

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



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

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



Condiciones salariales de los empleados del rey en San Blas

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

Antonio de Ciudad Real

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

LA PAGA DEL MATRICULADO Y SUS VENTAJAS

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

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

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

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

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

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

3. AGN, *Alcabalas*, v. 207, exp. 9, f. 403-403v. 1776. *Reglamento de sueldos mensuales...*

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

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

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

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

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

LAS CANTIDADES PAGADAS

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

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

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

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

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

Ahí recibían un adelanto de seis salarios que les servirían para cubrir los gastos de su viaje. Además se les entregaban 400 pesos como ayuda para su establecimiento en Tepic, lugar donde tendrían su residencia (excepto los pilotos y los pilotines). Esto último era un privilegio pues mientras que el resto de las tripulaciones permanecía en el puerto y padecían su difícil clima, los oficiales podían descansar y reponerse de los viajes en un lugar menos caluroso como Tepic. Al puerto sólo se trasladarían cuando fuera necesario, es decir, cuando las naves estuvieran listas para navegar.⁹ Al parecer el aumento salarial de la oficialidad de San Blas se debió a que los trabajos que ellos realizaban eran más duros que los de otros puertos: debían descubrir nuevas tierras en donde incluso podían ser atacados por grupos indígenas, visitar establecimientos de reciente fundación en donde no podrían recibir ayuda en caso de necesitarla, someterse a cambios bruscos de temperatura, entre otros aspectos.¹⁰ 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 (...)¹¹

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

9. AGN, *Marina*, v. 34, f. 9-11. México, 31 octubre 1774. *Carta de Bruno de Heceta al virrey Bucareli*.
10. AGN, *Marina*, v. 34, f. 2-3. México, 8 noviembre 1774. *Orden del virrey Bucareli de que se aumenten los sueldos de los oficiales de mar de San Blas*.
11. AGN, *Marina*, v. 34, f. 9-11 y 30v-40. México, 19 septiembre 1776. *Carta del virrey Bucareli informando sobre los individuos que recibirán aumento salarial*. Al final hay un cuadro con los salarios recibidos en la Mar de Sur y los que se pagarán en San Blas.

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

Como puede verse, a diferencia de los oficiales los trabajadores de bajo nivel no obtuvieron el doble de salario, pero aún así fue una cantidad mayor de la que se recibía en El Callao. El nuevo reglamento fue aplicado a todos los hombres que llegaban a trabajar a San Blas sin importar el lugar del que procedieran.¹⁴ Los salarios de los trabajadores que ya estaban en ese departamento tuvieron que ser ajustados, pero hubo algunos casos en que no sucedió de inmediato. Por ejemplo el sangrador José María Vega, quien arribó al puerto en 1774, recibía menos dinero que los sangradores que fueron contratados después que él. Mientras que Vega ganaba 25 pesos al mes, sus compañeros recibían 40.¹⁵ Al parecer esto se debió a que se puso más atención a las pagas de los recién llegados que a las de los que ya estaban en el puerto.

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

12. AGN, *Marina*, v. 34, f. 30v-33. México, 19 septiembre 1776. *Carta del virrey Bucareli...*

13. AGN, *Marina*, v. 34, f. 35-36. El Pardo, 18 febrero 1776. *Aprobación de José de Gálvez del aumento salarial otorgado en a oficiales de San Blas.*

14. AGN, *Marina*, v. 34, f. 63-64. México, 13 febrero 1780. *Informe del virrey Mayorga a oficiales de San Blas sobre el nuevo reglamento que se hizo para ese puerto.*

15. AGN, *Marina*, v. 53, f. 17-17v y 20. 8 marzo 1781. *Solicitud del sangrador José María Vega de que le aumenten el sueldo.*

Condiciones salariales de los empleados del rey en San Blas

113

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

OFICIALES		TRIPULANTES	
<i>Puesto</i>	<i>Salario mensual (Mar del Sur-San Blas)</i>	<i>Puesto</i>	<i>Salario mensual</i>
Capitán de navío	150-300 pesos	Práctico de costa	80 pesos
Capitán de fragata	100-200 pesos	Contra maestre primero	96 pesos
Teniente de navío	80-160 pesos	Contra maestre segundo	60 pesos
Teniente de fragata	70-140 pesos	Primer guardián	56 pesos
Alférez de navío	55-110 pesos	Segundo guardián	52 pesos
Alférez de fragata	45-90 pesos	Primer carpintero	52 pesos
Contadores de navío	80-160 pesos	Segundo carpintero	33 pesos
Capellanes	40-80 pesos	Calafate primero	52 pesos
Cirujanos primeros	40-86 pesos	Calafate segundo	33 pesos
Cirujanos segundos	35-0 pesos	Patrón de lancha	40 pesos
Pilotos primeros	65-130 pesos	Armero	40 pesos
Pilotos segundos	41-82 pesos	Sangrador	40 pesos
Pilotines	20-40 pesos	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

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

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

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

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

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

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

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

RETRASOS Y DESCUENTOS EN LAS PAGAS

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

19. Cárdenas, *San Blas...*, p. 107.

20. *Ibid.*, p. 110.

