

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

ACCIONES Y REACCIONES EN LOS PUERTOS DEL MAR DEL SUR
Desarrollo portuario del Pacífico Novohispano a partir de sus
políticas defensivas
(1713-1789)

Tesis
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE:
DOCTOR EN HISTORIA
PRESENTA
GUADALUPE PINZÓN RÍOS
ASESORA: DRA. CARMEN YUSTE LÓPEZ

ABRIL 2008



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A Héctor, Malena y Toño
porque desde tiempo
atrás han estado al pendiente de mi

AGRADECIMIENTOS

A lo largo de estos casi cuatro años en los que he realizado este trabajo, son muchas las personas e instituciones con las que he contraído deudas morales y por lo tanto a las que debo agradecer su influencia y apoyo para poder concluirlo. En primer lugar, me gustaría agradecer a la UNAM, institución que durante varios años me ha acogido y en la que he podido obtener la formación que me permitió llegar a la realización de esta tesis. También debo reconocer el apoyo económico brindado por CONACyt, gracias al cual pude realizar los estudios de doctorado; asimismo, debo agradecer la beca brindada por la EEHA la cual me facilitó la estancia en Sevilla. No puedo dejar de lado al personal del AGN, AHAFM, AHEJ, AIPEJ, BPEJ, AGI, AGS, AHN, MNM así como el de las diferentes bibliotecas visitadas, ya que facilitaron mi estancia al momento de hacer las consultas necesarias en esas instituciones.

Por supuesto, quiero dar un especial agradecimiento a mi asesora Carmen Yuste, que en este largo trayecto me ha brindado apoyo incondicional, he aprendido mucho de ella y me ha tenido gran paciencia durante su realización e incluso desde tiempo atrás, cuando se tomó la molestia de revisar mi tesis de maestría. Asimismo, doy gracias a Sergio Ortega y Matilde Souto por haberme acompañado y apoyado también desde el inicio de este proyecto y cuyas aportaciones siempre he valorado mucho. Por supuesto, no puedo dejar de agradecer a Pilar Martínez y Johana von Grafenstein por haberse integrado a la revisión de mis trabajos y cuyos aportes y observaciones me han sido de gran utilidad.

Debo mencionar también a Héctor Mendoza ya que gracias a sus invaluable consejos, así como del apoyo brindado de forma constante, he podido enriquecer este trabajo.

Me interesa también hacer un reconocimiento a Magdalena Rubio y a Antonio Pinzón ya que, a pesar de la distancia, han estado al pendiente de mí y de la evolución de este trabajo.

Por último, quiero agradecer también a todas las personas que durante esta trayectoria han enriquecido mi formación e incluso mi vida, pues me queda claro que este trabajo no ha sido individual, sino que más bien se trata de un trabajo en equipo y en él de distintas maneras han formado parte todos aquellos que me acompañaron (ya fuera de forma permanente o no) en el transcurso de este viaje: compañeros de estudios como Hari, Ciro, Olivia, Gaby, Marcela, Esther; compañeros de archivo como Carla, Mark, Karoline, Yovana, Johana, Sofía, Fernanda, Carolina; viejos amigos como Claudia, Flor, Yara, Marcia Grande y Marcia Chica, entre otros. Pido disculpas si dejo de lado a algunas personas, pero espero sepan que todos han tenido importante influencia en mí y que junto a ustedes, esta travesía ha podido realizarse.

- ¡Miedo! ¡Qué sucede con el miedo!
 - Es un poderoso motor de la acción.
 - Es el más poderoso –añadió Indeg–. Más poderoso que ningún otro.
 - El miedo inspira al tímido, y vuelve audaz al valiente, eso es verdad –replicó Hafgan–. Pero hay un motor aún más poderoso.
- Blaise e Indweg, intrigados, intercambiaron una mirada de asombro.
- ¿Cuál es?– preguntaron.
 - La esperanza –respondió Hafgan con suavidad–. La esperanza es el motor más poderoso.

STEPHEN R. LAWHEAD
Taliesin

INDICE

INTRODUCCIÓN

| | |
|---|-----|
| PRIMERA PARTE. Los puertos del Pacífico novohispano. | 25 |
| CAPÍTULO I. Las primeras experiencias | 26 |
| <i>a) La necesidad de crear establecimientos costeros</i> | 26 |
| <i>b) Los primeros asentamientos</i> | 32 |
| <i>c) El rezago de los puertos del Pacífico</i> | 40 |
| CAPÍTULO II. Los vínculos establecidos | 47 |
| <i>a) Reestructuraciones en el siglo XVII</i> | 47 |
| <i>b) Relación con el desarrollo del resto del virreinato</i> | 54 |
| <i>c) Crecimiento de las actividades náuticas</i> | 58 |
| <i>d) Navegaciones entre puertos del occidente y noroeste</i> | 62 |
| SEGUNDA PARTE. La gente en los litorales del Pacífico novohispano | 73 |
| CAPÍTULO III. Los primeros poblamientos costeros | 73 |
| <i>a) El personal marítimo</i> | 74 |
| <i>b) Los asentamientos vinculados a las costas</i> | 80 |
| CAPÍTULO IV. Trabajadores portuarios | 86 |
| <i>a) Acapulco</i> | 86 |
| <i>b) Puertos menores</i> | 97 |
| <i>c) San Blas</i> | 104 |
| TERCERA PARTE. La defensa de los litorales novohispanos | 119 |
| CAPÍTULO V. Las incursiones enemigas | 121 |
| <i>a) Penetración extranjera en las costas americanas</i> | 121 |
| <i>b) Enemigos al acecho de Nueva España</i> | 129 |
| <i>c) El viaje de George Anson</i> | 141 |
| <i>d) Rutas comerciales en peligro</i> | 148 |
| <i>e) Protección en las regiones costeras</i> | 152 |
| <i>f) Incursiones científicas</i> | 159 |
| CAPÍTULO VI. Políticas defensivas de las costas coloniales | 168 |
| <i>a) Las fortalezas</i> | 168 |
| <i>b) Artillería de las fortalezas</i> | 178 |
| <i>c) Patrullajes costeros</i> | 187 |

| | |
|--|-----|
| CAPÍTULO VII. Nuevos establecimientos y sus fines defensivos | 196 |
| <i>a) La creación de San Blas</i> | 197 |
| <i>b) Exploraciones hacia el noroeste americano</i> | 203 |
| <i>c) Rumbo al Oriente</i> | 210 |
| <i>d) Construcciones náuticas</i> | 213 |
| <i>e) Los envíos de pertrechos y gente</i> | 219 |
| | |
| CAPÍTULO VIII. Milicias costeras | 226 |
| <i>a) La tropa fija de Acapulco y las milicias de las localidades</i> | 227 |
| <i>b) Puertos menores y las milicias locales</i> | 234 |
| <i>c) Milicias de San Blas</i> | 254 |
| | |
| CUARTA PARTE. Rutas comerciales en los litorales novohispanos | 263 |
| | |
| CAPÍTULO IX. Acapulco | 265 |
| <i>a) Desde Perú y Guatemala</i> | 265 |
| <i>b) Desde Filipinas</i> | 281 |
| <i>c) Reestructuración de la administración del puerto</i> | 290 |
| <i>d) Cambios a partir de aperturas comerciales</i> | 298 |
| | |
| CAPÍTULO X. San Blas | 305 |
| <i>a) Primeras propuestas de actividad comercial</i> | 305 |
| <i>b) Relaciones con Filipinas</i> | 311 |
| <i>c) Mercaderías prohibidas</i> | 320 |
| <i>d) Apertura comercial</i> | 325 |
| | |
| CAPÍTULO XI. Contactos locales en las costas del Pacífico novohispano | 333 |
| <i>a) Vínculos marítimos</i> | 334 |
| <i>b) Acapulco y su relación con el centro</i> | 344 |
| <i>c) San Blas y su relación con Occidente</i> | 352 |
| | |
| QUINTA PARTE. Sanidad y religiosidad en las costas del Pacífico novohispano | 367 |
| | |
| CAPÍTULO XII. Los males del mar | 370 |
| <i>a) Situación climática</i> | 370 |
| <i>b) Los males a combatir</i> | 377 |
| | |
| CAPÍTULO XIII. Lucha contra la naturaleza | 386 |
| <i>a) Saneamiento costero</i> | 388 |
| <i>b) Saneamiento de embarcaciones</i> | 392 |

| | |
|---|-----|
| <i>c) Hospitales portuarios</i> | 402 |
| CAPÍTULO XII. El personal sanitario | 419 |
| <i>a) Oficial (cirujanos, sangradores y boticarios)</i> | 419 |
| <i>b) No oficial (mujeres)</i> | 433 |
| CAPÍTULO XIII. Los males del mar y la religiosidad | 437 |
| <i>a) El personal</i> | 437 |
| <i>b) Las prácticas</i> | 441 |
| CONCLUSIONES | 455 |
| INDICE DE CUADROS Y LISTA DE IMÁGENES | 465 |
| FUENTES CONSULTADAS | 467 |

INTRODUCCIÓN

Las actividades marítimas y portuarias realizadas en las costas del Pacífico novohispano jugaron un papel importante en el desarrollo económico, político y social de Nueva España. Por un lado posibilitaron a ese virreinato participar activamente en empresas de exploración, descubrimiento y colonización de otros territorios, y por el otro permitieron el establecimiento de redes comerciales interportuarias. Esto último dio a los habitantes de Nueva España la oportunidad de desarrollar sus propias transacciones mercantiles, así como de adquirir la experiencia marítima necesaria para llevarlas a cabo.¹ Dichas actividades generaron importantes ganancias económicas y permitieron que este virreinato contara con cierta independencia económica con respecto al tráfico atlántico. Además, crearon vínculos entre los puertos, tanto de Nueva España como de otros territorios, y de éstos con poblaciones del interior del virreinato. Los contactos fueron tanto de forma legal como ilegal y abarcaron intercambios mercantiles, contrabando, abastecimiento y reparación de embarcaciones, etcétera. Así que las actividades marítimas de Nueva España respondieran tanto a sus necesidades como a las de su metrópoli.²

¹ Son muchas las obras que se refieren a los viajes realizados desde las costas de la Nueva España de cara al Pacífico, entre las cuales puede mencionarse a José Luis Martínez *Hernán Cortés*, México, FCE, UNAM, 1993; a José Antonio Mandri Bellot, "Navegación de Sebastián Vizcaíno" en *España y Nueva España; sus acciones transmarítimas*, México, INBA, CNCA, Universidad Iberoamericana, 1991; o a Martha de Jarmy, *La expansión española hacia América y el océano Pacífico* (2 vols.), México, Fontamara, 1988. También pueden verse las obras de Salvador Bernabeu como *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, LUNWERG, 2000 o *El Pacífico Ilustrado: del lago español a las largas expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992.

² Algunos de los trabajos que se refieren a las transacciones comerciales que se desarrollaron en las costas del Pacífico americano son, de la parte sur, Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Nacional de Comercio Exterior, 1975; de la

Si bien las expediciones al Poniente, la pesca, la búsqueda de perlas, las navegaciones de cabotaje y la ruta de los galeones permitieron que los trabajos portuarios se practicaron en las costas novohispanas y que los puertos se mantuvieran en constante funcionamiento, para el siglo XVIII la necesidad de proteger los litorales de los diversos peligros o problemáticas que los acechaban (entre los que estaban las agresiones enemigas, el comercio ilícito y los problemas sanitarios) obligaron a las autoridades a poner en práctica diversas medidas con la finalidad de que ni los puertos ni las labores realizadas en ellos sufrieran tropiezos.

Se han realizado varios estudios referentes a los viajes exploratorios que partieron de Nueva España, los cuales generalmente se refieren a las primeras expediciones en el Mar del Sur realizadas en el siglo XVI con el fin de buscar riquezas, el camino a la Especiería o lugares míticos.³ Pocos han sido los que abordan el tema de las expediciones durante el siglo XVII ya que en esta centuria el impulso marítimo colonial en gran medida se relacionó con navegaciones locales o la ruta del galeón filipino.⁴ Por otro lado, han sido más abundantes los

parte occidental puede verse Jaime Olveda, *Conquista y colonización de la costa neogallega* (Tesis doctoral), México, FFyL-UNAM, 1996; de la parte del noroeste pueden verse obras como las de Dení Trejo, *Espacio y economía en la Península de California, 1785-1860*; México, UABCS, 1999; Martha Ortega, *Alta California: una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, UAM-Iztapalapa, Plaza y Valdés Editores, 2001; o la tesis de licenciatura de Juan Domingo Vidargas, *Navegación y comercio en el golfo de California 1740-1824*, México, FFyL-UNAM, 1982; entre otras obras.

³ Algunas de las obras que se refieren a los viajes de exploración son los de José Luis Martínez, *Hernán...;* John Horace Parry, *La Audiencia de la Nueva Galicia en el siglo XVI. Estudio sobre el gobierno colonial español*, Zamora, Colegio de Michoacán, 1993; Enrique Cárdenas, *Urdaneta y el tornaviaje*, México, Secretaría de Marina, 1965; Hugo O'Donell, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*, Mapfre, Madrid, 1992; Oscar Spate, *El lago español. El Pacífico desde Magallanes* (vol. I), España, Casa Asia, Australian National University, Sociedad Estatal para Exposiciones Internacionales, 2006; sólo por mencionar algunas. También hay obras que se refieren a exploraciones realizadas por mar y tierra, como la de Marina Anguiano, *Nayarit: costa y altiplanicie en el momento del contacto*, México, UNAM, 1992.

⁴ Entre esas obras pueden mencionarse trabajos como los de Ignacio del Río, *A la diestra mano de las Indias. Descubrimiento y operación colonial de la Baja California*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1990; Jaime Olveda y Juan

trabajos que se refieren al comercio marítimo que llegó a establecerse en las costas novohispanas, principalmente los que se refieren a Acapulco y la relación que se mantuvo con las Filipinas ya que ésta fue la más importante ruta que se estableció en esas costas.⁵ Respecto al resto de los puertos del Pacífico novohispano, existen algunos trabajos que centran su atención en navegaciones o actividades realizadas en establecimientos específicos como Huatulco, La Navidad, Zacatula, Chacala, Matanchel o San Blas, aunque en ocasiones no los relacionan con contextos más generales o bien sólo se mencionan esos establecimientos como parte de otras investigaciones.⁶ El caso de San Blas ha sido abordado con más frecuencia, principalmente en investigaciones que se refieren a las expediciones del noroeste americano realizadas en el siglo XVIII así como al poblamiento de la Alta California; dichos trabajos en ocasiones pretenden explicar el impulso naval de la corona española en el Pacífico durante el siglo XVIII, por lo que el estudio de ese puerto también se ha insertado en otras

Carlos Reyes (coord.), *Los puertos noroccidentales de México*, México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1994; Ostwald Sales, *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*, México, Plaza y Valdés Editores, 2000 (206 p.); Juan Domingo Vidargas, *Navegación...*; Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984.

⁵ Al respecto puede verse las obras de Carmen Yuste *El comercio... y Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007 así como el trabajo de Oswald Sales Colín, *El movimiento...*

⁶ Borah, *Comercio...* se refiere mucho a las costas de Huatulco. De puertos del occidente novohispano existen trabajos como los de Jaime Olveda, *Conquista...* así como "La Navidad. El comercio y la penetración Filipina" en *Los puertos noroccidentales...* Además existen los trabajos de Pedro Luna, "Chacala y Matanchén. Dos puertos en el avance hispano hacia las Californias" en *Los puertos noroccidentales...* También pueden verse los trabajos de Michael Mathes como "Matanchel-Puerto de Xalisco-Matanchel-Matanchén: antecedentes históricos del establecimiento del puerto de San Blas, 1525-1767" en *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del Norte de América*, Zapopan, Colmex, 1993.

temáticas estudiadas.⁷ Por último, cabe mencionar que existen investigaciones que se refieren a los cambios marítimos, hispanos y novohispanos, que se vivieron durante el periodo colonial así como las transformaciones navales del siglo XVIII, en los cuales se insertan informaciones referentes a las costas coloniales en general.⁸

Como puede verse, la relevancia de las costas del Pacífico novohispano se refleja en los numerosos estudios realizados al respecto. Sin embargo, las investigaciones referentes al funcionamiento de los puertos no son tan abundantes.⁹ Esto en parte se debe a que durante el periodo colonial esos establecimientos se caracterizaron por ser zonas de tránsito que generalmente funcionaban de manera temporal. Fue a partir del siglo XVIII cuando sufrieron más transformaciones debido al mayor flujo naval que vivieron. Dichos cambios fueron consecuencia de factores como las políticas borbónicas que buscaron mejorar el sistema marítimo hispánico, los conflictos internacionales que obligaron a las

⁷ Respecto al puerto de San Blas existen obras muy completas como las de Enrique Cárdenas, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968; el de Marcial Gutiérrez, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Ed. Jus, 1956; o el de Michael, Thurman, *Naval Departmen of San Blas: 1767-1797*(tesis doctoral), Ann Arbor, Michigan University Microfilms International, 1979.

⁸ Pueden verse obras del sistema marítimo hispano como Peggy Liss, *Los imperios trasatlánticos*, México, FCE, 1989; John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, Mapfre, 1992; o Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, España. Ariel, 1979. En el caso de las obras más centradas en el mundo novohispano como las recopiladas en la obra coordinada por Carmen Yuste *Comercio marítimo colonial: nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, INAH, 1997; Carmen Yuste y Matilde Souto, *El comercio exterior...*; Germán Luis Andrade, *Un mar de intereses: la producción de pertrechos navales en Nueva España*, México, Instituto Mora, 2006; o Eduardo Arcila, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos VI y XVII*, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, 1950; sólo por mencionar algunas.

⁹ Fernanda García de los Arcos en "El comercio Manila-Acapulco: un intento de estado de la cuestión" en *Comercio marítimo...*, p. 179, menciona que se ha estudiado mucho la historia de los grandes comerciantes marítimos pero poco se ha hecho por los temas que se refieren a los trabajadores de los puertos como los marineros, estibadores, grumetes, calafates, herreros, etc. Es decir, que podría decirse que falta mucho por hacer sobre la vida laboral y social de los puertos novohispanos.

autoridades a dar a los puertos novohispanos mayor formalidad en su estructura y funcionamiento, mejorar la vinculación de los puertos con poblaciones del interior del territorio colonial, entre otros aspectos.¹⁰ Para lograrlo, se intentó convertir a los puertos en poblaciones permanentemente habitadas en donde los trabajos se vieran frenados lo menos posible, por lo que hubo que combatir aquellos problemas que los afectaban. A veces, también fue necesario aplicar políticas de emergencia (o retomar algunas establecidas con anterioridad) cuando se consideraba que los puertos, o los trabajos realizados en ellos, corrían algún peligro. En ocasiones, las medidas tomadas llegaron a activar los trabajos realizados en los puertos.

Por lo anterior, la intención de este trabajo es estudiar la forma en la que, a lo largo del siglo XVIII, algunos de los peligros o problemáticas que afectaron a los puertos coloniales del Pacífico novohispano generaron reacciones que permitieron que esos establecimientos se reestructuraran e incrementaran sus actividades. Esto servirá para saber de qué manera y en qué medida las políticas defensivas puestas en práctica en esos lugares afectaron su desarrollo y respondieron a problemáticas como las amenazas de ataques a manos de los enemigos de España, el comercio ilegal que mermaba las ganancias de la Corona y el clima malsano que dificultaba los asentamientos portuarios. El deseo de combatir dichas problemáticas generó reacciones como el establecimiento de fortalezas o milicias locales, el patrullaje de las costas, legislaciones que procuraron castigar

¹⁰ Esto lo explica con detalle Matilde Souto en *Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, Colegio de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001, a lo largo de su capítulo uno. También lo explican de forma general Carmen Blázquez y Concepción Díaz Cházaro en “La ciudad y el puerto de

severamente los contrabandos o retomar el control de las actividades realizadas en ellos, sanear los puertos, fundar hospitales, entre otras.

Se parte de la idea de si bien durante el siglo XVIII los trabajos marítimos de Nueva España se incrementaron en gran medida se debió a los intentos de las autoridades por hacer frente a los problemas que afectaban a los puertos coloniales y que las políticas aplicadas se convirtieron en un motor que influyó para que los puertos coloniales y las navegaciones practicadas en ellos aumentaran y se mantuvieran en constante funcionamiento.

