de tres palos y dos puentes en su etapa clásica, se le confundió al principio del mencionado siglo con los pataches o buques menores hasta alcanzar después más de 500 toneladas en la temprana fecha de 1665.
- **URCA.** No fue precisamente pequeña, aunque en los tratados se diga que portaba de 60 a 200 toneladas. Las hubo de más de 600. Era una embarcación de carga de origen holandés con la popa redondeada. Las pequeñas enarbolaban dos palos, uno en el centro, con vela mayor, y el de mesana con vela cuadrada. Tenía una sola cubierta. Se trataba de una embarcación pesada, por lo que si un barco resultaba lento se le apodaba urca.
- **PIRAGUA.** De aspecto alargado, medía unos 90 pies de largo por 16 a 18 de ancho en el centro, estrechándose hacia los extremos, más hacia proa que hacia popa. Presentaba un puntal de cuatro a cinco pies. En proa portaba un cañón de seis libras de calibre: en proa cuatro pedreros. De vela y remos, con dos palos abatibles y 36 remos, tenía lugar para 120 hombres de tripulación. El calado, de pie y medio, la hacía muy útil para los bajos fondos.
- **PATACHE.** Embarcación de guerra de dos palos, se empleaba para llevar avisos, reconocer costas y guardar las entradas de los puertos. Se empleaba mucho en navegación de cabotaje.
- **PINQUE.** De origen mediterráneo, con aparejo similar al patache, resultaba más lleno de proa y con mayor calado, de popa estrecha. A vela y remo, llevaba en popa un palito de mesana y dos principales.
- **QUECHE.** De dos palos. Se le usaba en el tráfico costero, portaba de 100 a 200 toneladas.
- **PAQUEBOTE.** Semejante al bergantín, pero más grueso y con vela mayor redonda. Se utilizaba principalmente como correo.

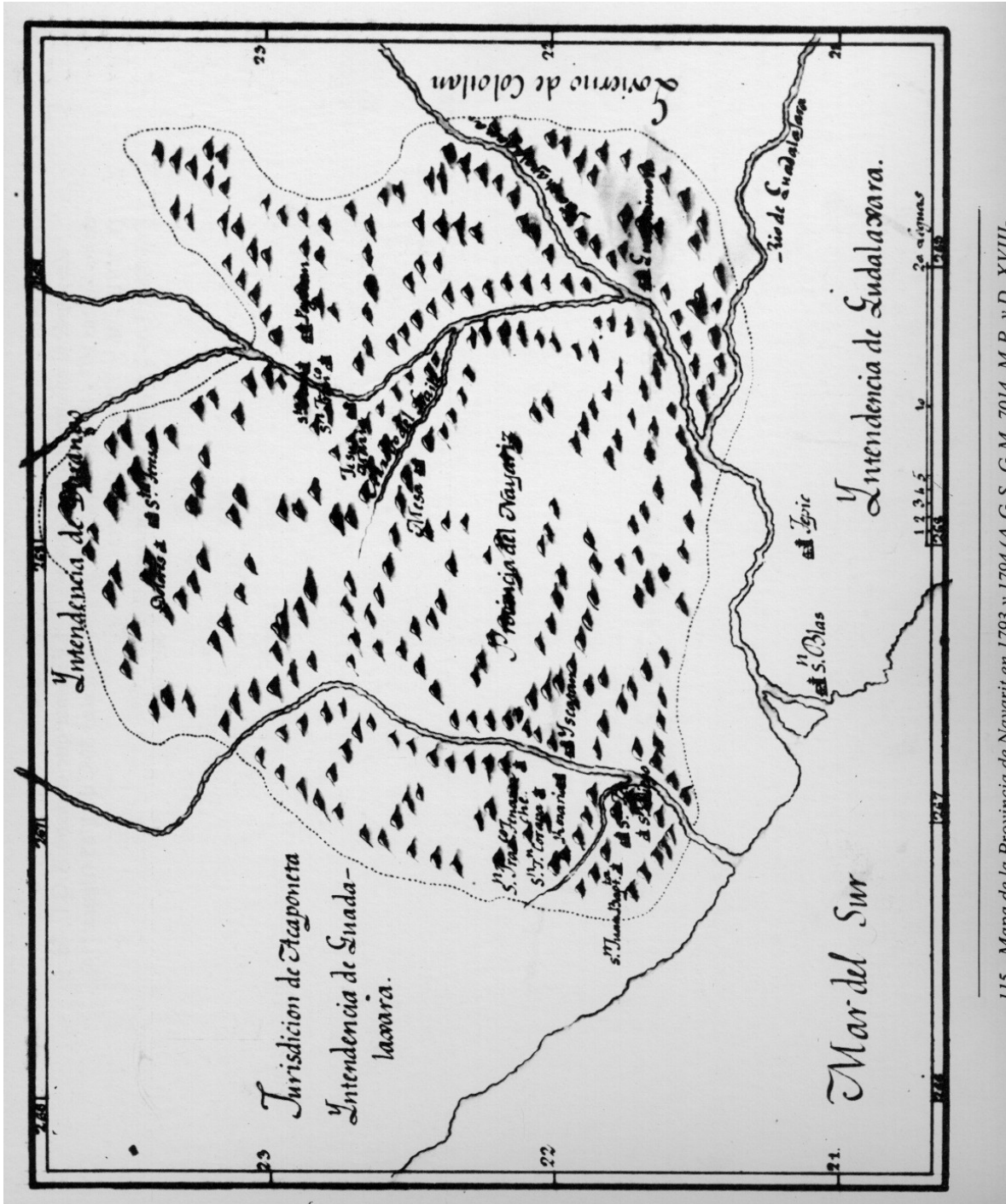
* Información tomada de Gaspar Pérez Turrado, *Armadas españolas de Indias*, Madrid, Mapfre, p. 140-150.

** Algunas de las embarcaciones usadas en San Blas fueron la fragata, el paquebote y la urca, principalmente por su facilidad para navegar en fondos poco profundos como los de esas costas.