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

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	—
Contraestre primero	96 pesos	48 pesos
Contraestre segundo	60 pesos	30 pesos
Guardián primero	56 pesos	28 pesos
Guardián segundo	52 pesos	26 pesos
Carpintero primero	52 pesos	26 pesos
Carpintero segundo	33 pesos	22 pesos
Calafate primero	52 pesos	26 pesos
Calafate segundo	33 pesos	22 pesos
Patrón de lancha	40 pesos	20 pesos
Sangrador	40 pesos	20 pesos
Cocinero de equipaje	40 pesos	20 pesos
Dispensero	33 pesos	20 pesos
Condestable	34 pesos	19 pesos
Artillero	21 pesos	16 pesos
Marinero	16 pesos	12 pesos
Grumete	10 pesos	8 pesos
Paje	6 pesos	5 pesos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LAS RACIONES

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

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

30. AGN, *Marina*, v. 69, exp. 4, f. 107-109 [1781]. *Informe sobre asignaciones otorgadas a mujeres de San Blas*.
31. AGN, *Historia*, v. 329, f. 188-188v. San Blas, 1 febrero 1769. *Factura y empaque de los efectos embarcados en la balandra La Sinaloa*. Otro listado de alimentos de las embarcaciones sanblaseñas puede encontrarse en Bernabéu, *Trillar...*, p. 67.
32. AGN, *Marina*, v. 74, exp. 12, f. 99-105. San Blas, 2 mayo 1787. *Cartas del Comisario Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.⁴⁰ Respecto a los bastimentos conseguidos en las Filipinas éstos eran muy parecidos a los que se embarcaban en San Blas (maíz, arroz, carne de res y cerdo), por lo que las naves no tuvieron problemas en reabastecerse en aquellas islas.⁴¹

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

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

39. Bernabéu, *Trillar...*, p. 238.

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

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

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

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

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

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

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

43. Bernabéu, *Trillar...*, p. 62.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

tregó alimento a los hombres, el cual ellos llevaban a sus madres, esposas o a las cocineras del puerto para que les prepararan la comida; ellos daban a las mujeres cuatro reales como pago a sus servicios. Aunque con ese nuevo método se redujo el gasto en las raciones, todavía se desperdiciaba alimento en los almacenes. Finalmente, se aceptó que sólo se diera el dinero a los empleados y así la Corona no desperdiciaría nada. Los trabajadores entregarían el dinero a las mujeres y ellas comprarían únicamente lo necesario para la comida sin permitir que se desperdiciara el alimento.⁵⁰ 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.⁵¹

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

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

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

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

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

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

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

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



1



2

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



3

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

Página opuesta:

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

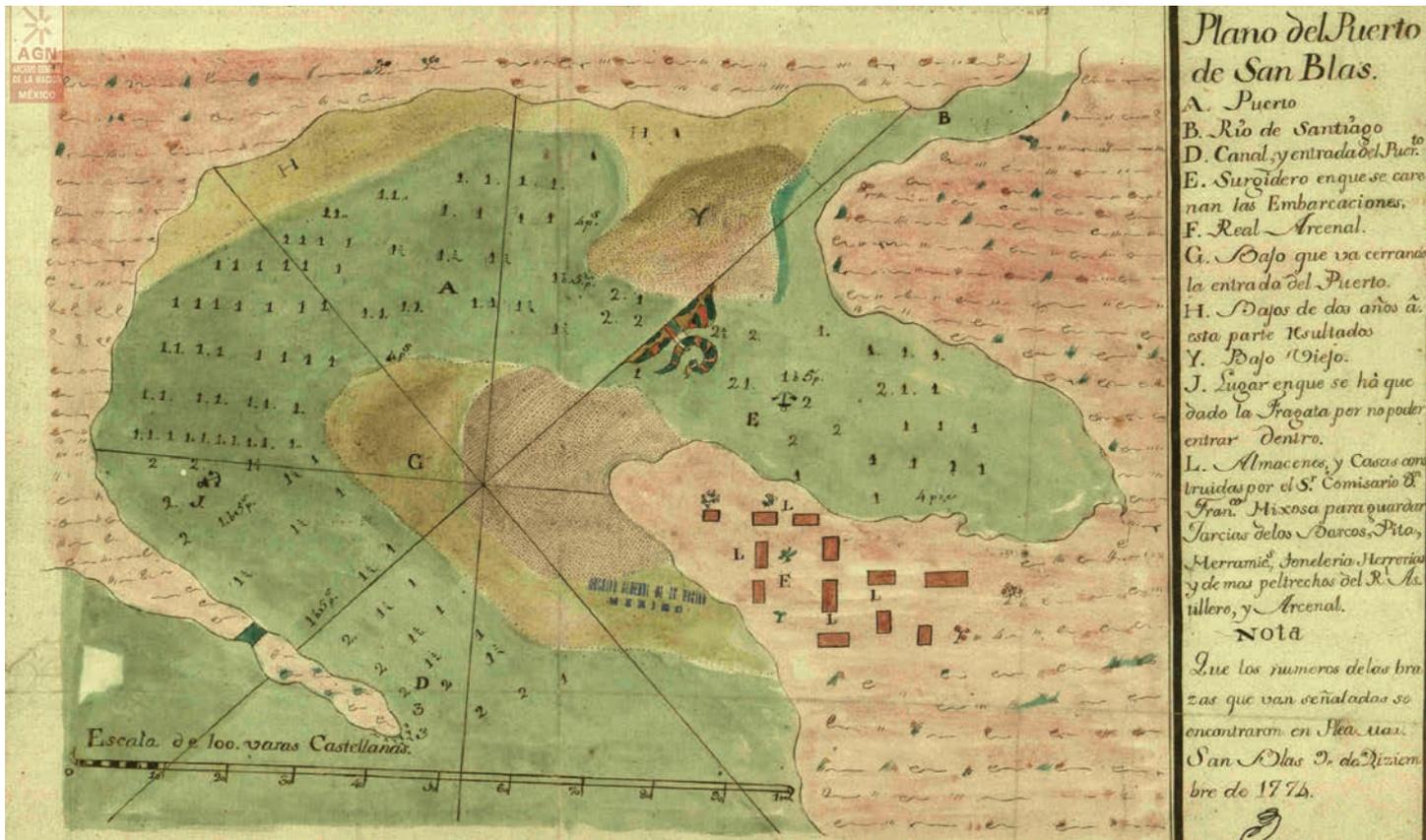




Figura 5. Plano del puerto y departamento de San Blas (1785), AGI, MP, México, 544.