Para comprobar lo anterior, se seleccionó la región costera que va de Acapulco a San Blas, la cual no únicamente representa un espacio geográfico, un camino terrestre o una ruta marítima; significa una transición que va desde la existencia de un sólo puerto autorizado para realizar transacciones comerciales (a través del cual se buscó establecer orden, control y defensa en los litorales del Pacífico novohispano) hasta los cambios marítimos, comerciales y portuarios que se gestaron en esas costas y que se evidencian con la apertura comercial que se otorgó a los puertos americanos, incluyendo al de San Blas. Esta transición significó una evolución de los establecimientos portuarios ubicados en las costas del Pacífico así como de las labores marítimas y portuarias que en ellas se practicaron. La periodización de este trabajo abarca los años de 1713 a 1789, es decir, a partir de que la presencia inglesa en el comercio hispanoamericano se legalizó con el Tratado de Utrecht hasta el desarrollo marítimo que alcanzó el virreinato y que se evidenció con las políticas de Comercio Libre establecidas en

Veracruz: una retrospectiva" en *Veracruz; primer puerto del continente* (prólogo de Guillermo Tovar), México, ICA, Fundación Miguel Alemán, 1996.

todos los puertos mayores y menores del territorio novohispano. Hay que entender que además que en esos años se aplicaron políticas defensivas en los puertos coloniales, principalmente por las guerras europeas que se habían trasladado a los territorios americanos, lo que también significó mayor ingerencia de otras potencias europeos en el comercio colonial.¹¹ Además, fue en ese periodo cuando las costas occidentales de Nueva España mostraron mayor desarrollo con respecto al siglo anterior.¹²

En este trabajo se pretende utilizar algunas de las ideas propuestas por la Historia Regional y la Microhistoria. Éstas ayudarán a explicar no únicamente los trabajos y actividades realizados en los puertos novohispanos en una zona determinada, sino que además permitirán acercarse lo más posible a ellos para conocer con detalle su funcionamiento. Antes, es importante comprender que las labores portuarias que se llevaron a cabo en Nueva España fueron muy distintas en cada zona costera, por ello al delimitar la región a estudiar se piensa en las semejanzas que tuvieron los puertos ahí establecidos, lo que permite referirse a ellos como parte de una región y que ésta se diferencie de las del Golfo de México, Centro o Sudamérica. Para justificar lo anterior, se retoma las posturas de Eric Van Young y Pedro Viqueira; el primero explica que una región es como una hipótesis a demostrar que se construye a lo largo de la investigación y que no existe previamente, mientras que el segundo analiza la importancia de usar una

¹¹ Liss Peggy explica cómo el Tratado de Utrecht en 1713 constituyó una línea divisoria en las relaciones europeas, con consecuencias importantes para América. Ver, *Los imperios...*, p. 15. Fue en el siglo XVIII cuando las políticas portuarias de las colonias americanas sufrieron importantes transformaciones.

¹² El desarrollo portuario del occidente novohispano no puede explicarse sin tomar en cuenta el crecimiento económico que hubo al interior del espacio colonial ni a las expediciones jesuitas que

región como laboratorio ya que su estudio arrojará nueva luz que permitirá hacer replanteamientos a niveles más generales.¹³ Hay que aclarar que al seleccionar una zona costera determinada no se intenta aislarla de otras, sino que más bien se busca acercarse a ella para conocerla con el mayor detalle posible y posteriormente comparar los resultados con los que se tienen de zonas más amplias. Esto cobra sentido cuando se revisa las posturas de Giovanni Levi y de Carlo Ginzburg; el primero analiza la importancia de la observación microscópica que revelará factores anteriormente no apreciados y que permitirá registrar hechos significativos que pueden insertarse en un contexto mayor, mientras que el segundo explica que un fenómeno histórico sólo puede ser comprendido mediante la reconstrucción de la actividad de todas las personas que formaron parte de él.¹⁴ Lo anterior muestra la importancia de reconstruir el funcionamiento de los puertos novohispanos a partir de las experiencias existentes en ellos, tanto por parte de las autoridades y grandes comerciantes hasta de habitantes y trabajadores de bajo nivel. Es probable que el estudio de esta región propuesta y de las personas que se relacionaron con ella permita obtener un mejor conocimiento de los establecimientos portuarios de Nueva España.

Hay que entender que las reacciones que se generaron ante los peligros latentes en los litorales y establecimientos portuarios del Pacífico se manifestaron

buscaron mantener contacto con sus misiones californianas. Así lo explican varios autores como Jaime Olveda, *Conquista y...*, p. 294-295.

¹³ Eric Van Young, "Haciendo Historia Regional. Consideraciones metodológicas y teóricas" en Pedro Pérez Herrero, *Región e Historia de México (1700-1850)*, México, Instituto Mora, UAM, 1991, p. 101; Pedro Viqueira, "Historia regional: tres senderos y un mal camino" en *Secuencia*, no. 25, ene-abr 1993, p. 129.

¹⁴ Giovanni Levi explica además que "...mientras más cerca se esté del objeto de estudio más amplia será la perspectiva que pueda tenerse de él." Ver "Sobre Microhistoria" en *Formas de hacer historia*, Madrid, Alianza Editorial, 1993, p. 124-126 y 140. En cuanto al segundo, véase Carlo

de distintas formas y se adecuaron a las realidades, características, condiciones y recursos de cada región. Además, llegaron a involucrar de modos diferentes a autoridades, trabajadores y habitantes. Debido a que no siempre se puede contar con referencias de cada uno de los involucrados en los asuntos navales, es pertinente mencionar que en este trabajo se toma la perspectiva oficial, es decir la de las autoridades que se dieron a la tarea de registrar las transformaciones sufridas en las cuestiones marítimas; dichos oficiales pueden ser tanto peninsulares, virreinales e incluso locales. Sin embargo, los documentos en ocasiones dan voz a la gente que por sí misma no dejó registro de sus actividades en los puertos, por lo que también llegará a ser mencionada.¹⁵ Además, es importante aclarar que aunque se relacionarán las transformaciones navales del virreinato con el desarrollo de su metrópoli, se hará mayor énfasis en un enfoque geográfico desde la perspectiva colonial; esto se debe a que dichos estudios han mostrado que al cambiar de perspectiva se pueden obtener nuevas interpretaciones y, en lo que a esta temática se refiere, permitirá conocer qué tan diferente fue el desarrollo naval novohispano en relación con España.¹⁶

Ginzburg, "Microhistoria: dos o tres cosas que sé de ella" en *Manuscrits* no. 12, Barcelona, Gener, 1994, p. 31.

¹⁵ Esto es pertinente si se retoma la propuesta de Peter Burke, quien analiza la importancia de rescatar información sobre la vida cotidiana de personas ordinarias a través de la lectura "entre líneas" de los documentos oficiales; se refiere además a la documentación registrada a partir de casos inusuales como juicios y declaraciones. En el caso de los puertos novohispanos, pueden encontrarse dos tipos de documentos oficiales, los que trataban de adecuar y regular los trabajos realizados en esos establecimientos y los que se refieren a sucesos extraordinarios o inusuales. Esa documentación permitirá un acercamiento a las posturas oficiales, a la práctica que sus políticas tuvieron y a la vida que el personal marítimo llevó en las costas coloniales. Ver "Obertura: la nueva Historia, su pasado y su futuro" en *Formas...*

¹⁶ Esto cobra sentido cuando se revisa la explicación de Carmen Yuste y Matilde Souto de que el cambio de perspectiva geográfica arroja nueva luz a las investigaciones. Por ello, es factible que los trabajos realizados en los puertos novohispanos, así como la vida que se llevó en ellos, se enriquezcan más si se les estudia desde la perspectiva de sus propias costas. Ver *El comercio exterior...*, p. 9-10.

Así, para conocer tanto las transformaciones marítimas, la participación de diversas autoridades y la interacción de varios grupos sociales en ese proceso, este trabajo cuenta con documentación de diversos archivos españoles y mexicanos en cuyos acervos hay información que permiten conocer la participación de todos ellos en dichos cambios. Sin embargo hay que aclarar que las fuentes utilizadas fueron desiguales ya que, por un lado, establecimientos como Acapulco y San Blas cuentan con mayor cantidad de documentación debido a su importancia en el virreinato así como porque en ellos se realizaron la mayoría de las modificaciones planeadas por las autoridades hispánicas. Por otro lado, el resto de los establecimientos portuarios no siempre son referidos de forma directa o abundante en los documentos oficiales, por lo que en ocasiones hay que conocer su funcionamiento a partir de informes que se refieren a otras temáticas en las que se les llega a mencionar.

El trabajo está dividido en cinco partes. En la primera se estudia el desarrollo que tuvieron los puertos del Pacífico novohispano así como las transformaciones que sufrieron a lo largo del periodo colonial. El segundo se centra en el estudio de las personas que hicieron posible el desarrollo de esos establecimientos, ya que participaron en los trabajos costeros, en las navegaciones y en la defensa de los litorales. El tercero explica las presiones sufridas en los litorales del Pacífico a manos de los enemigos de España durante el siglo XVIII, así como las medidas tomadas para repelerlos y que terminaron fomentando las faenas navales y costeras. La cuarta se refiere a las rutas comerciales establecidas en las costas novohispanas, así como las adecuaciones que sufrieron ambos a lo largo del siglo XVIII y que llevaron a que surgieran otros

establecimientos portuarios, a que se trazaran nuevas derrotas marítimas y a que las autoridades peninsulares intentaran retomar el control de ellas. La última parte se refiere a la forma en la que las autoridades intentaron mitigar los males tropicales y atender las dolencias del personal de naves costeras a partir de medidas sanitarias y ciertas prácticas religiosas a fin de evitar que los trabajos marítimos se vieran afectados.

Cabe mencionar que si bien a lo largo del siglo XVIII el contexto internacional obligó a hacer cambios en puertos del Pacífico, y estos si se refleja en las prácticas marítimas del virreinato, estas no fueron duraderas; sin embargo es necesario conocer los cambios que se vivieron para intentar comparar con otras zonas y entender diferentes desarrollos así como para conocer qué tan importantes fueron las faenas del mar para la Nueva España a lo largo de dicha centuria.

PRIMERA PARTE

Los puertos del Pacífico novohispano

Desde el siglo XVI las costas de la Nueva España de cara al Pacífico cobraron relevancia al convertirse en punto de inicio de expediciones que permitieron al virreinato establecer lazos con las islas del Poniente, con Perú y con el Septentrión americano. Las navegaciones novohispanas, si bien no alcanzaron gran desarrollo, al menos permitieron que las poblaciones novohispanas de alguna forma vincularan sus economías a las actividades portuarias.

Es necesario conocer la evolución que tuvieron los establecimientos costeros de la Nueva España ya que a lo largo del periodo colonial éstos influyeron en el desarrollo económico de este reino, en la autonomía alcanzada con respecto a la Metrópoli, en los vínculos establecidos con otros territorios coloniales y en la participación de los comerciantes novohispanos en las navegaciones transpacíficas.

Por lo anterior, en este apartado se pretenden conocer las primeras experiencias náuticas en las costas del Pacífico novohispano así como la evolución que tuvieron a lo largo del periodo colonial. Esto servirá para entender cómo las actividades marítimo-comerciales realizadas en distintas costas del Mar del Sur, ya fuera por órdenes reales o con fines particulares, permitieron al virreinato novohispano aprender los oficios del mar y desarrollar sus propias experiencias navales. Al conocer el desarrollo que tuvieron las actividades navales de la Nueva España, se podrán comprender los problemas que éstas enfrentaron y que a la larga dificultaron el crecimiento de los establecimientos portuarios de este reino.

CAPÍTULO I. Las primeras experiencias

Para las autoridades de la Nueva España, desde comienzos del periodo colonial, fue importante participar en las navegaciones por el Pacífico. Era evidente que el mar era el camino que llevaba a tierras formidables y quienes se adentraran en ellas podrían hacer fortuna, establecer redes comerciales o dominar nuevos territorios. La realización de esos viajes en gran medida dependió de las condiciones físicas, materiales, económicas y humanas del virreinato; su práctica se transformó a lo largo del periodo colonial de acuerdo a las posibilidades del lugar y de sus habitantes. Para entender la forma en la que evolucionaron las navegaciones desde la Nueva España es necesario conocer las primeras experiencias que se tuvieron en el Mar del Sur a partir de las costas de este virreinato.

a) La necesidad de crear establecimientos costeros

Desde el siglo XVI existieron diversos motivos para organizar expediciones marítimas por el Pacífico: la búsqueda del camino a la Especiería, el establecimiento de redes comerciales, el reconocimiento geográfico de nuevos lugares o derroteros y la expansión de la cristiandad. Las grandes civilizaciones de la antigüedad ligaron su desarrollo al dominio del mar; ésta enseñanza no podía ser dejada de lado y por ello los conquistadores hispanos intentaron mantener una íntima relación con las costas.¹ La idea de controlar los océanos era común entre varias potencias europeas que luchaban por el dominio

¹ Carlos Bosch, "Hombres de mar y hombres de tierra en la Historia de México" en *España y Nueva España: sus acciones transmarítimas*, México, Universidad Iberoamericana, Instituto Nacional de Bellas Artes, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991, p. 23; Jaime Olveda, *Conquista y colonización de la costa neogallega* Tesis Doctoral (Historia), Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 1996, p. 137; Ernesto de la Torre, prólogo que hace a Marcial Gutiérrez, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Editorial Jus, 1956, p. xii.

marítimo; esto se evidenció en testimonios como el de Walter Raleigh, quien en su obra *History of the World* (1617) apuntaló que “quien domina el mar es dueño de las riquezas del mundo y, por consiguiente, ni más ni menos que dueño de éste”.²

Desde la Nueva España, el Mar del Sur ofreció diversas posibilidades para obtener riquezas a través de las navegaciones. La búsqueda de lugares fantásticos mencionados en diversas leyendas instaron a muchos hombres a lanzarse al mar; entre los sitios más buscados estaban las llamadas islas Armenias, que se pensaba se encontraban al este del Japón y que supuestamente eran ricas en oro y plata; las ciudades de Cibola y Quivira, establecimientos de oro aparentemente ubicados al norte de la Nueva España; la isla poblada por amazonas (Calafia) que se pensó que podría ser California; y el estrecho de Anián, que procedía de una descripción de Marco Polo que decía que al Este de Cipango (Japón) estaba aquel riquísimo reino.³ Hubo además narraciones hechas a partir de viajes donde se afirmaba la existencia de lugares míticos, como las que hicieron Lorenzo Maldonado y Juan de Fuca sobre el pasaje que comunicaba al Atlántico y al Pacífico;⁴ o la noticia dada por el naufrago Cabeza de Vaca de haber transitado por reinos muy grandes y ricos.⁵ Las posibilidades de obtener honor y riqueza para quienes encontraran esos lugares provocaron que el Mar del Sur se convirtiera en una promesa para

² Citado por J. Olveda, “La Navidad. El comercio y la penetración filipina” en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coord.), *Los puertos noroccidentales de México*, México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1994, p. 16.

³ José Antonio Mandri Bellot, “Navegación de Sebastián Vizcaíno” en *España y Nueva España: sus acciones transmarítimas*, México, Universidad Iberoamericana, Instituto Nacional de Bellas Artes, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991, p. 13.

⁴ Carlos Prieto, *El océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid, Alianza Editorial, 1975, p. 115-116; O. H. K. Spate, *El lago español. El Pacífico desde Magallanes* (vol. I), España, Casa Asia, Australian National University, Sociedad Estatal para Exposiciones Internacionales, 2006, p. 160-161.

⁵ Tomado de Francisco Xavier Clavijero, *Historia de la antigua o Baja California*, (estudios preliminares por Miguel León-Portilla), México, Porrúa, 1982, p. 74.

lograr un mejor modo de vida, principalmente para aquellos que, luego de la conquista, no obtuvieron las ganancias esperadas en el Nuevo Mundo. La exploración del norte legendario y enigmático, las posibles rutas comerciales que en lo sucesivo pudieran trazarse y la exploración de los placeres de perlas mantuvieron vivo el interés por el mar.⁶

Tanto conquistadores como autoridades virreinales se involucraron en la organización de expediciones marítimas. Hernán Cortés por ejemplo, consciente de la importancia de dominar las costas del Pacífico, encargó a personal de su confianza la dirección de los viajes de reconocimiento de nuevos territorios.⁷ A Perú mandó algunos buques con la finalidad de prestar ayuda a Francisco Pizarro y de establecer algunos contactos comerciales;⁸ al norte del continente americano encargó a su primo Francisco Cortés de Buenaventura que por tierra explorara las costas del Mar del Sur; a las Molucas organizó una expedición a cargo de Álvaro de Saavedra;⁹ por último, él mismo planeó las expediciones (e incluso participó en una de ellas) que se hicieron por el mar que lleva su nombre.¹⁰

Nuño de Guzmán, por su parte, fundó cuatro establecimientos estratégicos que protegieran los límites de la Nueva Galicia: Culiacán,

⁶ Olveda, *Conquista ...*, p. 138; Raziel García Arroyo, *Biografía de la marina mexicana. Semblanza histórica*, México, Secretaría de Marina, 1960, p. 57.

⁷ John Horace Parry, *La Audiencia de la Nueva Galicia en el siglo XVI, estudio sobre el gobierno colonial español*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 1993, p. 58.

⁸ José Luis Martínez, *Hernán Cortés*, México, Fondo de Cultura Económica, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993, p. 704. La empresa comercial planeada no prosperó debido a la irregularidad de esas navegaciones, afectadas principalmente por los vientos inciertos y las prolongadas calmas que alargaban la duración de las travesías. El traslado de Huatulco al Callao podía realizarse de dos a ocho meses, dependiendo de la época del año; el viaje de regreso era mucho más corto pues podía tener de cuatro a seis semanas de duración.

⁹ Martínez, *Hernán...*, p. 482.

¹⁰ Esos viajes son tratados por diversos autores como Martínez, *Hernán...*, a lo largo del capítulo XXI; Ignacio del Río, *A la diestra mano de las Indias. Descubrimiento y operación colonial de la Baja California*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1990, p. 17-22; Juan Domingo Vidargas, *Navegación y comercio en el Golfo de California 1740-1824*, Tesis de Licenciatura (Historia), México, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 1982, p. 11-13.

Compostela, Purificación y Guadalajara. Los tres primeros fueron ubicados en zonas cercanas al mar, lo que evidencia la importancia que el conquistador dio a los litorales y a las actividades que podrían realizarse a través de ellos.¹¹

También las autoridades virreinales organizaron expediciones marítimas. El virrey Mendoza, por ejemplo, propuso a algunos conquistadores que participaran en viajes exploratorios que la Corona financiaría. Algunos de éstos estuvieron a cargo de Pedro de Alvarado (planeado en 1532 pero que nunca se realizó) y de Francisco Vázquez de Coronado (1542).¹² Posteriormente hubo otras expediciones que se dirigieron al Oriente, como la de Ruy López de Villalobos (1542) y la de Miguel López de Legaspi (1565).¹³ También en 1599 se aprobó la salida de Sebastián Vizcaíno para explorar las costas de las Californias, aunque su principal viaje fue realizado hasta 1602.¹⁴

Cuando se logró demarcar la ruta del tornaviaje desde las islas Filipinas hacia Nueva España en 1565 el interés en las navegaciones transpacíficas se acentuó al haber motivaciones adicionales para establecer una base española en esas islas. Como ésta sólo podía implementarse a partir de contactos navales con el territorio novohispano fue necesario obtener la mayor información posible sobre las derrotas o rutas a seguir así como de las costas de California, en las cuales se quería crear una zona de paso donde las tripulaciones de las naos pudieran descansar y abastecerse. El interés por demarcar los litorales novohispanos se incrementó aún más a partir de las incursiones de los ingleses Francis Drake (1578) y Thomas Cavendish (1587) en las costas del Pacífico americano. Aunque dichos navegantes regresaron a

¹¹ Olveda, *Conquista ...*, p. 140-141.

¹² Río, *A la diestra...*, p. 22; Vidargas, *Navegación ...*, p. 13-14; Spate, *El lago...*, p. 157-159.

¹³ Elías Trabulse, *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 36; Spate, *El lago...*, p. 148-157.

¹⁴ Mandrú, "Navegación...", p. 22; Spate, *El lago...*, p. 166-168.