Apéndice 3
Mapa de San Blas



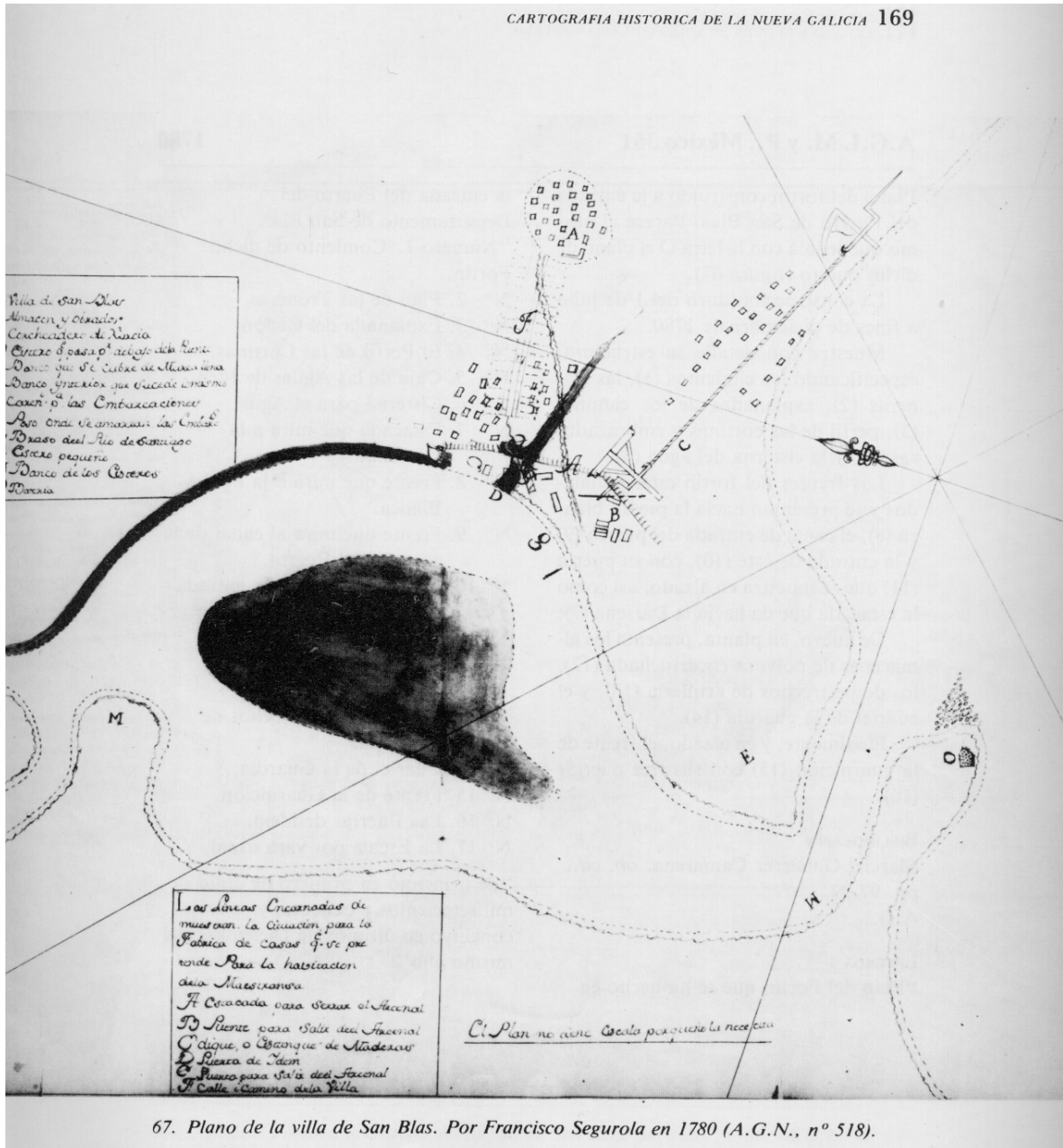
Apéndice 5
 Provincia de Nayarit



115. Mapa de la Provincia de Nayarit en 1703 y 1704 (A. G. S. G. M. 7014 M. P. v. D. XVIII).

Apéndice 6 Plano de la villa de San Blas

CARTOGRAFIA HISTORICA DE LA NUEVA GALICIA 169



67. Plano de la villa de San Blas. Por Francisco Segurola en 1780 (A.G.N., n° 518).

Apéndice 7

FACTURA Y EMPAQUE DE TODOS LOS EFECTOS EMBARCADOS DE CUENTA DE SU MAJESTAD (QUE DIOS GUARDE) EN SU PAQUEBOT NOMBRADO SAN JOSEPH ALIAS EL DESCUBRIDOR CON SU RANCHO, TRIPULACIÓN, XARCIA Y DEMÁS PERTRECHOS QUE SE IRAN EXPRESANDO A EL CARGO DE SU CAPITÁN Y PILOTO DON DOMINGO CALLEGARI QUE SALE CON DESTINO DE ESTE DEPARTAMENTO Y PUERTO DE SAN BLAS PARA EL PUERTO DE PICHILINGUE O ENSENADA DE LA PAZ DESPACHADO POR EL SEÑOR COMANDANTE DON FRANCISCO JOSEPH LEY DE ORDEN Y A LA DISPOSICIÓN DEL ILUSTRÍSIMO SEÑOR VISITADOR GENERAL EL SEÑOR DON JOSEPH DE GALVEZ DE EL CONSEJO Y CAMARA DE INDIAS.

	12 gruesas de gargantillas de vidrio a 2 pesos 6	33
	14 docenas 7 mazos de castillo a 2 pesos	29 p 2
	1 gruesa y ocho docenas de trompas de la paxa	7 p 4
	5 gruesas de mamaderas de vidrio a 2 pesos 6 reales	13 p 6
	22 masos de abalorio surtido a 15 reales	41 p 2
	8 gruesas de sarillos en una petaca	30
	11 gruesas de rozarios de venturina	52 p 2
	4 dichas de aguacatillos verde a 5 reales	2 p 4
	6 gruesas de rosarios guatecos	22 p 4
	6 dichas torneadas negros a 3 pesos 6 reales	22 p 4
	6 dichas de la magnificat a 3 pesos	18 p
	2 varas de cotense de abrigo a 2 ½ reales	5
No. 4	30 ½ docenas de belduquez a 2 pesos 4 dozana	76 p 2
	9 ½ docenas de navajas machetunas	35 p 5
	1 gruesa de halesnas en	4 p 2
	58 ½ docenas de peines a 4 reales	29.2
	12 millares de abujas no. 1 a 8" a 2 pesos 4	30
	300 abujas laneras a 3 reales	1 p 1
	24 mazos de cuerdas a 3 ½ reales	10 p 4
	4 gruesas de entorchados a 2 pesos 6 granos	11
	2 varas de abrigo y ½ de afrecho	5r
	2 cajones, clavos y compostura	2
	fletes de Guadalajara a San Blas	4
No. 3	...tro con una pieza de paño azul con 25 ¾ sard.e y r.s 27 81/100 a 23 reales	79p 7
	3 piezas de brettañas contra.s a 4 pesos	120
	24 dichas de platillas a 28 reales	84
	6 buenbasies a 4 pesos	24
	1 pieza de lila azul en	48
	1 pieza dicha en cargada con 25 ¼ ..es a 10 reales	31 p 4
	1 colcha media camera en	2 p 5
	4 varas de cutenze florete de su abrigo a 3 reales	1 p 4
No. 9	4 docenas de errajes caballar a 12 pesos	48
	100 clavos de refacción	1
No. 10	1 cajon con 6 pares de estrisos de fierro en	35
	24 pares de espuelas finas y ordenes en	23
No. 11	26 frenos finos a 10 reales	32 p 4
	1 bolixa de areyte de castilla en	4 p 6
	22 frenos ordenes a 6 reales	16 p 4
	12 candeleros de metal a 3 reales	4 p 4
	6 colgaduras finas en	20
	12 dichas ordinarias en	22 p 3
No. 14	1 ..tro.. de Guruperal con 4 docenas a 11	2 p 4

No. 16	14 docenas de medias de Ystlahuaca	60
	flete de 3 cargamentos de Guadalajara puestas en San Blas a 3 pesos 4 reales	10 p 4
	6 petates a ½ reales	1 p 1
	9 cargas de costales de ystle para abrigo	4 p 2
	100 fanegas de maíz puesto a bordo y medido allí su costo a 12 reales	150
	1 carga de loza vidriada	2
	14 cajones no. 1 a 14” de chocolate con flete y artilleta	466

RANCHO QUE LLEVA EL PAQUEBOT SAN JOSEPH

61 sacas de galleta común con 60 cuartos que hecha la regulación sale el quintal a 5 pesos	300
8 quintales de dicha flor a 8 pesos	64
18 fanegas de frijol en 18 sacas a 2 pesos	36
148 barriles de agua	
8 “tros” de garbanzos a 4 pesos 2 reales	34
6 “tros” de lenteja a 6 pesos	36
10 barriles de carne su importan	4 p 6
58 ½ arrobas de pescado a 6 reales	43 p 7
28 arrobas de camarón a 9 reales con su flete	31 p 4
1 “tro” con 7 botijas de aceite a 4 p 6	33 p 2
3 “tros” de arroz con 13 arrobas a 10 ½ reales	19 p 3
1 guacal con 10 pesos de cebollas	10
3 fanegas de chile a 2 pesos	6
4 botas con 24 arrobas de manteca a 20 reales	60
1 barril de tocino en	6
82 gallinas a 2 reales	20 p 4
4 terneras a 2 pesos	8
6 carneros a 2 pesos	12
6 cerdos a 8 reales	6
2 cajones de velas de cebo en	60
1 carga con 12 arrobas de azucar a 18 reales	27
5 barriles de vinagre en	48
2 cargas de costales, petates y lazos	1 p 4
1 “tro” con mil cabezas de ajos en	2
6 cucharas grandes de país en	2
1 petate cacastale y lias	2
4 cazos de cobre con peso de 30 ½ libras	17
2 cargas de calabazas en	2
6 arrobas de chocolate	131 p 2
1 cajon y una carga de costales	1 p 5
1 libra de pimienta	1 p 4
4 quintales de clavo	4
4 quintales de canela en	2
2 quintales de azafrán	3 p 6
2 molinillos en	1
1 caldereta en	1 p 2
1 “tro” con 6 arrobas de jamones a 4 pesos 4	27
1 carga de sal en	1 p 2
2 manteles y 12 servilletas en	26
2 docenas de posuelos de pueba a 6 reales	1 p 4
2 dichas de tazas de idem a 6 reales	1 p 4
13 platos de peltre a 6 reales	11 p 2
2 calderos para la tripulación	
2 docenas de platos de puebla a 6	1 p 4