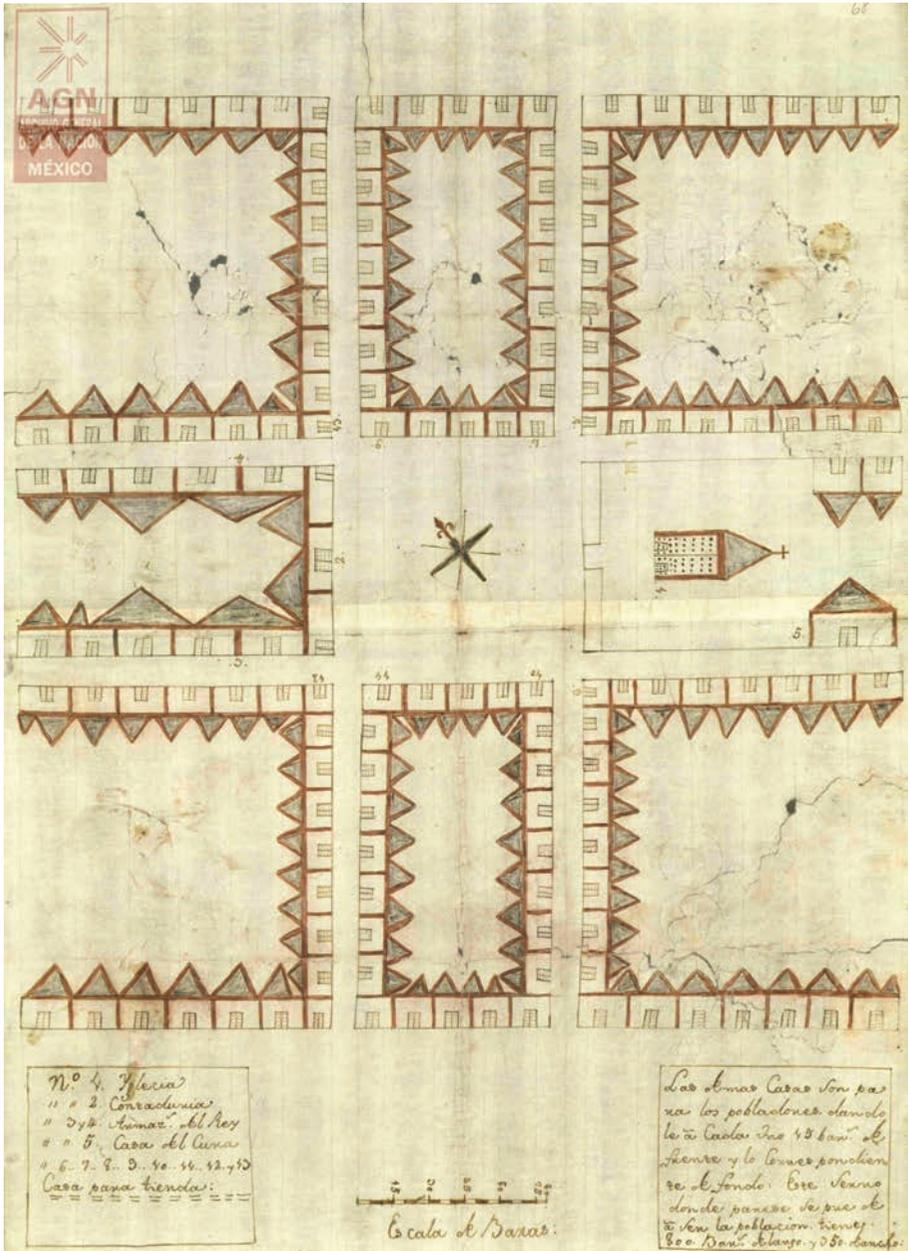
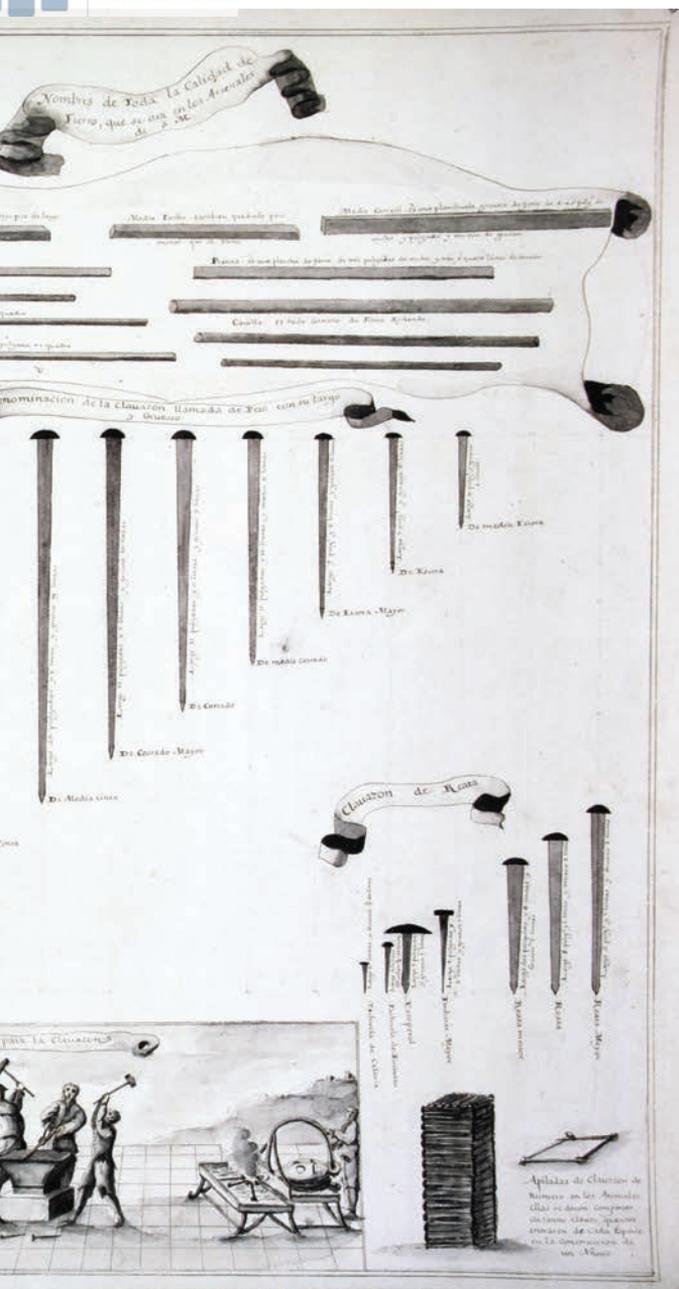


Figura 6. Traza planeada para San Blas, AGN, Mapas y Planos, cat. 3245.