Inglaterra a través del cabo de Buena Esperanza, las noticias sobre su viaje fomentaron la idea de que habían descubierto el estrecho de Anián, lo que obligó a las autoridades coloniales a reconocer las costas bajo sus jurisdicciones.¹⁵

Algunas de las exploraciones realizadas a lo largo del Pacífico se practicaron en las naos de Filipinas, aunque no todas recibieron el encargo de hacerlo por temor a poner en peligro las fortunas e intereses que cada viaje significaba. Hubo casos específicos donde los capitanes de las embarcaciones recibieron instrucciones de reconocer las costas. Uno de ellos se realizó en 1587 cuando a Pedro de Unamuno se le ordenó buscar las islas Armenias y el Estrecho de Anián; su viaje llegó al paralelo 36° N del continente americano, recorrió a pie la zona pero no encontró lo que buscaba y al llegar a Nueva España entregó a las autoridades sus informes. Otro encargo similar se dio en 1595 al portugués Sebastián Rodríguez Cermeño, quien debía encontrar en costas americanas un puerto de abrigo y descanso para los galeones de Manila; este navegante recorrió la California a partir del paralelo 42° y buscó una bahía apta para convertirse en parada de las naos; de su viaje dejó una carta náutica donde describió los litorales del paralelo 41° al 30°.¹⁶

Como los reconocimientos de los oficiales de los galeones no fueron exhaustivos debido a que no se quiso poner en riesgo sus cargamentos, fue necesario realizar exploraciones más detalladas que partieran de las propias costas del virreinato. Por ello se mandó a Sebastián Vizcaíno a demarcar puertos, bahías y ensenadas desde el Cabo San Lucas hasta el Cabo Mendocino, comisión que realizó en 1602 y gracias a la cual se descubrió y

¹⁵ Río, *A la diestra...*, p. 25; Vidargas, *Navegación y...*, p. 14-15; Mandrí, "Navegación...", p. 13.

¹⁶ Prieto, *El océano...*, p. 115-118; Mandrí, "Navegación de Sebastián...", p. 13-14; Spate, *El lago...*, p. 160-166.

cartografió el puerto de Monterrey, nombrado así en honor del virrey. Se intentó que en la expedición de Vizcaíno quedaran excluidos intereses personales o de lucro y que sólo se recogiera información de los litorales; por ello el viaje contó con la participación de capitanes, pilotos y cosmógrafos reales. Pese a su importancia, este viaje no dispuso de los informes de travesías anteriores (como las recopiladas por Cortés o Cermeño) las cuales yacían olvidadas entre la papelería del Imperio, por ello, muchos de los datos obtenidos fueron novedosos.¹⁷ El viaje de Vizcaíno aportó conocimientos relevantes sobre los litorales americanos y hasta un proyecto sobre la mejor forma de crear un asentamiento en la península californiana. No obstante, su propuesta no tuvo buen recibimiento pues se pensó que la lejanía de aquella zona con respecto al centro del virreinato la dejaría a merced de ataques extranjeros. Y al igual que los informes de sus antecesores, la relación del viaje de Vizcaíno fue celosamente guardada en los archivos reales.

Las exploraciones por las costas del Pacífico novohispano continuaron realizándose pero en gran medida a expensas de particulares, quienes generalmente se involucraron en la búsqueda de placeres de perlas en las costas de la Nueva Galicia y en las de la península de California. Pero debido a que luego del viaje de Vizcaíno se prohibió dirigirse hacia las regiones que él exploró, las travesías posteriores se concentraron en el seno californiano. Las múltiples derrotas establecidas en esa zona tuvieron desiguales consecuencias y logros, pero todos sirvieron para fomentar y mantener comunicación con las poblaciones del noroeste novohispano; las navegaciones realizadas en esa

¹⁷ Río, *A la diestra...*, p. 30-31; Mandr , "Navegación...", p. 16-21.

zona sufrieron modificaciones cuando a fines del siglo XVII se dio la ocupación definitiva de la península a partir del sistema de misiones jesuitas.¹⁸

Cabe recalcar que todas las anteriores expediciones fueron organizadas en las costas de la Nueva España, por lo que fue necesario crear en ellas astilleros en donde se fabricaran o repararan las embarcaciones. Para ello se reconocieron los litorales en busca de lugares idóneos que dieran cobijo a las nuevas fundaciones. Cada zona costera fue evaluada con cuidado para detectar las posibilidades que ofrecían a la construcción de embarcaciones y a las navegaciones mismas.¹⁹ Se calcularon las distancias que las separaban de la ciudad de México y de poblaciones cercanas, las cuales generalmente estaban ubicadas en lugares menos insalubres que las costas.²⁰ Por último, se consideraron los lugares de donde podría echarse mano de trabajadores que realizaran las faenas portuarias.

Los litorales novohispanos contaban con varias bahías desde donde podrían emprenderse navegaciones. Sin embargo, por diversos motivos que más adelante se mencionarán, se tomó la decisión de nombrar un solo puerto de altura, el cual debía de contar con su propio astillero. Así, varios establecimientos compitieron por obtener ese privilegio.

b) Los primeros establecimientos

El poblamiento de las zonas costeras del Pacífico novohispano fue lento, irregular y poco uniforme. Esto se debió a que las principales riquezas del

¹⁸ Vidargas, *Navegación...* p. 138-142; Del Río, *A la diestra...*, p. 30-47; Salvador Bernabeu, *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunwerg, 2000, p. 144-145.

¹⁹ Así puede verse en la relación que Francisco Cortés de Buenaventura entregó a Cortés sobre las costas de Colima. Ver Hernán Cortés, *Cartas de Relación de la conquista de México*, México, Espasa-Calpe Mexicana, 1994, p. 299.

²⁰ Ross Hassig, *Comercio, tributo y transporte. La economía política del valle de México en el siglo XVI*, México, Alianza, 1990, p. 189.

virreinato no estaban ahí, sino en las zonas mineras del altiplano como Taxco y Zacatecas, por lo que los conquistadores se dirigieron a ellas. El crecimiento de esas regiones se vio reforzado con el desarrollo de actividades relacionadas con la agricultura y la ganadería.²¹ Sin embargo, la importancia de las labores marítimas obligó a las autoridades a crear establecimientos desde los cuales pudieran organizar expediciones y construirse embarcaciones.

El problema fue que las condiciones físicas de los litorales novohispanos eran muy difíciles de tolerar debido a que la mayoría eran excesivamente húmedos y calurosos. La conquista del paisaje costero se concentró en el dominio y transformación de la flora, la fauna y del agua estancada en marismas y pantanos. Sobre todo en el siglo XVI, los españoles ignoraban cómo vivir en tierras cálidas. Víctimas de las enfermedades y desilusionados por la pobreza y escasez de metales, muchos emigraron a la primera oportunidad que se presentó. Los que se quedaron tuvieron que aprender a relacionarse con un medio geográfico que les resultaba extraño, agresivo y hostil. Además, hay que recordar que en dicha centuria la población indígena se vio mermada drásticamente, por lo que es de pensarse que las zonas costeras no fueron la excepción, así que en ellas tampoco había este tipo de habitantes ni la mano de obra que éstos brindaban.²² En la medida en la que lograron drenar y recuperar terrenos para cultivos o ganadería, los españoles

²¹ Olveda, *Conquista...*, p. 196; De la Torre, "Prólogo...", p. xii-xiii. También Pedro Pérez Herrero explica que los conquistadores buscaron aquellos territorios climáticamente más parecidos a sus lugares de origen, por lo que cruzaron la tierra caliente lo antes posible para subir al altiplano. Únicamente fundaron los puertos que conectaban a la Nueva España con el exterior. Y en los alrededores hubo otras poblaciones que se encargaron de surtir las necesidades de aquellos. En 1570, por ejemplo, Pánuco tenía tan sólo 10 vecinos españoles, Tampico 24, Veracruz 200 y Acapulco 50. Ver *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 104-105.

²² Andrés Lira y Luis Muro explican cómo a lo largo del XVI varias epidemias mermaron a la población indígena, la cual dejó comenzó a recuperarse de forma lenta hacia finales del XVII. Ver "El siglo de la integración" en *Historia General de México* (vol. 1), México, El Colegio de México, 1981, p. 188-189.

radicados en poblaciones cercanas a las costas tuvieron mejor control sobre esos espacios.²³ Para ello fue necesario reconocer los litorales y detectar las ventajas y dificultades físicas que ofrecían tanto al establecimiento de poblaciones como a la realización de trabajos marítimos.

Cortés fue el primero en construir un astillero, que ubicó en las costas de Zacatula en 1522 y posteriormente creó los de las costas de Oaxaca (primero Tehuantepec en 1526 y en luego Huatulco en 1537).²⁴ Por su parte, las autoridades virreinales fundaron el puerto-astillero de La Navidad, lugar que tuvo importantes funciones exploratorias y comerciales durante el corto lapso de su existencia [ver imagen 1].²⁵ Para realizar las faenas navales en esos establecimientos, fue necesario crear contactos interregionales, sobre todo entre los mismos puertos. Veracruz se convirtió en el principal abastecedor de todo tipo de materiales útiles para la construcción y equipamiento de las embarcaciones. Éstos generalmente procedían de Europa y cuando llegaban a costas del Pacífico no siempre estaban en buen estado, lo que obligó a utilizar algunos materiales de las localidades, aunque se siguió dependiendo de remesas del Atlántico.²⁶

Las naves pronto comenzaron a fabricarse en astilleros novohispanos del Pacífico (entre los que destacó Huatulco), los cuales competían en funciones

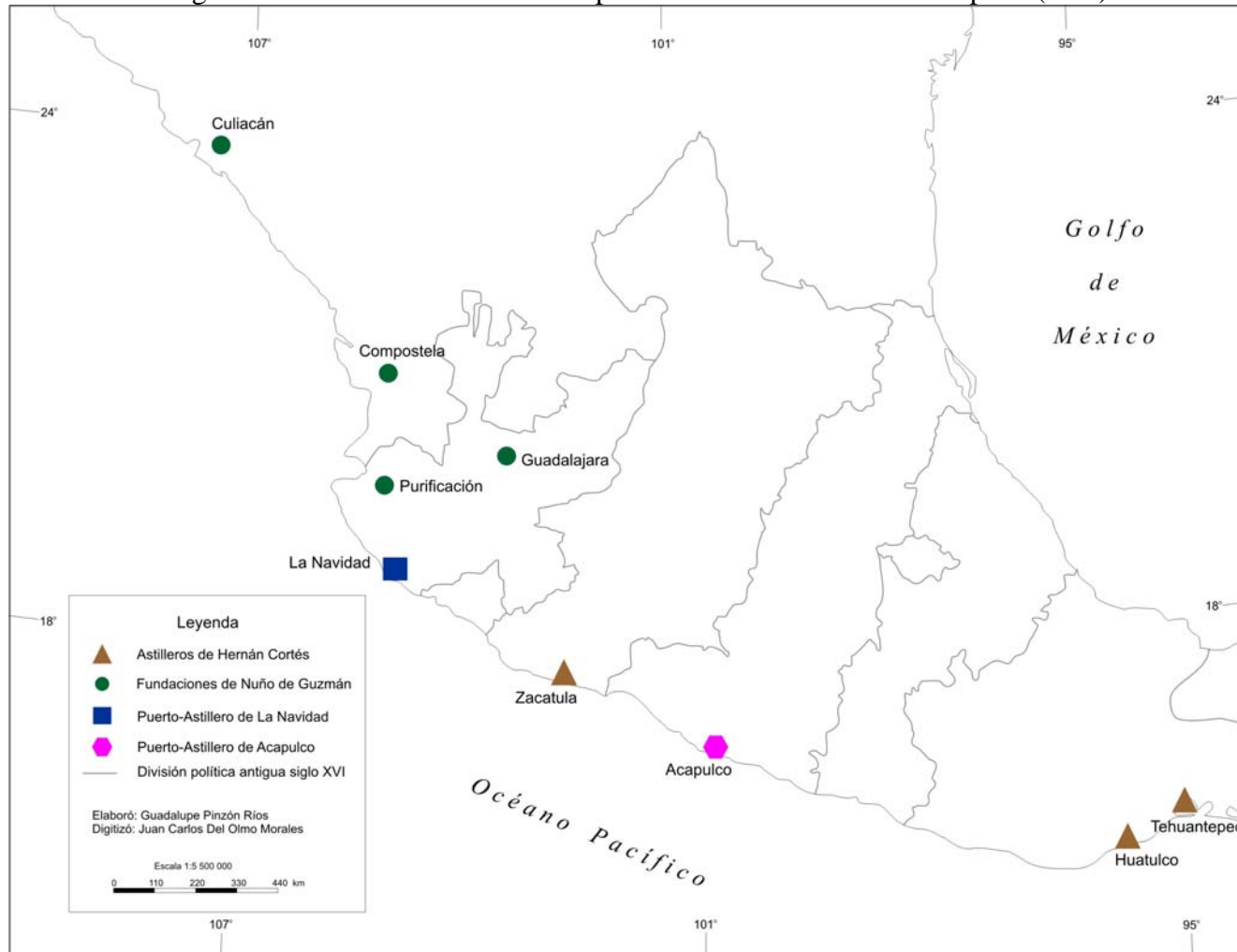
²³ Olveda, *Conquista...*, p. 136-139.

²⁴ Martínez, *Hernán...*, p. 703-704; Río, *A la diestra...*, p. 15; Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Nacional de Comercio Español, 1975, p. 59.

²⁵ Trabulse, *Ciencia ...*, p. 14. En la narración de Juan Chilton se describe al puerto de La Navidad como el lugar a donde arribaban los buques procedentes de China y las Filipinas. Al respecto puede verse Joaquín García Icazbalceta, (recopilación, traducción y notas), *Relación de varios viajeros ingleses en la ciudad de México y otros lugares de la Nueva España siglo XVI* Madrid, Porrúa, 1963, p. 38; Lourdes de Ita, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México, Universidad Mexicana de San Nicolás de Hidalgo, 2001, p. 79.

²⁶ Hugo O'Donnel, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*, Mapfre, Madrid, 1992, p. 87-88; Rolf Widmer, *Conquista y despertar de las costas de la Mar del Sur (1521-1684)*, México, Conaculta, 1990, p. 96; Borah, *Comercio...*, p. 130-131.

Imagen 1. Primeros establecimientos portuarios del Pacífico novohispano (XVI)



A partir de: Olveda, *Conquista...*; Olveda (coord.), *Los puertos...*

con los de Realejo (Nicaragua) y Guayaquil (Ecuador).²⁷ Sin embargo, esta actividad no perduró en las costas novohispanas. Hacia mediados del XVI se fabricaban más embarcaciones en Centroamérica, mientras que la industria naval en Nueva España, pese a su brillante inicio (1530-1550), poco a poco perdió importancia. En primer lugar, el astillero de Tehuantepec (de la familia Cortés) decayó en sus funciones por las dificultades climáticas de la zona, por lo que el personal calificado se dispersó. Por su parte, aunque en Huatulco de vez en cuando se construían barcos, los carpinteros del lugar principalmente se dedicaban a hacer reparaciones a los ya existentes. En cuanto se refiere a La Navidad, la plaza estaba más enfocada al comercio con las islas del Poniente y con la California; allí se construyeron algunas embarcaciones y se organizaron las primeras empresas interesadas en la explotación de los bancos de perlas así como las expediciones de Villalobos y Legaspi-Urdaneta, pero el sitio pronto fue desarticulado en favor de Acapulco, lugar que asumió las labores de reparación de los galeones.²⁸ Puede verse que la poca tradición relacionada con la construcción naval en las costas del Pacífico novohispano provocó que buena parte de las naves usadas en ese océano no se manufacturaran en el virreinato, aunque sí recibían reparaciones en sus costas.²⁹

Podría decirse que los puertos novohispanos de cara al Mar del Sur apenas comenzaban su desarrollo cuando en 1573 éste se vio frenado con la designación de Acapulco como el único puerto de altura de esas costas; a

²⁷ Cortés explicó en su cuarta carta de relación la forma en la que envió a las costas de Oaxaca materiales, herramientas, armas, artillería y municiones que sirviesen para armar las embarcaciones construidas en el lugar. Ver *Cartas ...*, p. 298. Respecto al desarrollo de los astilleros, véase Pérez Herrero, *Comercio y mercados...*, p. 109; Río, *A la Diestra...*, p. 22-23.

²⁸ Olveda, "La Navidad...", p. 21-22; Widmer, *Conquista...*, p. 97.

²⁹ Borah explica cómo las naves usadas en el comercio entre México y Perú fueron de construcción y hasta propiedad centroamericana o peruana. Ver *Comercio ...*, p. 129-130.

partir de ese momento este puerto monopolizó las actividades marítimas en el Pacífico y su astillero fue el que más tiempo logró sobrevivir.

No hay que perder de vista que el desarrollo y la decadencia de los puertos novohispanos estuvo ligado a las características físicas (clima, recursos naturales, que sirviesen a la construcción) sociales (población) y económicas (redes de comunicación, actividades comerciales practicadas) del virreinato y de sus litorales. Las costas de Huatulco y Tehuantepec, por ejemplo, ofrecieron diversas ventajas para la fundación de puertos. Además de ser camino conocido a Centroamérica, era la zona más angosta de Nueva España; esto posibilitaba mayor contacto con Veracruz así como el envío de materiales náuticos al astillero de Tehuantepec a través del río Coatzacoalcos.³⁰ Sin embargo, los “nortes” que azotaban las costas del istmo dificultaba el arribo de las embarcaciones e incluso las dañaba.³¹ Huatulco por su parte, tenía una cómoda y protegida bahía apta para recibir a varias naves; además contaba con materiales útiles para la construcción y reparación de barcos, con poblaciones indígenas que podrían trabajar en ese lugar, con suficientes abastecimientos de agua dulce y con buena comunicación con la ciudad de México. Este fue un establecimiento que cobró importancia por ser el punto de encuentro con el reino del Perú y con las costas centroamericanas. Como ya se mencionó, en él se construyeron varias embarcaciones de forma muy coordinada; los indígenas se dedicaron al acarreo de materiales o la obtención de la madera, mientras que los artesanos españoles se encargaron de los trabajos relacionados con la carpintería, la herrería y la calafatería. El

³⁰ Borah, *Comercio...*, p. 64.

³¹ Ita, “Los puertos novohispanos, su ‘hinterland’ y su ‘foreland’ durante el siglo XVI” en Marco Antonio Ladavazo (coord.) *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglos XVI al XX*, México, Porrúa, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, p. 21.

crecimiento de Huatulco como puerto se reflejó en la presencia de agentes comerciales, tenderos, funcionarios, habitantes y trabajadores.³² Este establecimiento tuvo gran relevancia durante los años de 1537 y 1575, pero posteriormente decayó debido al ataque que sufrió a manos del inglés Drake así como por el reconocimiento de Acapulco como único puerto de altura en ese litoral.³³ A partir de entonces Huatulco comenzó a ser abandonado, proceso que se aceleró cuando en 1587 Cavendish incendió y saqueó el lugar, el cual quedó convertido en un pequeño centro pesquero.³⁴

En el caso de las costas de la Nueva Galicia, éstas contaron con establecimientos costeros importantes como La Navidad y Bahía Banderas. El primero fue el que tuvo mayor relevancia ya que de él partieron las primeras expediciones al Poniente y durante los años de 1540 y 1565 fue sede de movimientos comerciales y navales. Debido a su importancia, en el lugar se concentraron marineros, trabajadores, especialistas en la construcción de barcos, indios, comerciantes, aventureros y empresarios interesados en la búsqueda de perlas. Algunas descripciones de la época dejan ver que La Navidad era un puerto con funciones marítimas reconocidas por las autoridades coloniales.³⁵ Sin embargo, ese lugar no prosperó por razones

³² Borah, *Comercio...*, p. 62-63; Ita, "Los puertos...", p. 22-26. En la relación que hizo Juan Chilton sobre Huatulco se menciona que el lugar era poco poblado y que sin embargo era el punto donde se realizaba el comercio con Perú y Honduras. Ver Icazbalceta, *Relaciones ...*, p. 38.

³³ Cabe recordar que Drake fue el primer inglés en incursionar en el Pacífico así como de atacar establecimientos españoles en esos litorales. Como este navegante obtuvo mucha información sobre esas regiones, esto obligó a las autoridades hispánicas a planear que el sistema defensivo de esas costas se concentrara únicamente en Acapulco, como se mencionará. Para ver la travesía de Drake véase Ita, *Viajeros...*, p. 127-128.