10 cazuelas en	1 p 2
1 carga de platanos y una dicha de limones	2 p 3
1 "tro" de naranjas en	1 p 4
1 guacal de jitomates en	4
1 docena de cucharas de estaño	1 p 4
flete de chocolate, azucar, vinagre, ajos de Tepic aquí	8
flete de las gallinas	3
4 arrobas de queso	9 p 2
8 "tros" de afrecho	
2 ...s de cotense flojete a 4 reales	1
3 "tros" de carbón en	0 p 6
4 pesos de cajetas	4
8 fondos de cobre	1092 p 3
3 cajones de pólvora	
1 emboltorio de bulas	

HERRAMIENTAS DE CARPINTERO Y CALAFATE

UTILES DE CARPINTERO	UTILES DE CALAFATE
1 hacha	6 morteros
2 hazuelas	8 tts. de cerrada
2 foemones	6 guarniciones
2 sepillos	3 vs. de guarnición
2 martillos	1 barrena de escura
3 barrenas	1 ducha de costado
1 gurbia	1 martillo grande
1 compar	3 botadores
1 sierra	1 dicho cico para bombas
	1 corta fierro
	1 gurbia
	2 sales
	300 tachuelas
	300 clavos chicos
	2 docenas de dichos de guarnición
	3 arrobas de brea
	1 saca navo
	1 sandaleza para sondar la bomba

San Blas y diciembre 30 de 1768
Francisco Joseph Ley

Fuente: AGN, Historia, vol. 329, fojas 115-119. 1768

Apéndice 8

ASIENTOS DE LOS MARINEROS DESERTORES RECLUTADOS EN VERACRUZ Y ESTA CAPITAL 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	Hijo de Antonio. Natural de Vizcaya. Pelo castaño claro, ojos azules, de 21 años. Se reclutó en Veracruz
Antonio Vivero	Hijo de Marcos. Natural de Texcoco. Mestizo. Pelo negro, ojos pardos, edad 32 años. Reclutado en Veracruz.
Pablo Ibañez	Hijo de Juan. 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, volumen 77, expediente 13, fojas 352-352v. México a 31 de diciembre de 1789.

Apéndice 9

LISTA DE LA GENTE DE MAR, MAESTRANZAS Y BRIGADA QUE VOLUNTARIAMENTE SE OFRECEN A SERVIR EN EL DEPARTAMENTO DE SAN BLAS EN VIRTUD DE ORDEN DEL EXCELENTÍSIMO VIRREY MANUEL ANTONIO FLOREZ*

Puesto	Nombre	Ascendencia	Lugar de Origen	Cabello	Ojos	Edad
Artillero de mar	Manuel Lugo	Hijo de Melchor	Natural de la Habana	Negro	Pardos	40
	Mateo Palmer	Hijo de Antonio	Natural de Mallorca	Negro y cano	pardos	50
	Gabriel Rex	Hijo de Antonio	Natural de Mahon	negro	negros	25
	Juan Santa María	Hijo del mismo	Natural de Valencia	entrecano	pardos	50
	Diego Alvarez	Hijo de José	Natural de Vigo	negro	pardos	37
	Francisco de Paula González	Hijo de Diego	Natural de Sevilla	negro	trigueños	32
	Antonio de Vargas	Hijo de Juan	Natural de Málaga	negro	negros	44
	Manuel Rodríguez	Hijo de Antonio	Natural de Cádiz	negro	negros	23
	Juan de Salva	Hijo del mismo	Natural de Málaga	negro	negros	37
	Juan José Perdomo	Hijo de Francisco	Natural de Florida	Castaño		48
	Francisco Martín Japón	Hijo de Manuel	Natural de Coria	pardo	pardos	40
	José Arispe	Hijo de Antonio	Natural de San Sebastián de Vizcaya	castaño	pardos	26
	José Piñuela	Hijo de Gerónimo	Natural de Sevilla	negro	pardos	30
	Antonio de Mera	Hijo de Manuel	Natural de Pontareas reino de Galicia	castaño	melados	27
	Juan Rodríguez de Figueroa	Hijo de Alonso	Natural de Vigo	castaño	azules	34
	Francisco de Paula González	Hijo de Diego	Natural de Sevilla	negro	trigueños	32
	Manuel Martínez	Hijo de Pedro	Natural del obispado de Lugo	castaño	pardos	17
	Julián Gutiérrez	Hijo de Tomás	Natural de Cádiz	negro	pardos	23
	Juan de Capdebon	Hijo de Bernardo	Natural de Mallorca	castaño	pardos	23
	Andrés Calaber	Hijo de Miguel	Natural de Cádiz	negro	negros	27
Sebastián de Matos	Hijo de Juan	Natural de Trujillo	castaño	azules	35	
Marineros	Pedro del Castillo	Hijo de Nicolás	Natural de México	negro	negros	41
	Alexo de la Torre	Hijo de Miguel	Natural de Cartagena de Indias (pardo libre)	negro	negros	19
	Antonio Vivero	Hijo de Marcos	Natural de Texcoco (mestizo)	negro	pardos	32
	Fernando Saavedra	Hijo de Luis	Natural de Islas Canarias	castaño	melados	26
	José González	Hijo de Francisco	Natural de Cádiz	Castaño claro	pardos	26

* Proviene de distintos navíos pero en este cuadro están juntos de acuerdo a su oficio.

	Juan Antonio Sánchez	Hijo del mismo	Natural de Cádiz	castaño	pardos	20
	Juan de Pradas	Hijo de Domingo	Natural de Cartagena de Levante	negros	pardos	34
	Francisco Pérez	Hijo de Pedro	Natural de Chirure reino del Perú (mestizo)	negro	negros	20
	José González	Hijo de Francisco	Natural de Santander	negro	negros	19
	Alberto Caravelo	Hijo de Manuel	Natural del Padron	negro	negros	31
	Joachín García	Hijo de Gregorio	Nacional de Tlacotalpan	castaño	melados	19
	Pedro López	Hijo de Salvador	Natural de Vera	negro	negros	44
	Juan Toronjo	Hijo de Francisco	Natural de puerto Santa María	Castaña claro	pardos	37
	José Jerónimo Elizondo	Hijo de Antonio	Natural de Lesso de Vizcaya	castaño	azules	24
	Juan Bustamante	Hijo de Antonio	Natural de San Lucar de Barrameda	negro	negros	27
	Antonio Loret	Hijo de Francisco	Natural de Génova	castaño	pardos	26
	José Velázquez	Hijo de Francisco	Natural de Campeche (mestizo)	negro	Negros grandes	25
	Ciprian Aleman	Hijo de Vitoria	Natural de Cartagena de Indias (pardo libre)	negro	negros	29
	Lázaro Herrera	Hijo de Manuel	Natural de Campeche (español)	castaño	pardos	26
	Antonio Martínez	Hijo de Francisco	Natural de Laguna de Términos (pardo libre)	negro	negros	25
	Francisco Campo Redondo	Hijo de Diego	Natural de Cádiz	negro	negros	37
	Tomás Ferro	Hijo de Antonio	Natural de Galicia	castaño	pardos	30
	José Blanco	Hijo de Domingo	Natural de San Tiago de Galicia	pardo	pardos	
	Juan Camaño	Hijo de Francisco	Natural del reino de Galicia	castaño	azules	27
	Miguel García de la Veo	Hijo del mismo	Natural de Sevilla	Creciendo castaño	pardos	17
	José García	Hijo del mismo	Natural de Perú	negro	negros	20
	Eugenio José Rodríguez	Hijo de José	Natural de Cádiz	castaño	pardos	20
	José Gutiérrez	Hijo de Manuel	Natural de San Vicente de la Barquera	negro	pardos	33
Artilleros de Brigada						
Cabo primero	Don José de Garaycochea	Hijo de Don Miguel	Natural de la Villa de Verastigui en Vizcaya	negro	negros	36
Bombardero	José González	Hijo de Agustín	Natural de San	negro	pardos	29

