



Guadalupe Pinzón Ríos

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

Primera reimpresión

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2018

184 + [XVI] p.

(Serie Historia Novohispana 95)

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

Formato: PDF

Publicado en línea: 29 de junio de 2018

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/616a/hombres_mar.html

DR © 2018, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



El personal del puerto de San Blas

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

Fernand Braudel

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

LOS OFICIALES DE MAR

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

1. León-Portilla, “San Blas...”, p. 12.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

mar alguno de ellos en esta tierra, estando como están los ocursos tan distantes de quién echamos manos para ascensiones.⁸

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

LOS MARINEROS

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

8. AGN, *Marina*, v. 49, exp. 92, f. 263 y 266-266v. Tepic, 9 noviembre 1782. *Carta del comandante Ignacio de Arteaga al virrey Mayorga*.

9. Así se vio cuando se daban autorizaciones a las marinerías para dedicarse a las actividades pesqueras en las costas novohispanas. AGN, *Marina*, v. 34, f. 337. 10 marzo, 1750. *Autorización de otorgar facilidades a marineros para que se dediquen a la pesca y el comercio en las costas de los reinos españoles*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. AGN, *Historia*, v. 329, f. 319. San Blas, 3 abril 1769. *Carta del comisario Joseph de Ley al virrey marqués de Croix*; AGN, *Historia*, v. 329, f. 318-318v. México, 22 abril 1769. *Contestación a la carta de Ley*.

12. Tomado de Francisco de Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1987, p. 149-150.

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

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

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

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

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

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

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

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

El personal del puerto de San Blas

81

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

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

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

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

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

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

LOS TRABAJADORES DE TIERRA

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

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

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

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

17. Muriá, *Nayarit...*, p. 34-35.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LOS TIPOS DE RECLUTAMIENTO

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

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

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

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

cedió en enero de 1777, cuando fueron enviados a San Blas 50 hombres de Veracruz. A cada uno se le entregó como adelanto la paga de dos meses. Dos de los marinos cayeron enfermos en el camino y fueron atendidos en el hospital de San Andrés, por cuenta de la Corona.²⁵ Cuando ambos se restablecieron, se les ordenó trasladarse inmediatamente a su destino; de no hacerlo serían considerados desertores del servicio.²⁶ 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.²⁷ 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.²⁸ Así, se procuró llevar un control de ese personal. También era importante hacer un listado donde se indicaran las características físicas de cada trabajador; esa era la forma de identificarlos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El personal del puerto de San Blas

89

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.³⁵ Caso similar fue el del piloto francés Juan Bautista Blanco, condenado a tres años de servicio en ese puerto con el puesto de pilotín en los viajes a las Californias. Su persona y su trabajo siempre deberían ser vigilados para evitar que hiciera destrozos en represalia a su condena.³⁶

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

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

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

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

lugar y ya no lo encontraron.³⁷ 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 (...) ³⁸

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

EL TRASLADO

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

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

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

39. Cárdenas, *San Blas...*, p. 75.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MATRÍCULA DE MAR EN LA LOCALIDAD

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

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

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

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

El personal del puerto de San Blas

95

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

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

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

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

El personal del puerto de San Blas

97

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La intención de contratar personas de la localidad no únicamente buscaba contar con suficiente mano de obra, sino que se intentaba que los hombres trabajaran en sus tierras mientras no fuese necesaria su labor en el mar y así, como en España, sólo se les pagaría mientras estuvieran en el servicio.⁵¹ 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.⁵² Para ayudar en su trabajo al delegado de matrícula, se publicaron continuamente bandos donde se anunciaban los privilegios ofrecidos. El plan era que cuando este funcionario llegara a las poblaciones ya la gente estaría interesada en matricularse. En marzo de 1786 el virrey Gálvez ordenó al comisario Trillo que publicara bandos en las poblaciones cercanas al puerto como Zapopan el Grande, Acaponeta, Tepic y Sentispac:

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

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

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

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

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

[Que] las Justicias de Compostela, Autlán de la Grana, Tomatlán, Colima, Sayula, Sentispac, Acaponeta y Tepic (...) guarden y hagan guardar a los matriculados en la Marina la excepción de cargas consejiles 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 (...) ⁵⁴

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

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

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

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

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

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

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

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

58. Muriá, *Nayarit...*, p. 34-35.

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

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

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

que quedó más cercano a la costa y sus pobladores se vincularon de manera más estrecha con el puerto de Matanchel y posteriormente con San Blas. Las principales funciones de los guainamota fueron la vigilancia de las costas, aunque también se desempeñaron como marineros. Lo primero lo realizaron gracias a las atalayas, desde las cuales vigilaban los movimientos de embarcaciones.⁶² Su papel fue importante, especialmente cuando se temía que naves extranjeras invadieran las costas novohispanas de cara al Pacífico. Prueba de ello fue su participación en la aprehensión de corsarios que llegaron a Compostela en 1714.⁶³ Su papel puede verse en el siguiente relato:

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

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

62. Jorge Victoria, *De la defensa a la clandestinidad: el sistema de vigías en Yucatán 1750-1847*, tesis doctoral (Antropología Física), México, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, 1999, p. 123-124, explica el importante papel de las atalayas, las cuales surgieron en este territorio a partir de las órdenes de resguardo de los puertos indios emitidas por Felipe II en 1561. Victoria estudia la región de Yucatán y menciona que los indígenas sólo eran ayudantes de los vigías del lugar que les proporcionaban alimento, agua y les ayudaban en la construcción de su vivienda; se suponía que los vigías debían de ser blancos, aunque de vez en cuando hubo mestizos. Eso marcaría una gran diferencia con los vigías indígenas de las costas nayaritas puesto que tal vez por la falta de personal se les utilizó a ellos en dicha función, lo que al parecer desempeñaron con reconocimiento, por lo menos en el siglo XVIII. Al respecto ver Pinzón, *Acciones...*, p. 154-159.

63. Por mostrar lealtad a la Corona con la aprehensión de los ingleses en 1714 el pueblo recibió dotación de tierras. AGN, *Marina*, v. 53, f. 126-127 [Copia 1781] *Orden de entregar tierras al pueblo de Guainamota*. Sobre las incursiones inglesas por el Pacífico a inicios del Setecientos ver Gerhard, *Pirates...*, 197-226.

64. AGN, *Marina*, v. 49, exp. 52, f. 79. 1781. *Carta del comandante Ignacio de Arteaga*.

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

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

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

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

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

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

66. *Ibidem*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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.⁷¹ El problema de la mortandad guainamota seguramente continuó y tal vez las quejas al respecto también lo hicieron. Incluso en julio de 1784 las autoridades virreinales volvieron a publicar la prohibición de usar a esos indígenas en las embarcaciones, aunque sin efecto.⁷² La prueba de que continuaron laborando en las naves se aprecia en los listados de marinos, pues en ellas aparece el lugar de origen de esos hombres.

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

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

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

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