³⁴ Borah, *Comercio y...*, p. 224-225.

³⁵ Enrique Hawks, navegante inglés que participó en la expedición de John Hawkins de 1568, explica que en La Navidad continuamente se descargaban mercancías chinas como especias, loza y telas, y que en el lugar había gran cantidad de personal marítimo. Por su parte, Juan Chilton, navegante inglés de la misma expedición, deja ver que ese era el puerto donde comúnmente arribaban las naves provenientes de Filipinas. Ambos testimonios pueden verse en García Icazbalceta, *Relación ...*, p. 68 y 79 respectivamente.

físicas, sociales y económicas. Por un lado, en la década de 1560, el monje navegante Andrés de Urdaneta informó a las autoridades novohispanas que la zona no era apta para establecer un puerto o un astillero por tratarse de tierra malsana en la que oficiales, trabajadores y habitantes enfermaban y morían.³⁶ Explicó además que en los alrededores no había bosques que sirvieran para construir embarcaciones ni personal para desempeñar las faenas marítimas, por lo que el lugar no era apto para convertirse en la sede del comercio de la Nueva España. También mencionó las dificultades que había para llevar pertrechos a ese puerto ya que maderas, artillería, municiones, armas y piezas de hierro debían ser llevadas desde Veracruz a través del río Coatzacoalcos y posteriormente embarcados en Tehuantepec.³⁷

Urdaneta consideró que el mejor sitio para establecer dicha sede era Acapulco. En sus alrededores había indios que podrían laborar en el puerto, estaba más cerca de México y de Veracruz, y además contaba con una bahía cómoda para recibir naves y construir un astillero. Los mercaderes de México coincidieron con la postura de Urdaneta y manifestaron su desacuerdo en que La Navidad fuera el punto de enlace con las islas asiáticas. Alegaron que este puerto no contaba con las condiciones necesarias para tener un astillero debido a la falta de bosques a su alrededor, así como de su lejanía de la capital novohispana; esto último elevaría los precios del transporte y dificultaría el control que ellos pudieran ejercer en el intercambio marítimo.³⁸ Por lo tanto, la relativa proximidad entre Acapulco y México, favorable a los intereses virreinales y comerciales, influyó en su erección como puerto oficial. El lugar

³⁶ Olveda, "La Navidad...", p. 21.

³⁷ Olveda, "La Navidad...", p. 21-22.

³⁸ Enrique Cárdenas, *Urdaneta y el tornaviaje*, México, Secretaría de Marina, 1965, p. 79; Olveda, *Conquista...*, p. 292-293.

mantendría comunicación terrestre con dicha ciudad, lo que facilitaría la concurrencia de comerciantes. Además, se consideró que sus costas eran menos malsanas que las de La Navidad, lo que reduciría el peligro de epidemias durante las ferias comerciales. Al regresar Andrés de Urdaneta de las Filipinas, Acapulco se convirtió en la sede comercial de los galeones de Manila.³⁹

Con el reconocimiento oficial de Acapulco, el resto de las costas novohispanas pasó a segundo plano. En Huatulco continuaron las navegaciones de cabotaje y se sostuvieron contactos regionales (a veces ilícitos) con Centroamérica y Perú.⁴⁰ Por su parte, las costas neogallegas quedaron parcialmente abandonadas cuando la Real Audiencia ordenó el desmantelamiento del astillero de La Navidad (1565).⁴¹ Sin embargo, aunque los puertos ubicados en las costas de Oaxaca y la Nueva Galicia no pudieron capitalizar para sí el comercio del Pacífico, siguieron ejerciendo funciones complementarias a la navegación oficial. Es decir, que a pesar de que las autoridades no promovieron las actividades marítimas en esas costas, éstas funcionaron como parada o zona de paso de las embarcaciones provenientes

³⁹ Cabe mencionar que Alonso de Arellano llegó un poco antes que Urdaneta a la Nueva España siguiendo una ruta distinta y narrando un viaje que poco tenía de verídico; por lo tanto, su travesía no fue considerada como un triunfo, aunque tampoco se le castigó por desertión. Al respecto puede verse Spate, *El lago...*, p. 157. La erección de Acapulco como único puerto del Pacífico novohispano ha sido estudiado por varios autores como Lothar Knauth, *Confrontación transpacífica: el Japón y el Nuevo Mundo hispánico 1542-1639*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1972, p. 43; Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984, p. 46; Antonio Francisco García-Abasolo, "La expansión mexicana hacia el Pacífico: la primera colonización de Filipinas (1570-1580)" en *Historia mexicana* volumen XXXII, número 121, julio-septiembre, 1982, p. 73-74; Ostwal Sales, *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*, México, Plaza y Valdés Editores, 2000, p. 54-58.

⁴⁰ Ita, *Viajeros...*, p. 126-127. También Yuste explica el caso de Huatulco en *El comercio...*, p. 30.

⁴¹ Miguel Mathes, "Martancel-Puerto de Xalisco-Matanchel-Matanchen: antecedentes históricos del establecimiento del puerto de San Blas, 1525-1767" en José María Muriá (coord.), *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del Norte de América*, Zapopan, El Colegio de México, 1993, p. 34-35; Olveda, "La Navidad...", p. 21-23; Pedro Luna, "Chacala y Matanchén. Dos puertos en el avance hispano hacia las Californias" en J. Olveda, *Los puertos...*, p. 70.

del Perú o Filipinas; en esos lugares se hacían reparaciones, aprovisionamientos de agua e incluso algunas transacciones comerciales. El contacto provocó que por ahí circularan mercancías de todo tipo, tanto legal como ilegalmente, y que los pobladores vincularan algunas de sus actividades con las faenas del mar.

c) El rezago de los puertos del Pacífico

Hubo tres principales razones por las que la navegación en costas novohispanas de cara al Mar del Sur continuamente se vieron frenadas y, por consiguiente, que el desarrollo de los puertos coloniales no prosperara. La primera fue la desvinculación social y económica de las zonas costeras con el interior del virreinato durante el siglo XVI y los inicios del XVII; esto se debió al mínimo desarrollo portuario, a las reducidas oportunidades de trabajo en esos establecimientos y a las difíciles condiciones climáticas de los litorales. La segunda fue consecuencia de los ataques de piratas que sufrieron las poblaciones costeras y que provocaron su parcial abandono. La tercera fue la política de monopolio que establecieron las autoridades, en la que se ordenó que un solo puerto (Acapulco) fuese sede del comercio marítimo del Oriente.

La poca vinculación de los puertos con las poblaciones del interior de la Nueva España afectó su desarrollo ya que dificultó y encareció su avituallamiento. Además, la falta de actividades económicas lucrativas en gran parte de las costas no despertó el interés de la gente por trasladarse a ellas o de que se crearan establecimientos cercanos que hicieran las veces de punto

de enlace con el resto del territorio.⁴² Por otro lado, los reducidos recursos y apoyos oficiales destinados a reforzar la colonización en los litorales promovieron el desarraigo y la migración de quienes en un principio mostraron interés de vivir cerca del mar. Para mediados de siglo XVI era claro que los centros mineros y los caminos del altiplano eran los nervios principales de la colonización así como los que suministraban los recursos necesarios para la expansión territorial. Podría decirse que en el caso de algunos de los puertos del Pacífico el despoblamiento, la mortandad indígena, la falta de metales preciosos y la lejanía del eje Veracruz-México fueron las causas de su bajo desarrollo.⁴³ Por otro lado, el clima excesivamente caluroso de las playas no facilitó el asentamiento de poblaciones costeras ni su vinculación con el interior del territorio colonial; las altas temperaturas, aunadas a la humedad del ambiente, hacían de ellas lugares difíciles de habitar. Los alimentos se descomponían con facilidad y enfermedades como la malaria o la fiebre amarilla causaban estragos en la población.

La segunda razón que frenó el crecimiento costero de la Nueva España se relacionó con la presencia de piratas y corsarios en sus playas. Los peligros que esto significó llevaron a ordenar el desalojo de las poblaciones cercanas al mar a fin de evitar su saqueo.⁴⁴ Pero la consecuencia de esta medida fue un parcial abandono de las playas del Pacífico y, por consiguiente, un reducido

⁴² Fernand Braudel explica cómo las poblaciones marítimas no bastan por sí solas para crear una región que viva del mar. Los establecimientos costeros necesitan tener cerca una gran ciudad con establecimientos de mercaderes, fletadores, aseguradores, entre otros, que concentre y provea a los puertos de mástiles, brea, telas para velas, aparejos, cordelería y capital. Ver *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (vol. 1), México, Fondo de Cultura Económica, 1997, p. 190.

⁴³ Olveda, *Conquista...*, p.196.

⁴⁴ Ita, *Viajeros...*, p. 152.

desarrollo de los puertos. Con todo, su importancia estratégica hizo que fueran usados extraoficialmente.⁴⁵

Las agresiones de los enemigos de España a los litorales coloniales en gran medida se debieron a los conflictos existentes entre la Metrópoli y las potencias rivales. Lourdes de Ita explica que la batalla de San Juan de Ulúa de 1568⁴⁶ determinó por un lado el rumbo de las relaciones anglo-españolas y, por el otro, las políticas que implementó Felipe II en cuanto a la protección de las regiones costeras americanas. Lo primero se evidenció con las acciones de navegantes como Francis Drake y John Hawkins, las cuales mejoraron considerablemente la marina real isabelina y promovieron los ataques a las posesiones hispánicas en el Nuevo Mundo; sus modificaciones culminaron con la derrota de la Armada Invencible en 1588.⁴⁷ Lo segundo se dejó ver en las órdenes que Felipe II dio para que se abandonaran los establecimientos costeros de cara al Pacífico (exceptuando Acapulco) para evitar que fuesen atacados, como sucedió a Huatulco durante las incursiones de Drake y Cavendish.⁴⁸

Antes de que se presentaran las agresiones de piratas, la corona española no había ordenado la defensa de las costas del Pacífico pues no lo consideró necesario. Por ese motivo las naves viajaban sin armamento y los puertos no contaban con fuertes que protegieran las costas. Sin embargo,

⁴⁵ Ita, *Viajeros...*, p. 197.

⁴⁶ Fue cuando las naves de John Hawkins quedaron entre las costas de Veracruz y la flota donde venía el virrey Martín Enríquez. Los ingleses sufrieron un serio descalabro y muchos de sus hombres fueron abandonados en costas novohispanas y posteriormente atrapados y juzgados por las autoridades de México. Tanto Ita como García Icazbalceta lo explican con detalle.

⁴⁷ Ita, *Viajeros...*, p. 97.

⁴⁸ Ita, *Viajeros...*, p. 127 y 137.

posteriormente se requirió tomar medidas para evitar agresiones enemigas.⁴⁹ En el caso de las embarcaciones, se ordenó que contaran con artillería para hacer frente a algún ataque, pero la codicia de utilizar al máximo el espacio con cargamentos en ocasiones redujo el número de cañones transportados o bien éstos eran puestos como lastre, por lo que no podían ser usados en caso de enfrentamientos. En cuanto a la defensa terrestre, se ordenó que Acapulco contara con armamento, fortaleza y personal capacitado que defendiera el territorio en caso necesario.⁵⁰ Cabe mencionar que en el resto de los litorales las poblaciones cercanas al mar jugaron un papel importante en la defensa costera ya que, en caso de emergencia, las autoridades echaban mano de ellas al reclutar personal que protegiera el territorio; sin embargo, su número generalmente no fue suficiente para dicho trabajo, por lo que también se recurría a las poblaciones del interior del virreinato.

Por último, el monopolio comercial de Acapulco redujo las posibilidades de que en otros puertos hubiera actividades económicas lucrativas y, por lo tanto, que se permitiera el desarrollo de otros establecimientos costeros. A Acapulco llegaban comerciantes, navegantes y trabajadores con la finalidad de realizar transacciones diversas, de participar en los viajes marítimos o laborar en el puerto. También llegaban hombres de mar de origen asiático (malayos, tagalos, etcétera) que descendían a tierra mientras sus embarcaciones estaban ancladas y a veces no partían con ellas.⁵¹ Estas grandes concentraciones de personas generalmente eran temporales y se debían a la celebración de la feria

⁴⁹ Ita, *Viajeros...*, p. 126. Spate explica que a partir de las agresiones de los ingleses a las costas del Pacífico quedó roto el monopolio del "Lago Español". Ver *El Lago...*, p. 347-348.

⁵⁰ William Schurz, *El galeón de Manila* (prólogo de Leonera Cabrera, traducción de Pedro Ortiz A.), Madrid, Editorial Cultura Hispánica, 1992, p. 200-201.

⁵¹ Fernanda García de los Arcos, *Forzados y reclutas: los criollos novohispanos en Asia, 1756-1808*, México, Potrillos Editores, 1996, p. 173.

comercial, que casi siempre tenía lugar en febrero y duraba aproximadamente un mes; durante ese tiempo el puerto adquiriría una fisonomía distinta a la soledad y abandono que mostraba el resto del año.⁵²

Como Acapulco fue un establecimiento marítimo cuyas actividades comerciales se llevaban a cabo de manera temporal, el puerto carecía de la infraestructura necesaria para funcionar de manera permanente. Su problema más severo era su poca capacidad para abastecer de alimento, materiales y trabajadores a las embarcaciones que arribaban y a los empleados que de tanto en tanto llegaban al lugar. En épocas de feria hasta el hospedaje era insuficiente pues no existían bastantes establecimientos que dieran cabida a los visitantes; algunos residentes rentaban sus casas a éstos mientras que ellos dormían en las playas.⁵³ Generalmente eran México, Puebla y Veracruz las que se encargaban de proveer a Acapulco de lo necesario para su funcionamiento, aunque algunos materiales como maderas, brea o jarcia se conseguían en varios pueblos cercanos a las costas.⁵⁴ En el caso de los trabajadores, éstos en muchas ocasiones provenían de pueblos indígenas de las cercanías como Tixtla, Chilpa, Zacatula, Iguapala o Jicayán, así como de

⁵² Yuste, *El comercio...*, p. 24; Josefina Muriel, *Hospitales de la Nueva España* (vol. 1), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Cruz Roja Mexicana, 1991, p. 216.

⁵³ Tomás Orfeiza Iriarte, *Acapulco: la ciudad de las naos de Oriente y de las sirenas modernas*, México, s/n, 1965, p. 90. En la descripción que hace Giovanni Francesco Gemelli del puerto se dice que el lugar era caro porque todo lo necesario era llevado de otros establecimientos; además el puerto no contaba con mesones, por lo que él mismo tuvo que hospedarse en el convento de los franciscanos que había en la zona. Ver *Viaje a la Nueva España* (estudio introductorio, traducción y notas de Francisca Perujo), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983, p. 6-8.

⁵⁴ Cabe aclarar que era la ciudad de México la que se encargaba de acopiar los materiales, alimentos y personal que serían enviados a Acapulco desde distintos establecimientos del virreinato. Esto se debía a que desde el siglo XVI dicha urbe se convirtió en el núcleo de población más importante del virreinato así como el principal centro distribuidor de éste. Para más referencias al respecto ver Pilar Martínez López-Cano, "Los mercaderes de la Ciudad de México en el siglo XVI y el comercio con el exterior" en *Revista Complutense de Historia de América*, 2006, volumen 32, p. 105-106. Respecto al tipo de materiales conseguidos en las poblaciones costeras puede verse Widmer, *Conquista...*, p. 106-108.

encomiendas, ranchos o haciendas de la localidad.⁵⁵ Acapulco, por lo tanto, no fue un lugar en donde los hombres de mar encontrarán trabajo todo el año; por ello se convirtió en una zona de paso, un “embudo” por el que transitaban riquezas en uno y otro sentido.⁵⁶

La pobre evolución de Acapulco como establecimiento portuario en realidad no afectó las transacciones comerciales que se realizaban en el lugar. Posiblemente aquel estuvo en segundo plano respecto a su relevancia comercial. Su poca infraestructura no impidió que fuese un establecimiento por el que se realizaron importantes faenas marítimas en los tiempos en los que se tenía previsto. Por él transitaron grandes cantidades de dinero en épocas de feria y hubo muchas ganancias tanto para grandes comerciantes como para humildes trabajadores.⁵⁷

Pese a su pobre desarrollo, de Acapulco partieron varias expediciones marítimas, tanto exploratorias como comerciales y perleras. Por ello, durante buena parte del año se hacían reparaciones a las naves que llegaran dañadas o se les brindaba avituallamiento, pero poco se practicaron los trabajos de construcción que podrían esperarse de un puerto de su importancia.⁵⁸ Es

⁵⁵ Sales, *El movimiento...*, p. 61; Peter Gerhard, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, p. 40.

⁵⁶ Pérez Herrero, *Comercio y mercados...*, p. 106.

⁵⁷ Esto puede verse en narraciones de viajeros que transitaron por el lugar. Por ejemplo, Gemelli comentó acerca de las ganancias que percibía todo aquel que llegara a laborar al puerto, pese a los grandes comerciantes hasta los trabajadores de bajo nivel, como los negros. Ver *Viaje ...*, p. 8-9.

⁵⁸ Así se evidencia en un informe hecho en 1581 en el que se explicaba que la construcción de dos naves que irían a Filipinas se hacía en Realejo y que éstas serían enviadas a Acapulco para su abastecimiento. Para dicha labor desde la Nueva España se mandaron 40 mil pesos, lo cual significa que se financiaba la construcción pero no se aprendía de ella. Huatulco por su parte, pese a estar oficialmente abandonado, todavía desempeñaba funciones como astillero. Esto se deja ver en el mismo informe cuando se explicó que había un navío que estaba siendo arreglado ahí para poder trasladarse a las mismas islas. Ver AHEJ, Ramo Nueva Galicia, caja 2, expediente 248; *Informe sobre acontecimientos recientes en la Nueva España enviados en el navío de aviso*; México, 1 de abril de 1581. Al respecto también véase Sales, *El movimiento...*, p. 60-61.

probable que esto último se debiera a los altos costos que significaba el envío de materiales de construcción a este establecimiento, ya que muchos de ellos debían remitirse por tierra desde Veracruz.

En su administración también había deficiencias. En un principio ésta corría a cargo de la misma ciudad de México y no se contaba con autoridades propias, lo que seguramente retrasó los trabajos practicados en el lugar.⁵⁹ Posteriormente se envió personal, pero éste generalmente sólo permanecía en épocas de feria.

Si el principal puerto del Pacífico novohispano no contaba con un gran desarrollo, es evidente que el resto de los establecimientos costeros como Huatulco, Tehuantepec, Zacatula, Manzanillo, Banderas, Chamela, Compostela, Matanchel, Salagua, entre otros, fuera aún menor y principalmente sirvieran para labores de pesca, búsqueda de perlas y comercio de cabotaje. Esa situación en realidad se vio poco modificada a lo largo del periodo colonial.

⁵⁹ Por ello, en el informe mencionado en la nota anterior, el virrey sugirió que Acapulco contara con sus propios oficiales, uno que fuera el “tenedor de municiones y bastimentos”, el cual se encargaría de llevar las relaciones de pólvora, armas, naves y gente para las navegaciones. Ver AHEJ, Ramo Nueva Galicia, caja 2, expediente 248; *Informe sobre acontecimientos recientes en la Nueva España enviados en el navío de aviso*; México, 1 de abril de 1581.

CAPÍTULO II. Los vínculos de los establecimientos costeros

Como se mencionó anteriormente, los establecimientos portuarios dependieron de las poblaciones del interior para proveerse de lo necesario para su subsistencia y funcionamiento. Este intercambio permitió la práctica de algunas actividades comerciales entre dichos asentamientos e incluso el surgimiento de poblaciones intermedias que se beneficiaron con los lazos establecidos entre los litorales y las poblaciones de tierra adentro. Dichos vínculos sufrieron adecuaciones a medida que el virreinato evolucionó.