			Lucar de Barrameda			
	Miguel Carrasquedo	Hijo de José	Natural de Motril	negro	negros	21
	Joaquín Sánchez	Hijo de Antonio	Natural de Málaga	negro	negros	28
Artillero	Francisco Márquez	Hijo del mismo	Natural de Pedroche de Córdova	castaño	melados	21
Oficiales de mar						
Contraestre	Antonio Pastoril	Hijo de José	Natural de Cádiz	Negro	pardos	34
Armero y Farol	Miguel Jiménez	Hijo de Juan	Natural de Cádiz	negro	pardos	44
Maestro de velas	Vicente Martínez	Hijo de Antonio	Natural de la Isla de León	trigueño		23
Carpintero-marinero	Francisco Molina	Hijo de Alonso	Natural de Málaga	Castaño oscuro	pardos	21
Carpintero de Rivera	Bernardo Jáuregui	Hijo de Juan	Natural de Navarra	castaño	azules	36
	Juan de Fragas	Hijo del mismo	Natural de Real de Galicia	castaño	pardos	25
	José María Serrano	Hijo del mismo	Natural de Campeche	negro	pardos	23
	Pedro José James	Hijo de Juan	Natural de Holanda (negro libre)	Passa apretada	negros	42
Calafates	Ciprian Martínez	Hijo de José	Natural del Puerto de Santa María	castaño	pardos	40
	Juan de Aranda	Hijo del mismo	Natural de Málaga	castaño	pardos	39
	Luis Beltrán	Hijo del mismo	Natural de Málaga	castaño	pardos	25
	Pablo Ibañez	Hijo de Juan	Natural de Jerez	castaño	pardos	28
	Francisco Yordi	Hijo de Antonio	Natural de Levante	negro	negros	33

Fuente: AGN, Marina, volumen 77, expediente 13, fojas 296v-300. Veracruz, 30 de septiembre de 1789.

Apéndice 10

LISTA DE MARINERÍA RECLUTADA EN ESTE PUERTO PARA EL DE SAN BLAS EN VIRTUD DE LA SUPERIOR ORDEN DE EXCELENTÍSIMO VIRREY CONDE DE REVILLAGIGEDO.

Sangradores	
Luis de Gálvez	Hijo de Miguel. Natural de Lucena, obispado de Córdoba. Pelo castaño claro, ojos pardos, nariz aventada color blanco, buena barba y belfo. Soltero de edad de 27 años.
Santos Sánchez	Hijo de Julián. Natural de Betanzos en Galicia. Pelo castaño, ojos melados (...) color blanco, señal de herida en el carrillo izquierdo, buena barba. Edad de 24 años.
Joachim de Torres	Hijo de Manuel. Natural de la Villa de Cala. Pelo castaño, ojos pardos (...) color blanco, aguileño, nariz proporcionada, poca barba. Soltero de 22 años.
Pedro Nolasco González	Hijo de Mariano. Natural de Xalapa. Pelo castaño claro, ojos pardos y pequeña, nariz grande, lampiño. Soltero de 20 años.
Alonso José de Castro	Hijo de Cristóbal. Natural del reino de Córdoba. Pelo negro, ojos pardos, cariancho, cerrado de la barba. Soltero de 25 años.
Artilleros de Mar	
Manuel Celis	Hijo del mismo. Natural de Alicarte. Pelo negro, ojos pardos, aguileño, cerrado de barba y un hoyo en la punta de ella. Soltero de 34 años.
Antonio González	Hijo de Cristóbal. Natural de Santa Cruz de Tenerife. Pelo rubio, ojos azules, cariancho, nariz afilada, cerrado de barba. De 39 años.
José Conejero	Hijo del mismo. Natural de Cádiz. Pelo castaño oscuro, ojos azules y nube en el derecho, nariz afilada, aguileño, cerrado de barba. Soltero de 27 años.
Antonio Pais	Hijo de Lorenzo. Natural de Muros en Galicia. Pelo castaño claro, ojos melados, color blanco rosado, nariz afilada, cariancho, cerrado de barba. Soltero de 23 años.
Alberto de Alvar	Hijo de Gabriel. Natural de Pontevedra en Porto Grande. Pelo negro, ojos pardos, carirredondo cerrado de barba, nariz afilada. Soltero de 25 años.
Juan José Sanari	Hijo del mismo. Natural de Tolon en Francia. Pelo castaño claro, ojos azules, nariz grande, abultado de cara, cerrado de barba. Soltero de 28 años.
José Antonio Salazar	Hijo de Pedro. Natural de Santa Cruz de Tenerife. Pelo negro, ojos pardos, abultado de cara, cerrado de barba. Soltero de 22 años.
Antonio García	Hijo de Bernardo. Natural de Puerto Varalobre en Galicia. Pelo negro, frente calzada, ojos pardos, nariz roma, abultado de cara, hoyoso, cerrado de barba. Soltero de 26 años.
Juan Rodríguez	Hijo del mismo. Natural de la Coruña. Pelo castaño claro, ojos azules, aguileño, cerrado de barba. Soltero de 26 años.
José García	Hijo de Juan. Natural de Ferrol. Pelo negro, ojos pardos, nariz afilada, cariancho, hoyoso. Soltero de 24 años.
Alonso Carbajal	Hijo de Diego. Natural de Cuillero en Ararias. Pelo negro, ojos paros, abultado de cara, una cicatriz de herida en la nariz, cerrado de barba. De 23 años.
Juan Baptista Barjoa	Hijo de Gabriel. Natural de Burdeos en la Francia. Pelo castaño claro, ojos melados, abultado de cara, color blanco rosado, cerrado de barba. Soltero de 31 años.
Andrés Fernández	Hijo de Francisco. Natural de Málaga. Pelo negro, ojos pardos, color trigüeño, aguileño, una cicatriz en el carrillo izquierdo, regular de barba. Soltero de 22 años.
Antonio Barros	Hijo de Sebastián. Natural de la Puebla de Cenabria. Pelo castaño, ojos pardos, cejjunto, color blanco, cariancho, nariz afilada. Soltero de 27 años.
José Busquet	Hijo del mismo. Natural de Palma en Mallorca. Pelo negro, ojos pardos, carirredondo, cerrado de barba. Soltero de 22 años.
Antonio de la Rosa	Hijo de Joachin. Natural de Cádiz. Pelo negro, ojos pardos, nariz grande, color trigüeño, lampiño. Soltero de 21 años.
Luis Yañez	Hijo de Pedro. Natural de 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 de 28 años.
José Martínez	Hijo de Cayetano. Natural de Lisboa. Pelo negro, ojos pardos, color moreno, nariz afilada, aguileño, poca barba. Soltero de 23 años.
Pedro Viñas	Hijo del mismo. Natural de Sant. Galicia. Pelo castaño, ojos azules, color blanco