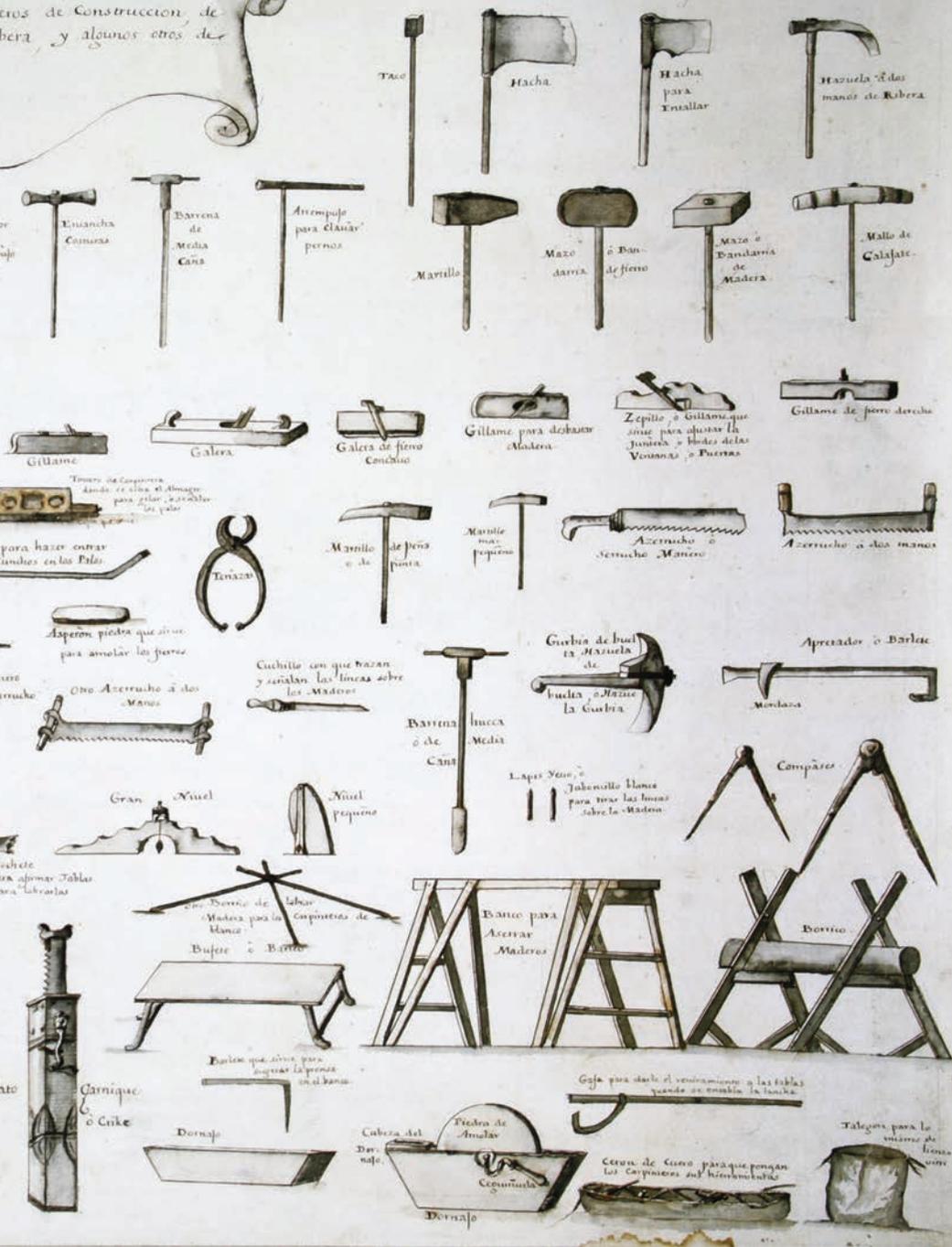


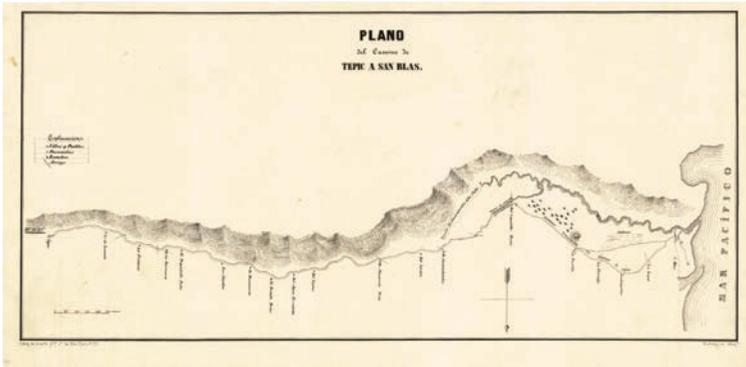
Siguiente página:
Figura 8. Herramientas de carpintería. Marqués de la Victoria, *Diccionario demostrativo...*, f. 27.