Independientemente de las ganancias obtenidas del comercio transpacífico, las faenas relacionadas con la pesca, la búsqueda de perlas y la extracción de sal permitieron a los pobladores de las cercanías vincularse con algunas actividades costeras. Por su importancia, es necesario conocer la evolución que tuvieron las faenas portuarias a partir de las propias experiencias novohispanas.

a) Reestructuraciones en el siglo XVII

Hay que recordar que durante esta centuria la Península atravesó por periodos de crisis que se pensó que también fueron experimentadas en sus colonias de ultramar. Esto se debió a que coincidieron con la caída de la producción minera, con la reducción de remesas de plata provenientes de los reinos americanos, con el retraimiento comercial que se vivió en el Atlántico, con la crisis demográfica en los virreinos, entre otros fenómenos. Sin embargo, la llamada “crisis general” no se sintió de la misma forma en tierras americanas, de tal suerte que ahora se habla más bien de un periodo de reestructuración

más que de crisis.⁶⁰ Para el virreinato novohispano, dicha centuria significó una reorganización en torno a los núcleos urbanos y los reales de minas que paulatinamente provocaron mayor eficiencia en las actividades agropecuarias, cierta autosuficiencia alimenticia, mayor oportunidad de producir mercancías (textiles o artículos de piel) que antes se compraban a la Metrópoli, mayor comercio interno, mayor autosuficiencia del virreinato y por lo tanto menor dependencia del exterior. Durante el siglo XVII los mercados coloniales eran básicamente consumidores de productos americanos, por lo que se redujeron las importaciones europeas.⁶¹ Así, los habitantes de los virreinos se integraron a la economía colonial como proveedores de mano de obra, consumidores de mercancías y tributarios.⁶²

La disminución del comercio trasatlántico también se debió al ineficiente sistema de flotas. Éste generaba impuestos que incrementaban considerablemente el valor de las mercancías españolas en comparación con

⁶⁰ Para comprender “la crisis del XVII” hay que recordar que la reducción en la producción minera fue explicada a partir de las debacles demográficas que se vivieron en el siglo XVI y principios del XVII, argumento esgrimido por Wodrow Borah y que fue retomado por varios investigadores. Este autor expuso que la falta de mano de obra obstaculizó la producción de minas, lo cual ejemplificó con el caso de Pachuca. Sin embargo, autores como P. J. Bakewell han mostrado que si bien la población indígena disminuyó, también es cierto que la mestiza y negra se acrecentó, lo que permitió que a través del trabajo libre y asalariado se mantuviera a flote el funcionamiento de las minas, como fue el caso de Zacatecas. Por ello, la caída en la producción minera en realidad no fue resultado (o no del todo) de las crisis demográficas indígenas. Los problemas de dicha actividad en parte se relacionaron con la reducción de remesas de mercurio, indispensable en la producción de plata. Sin embargo, aún con las fluctuaciones registradas en la producción minera, ésta se mantuvo de forma constante en lugares como Zacatecas, donde incluso se incrementó desde 1570 y hasta 1636, para luego retroceder a unos niveles no muy inferiores. Son varios los trabajos que sintetizan las discusiones en torno a este tema, como Pérez Herrero, *Comercio y mercados...*, p. 156-162; P. J. Bakewell, *Minería y sociedad en el México colonial. Zacatecas (1546-1700)* (traducción de Roberto Gómez Ciriza), México, Fondo de Cultura Económica, 1997, p. 305-325; Jonathan Israel, “México y la ‘Crisis General’ del siglo XVII” en Enrique Florescano (comp.), *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina, 1500-1975*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979, p. 130-133, y Razas, *clases sociales y vida política en el México colonial, 1610-1670* (traducción Roberto Gómez Ciriza), México, Fondo de Cultura Económica, 1980 p. 38-39; John Lynch, *El siglo XVIII* (traducción de Juan Faci), Barcelona, Crítica, 1991, p. 15-16; Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, 1993, p. 50.

⁶¹ Pérez Herrero, *Comercio y mercados...*, p. 155-156; Lynch, *El siglo...*, p. 17-18.

⁶² Lynch, *El siglo...*, p. 15.

las de otros reinos. Dicha situación favoreció la práctica del contrabando en las costas americanas, las cuales frecuentemente eran visitadas por naves extranjeras cargadas de mercancías ilegales llevadas desde los europeos o bien de las islas antillanas (ocupadas por holandeses, ingleses y franceses) que funcionaban como almacenes y centros de infiltración de los enemigos de España.⁶³ Además, el autoabastecimiento del virreinato antes mencionado también fue factor importante para que durante el siglo XVII cada vez fuera menos necesario esperar la llegada de las flotas.⁶⁴ Por su parte, la inseguridad que se generó el tráfico atlántico ante la presencia de piratas y corsarios provocó que se redujeran los envíos de plata a Sevilla, en especial porque gran cantidad de ésta se destinaba a la defensa del territorio americano. Así, las variables del tráfico trasatlántico no reflejan un colapso de la economía colonial, sino un cambio cuantitativo de dichas economías ya que el capital en lugar de ser enviado a la Metrópoli era empleado en el mismo virreinato en inversiones locales, en la construcción de caminos y fortalezas portuarias, en el aprovisionamiento de armamentos, en salarios de oficiales y en situados, en especial los de Filipinas, La Habana y La Florida.⁶⁵

Mientras que el tráfico con la metrópoli se redujo, el que se realizaba por el Pacífico conoció un relativo esplendor debido a que los comerciantes mexicanos y peruanos preferían invertir sus capitales en él; esto provocó que la

⁶³ Pérez Herrero, *Comercio y mercados...*, p. 97; Romano, *Coyunturas...*, p. 135-137.

⁶⁴ Pérez Herrero, *Comercio y mercados...*, p. 158-159; Bakewell, *Minería...*, p. 316-317; Romano, *Coyunturas...*, p. 140.

⁶⁵ John Lynch, *España bajo los Austrias 1516-1700* (traducción de Josep María Bernadas), Barcelona, Península, 1989, p. 323-324; Bakewell, *Minería...*, p. 320-321; Romano, *Coyunturas...*, p. 149; Antonio García-Baquero, "Tres siglos de comercio marítimo colonial: un balance desde la Metrópoli" en Carmen Yuste (coord.) *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia (Serie Historia), 1997, p. 190-191; Lynch, *El siglo...*, p. 16-17.

crisis atlántica fuera más severa.⁶⁶ Varios productos procedentes de Filipinas encontraron mercado libre y con poca competencia tanto en Nueva España como en Perú, ya que sus precios estaban por debajo de los de las manufacturas procedentes de España. Era a Acapulco a donde arribaban las mercaderías chinas que posteriormente eran remitidas a España o bien los peruleros se encargaban de comprar y remitir a Perú; esto convirtió a Acapulco en un eje de operaciones mercantiles entre Asia, el mundo americano y la Península Ibérica.⁶⁷ La posibilidad de que los comerciantes mexicanos pudieran traficar con otras regiones además de la metrópoli, les permitió conquistar una relativa autonomía con respecto al monopolio atlántico; el comercio con Filipinas brindó a los comerciantes mexicanos cuantiosas ganancias y la ruta del galeón propició cierta libertad con relación al comercio peninsular.⁶⁸

Las transacciones realizadas entre Perú y Nueva España a través del Mar del Sur también cobraron importancia y por lo tanto las autoridades metropolitanas trataron de limitarlas. Durante buena parte del siglo XVI, la navegación y el comercio españoles realizados en el Pacífico fueron libres de permisos debido a que no se contaba con una legislación que coordinara dichas actividades. Fue tal el comercio realizado entre virreinos que en 1598 las autoridades mexicanas denunciaron que las mercaderías europeas escaseaban rápidamente en Nueva España ya que los peruleros se las llevaban por Acapulco, cuando en realidad ellos debían de surtirse a través del

⁶⁶ Yuste, *El comercio...*, p. 32-34; Lynch, *España...*, p. 323-324; Lutgardo García Fuentes, *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 1997, p. 165.

⁶⁷ Manuel Alvarado Morales, *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento. 1635-1643*, México, Colegio de México, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras, 1983, p. 56; García, *Los peruleros...*, p. 166-167.

⁶⁸ Lynch, *España...*, p. 304-305; Yuste, *El comercio...*, p. 80.

galeón de Tierra Firme. Sin embargo, fue el comercio con las islas del Poniente el que preocupó más a las autoridades peninsulares y el que provocó que se emitieran cédulas que lo regularan. Debido al creciente tráfico que se practicó en Perú con mercaderías filipinas, en 1582 las autoridades prohibieron el comercio entre ese virreinato y Manila con la intención de evitar la fuga de plata así como para proteger las manufacturas españolas; esto se debió a que las sedas chinas se vendían en aquel virreinato a la novena parte de las telas fabricadas en España, lo cual afectaba la industria y el comercio peninsulares.⁶⁹

Las navegaciones transpacíficas aumentaron porque el comercio a través de ese océano era redituable y quedaba fuera del control de los monopolistas andaluces. Generalmente eran naves peruanas las que visitaban las costas novohispanas ya que ese virreinato había establecido mayor cantidad de derrotas regulares, como la de Panamá, Paita, Arica, Guayaquil Trujillo, Realejo, Sonsonate y Nueva España; esta última estaba destinada a llevar azogue de Huancavelica o correspondencia oficial.⁷⁰

A principios del siglo XVII la corona intentó restringir el tráfico entre Perú y Nueva España para evitar la competencia de los vinos sudamericanos, los

⁶⁹ Borah, *Comercio y...*, p. 187; Yuste, *El comercio...*, p. 13; García, *Los peruleros...*, p. 168.

⁷⁰ Lynch, *España...*, p. 324-325; Borah, *Comercio y...*, p. 143; Margarita Suárez, *Desafíos trasatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo de Cultura Económica, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001, p. 209; Eduardo Arcila, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos VI y XVII*, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, 1950, p. 255. Hay que mencionar además que el interés de los peruleros por las navegaciones llevó a que en 1591 fletaran al navío Nuestra Señora del Rosario, la cual viajó a China vía la India y cuya travesía generó importantes ganancias; dicha ruta fue inmediatamente prohibida por las autoridades peninsulares así como los viajes a las islas del Poniente. Al respecto ver García, *Los peruleros...*, p. 167-168. Además, hay que recordar que desde el siglo XVI los comerciantes mexicanos no tuvieron necesidad de moverse de su territorio debido a que podían pagar con plata las mercaderías que necesitaban, por lo que para ellos fue mejor esperar que éstas les llegaran; esto provocó que fueran naves de otros territorios las que procuraran visitar las costas novohispanas. Al respecto puede verse Arcila, *Comercio...*, p. 24-25.

cuales en ocasiones eran vendidos como vinagre en Guatemala y adquirido posteriormente por comerciantes novohispanos. En 1604 se redujo el comercio entre esos virreinos a sólo dos barcos de 300 toneladas cada año, los cuales no podían llevar metálico; como las restricciones no eran respetadas, en 1631 la Corona suprimió el contacto entre esos reinos, orden que fue reiterada en 1634. Para la década de 1640 dicho comercio fue prohibido en su totalidad. Sin embargo, las limitantes establecidas no detuvieron el tráfico que se realizaba a través del Pacífico, sino que provocaron que el comercio de contrabando sustituyera al legal. Aunque éste se hacía fuera de la ley, contaba con la participación de habitantes e incluso autoridades. Sedas chinas, plata, vinos y aceites peruanos, cacao guayaquileño, ropas y colorantes novohispanos iban y venían por el Pacífico sin pagar impuestos ni ser controlados por regulación alguna.⁷¹ Dicho tráfico podía realizarse con el pretexto de que las naves, tanto de Nueva España como de Perú tenían que ir a puertos centroamericanos; los primeros iban a Nicaragua por alquitrán e ilegalmente llevaban mercaderías chinas, mientras que los del segundo se trasladaban a llevar plata a Panamá (para de ahí ser remitida a la metrópoli) y ahí adquirirían los géneros filipinos.⁷² Tan importante era el comercio realizado entre virreinos que los mercaderes, tanto novohispanos como peruanos, varias veces solicitaron que se reabriera el contacto entre Perú, Filipinas y Nueva España. Expusieron que las ganancias obtenidas podrían proporcionar fondos para el servicio del Rey; uno de sus

⁷¹ Pérez Herrero, *Comercio y mercados...*, p. 105-106; Israel, "México y la...", p. 134-135; Ostwald Sales Colín, "Una coyuntura en el comercio transpacífico: fuentes complementarias para la visita de Pedro Quiroga en Acapulco, 1635-1640" en Carmen Yuste (coord.) *Comercio marítimo...*, p. 136; Lynch, *España...*, p. 326-327; Alvarado, *La ciudad...*, p. 57-58; Margarita Suárez, *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, Perú, Instituto de Estudios Peruanos, 1995, p. 43; Arcila, *Comercio...*, p. 252-254; García, *Los peruleros...*, p. 168-169.

⁷² Israel, *Razas...*, p. 39; Lynch, *España bajo...*, p. 327.

destinos sería la creación de una armada defensiva.⁷³ A partir de 1636 la reanudación del comercio entre virreinos constituyó la aspiración más significativa del sector mercantil y del cabildo de la ciudad de México; pero pese a sus continuas solicitudes, el tráfico no fue permitido.⁷⁴

La ruta entre virreinos no quedó del todo frenada. Con la intención de retomar el control de un comercio que de todas formas se realizaba, en 1667 y 1685 la Corona permitió la remisión de dos barcos anuales entre El Callao y las costas novohispanas. Para 1670, el comercio de la Mar del Sur volvió a activarse legalmente; sin embargo, los excesos cometidos en ese comercio, como llevar más de un millón de pesos en lugar de los 200 mil permitidos anualmente, llevó a revocar los permisos otorgados.⁷⁵ Pese a dicha revocación, los contactos entre virreinos continuaron practicándose.

Lo anterior deja ver cómo durante el siglo XVII Nueva España pasó por momentos de reestructuración, crecimiento y autonomía que la llevaron a establecer lazos con Perú, Filipinas e incluso entre sus propias poblaciones que le permitieron practicar diversas actividades navales, las cuales fueron importantes para las economías locales e incluso para la virreinal.⁷⁶

⁷³ Las solicitudes de abrir el comercio entre virreinos puede verse en las Actas de Cabildo, un ejemplo de ello es la siguiente solicitud: "...abrir la contratación del Perú para que libremente se comercie este reino con aquel en los frutos de cosechas propias, pues si aquél en carrera se cerrase (como se presume) no tendrá salida lo que se beneficia y cría en este reino y cerrándose los tratos se adelgazarán los caudales, siendo el nervio principal para su conservación y crecimiento la comunicación de estos dos reinos y bien de los habitantes de que tienen seguridad de consignar sus mercaderías a aquél y que en retorno de ellos han de traer plata y reales, es sin duda que será el mayor ensanche que puede darse a sus aprietos y que mediante él se esforzarán más a que se abrevie y facilite la fábrica de la Armada y pueda disponerse de la conservación de ella." Ejemplo tomado de Alvarado, *La ciudad...*, p. 60-61. Por su parte, los comerciantes peruanos constantemente explicaron a las autoridades que aunque se prohibiera el comercio de géneros chinos en Perú, eso no implicaba que cesaran los contactos entre Perú y Nueva España. Al respecto puede verse Arcila, *Comercio...*, p. 264-266.

⁷⁴ Alvarado, *La ciudad...*, p. 56-60; Sales, *El movimiento...*, p. 126; Spate, *El lago...*, p. 295-296.

⁷⁵ Pérez Herrero, *Comercio y mercados...*, p. 180-181; Alvarado, *La ciudad...*, p. 65-66.

⁷⁶ Según explica Pérez Herrero (tomando a J. Vries), una ciudad no existe aislada, sino que forma parte de un sistema regional, insertado a su vez en una configuración nacional e internacional. Desde la perspectiva de la urbanización como dinámica regional, es

b) Relación con el desarrollo del resto del virreinato

No hay que olvidar que detrás de cada puerto, por modesto que sea, siempre hay un *hinterland* que lo vincula con el interior del territorio.⁷⁷ En el caso de la Nueva España, el desarrollo de los puertos del Pacífico en gran medida estuvo ligado a políticas comerciales, a la evolución que se dio hacia las regiones del norte y al crecimiento económico y social que hubo en el interior del territorio.

Desde la década de 1570 el hecho de que varios puertos novohispanos de cara al Pacífico se mantuvieran estancados y tan sólo ejercieran funciones complementarias en el viaje de la Nao de China se debió a que ninguno fue punto de convergencia entre las poblaciones del interior y el mar, así como porque la economía de los establecimientos cercanos a él no era tan pujante como para promover la construcción de caminos que permitieran la comunicación con los establecimientos costeros.⁷⁸

La excepción de lo anterior fue Acapulco, puerto que al ser el principal establecimiento portuario del Pacífico novohispano se convirtió en el eje articulador de varias poblaciones cercanas a la costa así como de las del interior del territorio. Por su importancia, dicho puerto fue centro de atracción de agricultores y ganaderos que participaron en el abastecimiento de las naos; esto llevó que en las cercanías se crearan estancias ganaderas, algunas de las

perfectamente posible compatibilizar una estabilidad a nivel regional con un período de inestabilidad a nivel internacional. Ver *Comercio y mercados...*, p. 82-83.

⁷⁷ Según Lourdes de Ita, significa "La región detrás de"; en el caso de los puertos, es la región que está detrás de ellos del lado de la porción continental. Es su zona de influencia tierra adentro, la que conecta la costa con el resto del territorio. Ver "Los puertos...", p. 4.

⁷⁸ Olveda, *Conquista...*, p. 292-293; "La Navidad...", p. 23; Hassig, *Comercio...*, p. 187.

cuales obtuvieron asientos para proveer de carne o pescado salados a las naves del lugar.⁷⁹

Pese a la relevancia comercial de Acapulco así como de las haciendas de su alrededor, en realidad se trataba de un establecimiento pobre cuya población en su mayoría era temporal. Los comerciantes y abastecedores sólo se presentaban en el lugar en épocas de feria; incluso las autoridades locales se retiraban de ese sitio. En parte, este parcial despoblamiento era consecuencia del difícil clima del lugar, pero principalmente se debía a que era un establecimiento caro ya que todo alimento o utensilio era enviado desde poblaciones del interior. Tampoco había trabajos remunerados que permitieran a los pobladores permanecer en el puerto todo el año. Ni siquiera las autoridades virreinales veían la necesidad de pagar salarios completos a sus oficiales; mejor los instaban a retirarse de la costa cuando su presencia no era indispensable.⁸⁰

El resto de los establecimientos costeros no estaban en mejores condiciones. Como no tenían permiso de realizar navegaciones de altura contaban con menos asentamientos y, por lo tanto, con reducido número de autoridades que los vigilaran [ver imagen 2]. Generalmente los litorales eran administrados por alcaldes mayores de las jurisdicciones en las que recayeran. En ocasiones, esos puestos eran ocupados por tenientes o alférez retirados cuyo nombramiento se daba como pago a servicios prestados con anterioridad. A su cargo se ponía no únicamente la administración del lugar, sino también su protección. Dichos oficiales se comprometían a vigilar y defender su jurisdicción

⁷⁹ García-Abasolo, "La primera...", p. 76-77; Wolf, *Conquista...*, p. 188-189.

⁸⁰ Así se puede ver en AGN, Californias, volumen 26, expediente 73, foja 338; *Real Cédula que ordena haya jueces en Acapulco sólo en caso necesario*; Madrid, 16 de septiembre de 1639.

de cualquier agresión enemiga o contrabandos, a cumplir con todas las órdenes que se les dieran y a no adquirir haciendas en el lugar.⁸¹

La falta de pobladores y autoridades no significa que las actividades marítimas no se practicaran; más bien quiere decir que éstas se realizaban a pequeña escala y, en ocasiones, lejos de la mirada vigilante de las autoridades virreinales o metropolitanas. Baste ver que por esos litorales transitaban varias embarcaciones de pequeño calado que realizaban comercio de cabotaje, pesca y búsqueda de perlas. Para navegar se debían solicitar permisos para construir embarcaciones y transitar por aquellas aguas a cambio de registrar las ganancias conseguidas y dar su respectivo porcentaje al erario real. Al parecer era común ver naves por esos mares, pues los vigías sólo reportaban la presencia de navíos de gran calado, es decir, embarcaciones más grandes de las que acostumbraban ver regularmente. Si se recuerda que existían prohibiciones para comerciar a lo largo del litoral Pacífico, el continuo movimiento de pequeños bajeles hace pensar que sí se realizaban transacciones e incluso es posible que algunas de ellas no fueran del todo honestas y apegadas a la ley.⁸² Esta idea se reafirma cuando en 1636-1637 el visitador Pedro de Quiroga denunció la posibilidad de que la bahía de Banderas fuera usada como zona de acceso para realizaran transacciones ilegales.⁸³

⁸¹ Así puede verse en el nombramiento que se dio al alférez Pedro Fernández de la Rocha como alcalde mayor del partido de Autlán y puerto de La Navidad. Como toda autoridad local, se comprometía a no tener propiedades en esa región durante su periodo así como en los sucesivos 6 años. Ver AGN, Reales Cédulas Duplicadas, volumen, 19, expediente 59, foja 85v; *Nombramiento de Alcalde Mayor de Autlán*; México, 20 diciembre 1651. Este nombramiento fue dado nuevamente a este personaje en julio de 1655, aunque tal vez se trate de una confirmación de su puesto. AGN, Reales Cédulas Duplicadas, volumen 19, expediente 184, foja 119.