	rosado, abultado de cara, nariz afilada, cerrado de barba. De 26 años.
Francisco de Acosta	Hijo de Ambrosio. Natural de Coimbra. Pelo y ojos negros, cejijunto, abultado de cara, color trigueño rosado, un lunar negro al lado izquierdo de la barba. Soltero de 24 años.
Manuel Villaverde	Hijo de Cayetano. Natural de San Bartolomé de Pereyra en el Reino de Galicia. Pelo castaño, ojos melados (...) aguileño, color rosado. De 28 años.
Luis Seoane	Hijo de Domingo. Natural de Betanzos en Galicia, Pelo negro, ojos pardos, color trigueño, abultado de cara, lampiño. Soltero de 26 años.
Miguel Delgado	Hijo de Baltasar. Natural de Santa Cruz de Tenerife. Pelo negro, ojos pardos, abultado de cara, nariz grande, color trigueño y barba regular. De 27 años.
José Cordero (no siguió por haber enfermado)	Hijo de Gaspar. Natural de Cádiz. Pelo castaño claro, ojos pardos, abultado de cara, color trigueño. Soltero de 25 años.
Pablo Leonardo	Hijo de Juan. Natural de Manila. Pelo negro, ojos pardos y hundidos, trigueño, nariz aplastada, barba regular. Soltero de 37 años.
Antonio Martínez	Hijo de Lorenzo. Natural del Arzobispado de Braga en Portugal. Pelo negro, ojos pardos, color trigueño, abultado de cara, hoyoso, cerrado de barba, De 37 años.
José Sánchez	Hijo de Agustín. Natural de Cádiz. Pelo castaño, ojos melados, señal de herida sobre el bigote, hoyoso, cerrado de barba y rubia (...). De 28 años.
Juan Ferrer	Hijo del mismo. Natural de Mallorca. Pelo y ojos negros, una señal que de viruelas en el carrillo izquierdo, nariz afilada, errado de barba. De 31 años.
Pedro Corrales	Hijo de Juan, Natural de Chiclana Pelo y ojos negros, cejijunto, color trigueño, cerrado de barba. Casado de 35 años.
Marineros	
Cayetano Barreyro	Hijo de Agustín. Natural de San Felix de Brion. Pelo castaño claro, ojos melados, color blanco rosado, nariz grande, barba regular. Soltero de 30 años.
Juan de los Reyes Pulido	Hijo de Andres. Natural de Huelva. Pelo negro, ojos pardos, cariancho, nariz afilada, cerrado de barba. Soltero de 46 años.
Antonio González	Hijo de Francisco. Natural de Chiclana. Pelo castaño, ojos aceitunados, carirredondo, cerrado de barba, poca barba. Soltero de 33 años.
Martín Barela	Hijo de Juan. Natural de Ariqueipa en el Reino de Lima. Pelo y ojos negros, carirredondo, lampiño, una señal de viruelas en el carrillo derecho. Soltero de 19 años.
Antonio García	Hijo del mismo. Natural de Málaga. Pelo castaño claro, ojos azules, carirredondo, poca barba. Soltero de 20 años.
Tomas Macaspa (no siguió por haber enfermado)	Hijo de Vicente. Natural de Manila. Pelo y ojos negros, carirredondo, nariz aventada, lampiño. Soltero de 23 años.
Felipe María de la Merced	Hijo de Antonio. Natural de Malta, Pelo y ojos negros, color trigueño, color moreno, cerrado de barba y un hoyo en ella. Soltero de 25 años.
José Rosales	Hijo de Pedro. Natural de Maracayo. Pelo negro, ojos pardos, cariancho, cerrado de barba. Soltero de 25 años.
Andrés Rodríguez	Hijo de Bernardo. Natural de Santiago de Galicia. Pelo castaño oscuro, ojos pardos, aguileño, de cerrado de barba, nariz ancha. Soltero de 23 años.
Nicolás Bactate	Hijo de Antonio. Natural de Manila. Pelo y ojos negros, color trigueño, nariz aplastada, lampiño, un lunar junto al lagrimal izquierdo. Soltero de 20 años.
Bernardo de la Cruz	Hijo de Juan. Natural de Manila. Pelo y ojos negros, cariancho, boca pequeña, lampiño. Soltero de 23 años.
Francisco Martínez	Hijo de José. Natural de Cádiz. Pelo castaño, ojos azules, aguileño, belfo, sin barba. Soltero de 20 años.
José Manuel Ruiz	Hijo del mismo. Natural de Filipinas. Pelo castaño, ojos carzos, cariancho y poca barba. De 22 años.
José Estanislao Rosas	Hijo del mismo. Natural de Manila. Pelo negro, ojos pardos, aguileño y lampiño. De 23 años.
Juan Domínguez	Hijo de Domingo. Natural de Juy. Pelo y ojos negros, cejijunto, aguileño, nariz afilada, cerrado de barba. De 22 años.

Manuel Mora	Hijo de Blas. Natural de Valencia. Pelo negro, ojos pardos, aguileño, cerrado de barba. De 44 años.
Andrés Pérez	Hijo de Juan. Natural de Vigo en Galicia. Pelo y ojos negros, carirredondo, nariz afilada, cerrado de barba. De 23 años.
José Iriarte	Hijo del mismo. Natural de San Sebastián de Vizcaya. Pelo negro, ojos pardos, color trigüeño, buena barba y algo de cana. Soltero de 39 años.
Bernardo Fontela	Hijo de Santiago. Natural de Sangenjo, Pelo castaño, ojos pardos, carirredondo, color trigüeño, nariz afilada, cerrado de barba. De 26 años.
Pedro Lavid	Hijo de Antonio. Natural de Barcelona. Pelo castaño, ojos pardos, color blanco rosado, carirredondo, un lunar en el carrillo izquierdo, cerrado de barba
Miguel Pineyro	Hijo de Juan. Natural de la Coruña, Pelo y ojos negros, color blanco, abultado de cara, cerrado de barba y hoyo en ella. Soltero de 24 años.
Pedro Vázquez	Hijo de Antonio. Natural de Exiga. Pelo y ojos negros, carirredondo, color blanco, cerrado de barba, algunos lunares esparcidos. Soltero de 30 años.
Francisco Carvallo	Hijo del mismo. Natural de Orenze en Galicia. Pelo castaño claro, ojos azules, color blanco rosado, cuencudo, nariz regular, cicatriz junto al ojo izquierdo. Soltero de 40 años.
José Monge	Hijo de Manuel. Natural de las Montañas de León. Pelo castaño oscuro, ojos pardos, color blanco, barba regular. Soltero de 30 años.
Bartolomé Haechea	Hijo de Mateo. Natural de Treseño en las montañas de Santander. Pelo castaño claro, ojos melados, carirredondo, cicatriz de herida en el carrillo izquierdo, poca barba. Soltero de 23 años.
Francisco González	Hijo de José. Natural de Rivasella en Asturias. Pelo y ojos negros, color blanco rosado, nariz afilada, boca pequeña, carirredondo, cerrado de barba. De 21 años.
Roque Rosal	Hijo de José. Natural de Campeche. Pelo castaño, ojos pardos, cariancho, buena barba. Soltero de 30 años.
José García Tuñez	Hijo de Juan. Natural de la Villa de Alias en el reino de Granada. Pelo castaño, ojos azules, carirredondo, de barba, nariz afilada. D 254 años.
Pedro de Castro	Hijo del mismo. Natural del obispado de Santiago. Pelo y ojos negros, aguileño, poca barba. De 21 años.
Antonio Flores	Hijo de Juan. Natural de Génova. Pelo castaño, ojos azules, color blanco, carirredondo, barba. Soltero de 22 años.
Francisco Plácido Rodríguez	Hijo de Miguel, Natural de Papantla en este reino. Pardo libre. Pelo castaño, ojos pardos, carirredondo, nariz abultada, trigüeño, cerrado de barba. Soltero de 25 años.
Antonio de Agudo	Hijo del mismo. Natural de Santander. Pelo castaño claro, ojos garzos, color blanco, una cicatriz herida en el carrillo izquierdo junto a la ceja, lampiño. Soltero de 24 años.
Francisco López de Marañon	Hijo de Juan. Natural de Castilla la Vieja. Pelo castaño claro, ojos garzos, color blanco, aguileño, nariz grande, barba regular. Soltero de 23 años.
Manuel Carril	Hijo de Andrés. Natural de Santiago de Galicia. Pelo castaño, ojos pardos, carirredondo, color blanco, cerrado de barba. Casado de 26 años.
Domingo Marcelo	Hijo del mismo. Natural de Ayamonte. Pelo negro, ojos pardos y chicos, carirredondo, sin barba. Soltero de 18 años.
Salvador de los Santos	Hijo de Simon. Natural de Manila. Pelo negro, ojos pardos y chicos, carirredondo y arrugada, lampiño. Soltero de 53 años.
Francisco Herrera	Hijo de Manuel. Natural de Logroño en Navarra. Pelo negro, ojos pardos, cejas pobladas y negras, carirredondo, cerrado de barba. Soltero de 28 años.
Antonio Ventin	Hijo de José. Natural de Santiago de Galicia. Pelo negro, ojos pardos y una nube en el izquierdo, aguileño, nariz afilada, cerrado de barba. Soltero de 30 años.
Manuel Correge	Hijo de Juan. Natural de Jerez. Pelo negro, ojos pardos, abultado de cara color trigüeño, cejas pobladas, barba regular. Soltero de 18 años.
Bartolomé Mateos	Hijo del mismo. Natural del puerto de Santa María. Pelo y ojos negros, color trigüeño, nariz aguileña, un lunar en la boca. Soltero de 20 años
Miguel Pérez	Hijo del mismo. Natural de Triguero, pelo negro, ojos pardos, color trigüeño, nariz aventada, sin barba. Soltero de 16 años.
Manuel Gómez	Hijo de Pedro. Natural de las Montañas de Santander. Pelo castaño oscuro, ojos

	negros y chicos, color blanco, una cicatriz de herida junto al ojo izquierdo, nariz regular, sin barba. De 18 años.
Bernardo Vázquez	Hijo de Antonio. Natural de Portonovo. Pelo castaño, ojos pardos, color blanco tostado, nariz grande, lampiño. De 23 años.
Pedro Forgas	Hijo del mismo. Natural de Bagur en Cataluña. Pelo castaño, ojos azules, aguileño, nariz grande, lampiño. Soltero de 20 años.
Antonio Martínez	Hijo del mismo. Natural de Venecia. Pelo castaño claro, ojos paros, carirredondo, buena barba. De 23 años.
Pedro Agustín	Hijo del mismo. Natural de Filadelfia. Pelo castaño, ojos azules, abultado de cara, nariz regular, lampiño. Soltero de 22 años.
Tomas Lis	Hijo de Samuel. Natural de Najor en Inglaterra. Pelo castaño, ojos pardos, abultado de cara y chata, cerrado de barba, boca sumida. De 24 años.
Carlos Jorganes	Hijo de Antonio. Natural de la Villa de Argoños, montañas de Santander. Pelo y ojos negros, cejas pobladas, nariz afilada, cerrado de barba, Soltero de 19 años.
Antonio González	Hijo de Cristóbal. Natural de Santa Cruz de Tenerife. Pelo rubio, ojos azules, cariancho, cerrado de barba, nariz afilada. Soltero de 39 años.
Miguel Rodríguez	Hijo del mismo. Natural de Cádiz. Pelo castaño, ojos pardos, nariz afilada, aguileño, lampiño. Soltero de 20 años.