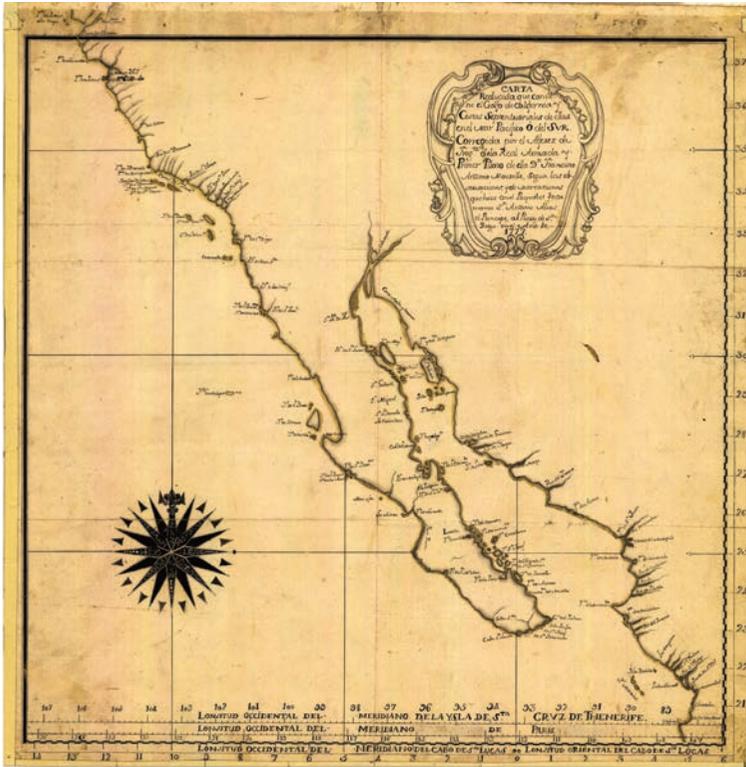
ARTES Y VIENCILIOS

Utensilios de Construcción de
obra y algunos otros de





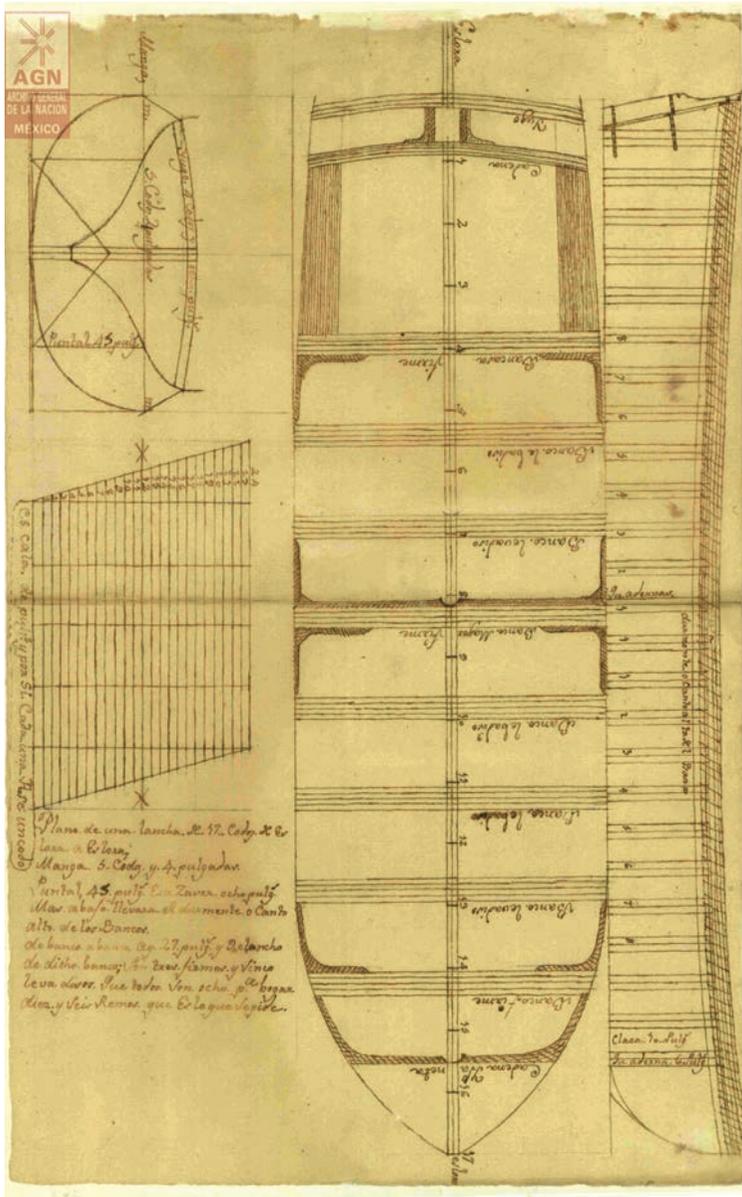
9



10

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