⁸² Como Ruggero Romano dice: "...la política monopolizadora española tan miope empuja al contrabando." Ver *Monedas, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, 1998, p. 58.

⁸³ Pedro Moya de Quiroga fue un alto magistrado español, alcalde de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid y enviado como visitador al Acapulco, lugar al que arribó en 1635 con

Imagen 2. Mapa de Zacatula (1743)



Fuente: AGI, MP- MÉXICO 145

A lo largo del siglo XVII hubo mayor vinculación de las costas coloniales con el interior del territorio. En el caso del Occidente del virreinato, la razón para que eso sucediera se debió al descubrimiento de minas al sur de Sinaloa así como por el establecimiento de haciendas ganaderas y agrícolas.⁸⁴ La expansión hacia esa zona se realizó a través de rutas terrestres y asentamientos; sin embargo, la comunicación por mar fue constantemente planteada debido a que era frecuente que los caminos se vieran afectados en épocas de lluvias o por las constantes revueltas de indígenas no pacificados, lo cual ponía en peligro la seguridad de transeúntes y vecinos.⁸⁵ Por lo anterior, las poblaciones neogallegas intentaron participar en transacciones comerciales marítimas y colaboraron activamente en el establecimiento y sostén de las misiones fundadas por los jesuitas en el noroeste novohispano. Esto permitió que a lo largo del siglo XVII el crecimiento de centros administrativos, comerciales y agropecuarios como Colima, Compostela, Xalisco y Tepic propiciara el desarrollo de puertos como Manzanillo, Chacala, Banderas y Matanchel.⁸⁶ Además, el vínculo con las costas se reflejó en las constantes navegaciones realizadas con la finalidad de buscar riquezas perlíferas en el seno californiano así como de explorar los mares del noroeste.⁸⁷ Podría decirse que el desarrollo de las poblaciones al interior del virreinato impulsó la práctica de labores relacionadas con las costas.

el fin de evitar los fraudes cometidos con el comercio de las Filipinas; fueron tales sus descubrimientos de irregularidades que incluso se puso en peligro dicho tráfico. Ver Sales, "Una coyuntura...", p. 130-131; Thomas Calvo, *Los albores de un nuevo mundo: siglos XVI y XVII* (colección de documentos para la historia de Nayarit-1), México, Universidad de Guadalajara, Centre d'Études mexicaines et centroamericaines, 1990, p. 84-85.

⁸⁴ Luna, "Chacala y Matanchén...", p. 76.

⁸⁵ Luna, "Chacala y Matanchén...", p. 82-83.

⁸⁶ Mathes, "Matancel...", p.32.

⁸⁷ Bernabeu, *La aventura...*, p. 145.

c) Crecimiento de las actividades náuticas novohispanas

Desde el siglo XVII, hubo varias razones por las que aumentaron las navegaciones por el Pacífico novohispano. Por un lado, el crecimiento de las actividades comerciales con las islas Filipinas indudablemente implicó mayor número de navegaciones por ese océano. La ruta transpacífica tardó en ser regular ya que en sus inicios el poco conocimiento de la derrota a seguir provocó que se perdieran algunas naves, sin embargo paulatinamente se logró la experiencia necesaria para volver segura la travesía y, para la tercera década del siglo XVII, pudo estabilizarse.⁸⁸ A partir de que se regularizó el tráfico de las naos algunos comerciantes buscaron la forma de introducir en sus regiones aquellos productos que venían de las islas del Poniente.⁸⁹ Las naves salían de éstas y al llegar al noroeste de la Nueva España transitaban a lo largo del litoral hasta llegar a Acapulco. En ocasiones se detenían en algún punto, ya fuera por daños en las naves, para abastecerse de agua o dejar la correspondencia oficial en el puerto de La Navidad, desde donde era enviada a México. Esto implicaba que hubiera poblaciones cercanas a las costas listas para brindar a las naos algunos bastimentos (agua, fruta fresca, carne, madera, entre otros) para que continuaran su viaje. Acapulco, único puerto con licencia para realizar comercio de altura, era el destino final de los galeones filipinos; sin embargo, Manila no era el único vínculo de aquel puerto ya que también se relacionó con las rutas de Perú así como con las navegaciones de cabotaje realizadas en los litorales novohispanos, por no mencionar las de contrabando.⁹⁰

⁸⁸ Yuste, *El comercio...*, p. 29.

⁸⁹ Yuste, *El comercio...*, p. 19.

⁹⁰ Bernabeu, *La aventura...*, p. 89; Hassig, *Comercio...*, p. 182; Sales, "Una coyuntura...", p. 130.

Por otro lado, las costas de la Nueva Galicia también tuvieron un papel principal en las navegaciones por el litoral Pacífico, lo que se deja ver con los permisos solicitados para realizar actividades comerciales, exploraciones y búsqueda de perlas a cambio de pagar los reales derechos. Las actividades practicadas en los litorales neogallegos dieron lugar a que en sus cercanías se asentaran poblaciones que permanecían durante el arribo, estancia y salida de embarcaciones; los puertos más usados fueron Matanchel y Chacala. Además, el auge minero que se registró en el Rosario fortaleció a establecimientos como Tepic, villa que figuraba como punto intermedio entre los puertos mencionados, las minas y poblaciones como Compostela, Culiacán y Guadalajara.⁹¹

Además, era necesario que los galeones contaran con un puerto en el noroeste americano que les sirvieran de abrigo, por lo que para fines del siglo XVII la Corona volvió a ordenar la creación de un asentamiento en la California. Así, en 1668 las autoridades encargaron al gobernador de Sinaloa, Isidro de Atondo y Antillón, que preparara una expedición colonizadora; esta se puso en práctica entre 1682 y 1683 y pese a que llegó a la California, el nuevo asentamiento no prosperó. Posteriormente, en 1694 también se comisionó con el mismo fin a Francisco de Itamarra, navegante perlero cuyo viaje tampoco tuvo gran significación para la demarcación del golfo y ocupación de la península. Dichas travesías fueron el último intento civil de colonizar la California.⁹² Esto no significó que las expediciones terminaran; por un lado las navegaciones perleras y de pesca continuaron practicándose y, por otro, la Compañía de Jesús inició sus propias travesías con el fin de evangelizar a los indígenas de la península así como de abastecer regularmente a sus misiones.

⁹¹ Olveda, *Conquista y colonización...*, p. 294-295; Mathes, "Martanchel...", p. 36-37; Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit* (vol. 1), México, Secretaría de Marina, 1968, p. 11.

⁹² Vidargas, *Navegación y...*, p. 18-19.

En el siguiente cuadro se enlistan algunas de las principales expediciones realizadas a lo largo del Pacífico durante los siglos XVI y XVII:

Cuadro 1. Reconocimientos y exploraciones realizadas o solicitadas en costas novohispanas (siglos XVI-XVII)

| Año | Encargado | Objetivo |
|------------|---|--|
| 1527 | Álvaro de Saavedra | Rumbo al oriente |
| 1532 | Diego Hurtado de Mendoza | Exploración del litoral californiano |
| 1533 | Hernando de Grijalva y Diego Becerra | Exploración del litoral californiano |
| 1535 | Hernán Cortés | Exploración del litoral californiano |
| 1537 | Andrés de Tapia | Exploración hasta los 29° |
| | Hernando de Grijalva | A Perú para socorrer a Grijalva |
| 1539 | Francisco de Ulloa | Exploración hasta los 30° |
| 1540 | Domingo del Castillo | En busca del estrecho de Anián, Cíbola y Quivira |
| 1542 | Juan Rodríguez de Cabrillo y Bartolomé Ferrer | Expedición al cabo Mendocino y hasta los 42° |
| | Francisco Vázquez de Coronado | Exploración del litoral californiano |
| | Ruy López de Villalobos | Rumbo al Oriente |
| 1565 | Legaspi-Urdaneta | Tornaviaje |
| 1584 | Francisco Gil Gali | Exploración hasta los 37° |
| | Pedro de Unamuno | Tornaviaje, recorre desde los 37° |
| 1588 | Lorenzo Ferrer Maldonado | Dijo que llegó a la costa del Labrador a través de un estrecho |
| 1592 | Juan de Fuca | Dijo que llegó a los 48° y descubrió un estrecho |
| 1594 | Sebastián Rodríguez de Cermeño | Tornaviaje, recorre desde los 42° |
| 1602 | Sebastián Vizcaíno | Exploración. Descubre los puertos de San Diego y Monterrey |
| 1615 | Nicolás Cardona | Recorre hasta los 20° |
| 1616 | Juan Iturbe | Llega hasta los 30° |
| 1632 | Francisco Ortega | Hasta los 27° |
| 1647 | Pedro Porter y Cassanate | Perlero y litoral Pacífico |
| 1662-64 | Bernardo de Piñadero | Varios recorridos |
| 1668 | Francisco de Lucernilla | Perlero y litoral Pacífico |
| 1683 | Isidro de Atondo y Antillón | Intento de colonización y exploración de litoral californiano |

Fuente: Tomado de las obras de Alesio, *Acapulco...*, p. 18-22; Del Río, *A la diestra...*, cap. 1; Gracia, *El sueño...*, p. 33-37.

Es importante mencionar que hubo además otras travesías que se planearon pero que por diversos motivos no llegaron a realizarse. Es posible que incluso hubiera proyectos que ni siquiera fueran expuestos a las autoridades. Sin

embargo, esos planes en realidad evidencian el interés que se ponía en las navegaciones del Pacífico y el intento de que éstas fueran constantes, aunque no siempre se logró. Para ver algunos de los viajes fallidos puede verse el siguiente cuadro.

Cuadro 2. Viajes fallidos en el Pacífico novohispano (siglos XVI-XVII)

| | | |
|------|---|--|
| 1587 | Cía. de Hernando de Santonis, Antonio del Castillo y Pedro Lobato del Campo | Perlero (fracasa viaje) |
| 1592 | Cía. de Sebastián Vizcaíno | Perlero (fracasa) |
| 1596 | Nueva Compañía de Sebastián Vizcaíno | Colonizador en la bahía de la Paz, llega hasta los 29º (fracasa) |
| 1597 | Sebastián Vizcaíno | Exploración. Se retrasa permiso |
| 1600 | Gabriel Maldonado | No se concedió licencia |
| 1611 | Tomás Cardona | Perlero. Se le conceden derechos de Vizcaíno (fracasa). |
| 1627 | Nicolás de Lezama | Licencia perlera no concedida |
| 1627 | Pedro Bastán | Licencia perlera no concedida |
| 1633 | Francisco García de Mercado | Licencia perlera no practicada |
| | Francisco de Vergara | Cede licencia perlera a Estaban Carbonel pero no se realiza |
| | Francisco Ortega | Segunda expedición, fracasa |
| 1635 | Nicolás Cardona | Reclama en Madrid los derechos de su tío |
| | Pedro Porter y Cassanate y Alonso Botello | Se le concede licencia pero se revoca |

Fuente: Tomado de las obras de Alesio, *Acapulco...*, p. 18-22; Del Río, *A la diestra...*, cap. 1; Gracia, *El sueño...*, p. 33-37.

Los viajes al noroeste novohispanos, organizados por particulares o por órdenes reales, fueron importantes para mantener contacto con ese territorio pero no lograron crear en él una zona de refugio para los galeones, los cuales prefirieron dirigirse a La Navidad o directamente a Acapulco.⁹³

Podría decirse que las actividades navales practicadas en la Nueva España se vincularon al desarrollo del virreinato, pues respondieron a su crecimiento y expansión. Si bien muchas de ellas se realizaron a nivel local o

⁹³ Schurz, *El galeón...*, p. 224.

de forma complementarias a la ruta del galeón filipino, de todas maneras formaron parte de la economía colonial.

d) Navegaciones entre puertos del occidente y de abastecimiento a misiones

Si bien los viajes de Atondo e Itamarra, como antes se mencionó, fueron las últimas travesías organizadas por civiles, esto no significa que los viajes hacia el noroeste se detuvieran, sino que más bien fueron organizados por otras instancias. Desde inicios del siglo XVIII la orden jesuita fue la que se encargó de organizar travesías que tenían la finalidad de abastecer a sus misiones, en especial a las recién fundadas en la California. Esos viajes también sirvieron para mantener comunicación con las poblaciones de aquella zona y el centro del virreinato; además, fungieron como vigías de los litorales novohispanos.

La presencia jesuita en la California se vio apoyada por la Corona desde 1697 cuando los padres Juan María de Salvatierra y Eusebio Kino recibieron autorización de continuar con los viajes y trabajos evangelizadores de su orden en la California; esto luego de que los religiosos se comprometieron a financiar dichas labores a partir de limosnas y sin solicitar ayuda de la Real Hacienda.⁹⁴ Sus trabajos incluyeron la búsqueda de diversas formas de abastecer a las nuevas fundaciones desde Sonora y Sinaloa, por lo que se exploró el norte de la California y para 1701 Salvatierra y Kino anunciaron a las autoridades reales que ese territorio no era una isla, sino que estaba ligado al continente. A partir de esta noticia, la Corona apoyó los nuevos establecimientos e incluso se hizo

⁹⁴ Ignacio del Río, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2003, p. 35-36.

cargo de pagar los salarios de los soldados que acompañaban a los religiosos.⁹⁵ [ver imágenes 3 y 4] Así se indicó:

[...] las noticias que se han tenido de Juan Maria de Salvatierra y de Eusebio Kino; de que la tierra de las Californias se continúa con el continente del Nuevo México, por haberlo experimentado así estos religiosos en el viaje que hicieron por aquellas partes habiendo salido por tierra a encontrar las Misiones que tienen fundadas en aquella Provincia de que infieren haberse errado los Mapas antiguos en que se halla como Isla y habiéndome dado cuenta de lo referido mi Consejo de las Indias; y sídome muy agradable estas noticias; he resuelto rogaros y encargaros fomentéis y ajustéis a los referidos Juan Maria de Salvatierra y Eusebio Kino para que su celo continúe en la empresa en que están entendiendo con los auxilios y medios que los tengo concedidos para ella y en cuanto a continuarse la California por la parte de Norte con el continente y tierra del Nuevo México les prevendréis que valiéndose de los Geógrafos que tuvieren, formen Mapa y descripción puntual de aquellas regiones y que le remitan, y den noticia de sus naturales frutos, Puertos, Costas, y Caminos por donde se comunica la California con la Nueva España; y del recibo de este despacho y de lo que en su virtud se ejecutare me daréis cuenta.⁹⁶

Las noticias sobre la California convencieron a las autoridades reales de que los viajes de descubrimiento y evangelización de la orden debían de continuar y ser apoyados, por lo que en 1708 se ordenó a la Audiencia de Guadalajara que entregara a las misiones 13 mil pesos.⁹⁷

Por otro lado, los nuevos asentamientos también serían útiles a las navegaciones oficiales pues podrían servir de parada a los galeones filipinos, como ya antes se había planeado. Por ello se ordenó investigar si en esa península había algún puerto en el que las naos pudieran detenerse y

⁹⁵ Río, *El régimen...*, p. 64-65.

⁹⁶ AGI, Guadalajara 74; *Relación hecha por jesuitas en torno a la California*; Madrid, 19 de enero de 1704.

⁹⁷ Se revisaron las evangelizaciones jesuitas y se vio que la Corona había invertido en las expediciones hasta ese momento 225,400 pesos en naves y salarios. Por ello se autorizó que continuaran las expediciones, se daría una ayuda para ellas pero la Orden debería de financiar el costo de gente, armas y municiones. Ver AIPEJ, Libros de Gobierno de la Audiencia de Guadalajara, volumen 13, expediente 3, fojas 73-76; *Autorización para que padres jesuitas vayan a Californias a evangelizar*; México, 6 de febrero de 1697. Sobre la renta anual que se concedió a las misiones para financiar su tropa puede verse Río, *El régimen...*, p. 67. Sobre la ayuda recibida posteriormente véase AGI, Guadalajara, 75; *Misiones jesuitas en California*; El Buen Retiro, 26 de julio de 1708.

refrescarse. Fue el padre Salvatierra quien respondió y, viendo por los intereses de las misiones, explicó que la California ya antes había servido como zona de abrigo a diversas embarcaciones, por lo que era viable que en ella se crearan asentamientos. Sugirió además que para facilitar la estancia de las tripulaciones era necesario que las misiones estuvieran bien abastecidas y comunicadas, lo cual se lograría con tres embarcaciones que pertenecieran a los religiosos y que viajaran regularmente entre las misiones y el resto de las costas novohispanas. Salvatierra incluso había investigado que una de esas naves podría fletarse desde Perú por 2 o 3 mil pesos.⁹⁸

Por otro lado, el descubrimiento jesuita fomentó la realización de más expediciones al seno californiano para obtener una mejor demarcación de él así como para reconocer algunos litorales al norte de Loreto. A partir del establecimiento de las misiones, las navegaciones de abastecimiento se hicieron con frecuencia y convivieron con aquellas que todavía buscaban placeres de perlas.⁹⁹ Para ver la regularidad con la que se hacían viajes a las misiones jesuitas, puede verse el siguiente cuadro:

Cuadro 3. Envíos a misiones jesuitas desde Matanchel (1740-1767)¹⁰⁰

| Destino Final | Encargado de llevar a Matanchel (mayordomo de recua) | Fecha de envío | Valor de envío |
|--------------------------------------|--|----------------|-----------------|
| Presidio de Loreto | Manuel García | 3 abril 1740 | 14,230 p 2r |
| “ | “ | 2 abril 1742 | 26,738p 21 r 6g |
| Real Escuadra del Sur de Californias | “ | 3 abril 1743 | 4,762p 4t |
| Presidio de Loreto | “ | 3 abril 1743 | 22,701p 21r 2g |
| Presidio de Loreto | Manuel García | 7 abril 1744 | 13,169p ½ r |
| “ | “ | 5 abril 1745 | 18,908p 6r |
| Real Escuadra del Sur de Californias | “ | 5 abril 1745 | 3,304p 3r |

⁹⁸ AGI, Guadalajara, 75; *Misiones jesuitas...* Cabe recordar que las labores de construcción naval en las costas novohispanas desde el siglo XVI habían perdido fuerza, como ya antes se explicó; esto explicaría el plan jesuita de comprar naves a otros establecimientos.

⁹⁹ Vidargas, *Navegación...*, p. 20-22.