Fuente: AGN, Marina, volumen 77, expediente 13, fojas 368-374v. Veracruz, 3 de febrero de 1790.

Apéndice 11

MEDICINAS DE ENFERMERÍA A CARGO DEL CIRUJANO	
ACEITES	BALSAMOS
2 litros de estomacales 2 litros nervinos 1 “lta” de trementina 1 onza de anís 1 onza de hierbabuena 1 idem de toronjil 2 onzas de succino 2 litros de linaza 1 onza de laurel espreso 4 dichas de matiolo 2 litros carminativo de palacios 5 dichas de abeto	1 libra de María líquido
AGUAS	ESPÍRITUS
1 libra de carmelitana 8 litros de la reina de Hungría 6 idem rosada 6 litros de agua de azar 4 primera de cal 2 libras fagadenica 2 idem arterial	6 onzas de sal armoniaco 4 idem de trementina 4 idem de canela
TINTURAS	ZUMOS
5 onzas de marte adstringente 6 dichas antipleuritica de taquerreo 6 idem anticolica 6 idem nefritica 2 libraseextracto de saturno	48 libras de limón 20 libras de naranja
UNGÜENTOS	EMPLASTOS
6 libras de amarillo 4 idem blanco 6 idem altea 4 idem de artanita 4 idem de agripa 6 idem isis 4 idem cinabrio 2 idem mercurio compuesto 1 idem pomada mercurial 2 idem pomada de valencia 5 idem de trementina 4 onzas de manteca de cacao 1 dicha manteca de antimonio	2 libras de Andrés de la Cruz 1 dicha de cicuta 2 dichas confortatibo devigo 2 idem de mucílagos 2 idem estomaticon 2 idem conera rotura 2 idem betonica 1 idem magnetico 2 idem de tacamaca 2 idem de diapalma
JARABES	SALES
10 libras de corteza 10 idem de miel rosada 5 idem probilneribus 5 idem arropo de moras 5 idem de orozuz 5 idem de limón 5 idem de naranja 5 idem de claveles 5 idem de chicorias con ruybarbo 5 idem miel blanca	4 onzas de ajengos 2 idem de saturno 1 idem tártaro emético 1 libra cremor de tártaro 1 dicha gemma 1 dicha mineral 4 dichas anglicana

PÍLDORAS	MERCURIALES Y OTROS
2 onzas mercuriales 2 dichos troziscos blancos de racis 1 dicha triaca celeste 1 dicha lauda nopiado	2 onzas fanacea mercurial 2 idem "etipie" mineral idem soliman 2 idem precipitado blanco 2 idem piedra lipiz 2 idem cardenillo 1 idem piedra infernal 1 idem cinabrio de antimonio 4 idem alumbre quemado 2 libras colcotar 1libra cantaridar
VINO Y VINAGRES	ELECTUARIOS
1 libra vino emético 1 dicha vinagre escilitico 1 dicha vinagre anti escorbutico	4 onzas de jacintos 4 dichos tentil cordial 1 libra benedicta laxativa 4 dichas pulpa de tamarindo 2 dichas pulpa de caña fistola 1 dicha conserva de rosa
POLVOS	SIMPLES
4 libras de malbas 4 dichas harinas resclutivas 2 dichas de quina 2 onzas de euforbio 2 dichas leches de tierra 1 libra de mostaza 1 dicha de café tostado 2 onzas de azafrán 4 dichas de canela 2 dichas de Jalapa 2 dichas dia margariton frío 2 dichas estornutatorios 4 dichas de viboras 4 dichas de antimonio diaforetico usual	2 libras maná 1 dicha ojarén 4 onzas ruibarbo 4 idem alcanfor 4 idem esperma de ballena 12 litros mallar 2 onzas nueces noscadas 1 litro de té 12 libras de caña fistola 6 libras de cebada 2 libras manzanilla 2 idem torongil 2 idem ajengos 1 idem orozus 2 idem yerbas anti escorbuticas 2 dichas raices aperitivas 1 idem de sasafran 6 idem zarza parrilla 4 idem rasurar de guayacán 8 onzas de contra yerba 8 idem linazas 8 idem alholbas 8 idem anis 4 onzas? ½ libra de quina 6 dichas semillas frias maiores 4 libras almendras 2 dichas de higos 2 dichas de pasas 4 onzas culantro 4 dichas alumbre crudo 8 onzas raíz de calaguala peruana 1 libra goma de guyacan 2 idem yerbas bulnerarias 8 onzas azucar 2 dichas agarico

	2 dichas yesca 1 libra flor de sauco 1 libra rosa ½ dicha cochinilla 1 dicha raíz de serpentaria 6 dichas berbena 14 libras espíritu de vino 11 ½ libras vino carlon 19 libras vino blanco 1 barril de aguardiente botijas de vinagre de cantilla
--	---

Fuente: AGN, Marina, volumen 52, fojas 169v-172.

Apéndice 12

Estado en que se manifiestan los víveres de la fragata princesa y sus consumos (1780-1781)

<p>En 21 de noviembre mandé racionar sólo 66 individuos a 18 onzas de pan; pero contando una bala que pesa 3 libras 10 granos por 4 libras para retener 1 grano en 1 libra.</p> <p>Igualmente mandé subministrar 8 granos de carne de baca o de puerco, 3 de mangos, ½ de manteca y 3 cuartillos de agua incluso el caldero.</p> <p>Las dietas se consumieron en los enfermos durante el viaje menos el pan que se reservó. El pescado, el vinagre y los marquezotes se hallaron de una vez podridos.</p>						
	Pan	Carne de puerco	Carne de vaca	Manteca	Arroz	Mangos
Hasta el 25 de enero [56 días]	196 arrobas o libras 8 onzas	39 arrobas 15 libras 0 granos	34 arrobas 8 libras	6 arrobas 1 libra 2 granos		Consumidos
<p>Desde de 26 de enero, hasta 13 de febrero mandé racionar 60 individuos a 16 granos de pan, 6 de puerco u 8 de carne de vaca, y 2 de arroz contando la bala por las 4 libras.</p>						
Hasta el 13 de febrero [18 días]	52 arrobas 11 libras 0 onzas	10 arrobas 7 libras 8 granos	12 arrobas 10 libras 8 granos	1 arroba 15 libras 15 ½ granos	6 arrobas 13 libras 14 granos	
<p>Desde 14 de febrero, hasta 6 de marzo mandé racionar los 69 individuos a 12 granos de pan, 6 de vaca o 4 de puerco y 2 de arroz corriendo la bala por el referido peso.</p>						
Hasta el 6 de marzo [20 días]	43 arrobas 11 libras 12 onzas	7 arrobas 14 libras 12 granos	10 arrobas 8 libras 12 granos	1 arrobas 20 libras 4 ½ granos	7 arrobas 6 libras 2 granos	
<p>Desde el día 7 de marzo hice racionar el pan a 9 granos para los 69 individuos hasta el 3 de abril, 1 ½ de arroz, 3 de puerco, hasta el 12 del mismo en que lo suspendí del todo y volví a racionar el día 20.</p>						
Hasta el 3 de abril [28 días]	43 arrobas 11 libras 12 onzas	10 arrobas 21 libras 11 granos	0 arrobas 0 libras 0 granos	2 arrobas 10 libras 6 granos	7 arrobas 6 libras 2 granos	
Suman los consumos desde 21 de noviembre hasta 3 de abril	335 arrobas 10 libras 00 onzas	68 arrobas 8 libras 15 granos	57 arrobas 2 libras 4 granos	11 arrobas 12 libras 12 granos	21 arrobas 1 libras 2 granos	
Se hallaron existentes en los Pañoles	40 arrobas 00 libras 00 onzas	47 arrobas 00 libras 00 granos	00 arrobas 00 libras 00 granos	5 arrobas 00 libras 00 granos	00 arrobas 00 libras 00 granos	
Suman las existencias con los consumos	375 arrobas 10 libras 00 onzas	115 arrobas 8 libras 15 granos	57 arrobas 2 libras 4 granos	16 arrobas 12 libras 12 granos		
Se comieron las cucarachas de pan y merma de los víveres	289 arrobas 4 libras 00 onzas	38 arrobas 22 libras 9 granos	20 arrobas 1 libras 0 granos	26 arrobas 6 libras 0 granos		
<p>Las 16 arrobas 19 libras 9 onzas que después de llegar a Marianas quedaron sobrantes se subministraron separada, la mayor parte inútil, durante la detención en Marianas como igualmente la carne.</p>						
<p>NOTA: Los víveres sacados de Marianas compuestos de 120 fanegas de maíz, 50 de arroz, 20 reses y 95 cerdos con 45 arrobas de carne tasajo, no ocasionaron al Real Erario el menor costo, y con ellos fueron socorridas las dichas plazas desde el 20 de junio de 1781 hasta el 27 de septiembre del mismo año que se ancló en San Blas sin que por la economía con que estas cantidades obligaron a mantener la marinería se haga cargo de cosa alguna por equivalente.</p>						