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

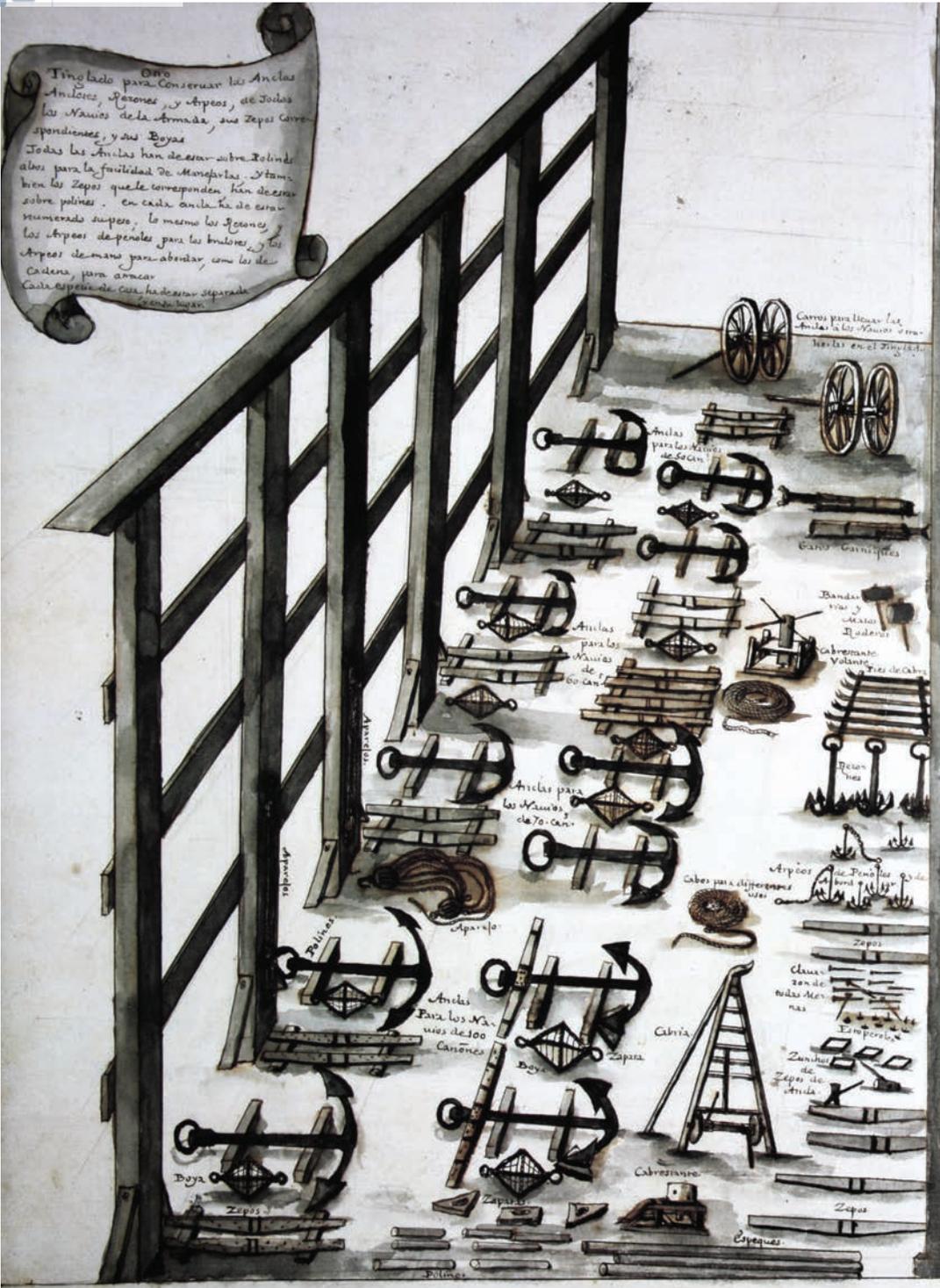


11

Figura 11. Plano de la lancha que se fabrica en San Blas, AGN, *Mapas y Planos*, cat. 527.