¹⁰⁰ El expediente incluye con detalle las mercancías enviadas.

| | | | |
|---|--------------------------------------|----------------|-----------------|
| Presidio de Loreto | “ | 8 abril 1746 | 21,576p 4r ½ g |
| Real Escuadra del Sur de Californias | “ | 10 abril 1746 | 3,813p 2 ½ r |
| Presidio de Loreto | Nicolás Cuellas | 6 abril 1747 | 20,343p 5r 6g |
| Presidio de Loreto | Marcelo Garrido y Joseph de la Cruz, | 7 abril 1748 | 20,607p 3r |
| Real Escuadra del Sur de Californias | “ | 7 abril 1748 | 3,250p 1r |
| “ | Nicolás Cuellar | 6 abril 174[8] | 3,014p 7r 2g |
| “ | Joseph de la Cruz | 8 abril 1749 | 3,100p 5r |
| Presidio de Loreto | “ | 8 abril 1749 | 17,977p 2r |
| Presidio de Loreto | “ | 9 abril 1750 | 24,109p |
| [Presidio de Loreto] | “ | 15 marzo 1755 | 21,085p 1 ½ r |
| [Presidio de Loreto] | --- | --- | 22,825p 4 ½ r |
| Presidio de Loreto y Escuadra del Sur | --- | 15 marzo 1757 | 20,713p 3 1/3 r |
| Presidio de Loreto | Marcelo Garrido | 15 marzo 1758 | 24,628p 6r |
| “ | “ | --- | 23,567p 2 ½ r |
| Presidio de Loreto y Escuadra del Sur | “ | --- | 26,248p 2 ½ r |
| Presidio de Loreto y Escuadra de San Joseph del Cabo | “ | --- | --- |
| Presidios de la California | “ | --- | 22,662p 6 ½ r |
| Presidios de la California | “ | 15 marzo 1763 | --- |
| Presidios de la California | --- | 15 mayo 1763 | 33,943p 5 ½ r |
| Presidios de la California | --- | marzo 1764 | 27,228p 4 r |
| Presidios de la California | --- | 15 marzo 1764 | --- |
| Presidio de Loreto | --- | 15 marzo 1765 | 23,722p 5r |
| Presidios de California | --- | 15 marzo 1766 | 27,686p 2 ½ r |
| Presidio de Loreto | Marcelo Garrido | 15 marzo 1764 | 20,986p 7 ½ r |
| Misiones de California | “ | 15 marzo 1767 | --- |
| Pagamento de soldados y gente de mar del barco de SM [s/nombre] | --- | 1767 | 17,918p 6r 9g |

Fuente: AGN, Californias, volumen 60-II fojas 251-371v

Matanchel se convirtió en el punto de enlace entre las misiones y la capital novohispana. Se seleccionó a ese puerto por su cómoda y limpia bahía además de que se encontraba cerca del pueblo de Tepic, lugar que comunicó al puerto con el interior del territorio y que funcionó como depósito de los cargamentos enviados a la California; posteriormente también desde dicho pueblo se coordinaron las labores civiles y militares en el litoral Pacífico.¹⁰¹ Matanchel

¹⁰¹ Pedro Luna, “Tepic: aproximación a su historia urbana” en Jaime Olveda (coord.), *El crecimiento de las ciudades noroccidentales*, México, Colegio de Jalisco, Universidad de

además funcionó como centro distribuidor del comercio de cabotaje que se realizaba con las costas de Sonora y Sinaloa.¹⁰²

La Corona no siempre financió directamente los viajes hechos a las misiones sino que encargó a particulares su realización, repuso a éstos y a los dueños de naves el dinero invertido y pagó algunos salarios de los trabajadores. Esto no significa que las autoridades no intentaran controlar aquellas navegaciones, sino que para hacerlo remitían a sus oficiales.

No sólo el envío de personal era importante para realizar los viajes por las Californias, sino también los bastimentos. Se planeó que las embarcaciones tuvieran lo necesario para subsistir durante sus travesías, por lo que las remesas de pertrechos a Matanchel se hicieron regulares.¹⁰³ En este puerto se concentraron materiales y personal marítimo que sirvieran a tales navegaciones y, en el caso de carecer de aquellos, podían ser solicitados a Guadalajara, Acapulco e incluso Veracruz.¹⁰⁴

Las misiones se convirtieron en parada de las naos, y aunque esto no fue del todo regular, de todas formas sirvió para mantener comunicación con esos territorios. Esto era importante puesto que las autoridades se enteraban del éxito o dificultades por las que pasaban dichos establecimientos. Ejemplo de lo anterior puede verse con el arribo en 1735 del patache filipino a cargo del general Matheo de Zumalde, el cual intentó llegar a Loreto para dejar a sus enfermos; a su arribo fue recibido sólo por indígenas, lo cual le pareció extraño

Colima, Instituto Nacional e Antropología e Historia, 1994, p. 143-144; Vidargas, *Navegación...*, p. 147-148.

¹⁰² Vidargas, *Navegación...*, p. 148.

¹⁰³ Por ejemplo, en 1699 paró en ese puerto la fragata jesuita que iría a la California llamada San José y las Ánimas ya que necesitaba que se le hicieran reparaciones; sus defectos fueron evaluados por el contra maestre del lugar Antonio Yuste. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 1400, expediente 2, sin número de foja; *Informe del reconocimiento hecho a la fragata de Californias en el puerto de Matanchel*; Matanchel 10 de abril de 1699.

¹⁰⁴ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 333, expediente 11, sin número de foja; *Carta de Joseph de Estivales al padre rector Ugarte*; Estancia de Costilla, 25 de agosto de 1699.

al navegante. El intérprete del lugar, el indio Gerónimo, le dijo que el padre Nicolás Tamaral lo había enviado para ayudarlos y que él llegaría luego; sin embargo el general desconfió de esta situación, logró tomar algunos prisioneros y éstos confesaron que habían matado a los padres y pensaban hacer lo mismo con ellos. Ante esta noticia fue necesario enviar más hombres a la California.¹⁰⁵

Lo anterior generó algunas sugerencias de contar con naves comerciales que mantuvieran comunicadas a las misiones al mismo tiempo que patrullaran las costas del Mar del Sur. La idea era poner por cuenta del Rey dos balandras armadas que sirvieran de guardacostas, hicieran de Matanchel o Banderas puertos seguros y facilitaran el envío de pertrechos a las misiones. En la región sobrarían reos que defendieran esas zonas, rechazaran a los indios bárbaros desde los presidios y poblaran los parajes de Sonora y Sinaloa así como las islas Marías. Era importante ocupar dichas islas para que dejaran de ser el lugar donde extranjeros como los ingleses desembarcaban para conseguir refrescos, hacer reparaciones y esperar la nao de Filipinas. Además esas naves podrían ser usadas en el comercio y el tráfico de la región, el cual se haría por mar y no por tierra; esto abarataría los fletes y mejoraría el abasto de hacendados, mineros y criadores de ganado.¹⁰⁶

Para llevar a cabo esta propuesta el alférez de Compostela, Sebastián Pérez Guzmán, dueño de un barco perlero y conocedor de las costas, hizo una descripción de ellas para ubicar los mejores lugares donde podrían establecerse contactos. Así describió los puertos:

¹⁰⁵ AGI, Guadalajara, 135; *Informe sobre rebelión en California*; México, 23 de abril de 1735.

¹⁰⁶ AGI, Guadalajara, 135, fojas 459-463; *Expediente relativo al reconocimiento de costas del Mar del Sur*; Guadalajara, 21 de enero de 1743.

... el de Ome que es capaz de dar fondo cualesquiera navíos de alto bordo así de fondo como de abrigo, buena aguada y provisión de bastimentos por haber inmediatos pueblos de indios; de ahí se sigue el puerto de Matanchel a distancia de ciento y tantas leguas de uno a otro, que este puerto es más capaz que el antecedente aunque le falta abrigo a la parte del sureste, pero advierte en el mucha más comodidad de los bastimentos y en las muchas maderas al propósito para embarcaciones y mejor aguada, motivo porque en el dan fondo las embarcaciones que vienen de la California; que se sigue a distancia de cuarenta leguas el puerto que nombran de Banderas que es mucho más grande que el de Acapulco y mejor que los otros dos así por haber mucho ganados, mejor aguada y más y mejores maderas que el antecedente; a este se sigue el que nombran de la Navidad a distancia como de sesenta leguas y que este aunque no es tan grande como el antecedente es muy buen puerto y capaz hasta para cuatro embarcaciones, grandes, con buenos entrada y bien abrigado, aguada, bastimentos y alguna madera aunque poca; y que aunque hay otros como Chamela, la Manzanilla y Zihuatanejo, que estos se hacen despreciables por medianos, y poco abrigo...¹⁰⁷

En la relación también se hizo referencia a los cuatro puertos californianos: San Lucas, Pichilingue, Puerto Escondido y Mulegé. Se informó que éstos eran importantes pese a que en todos se carecía de bastimentos; el primero servía de parada a la Nao de Filipinas y el resto para dar abrigo a las embarcaciones locales.¹⁰⁸

Se hicieron varias consultas sobre las naves propuestas. En ellas se informó sobre los beneficios que generaría la construcción de dos galeras y que serían resguardar a pescadores de perlas y a las misiones; mejorar el abastecimiento de las familias de aquellos lugares; facilitar el envío de bastimentos, armas y municiones a presidios y misiones; custodiar a las naos de Filipinas; poblar en las costas que iban de Matanchel a Guaymas y facilitar la búsqueda de perlas.¹⁰⁹ Algunos investigadores se refieren al establecimiento de estas balandras armadas, las cuales fueron aprobadas en 1747, y cuyo puerto de arribo se determinó que fuera Matanchel, con lo que ese

¹⁰⁷ AGI, Guadalajara, 135, fojas 467-467v; *Expediente relativo...*

¹⁰⁸ AGI, Guadalajara, 135, fojas 467v-468; *Expediente relativo...*

¹⁰⁹ AGI, Guadalajara, 135, fojas 458-512; *Expediente relativo...*

establecimiento quedaba reconocido oficialmente.¹¹⁰ Sin embargo, no es probable que las embarcaciones se construyeran o que funcionaran de forma regular ya que para 1752 el capitán de corazas de Sinaloa y Sonora, Fernando Sánchez Salvador, volvió a hacer una propuesta similar; indicó lo útil que sería recolectar tributos para poblar aquellas zonas y hacer dos galeras que transitaran las costas y las vigilaran.¹¹¹ Si bien es probable que las autoridades no construyeran las embarcaciones mencionadas también lo es que las naves de particulares continuaran realizando viajes ya fuera de abasto, cabotaje y pesca, lo cual mantuvo comunicación entre aquellas regiones.

Respecto a las embarcaciones de las misiones, éstas hacían sus navegaciones regularmente; las autoridades virreinales vigilaron que los religiosos contaran con ellas y cuando no era así, se las proporcionaban. Por eso cuando en 1760 los padres informaron que su nave ya estaba inutilizada, el virrey Marqués de las Amarillas encargó la fábrica de una nueva a las autoridades de Guatemala, la cual fue financiada por la Real Hacienda y tuvo un costo de 19 mil pesos.¹¹²

Las navegaciones de particulares y de religiosos sirvieron para vigilar los litorales del Pacífico. Sin embargo, el desarrollo de las actividades marítimas en esas costas era reducido, no destacaban en labores de construcción y

¹¹⁰ Estos autores son Miguel Mathes, "Martancel...", p. 43-44; Jean Meyer, *Nuevas mutaciones: el siglo XVIII*, México: Universidad de Guadalajara, París: Centre d'Etudes mexicaines et centroamericanas, 1990, p. 28; Cárdenas, *San Blas...*, p. 9, quienes incluso mencionan que el establecimiento de las balandras armadas ampliaron las funciones de Matanchel a los planos civil y militar.

¹¹¹ AGI, Guadalajara 19, fojas 80-83v; *Sugerencia para poblar y defender costas de Sonora y Sinaloa*; Madrid, 16 de enero de 1752.

¹¹² Se había dicho que el costo de la nave sería reintegrado a las autoridades de Guatemala sin embargo cuando éstas pidieron el pago correspondiente a la construcción de la embarcación, de la Nueva España se respondió que por órdenes del Rey no se enviaría el dinero ya que ambas cajas eran una misma y que no era necesario el reembolso para no arriesgarse a que se perdiera en el traslado. Ver AGI, Guadalajara, 511, N. 3, fojas 15-17; *Relación sobre la construcción de una nave para las misiones de California*; México, 20 de junio de 1760. Sobre diferentes construcciones de naves que se hicieron en las misiones o en otras regiones puede verse Río, *El régimen...*, p. 140-154.

generalmente servía a intereses locales, por lo que no era capaz de hacer frente a la creciente presión ejercida por los enemigos de España en los litorales americanos. Las coyunturas internacionales llevaron a que las autoridades se plantearan la necesidad de acrecentar las actividades náuticas en el Pacífico. En este contexto, la fundación de nuevos establecimientos y las expediciones realizadas por los litorales americanos jugaron un papel principal, como más adelante se explicará.

* * *

Como ha podido verse, las navegaciones practicadas en los litorales del Pacífico formaron parte del desarrollo de la Nueva España. Desde el siglo XVI se fundaron establecimientos portuarios y se promovieron las faenas náuticas en aras de vincular al virreinato con otros territorios. Sin embargo, la importancia económica de las regiones mineras, aunada a las agresiones enemigas sufridas en los litorales y al monopolio comercial acapulqueño, provocó que los poblamientos no siempre se dirigieran a los litorales y que las faenas náuticas se practicaran de forma menos intensa de lo que se había planeado. Esto no significó que dichos trabajos se eliminaran, sino que por un lado la ruta del galeón quedó a cargo de las autoridades novohispanas, mientras que las travesías en los litorales americanos se hicieron de forma local, respondieron al desarrollo de las regiones del virreinato y en muchas ocasiones se practicaron sin la vigilancia estrecha de las autoridades reales.

Las faenas marítimas realizadas en los litorales del Pacífico novohispano fueron regulares, implicaron actividades comerciales, faenas locales de subsistencia e incluso exploraciones territoriales ordenadas por la Corona. A pesar de su relevancia dichos trabajos no llegaron a fomentar el crecimiento de los establecimientos portuarios ya que, por un lado, las autoridades metropolitanas no promovieron un tráfico marítimo que pusiera en peligro al comercio peninsular; por el otro, a las autoridades novohispanas les convino que la importancia de las navegaciones pasara desapercibida a los intereses reales ya que así muchas de las ganancias obtenidas eran reinvertidas en el propio virreinato.

Esta situación tuvo que cambiar cuando desde inicios del siglo XVIII la presencia de los enemigos de España se acrecentó paulatinamente en los litorales del Pacífico americano, lo que puso en evidencia la necesidad de vigilar y modificar los poblamientos costeros novohispanos así como las actividades marítimas practicadas en ellos. Si bien las faenas navales se practicaron con cierta regularidad en las costas de la Nueva España, para el siglo XVIII fue evidente que no se adecuaban al nuevo contexto internacional, por lo que fue necesario impulsarlas, diversificarlas y hacer que sobrepasaran del ámbito local.

SEGUNDA PARTE

La gente vinculada a los litorales del Pacífico novohispano

Como se dijo anteriormente, las labores marítimas fueron importantes para el desarrollo de la Nueva España. Si bien la mayor parte de la población colonial no centró sus intereses en los oficios del mar, eso no significa que no hubiera personas vinculadas a ellos. El mar dio trabajo a algunas poblaciones coloniales, lo que se evidenció con el asentamiento de unos cuantos establecimientos cercanos a los litorales. Es necesario conocer la forma en la que los vecinos del virreinato participaron en las faenas marítimas ya que esto muestra que éstas no fueron ajenas a los habitantes del virreinato. La relación con el mar se modificó paulatinamente de acuerdo a las necesidades del reino, a lo que los trabajos costeros pudieran ofrecer y, por supuesto, al desarrollo del virreinato que en ocasiones impulsó las economías coloniales a los litorales.

Por lo anterior, en este apartado se estudiará a los establecimientos fundados a lo largo de los litorales del Pacífico novohispano, sus razones de existir, los vínculos que crearon con poblaciones del interior del territorio, las actividades en las que los pobladores se vieron involucrados y el papel comercial y defensivo que adquirieron a lo largo del periodo colonial.

CAPÍTULO III. Los primeros poblamientos costeros

Las poblaciones que llegaron a formarse en los puertos o en lugares cercanos a ellos jugaron un papel relevante en las navegaciones coloniales. Por un lado, su fuerza de trabajo fue utilizada en faenas marítimas diversas, tanto en tierra firme como en el mar. Por el otro, sirvieron de vínculo entre las costas y las grandes poblaciones en el interior del virreinato.

Desde el momento en que se iniciaron las navegaciones por el Mar del Sur fue necesario echar mano de personal de la Nueva España. Los hombres reclutados laboraban tanto en la reparación y abastecimiento de las embarcaciones como en las navegaciones mismas. Además, el envío de hombres y pertrechos poco a poco crearon tanto caminos como asentamientos intermedios que participaron e incluso facilitaron la comunicación con los principales puertos novohispanos. Por lo anterior, es necesario conocer a las personas que de alguna forma, tanto en mar como en tierra, hicieron funcionar los establecimientos portuarios de la Nueva España.

a) El personal marítimo

Los trabajos marítimos y costeros eran extenuantes, por lo que en las costas novohispanas se echó mano de los hombres que pudieran ejecutarlos. Como en los puertos del litoral Pacífico no se contaba con demasiado personal calificado, tuvo que recurrirse a gente que simplemente pudiera trabajar. Durante los primeros años del periodo colonial, cuando se organizaron expediciones e busca de las islas de la Especiería, en las costas novohispanas se llegaron a usar hombres que laboraban en los astilleros de la costa nicaragüense, ya fueran españoles o naturales, cuyo trabajo impulsó el

desarrollo de la construcción naval novohispana y tuvo gran efecto en la capacitación de marineros y pilotos que ayudaron en las exploraciones por el Pacífico a lo largo del siglo XVI.¹ Era importante contar con el mayor número de trabajadores de todos los niveles, tanto de mar como de tierra, ya que se pretendía que siempre hubiera quién realizara las faenas portuarias y que, con la práctica, adquirieran los conocimientos necesarios para que funcionaran esos establecimientos de forma regular.² Además, del trabajo de estos hombres dependía el éxito de las expediciones. Por un lado, los navegantes fueron los que iniciaron derroteros, encontraron vientos adecuados para realizar los viajes, levantaron mapas que fueron fundamentales para la geografía universal y establecieron las rutas necesarias para el buen arribo de las naves con tripulaciones, pasajeros, mercancías así como para establecer la regularidad de las derrotas.³ Por otro lado, el personal de tierra (carpinteros, calafates, estibadores, empleados menores de la burocracia, transportistas, criados, arrieros) hizo posible que los viajes se prepararan y pudieran partir.⁴ Los dos tipos de trabajadores fueron importantes para mantener al imperio español en pie así como los vínculos con las colonias de ultramar.

Todas las empresas marítimas requirieron la participación de mucha mano de obra y las experiencias de los hombres que participaron en ellas tuvieron gran valor para el gobierno de las navegaciones así como para difundir

¹ Borah, *Comercio y...*, p. 22.

² En el caso del viaje de Urdaneta, se recomendaba reclutar a vagabundos, mestizos y negros, los cuales al servir en las navegaciones podrían hacerse de un oficio útil. Esto además generaría experiencia marítima en las costas del Pacífico novohispano. Ver Cárdenas, *Urdaneta...*, p. 79 y 81.

³ Carlos Bosch, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980, p. 14; Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias 1492-1824: dinero y crédito en el comercio español*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992, p. 22.

⁴ Fernanda García de los Arcos, "El comercio Manila-Acapulco: un intento de Estado de la cuestión" en Yuste, *Comercio marítimo...*, p. 179.

el conocimiento naval. Esto era de gran relevancia ya que como antes se mencionó, pese a que travesías practicadas por el Pacífico (como las de Magallanes-Elcano, Loaysa-Elcano y Legaspi-Urdaneta) fueron enriquecedoras para los conocimientos marítimos de la época y sentaron precedente para posteriores viajes,⁵ sus informaciones no siempre fueron compartidas con los navegantes que iniciaban sus travesías desde las costas novohispanas, por lo que éstos tuvieron que hacerse de sus propias experiencias a partir de la práctica así como de las narraciones de los viajeros que participaron en dichas travesías.

Como las empresas requirieron de mucha mano de obra, constantemente se reclutó personal del mismo virreinato, ya fueran voluntarios o forzados, españoles o indígenas. El propio Cortés reunió gran número de artesanos, marineros y soldados que participaran en las expediciones así como en la reparación y construcción de navíos.⁶ Esto hizo que muchos hombres que vinieron al Nuevo Mundo acabaran familiarizándose con las navegaciones. Algunos de ellos no habían sido marineros de oficio y tal vez conocieron el mar hasta que cruzaron el Atlántico y, sin embargo, las faenas navales fueron el único modo de subsistencia al que pudieron aspirar, por lo que se vieron en la necesidad de participar en las expediciones del Mar del Sur.⁷

Como las remesas de marinos peninsulares a las costas del Pacífico nunca fueron suficientes, cada vez se echó más mano del personal del virreinato que tuviera la fortaleza para trabajar en las cuestiones del mar, sin importar su casta o su experiencia naval; lo único que importaba era su fuerza

⁵ Martínez, *Hernán...*, p. 478-481. El autor explica detalles sobre estos viajes. También J. H. Parry se refiere a ambos viajes en *El descubrimiento del mar*, México, Grijalbo, 1989, a lo largo del capítulo 12.