Fuente: AGN, Marina, volumen 58, fojas 196-196v. Registro hecho por Antonio Mourelle, 29 de septiembre de 1781.

FUENTES CONSULTADAS

DOCUMENTALES

Archivo General de la Nación (AGN)

Ramos:

- Alcabalas
- Archivo Histórico de Hacienda
- Bandos
- Californias
- Correspondencia de Diversas Autoridades
- Correspondencia de Virreyes
- Historia
- Hospitales
- Indiferente de Guerra
- Marina
- Provincias Internas
- Reales Cédulas

Archivo Histórico de la Antigua Facultad de Medicina (AHAFM)

Ramos:

- Protomedicato
Hospital Real de Acapulco

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS PRIMARIAS

AJOFRÍN, Francisco de, *Diario del viaje que hizo a la América en el siglo XVIII*, México, Instituto Cultural Hispano-mexicano, 1964.

BODEGA y Cuadra, Juan Francisco de la, *El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1792* (Estudio introductorio de Salvador Bernabeu), Madrid, Alianza, 1990.

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 Quintanar y Victor M. Castillo Farreras), México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993.

CORTÉS, Hernán, *Cartas de relación de la conquista de México*, México, Austral, 1945.

DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España* (introducción y notas de Joaquín Ramírez Cabañas), México, Porrúa, 1986.

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.

GARCÍA Icazbalceta, Joaquín, *Relación de varios viajeros ingleses en la ciudad de México y otros lugares de la Nueva España, siglo XVI*, Madrid, Porrúa, 1963.

- 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 Ortega y Medina), México, Porrúa, 1991.
- MONSÉGUR, Jean de, *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur* (prólogo e introducción de Jean-Pierre Berthe), México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1994.
- MOTA y Escobar, Alonso de la, *Descripción geográfica de los reinos de Nueva Galicia, Nueva Vizcaya y Nuevo León* (introducción y notas de J. Ramírez Cabañas), México, Robledo, 1940.
- PALOU, Francisco, *Junípero Serra y las misiones de California*, Madrid, Historia 16 (edición de José Luis Anta Téllez) 1988.
- QUIROZ, José María, *Guía de negociantes. Compendio de la legislación mercantil de España e Indias* (introducción, revisión del texto y notas de Pedro Pérez Herrero), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986.
- Sagrada Biblia* (traducida por Pbro. Agustín Magaña), México, Ediciones Paulina, 1978.

FUENTES SECUNDARIAS

- ALESSIO Robles, Vito, *Acapulco en la historia y en la leyenda*, México, Porrúa, 1978.
- ANGUIANO, Mariana, *Nayarit: costa y altiplanicie en el momento del contacto*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1992.
- ARNOLD, Linda, *Burocracia y burócratas en México 1742-1835*, México, Grijalbo, 1988.
- ARCHER, Christon I., *El ejército en el México borbónico, 1760-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983.
- BERNABEU, Salvador, *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, LUNWERG, 2000.
- _____, *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.
- _____, “Juan Pérez navegante y descubridor de las Californias (1768-1775), en *Culturas de la costa noroeste de América*, España, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros, 1989.
- BERNAL, Antonio Miguel (coordinador), *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, España, Fundación Banco Exterior, s/a.
- _____, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992.
- BLÁZQUEZ, Carmen, “Distribución espacial e identificación de comerciantes y mercaderes en el puerto de Veracruz a través del padrón militar de Revillagigedo” en *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX* (coord. Carmen Blázquez), México, Universidad Veracruzana, 1996.

- _____ y Concepción Díaz Cházaro, “La ciudad y el puerto de Veracruz: una retrospectiva” en *Veracruz; primer puerto del continente* (prólogo de Guillermo Tovar), México, ICA, Fundación Miguel Alemán A.C., 1996.
- BONILLA, Juan de Dios, *Historia marítima de México*, México, Litorales, 1962.
- BORAH, Woodrow, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Nacional de Comercio Exterior, 1975.
- _____, “El desarrollo de las provincias coloniales” en *El gobierno provincial en la Nueva España, 1570-1787* (coord. Woodrow Borah), México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2002.
- BORDEJE y Morencos, Fernando, *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, Mapfre, 1992.
- BOSH, Carlos, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980.
- _____, “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.
- 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.
- CABALLERO Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias siglos XVI y XVIII*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.
- CALDERÓN Quijano, José Antonio, *Los virreyes de la Nueva España en el reinado de Carlos III*, Sevilla, Escuela Gráfica Salesiana, Publicaciones de Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1968.
- _____, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas* (prólogo de Ramón María Serrera), España, Mapfre, 1996.
- _____, Ramón María Serrera Contreras, María Justina Saravia, Pablo Emilio Pérez-Mallaina (...), *Cartografía histórica de la Nueva Galicia*, Jalisco, Universidad de Guadalajara, Escuela de Altos Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1984.
- CALVO, Thomas, *Los albores de un nuevo mundo: siglos XVI y XVII*, México, Universidad de Guadalajara, Centre d'études mexicaines et centroamericaines, 1990.
- CÁRDENAS De la Peña, Enrique, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968.
- _____, *Urdaneta y el tornaviaje*, México, Secretaría de Marina, 1965.
- _____, “Presencia del puerto de San Blas de Nayarit en el siglo XVIII” en *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del norte de América*, Zapopan, Colegio de México, 1993.
- CORBIN, Alain, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Madrid, Biblioteca Mondadori, 1993.
- CRUZ Romeo, *Los hospitales del puerto de Veracruz, 1760-1800*, Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura, Gobierno del Estado de Veracruz, 1998.