Siguiente página:

Figura 12. Ejemplo de almacén de puerto (siglo XVIII), Marqués de la Victoria, *Diccionario demostrativo...*, f. 73





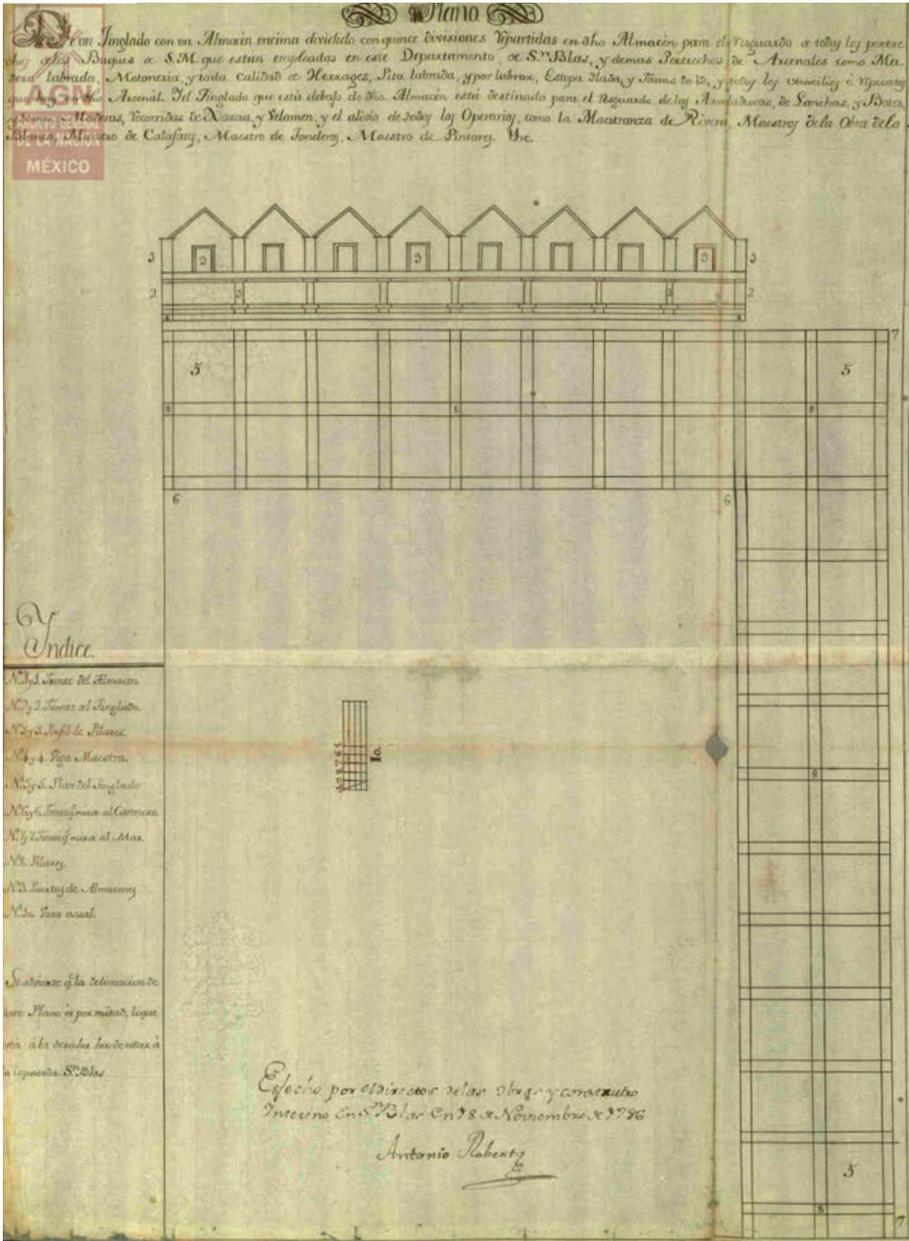


Figura 15. Plano para nuevo almacén de San Blas, AGN, *Mapas y Planos*, cat. 519.