- _____, “La política sanitaria en Veracruz de 1790 a 1820” en *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX* (coord. Carmen Blázquez), México, Universidad Veracruzana, 1996.
- CHÁVEZ, Martínez, Corina G., *La viruela, el año del hambre y la bola. Epidemias y crisis agrícola en Aguascalientes (1780-1786)*, Tesis de Licenciatura (Licenciatura en Historia), Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México, 2001
- DARTON, Robert, “Historia de la lectura” en *Formas de hacer Historia* (coord. Peter Burke), Madrid, Alianza, 1991.
- DE ITA, Lourdes, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Fondo de Cultura Económica, 2001.
- DELUMEAU, Jean, *El miedo en occidente*, España, Taurus, 1989.
- FAJARDO, Guillermo, *Los caminos de la medicina colonial en Iberoamérica y las Filipinas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1996.
- FISHER, John, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, Mapfre, 1992.
- GARCÍA de León, Antonio, *El mar de los deseos. El caribe hispano musical. Historia y contrapunto*, México, Siglo XXI, Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2002.
- _____, “Contrabando y comercio de rescate en el Veracruz del siglo XVII” en *Comercio marítimo: nuevas interpretaciones y últimas fuentes* (coord. Carmen Yuste), México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Serie Historia, 1997.
- 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.
- GERHARD, Peter, *Geografía histórica de la Nueva España. 1519-1821*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000.
- _____, *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 *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX* (coord. Carmen Blázquez), México, Universidad Veracruzana, 1996.
- _____, “Vida cotidiana en Veracruz a fines del siglo XVIII” en *La Habana/Veracruz. Veracruz/La Habana. Las dos orillas* (coords. Bernardo García Díaz y Sergio Guerra Vilaboy), México, Universidad Veracruzana, Universidad de la Habana, 2002.
- GÓMEZ de la Serna, Gaspar, *Viajeros de la Ilustración*, Madrid, Alianza, 1974.
- GONZÁLEZ Claverán, Virginia, *Malaspina en Acapulco*, España, Turner Libros, 1989.
- _____, “Aportación novohispana a la expedición de Malaspina” en *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica* (coord. José Luis Peset), Madrid, Consejo Superior de Investigación Científica, 1989.
- GRAFENSTEIN Gareis, Johanna von, “El abasto de la escuadra y las plazas militares del Gran Caribe, con harinas y víveres novohispanos, 1755-1779” en *El comercio exterior de México 1713-1850* (coords. Carmen Yuste y Matilde Souto), México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana, 2000.

- GUEDEA, Virginia, "La organización militar" en *El gobierno provincial en la Nueva España* (coord. Woodrow Borah), México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM; 2002.
- GUERRA, Francisco, *Hospital en Hispanoamérica y Filipinas en 1492-1898*, Madrid, Ministerio de Sanidad y Consumo, Secretaría General Técnica, 1994.
- GUIRAO, Ángel, "Notas para una comparación entre las expediciones a la Patagonia y a las del noroeste americano" en *Culturas de la costa noroeste de América*, España, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros, 1989.
- 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.
- HIGUERA Rodríguez, María Dolores (estudio y edición), *La expedición Malaspina. Tomo IX: Diario general del viaje Corbeta Atrevida por José Bustamante y Guerra*, Madrid, Ministerio de Defensa, Museo Naval, 1987.
- HILTON, Sylvia, *La Alta California española*, Madrid, Mapfre, 1992.
- JARMY, Martha de, *La expansión española hacia la América y el océano Pacífico*, México, Fontamara, 1988.
- KAMEN, Henry Arthur Francis, *La España de Carlos II*, Barcelona, Critica, 1981.
- KNAUTH, Lothar, *Confrontación transpacífica: el Japón y el Nuevo Mundo hispánico 1542-1639*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1972.
- LEÓN-PORTILLA, Miguel, "San Blas: mitos y realidades precursoras" en *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del norte de América* (coord. José María Muriá), Zapopan, Colegio de México, 1993.
- LÓPEZ González, Pedro, "San Blas. Surgimiento y decadencia" en *Los puertos noroccidentales de México* (coord. Jaime Olveda), México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1994.
- LÓPEZ-RÍOS, Fernando, *Historia médica de las navegaciones colombinas (1492-1504)*, España, Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, 1993.
- LOZANO Armendáriz, Teresa, "De los ultrajes a la jurisdicción real o de cuando la injuria es escándalo" en *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos* (coord. Carmen Yuste), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000.
- LUNA, Pedro, "Chacala y Matanchén. Dos puertos en el avance hispano hacia las Californias" en *Los puertos noroccidentales de México* (coord. Jaime Olveda), México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1994.
- 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.
- MARLEY, David, *Seis impresos relativos a l establecimiento y gobierno de diversos hospitales navales españoles del siglo XVIII (1748-1781)*, México, Rolson-Bain, Colección Documenta Novae Hispaniae, 1983.
- MARTÍNEZ, José Luis, *Hernán Cortés*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999.
- _____, *Pasajeros a Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999.

- MARTÍNEZ Báez, Manuel, *Factores económicos, culturales y sociales en la génesis de las llamadas enfermedades tropicales*, México, El Colegio Nacional, 1994.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José María, *Las naves del descubrimiento y sus hombres*, Madrid, Mapfre, 1992.
- MATHES, Miguel, “Matanchel-Puerto de Xalisco-Matanchel-Matanchen: antecedentes históricos del establecimiento del puerto de San Blas, 1525-1767” en *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del norte de América* (coord. José María Muriá), Zapopan, Colegio de México, 1993.
- MEYER, Jean, *El Gran Nayar*, México, Universidad de Guadalajara, Centre d'études mexicanes et centroamericanes, 1989.
- _____, *Nuevas mutaciones: el siglo XVIII*, México, Universidad de Guadalajara, París, 1990.
- MONCADA Maya, Omar, *El ingeniero Miguel Constanzó. Un militar ilustrado en la Nueva España del siglo XVIII*, México, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, 1994.
- MURIÁ, José María y Pedro López González (comps.), *Nayarit: del séptimo cantón al estado libre y soberano*, México, Universidad de Guadalajara, Instituto Mora, 1990.
- _____, (coord.), *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del norte de América*, Zapopan, Colegio de México, 1993.
- MURIEL, Josefina, *Hospitales de la Nueva España*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Cruz Roja Mexicana, 1991.
- OLVEDA Legaspi, Jaime, *Conquista y colonización de las costas neogallega*, Tesis doctoral (Doctorado en Historia) de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México, 1996.
- _____, “La Navidad. El comercio y la penetración filipina” en *Los puertos noroccidentales de México* (coord. Jaime Olveda), México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1994.
- 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 de la Tabla, Javier, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de dependencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1978.
- 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* (coord. Carmen Blázquez), México, Universidad Veracruzana, 1996.
- PARRY, John Horace, *La Audiencia de la Nueva Galicia en el siglo XVI. Estudio sobre el gobierno colonial español*, Zamora, Colegio de Michoacán, 1993.
- _____, *La época de los grandes descubrimientos geográficos, 1450-1620*, Madrid, Guadarrama, 1964.
- _____, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1968.
- _____, *El descubrimiento del mar*, México, Grijalbo, 1989.

- PÉREZ Herrero, Pedro, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Mapfre, 1992.
- _____, “Los mercaderes novohispanos y el reformismo borbónico” en *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos* (coord. Carmen Yuste), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000.
- PÉREZ Turrado, Gaspar, *Armadas españolas de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992.
- PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio, *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*, Sevilla, Servicios de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.
- _____, “Los libros de náutica española del siglo XVI y su influencia en el descubrimiento y conquista de los océanos” en *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica* (coord. José Luis Peset), Madrid, Consejo Superior de Investigación Científica, 1989.
- PIETSCHMANN, Horst, *El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989.
- _____, *Las Reformas Borbónicas y el sistema de intendencias en Nueva España*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996.
- PINZÓN Ríos, Guadalupe, *Entre cargadores y lobos de mar. El caso de navío mercante Santa Anna ante las Reformas Borbónicas (1775-1790)*, Tesis de Licenciatura (Licenciatura en Historia), Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000.
- QUEZADA, Noemí, *Enfermedad y maleficio. El curandero en el México Colonial*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, 1989.
- RAMAZZINI, Bernardini, *Las enfermedades de los trabajadores. De morbis artificum diatriba* (traducción de Juan Manuel Araujo Álvarez), México, Universidad Autónoma de México, Unidad Xochimilco, Porrúa, Profedet, 2000.
- 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.
- ROMANO, Ruggiero, *Monedas, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, 1998.
- 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.
- SERRANO Mangas, Fernando, *La función y evolución del galeón en la carrera de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992.
- SOLANO, Francisco de, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1987.
- SOUTO Mantecón, Matilde, *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.
- 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.
- VALVERDE López, José Luis, *La dotación de medicamentos en los buques de la Armada durante los siglos XVII y XVIII*, Ganado, Universidad de Ganado, 1979.
- 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.
- VELÁSQUEZ, 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.
- 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* (coord. Carmen Blázquez), México, Universidad Veracruzana, 1996.
- WALKER, Geoffrey, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, España, Ariel, 1979.
- YUSTE, Carmen, *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento de Investigaciones Históricas, 1984.
- _____ (introducción y selección de documentos), *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.
- _____ (coord.), *Comercio marítimo: nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997.
- _____, "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial" en *El comercio exterior de México 1713-1850* (coords. Carmen Yuste y Matilde Souto), México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana, 2000.