⁶ Cárdenas, *Urdaneta...*, p. 22.

⁷ Olveda, "La Navidad...", p. 16; Olveda, *Conquista y...*, p. 137; Borah, *Comercio...*, p. 135.

física o su oficio, pues en ocasiones este último servía en los viajes.⁸ Incluso los indígenas fueron usados como personal marítimo pese a que las leyes prohibían que éstos fueran llevados a las regiones bajas.⁹ Horst Pietschmann dice que la explotación económica de la población autóctona americana fue indispensable para la expansión territorial así como para el financiamiento y organización de viajes que tenían la finalidad de lograr la ocupación de territorios ultramarinos. Por ello los indígenas no sólo realizaron trabajos de construcción, reparación o avituallamiento de naves, sino que a veces hasta fueron obligados a participar en las travesías.¹⁰ Hay que hacer notar que desde el siglo XVI en las zonas tropicales la población indígena se redujo considerablemente, mientras que los españoles y miembros de castas aumentaron su presencia en ellas, por tal motivo éstos se vieron envueltos en las navegaciones novohispanas cada vez con mayor frecuencia.¹¹

⁸ Vidargas explica que en las navegaciones por el golfo californiano, en el siglo XVI, la necesidad que hubo de personal marítimo hizo que tuviera que contratarse a hombres extranjeros como portugueses, italianos, griegos, holandeses o franceses, así como a personal de raza negra, mestizos e indios, a pesar de que estaba prohibido que estos últimos participaran en las empresas navales de la Mar del Sur. Ver *Navegación...*, p. 151. Trabulse por su parte, explica la forma en la que algunas expediciones perleras se veían en la necesidad de completar sus tripulaciones con cualquiera que pudiera subir a las embarcaciones, a pesar de que fueran indígenas o miembros de castas. Ver *Ciencia...*, p. 18. Además. Antonio Rubial explica cómo los miembros de las castas llegaron a convertirse en las clases trabajadoras, por lo que es de pensarse que también llegaron a participar en las navegaciones. Ver *La santidad controvertida. Hagiografía y conciencia criolla alrededor de los venerables no canonizados de Nueva España*, México, Fondo de Cultura Económica, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999, p. 52-53.

⁹ Rodrigo Rivero Lake, "Proyección mexicana en Asia" en *La presencia novohispana en el Pacífico insular, Segundas Jornadas Internacionales*, México, Instituto Nacional de Bellas Artes, Condumex, 1992, p. 36.

¹⁰ Esto pudo verse en la expedición de Álvaro de Saavedra, la cual llevó indígenas a las embarcaciones. Ver Rivero, "Proyección...", p. 30. También Host Pietschmann explica la forma en la que la población indígena fue usada en las exploraciones marítimas novohispanas. Ver *El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, p. 92.

¹¹ Esto se ejemplifica cuando en 1615 Nicolás de Cardona pasó por Acapulco y logró hacerse de marineros para continuar con su viaje, entre los que había negros y mulatos que regularmente laboraban como buzos en las pesquerías de perlas de la zona. Ver Trabulse, *Ciencia...*, p. 18. Sobre los cambios poblacionales del virreinato también puede verse Lira y Muro, "El siglo...", p. 386-394.

Acapulco, por ser el principal establecimiento del Pacífico, congregaba a buena parte de los trabajadores costeros. Desde fines del XVI allí se preparaban las navegaciones a Filipinas y, durante un tiempo, al virreinato del Perú. Acapulco también era el punto de arribo de empleados temporales. Los tripulantes de los galeones bajaban a tierra y en ocasiones desertaban, otros quedaban enfermos hasta su recuperación o muerte, y otros más simplemente permanecían el tiempo que sus naves estuvieran en el lugar. Entre ellos hubo gran cantidad de filipinos a quienes se les veía trabajar tanto en las embarcaciones como en el mismo puerto.¹² Hubo además empleados temporales que arribaban a Acapulco y que provenían de tierra adentro. Esas personas estaban ligadas a labores marítimas que iban desde el envío del correo oficial entre el puerto y México hasta las remisiones de los productos que se consumían en el lugar (carne, tasajo, sebo, cereales, entre otros).¹³ Para el siglo XVII Acapulco era una zona en su mayoría no indígena poblada por unos cuantos españoles, negros, mulatos y filipinos, la cual además era visitada por gran número de transeúntes que circulaba por el lugar durante los periodos de feria.¹⁴

¹² Los listados de salarios pagados en Acapulco son un buen ejemplo para ver que el número de "chinos" era considerable. Sus puestos generalmente eran los más bajos. Puede verse así en esta relación en donde se paga a 1 carpintero de nave, 1 carpintero de almacén, 22 grumetes y 3 sirvientes; todos chinos. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, vol. 2437, fojas 80-87; *Salarios vencidos entregados a trabajadores de Acapulco*; Acapulco, 12 de enero-21 de febrero de 1615.

¹³ Esto puede verse en los pagos hechos a "correos" que fueron a Acapulco. Por lo menos así parece cuando en 1615 se les paga a dos empleados por llevar correspondencia entre México y el puerto o a las personas con las que se hizo contratos para que llevaran bastimentos e incluso papelería. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 2437, foja 81v-82v; *Informe sobre dinero sacado de la Real Caja de Acapulco para gastos en el puerto*; Acapulco, 28 de enero de 1615.

¹⁴ Gerhard, *Geografía...*, p. 40-41; Lourdes de Ita, "Los puertos novohispanos, su 'hinterland' y su 'foreland' durante el siglo XVI" en Marco Antonio Ladavazo (coord.) *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglos XVI al XX*, México, Porrúa, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, p. 32 y 34.

Como antes se mencionó, las principales autoridades portuarias generalmente no permanecían todo el año en Acapulco. Incluso sus viviendas, las cuales eran financiadas por la Corona, sólo eran rentadas durante unos meses.¹⁵ En cuanto a los comerciantes, muchos también llegaban únicamente al momento de realizar sus transacciones.¹⁶

Pese a que es verdad que el número de vecinos en los establecimientos portuarios no era tan numeroso como en poblaciones del interior del virreinato, es importante recordar que estos lugares no quedaban del todo deshabitados; en Acapulco había personas de diversos orígenes y oficios que laboraban de forma permanente. Muchos de ellos participaban en la reparación de embarcaciones, comercio de cabotaje y preparaban al puerto para recibir y enviar naves y gente en diversas épocas del año.¹⁷

Por otro lado, también estaban aquellos que practicaban labores relacionadas con la construcción o reparación de edificaciones cuyas faenas es probable que se desempeñaran periódicamente; esto permite pensar que dichos trabajadores posiblemente fueran residentes del lugar. Como ejemplo de ese tipo de contrataciones puede verse en el siguiente cuadro:

¹⁵ El sistema de renta para oficiales portuarios puede verse en este AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 2437, foja 80; *Informe sobre dinero sacado de la Real Caja de Acapulco para gastos en el puerto*; Acapulco, 12 de enero de 1615. En él se explica el caso del alquiler que se pagó por la vivienda de Alonso Funes, tesorero del puerto en 1615. La renta era de 400 pesos al año pero como él no permaneció en el lugar todo el año sólo se pagó por la vivienda 330 pesos.

¹⁶ Hassig, *Comercio...*, p. 189.

¹⁷ Estos oficios pueden verse en los listados de pagamentos realizados en Acapulco, como éste de 1615 en donde se pagó a un alcalde de real aduana, a un tenedor de bastimentos en reales almacenes, a cuatro alférez a cargo del castillo, a un artillero empleado en almacén, a tres chinos carpinteros, a cuatro chinos sirvientes en almacenes del puerto. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 2437, foja 80-131; *Informe sobre dinero sacado de la Real Caja de Acapulco para gastos en el puerto*; Acapulco, 12 de enero-21 de febrero de 1615.

Cuadro 4. Empleados contratados para reparar el hospital de Acapulco (1678)

| Oficio/persona | Labor |
|------------------------------------|--|
| 1 oficial | trabajos en la enfermería |
| 2 peones | trabajos en la enfermería |
| 1 oficial | aderezamiento del gallinero |
| 2 peones | aderezamiento del gallinero |
| 1 oficial | trabajos en la celda del hermano mayor |
| 2 peones | trabajos en la celda del hermano mayor |
| Luis Hernández | maestro albañil |
| Simón de la Cruz | maestro carpintero |
| Mateo Angulo | peón |
| Lázaro Pérez | peón |
| Pedro de la Cruz | peón |
| Simón el negro | peón |
| Francisco el mestizo | peón |
| Joseph el chino | peón |
| Jacinto el mulato | peón |
| Gabriel el mulato | peón |
| [sin especificar, tal vez mujeres] | Personal para el lavado de ropa |

Fuente: AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 407, libro 3, fojas 21-21v.

Así, se ve que Acapulco, como puerto oficial, generalmente no quedaba del todo despoblado; por lo tanto, es de pensarse que las faenas navales se practicaban en ese lugar todo el año, por lo que el establecimiento nunca dejó de funcionar.

Respecto al personal de los puertos menores, existe menos información sobre ellos. Sin embargo, las referencias que hay acerca de las navegaciones de pescadores, buscadores de perlas y vigías dan la pauta a pensar que en ellos había pobladores permanentes, aunque en número reducido.

b) Los asentamientos vinculados a las costas

Ya se ha mencionado que los puertos menores no tenían permiso para realizar comercio de altura, lo que provocó que sus asentamientos fueran pequeños y poco habitados. Muchos de los hombres que desempeñaban las faenas

marítimas residían en las poblaciones inmediatas a las costas en lugar de hacerlo en los puertos, por lo que sólo de cuando en cuando se trasladaban a ellos.

Hay que aclarar que es difícil diferenciar a los trabajadores avecindados a lo largo del litoral Pacífico. Como antes se mencionó, se sabe que la población indígena se redujo drásticamente mientras que las castas aumentaron. Podría pensarse que los segundos ocuparon el lugar de los primeros en las faenas del mar; sin embargo, la documentación de la época menciona a los dos en las contrataciones realizadas. Pese a que las leyes indicaban que debían vivir separados, en realidad esas órdenes difícilmente se cumplieron y tanto indígenas como miembros de las castas convivieron en las poblaciones cercanas a los puertos.¹⁸ Por ello es de pensarse que tanto unos como otros participaron en las labores costeras.

Respecto a los indígenas, su fuerza de trabajo fue empleada con regularidad tanto en el papel de vigías como en labores relacionadas con la pesca y el comercio local. Por otro lado, desde fines del siglo XVI los indios trabajaron en los puertos bajo el sistema de repartimiento, el cual los obligaba a prestar servicio temporal a las autoridades locales, quienes en teoría se encargaban de distribuir a los hombres donde su trabajo hiciera falta y por cuyo trabajo recibían una paga. Así, los indígenas eran enviados a reparar caminos o participar en construcciones portuarias; de esta forma, dichas autoridades

¹⁸ Por ejemplo en 1654 el Duque de Albuquerque ordenó a los alguaciles de Acapulco, Chilapa y Tixtla que vigilaran que se cumpliera la prohibición de que vivieran en pueblos de indios negros, mulatos, mestizos, chinos y sambahigos; tampoco debían de establecer sus ranchos en zonas despobladas sino que debían de vivir entre españoles. Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 23, expediente 58, fojas 176-176v; *Orden de sacar a negros, mulatos, mestizos, chinos y pardos de los pueblos de indios de Acapulco, Tixtla y Chilapa*; México, 13 de noviembre de 1654.

gastaban menos en salarios que si hubieran contratado a otros empleados.¹⁹ Pese a que los indígenas no debían ser sacados de sus comunidades para ser trasladados a lugares distantes o tropicales, esto generalmente no se respetó; cuando se necesitaba su fuerza laboral, eran llevados a donde se les requiriera. Hay que aclarar que para fines del XVII el repartimiento ya sólo se usaba para trabajos de la Corona, por lo que en el caso del litoral Pacífico, el principal destino de los indios repartidos fue Acapulco.²⁰ Como en ocasiones las poblaciones cercanas a dicho puerto no tenían el número de indios suficientes para completar la cantidad de empleados requeridos, fue necesario recurrir a vecinos de poblaciones aún más distantes.²¹ Así que pese a las prohibiciones existentes en torno al traslado de naturales, estas leyes fueron dejadas de lado en favor de las obras que la Corona necesitaba.

En cuanto a las castas, algunas narraciones de viajeros que se han referido a Acapulco hicieron mención a su creciente presencia en ese puerto. En 1593 Francesco Carletti contó sólo veinte casas de españoles en un vecindario de cien familias, lo que hace pensar que el resto eran de negros y mulatos; en 1679 el canónigo Pedro Cubero Sebastián explicó que el puerto

¹⁹ Widmer, *Conquista...*, p. 169-170; Lira y Muro, "El siglo...", p. 427-429.

²⁰ Esto puede verse cuando en 1602 se necesitaba construir unos cuantos jacales en Acapulco, por lo que se pidió el envío de 60 indios cada semana durante dos meses. Éstos debían ser sacados de las poblaciones de Chilapa, Tixtla y Zumpango y de sus sujetos pero que estuvieran a una distancia de 10, 12 y 14 leguas a la redonda; pero como los indios que había a esa distancia eran pocos, no alcanzarían para terminar las labores necesarias en el puerto, por lo que se dijo que era necesario echar mano de los pueblos que estaban más cercados a esas distancias. AGN, General de Parte, volumen 6, expediente 106, fojas 49-49v; *Solicitud de que se envíen indios a Acapulco para construir jacales*; Acapulco, 20 de abril de 1602.

²¹ Por ejemplo en 1696 se necesitaban trabajadores para construir la cárcel de Acapulco y los indios de los que se podría echar mano estaban a más de 20 leguas de distancia, pero como era necesaria esa mano de obra hubo que pagarles las raciones porque si no se les mandaba la obra se retrasaría, con daños para la Corona. AGN, Jesuitas, volumen I-14, fojas 554-554v; *Informe sobre la cantidad de indios en las cercanías de Acapulco*; agosto de 1696. Se acordó que se sacaran 3 indios de tres pueblos cada semana, con 12 de cada uno hasta que se acabara la obra. Los pueblos serían Chilapa, Tixtla y Zacatula. Y se les pagaría por sus servicios Ver AGN, Jesuitas, volumen I-14, fojas 556-556v; *Solicitud de indios para construir la cárcel de Acapulco*; 19 de agosto de 1696.

estaba poblado en su mayoría por “negros a manera de cafres” que resistían esos climas costeros; en 1697 el italiano Giovanni Gemeli narró que en su mayoría Acapulco era habitado por negros y mulatos.²² Respecto al resto de los litorales, también los miembros de las castas incrementaron su presencia en ellos e incluso a lo largo del siglo XVII fundaron poblaciones agrícolas que se establecieron en zonas cercanas a los litorales o bien formaron parte del personal que laboraba en las haciendas y estancias de esas regiones.²³ Entre las castas también se consideró a la población asiática, cuyos miembros eran llamados “indios chinos” y quienes incluso llegaron a formar comunidades, como en el caso de Coyuca, donde a fines del siglo XVII existía un “barrio chino”.²⁴

En los puertos o en las poblaciones cercanas también se podían encontrar avecindados a unos cuantos extranjeros, quienes estaban catalogados como blancos. Algunos eran personas que pasaban sin licencia a los reinos españoles. Su número debió ser considerable ya que las autoridades llegaron a ordenar que se registraran y pagaran por sus respectivas licencias.²⁵

²² Widmer, *Conquista...*, p. 112-115; Ramón María Serrera, “El camino de Asia. La ruta de México a Acapulco” en Chantal Cramaussel (coord.), *Rutas de la Nueva España*, México, El Colegio de Michoacán, 2006, p. 217-218. Por su parte Giovanni Gemelli también describió que la población de Acapulco era en su mayoría de negros y mulatos, con unos cuantos comerciantes españoles que iban temporalmente, pero que raramente se veían naturales en el lugar. Ver *Viaje...*, p. 8.

²³ Widmer, *Conquista...*, p. 125-128, Jesús Hernández, “El comercio de algodón en las cordilleras y costas de la Mar del Sur de Nueva España en la segunda mitad del siglo XVIII” en Guillermina del Valle Pavón (coord.), *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, México, Instituto Mora, 2003, p. 226.

²⁴ Israel, *Razas...*, p. 82-83; Widmer, *Conquista...*, p. 92-93.

²⁵ Así sucedió en 1625 cuando el virrey marqués de Cerralvo publicó un bando en el que ordenaba a los extranjeros y naturales de Portugal que hubiesen pasado a la Nueva España sin licencia, que se registraran y pagaran lo correspondiente para poder quedarse. Algunos lo hicieron, como Juan Bautista Espinola, de Génova, residente en Perú pero que estaba en Acapulco y al ver el bando se registró. O Martín de Silveira, natural de Barcelos, Portugal, residente en Coyuca, jurisdicción de Acapulco, que hizo lo mismo. Ver AGN, Reales Cédulas Duplicados, volumen 50, expediente 213, fojas 126-126v: *Declaración de extranjeros de haber pasado a la Nueva España sin licencia*; México, 19-21 de julio de 1625.

Los pueblos no eran los únicos que se vinculaban con las faenas del mar. En las cercanías de las costas también había haciendas y ranchos que lo hacían. Desde la segunda parte del siglo XVI la cría de ganado en las regiones costeras permitió crear un tráfico de carne tanto con el puerto como en poblaciones cercanas; el crecimiento de las estancias ganaderas se vio favorecido por el descenso de la población indígena en la zona así como por la desocupación de tierras.²⁶ Algunos de esos ranchos y haciendas llegaron a establecer contratas con las autoridades para llevar diversos materiales para la oficialidad de Acapulco (como papel, tinta y herramientas) o bien alimentos con los que se racionaba a trabajadores (principalmente de Acapulco) y tripulaciones. Dichas contratas se hacían a través de pregones. Luego de escucharlos se presentaban los postores con sus respectivos ofrecimientos; las autoridades escogían al que consideraban mejor o más económico.

En el caso de las costas neogallegas, la llegada de nuevos residentes fue motivado por la actividad minera practicadas en las cercanías así como por las labores agropecuarias que se implementaron para abastecer a las nuevas poblaciones. Los trabajos relacionados con el medio marino se hacían en menor escala y eran realizados por pocos colonos; la pesca se restringía a la línea costera; sin embargo, esta actividad aumentó paulatinamente ya que la pesca de lagos y lagunas a veces era insuficiente para abastecer los mercados locales, por lo que cada vez fue más necesario recurrir a la pesca marítima. Otras actividades practicadas en los litorales se relacionaban con la producción de sal (usada en las minas) y la búsqueda de perlas; ambas labores se practicaron con regularidad a lo largo del periodo colonial.²⁷

²⁶ Widmer, *Conquista...*, p. 125-128.

²⁷ Widmer, *Conquista...*, p. 133; Vidargas, *Navegación...*, p. 15-16.

Podría decirse que el litoral Pacífico no estaba del todo despoblado ni carente de actividad. En él se practicaban diversas faenas marítimas en las que participaban personas de todo tipo, y aunque hay que reconocer que esas actividades no eran demasiado desarrolladas y que los asentamientos portuarios no tuvieron gran crecimiento, las faenas del mar se realizaron con cierta regularidad. Muchas de estas labores se adecuaron a las necesidades de la misma Nueva España, sin embargo, la presión que ejercieron los enemigos de España sobre los territorios coloniales desde inicios del siglo XVIII, en especial los que se ubicaban de cara al Mar del Sur, mostró que las condiciones de los poblamientos costeros de la Nueva España eran rezagadas y debían de modificarse; algo que se intentó a lo largo de esa centuria.

Capítulo IV. Trabajadores portuarios

No hay que perder de vista que el funcionamiento de los establecimientos costeros en gran medida dependió de la mano de obra que laboraba en ellos, ya fuera hombres con oficio o trabajadores en general. Durante el siglo XVIII las faenas náuticas y portuarias se multiplicaron, lo que provocó que también lo hiciera el número de empleados vinculados a esas labores. Éstos paulatinamente hicieron de las regiones costeras sus lugares de residencia y participaron de forma más activa en los trabajos marítimos. Es necesario conocer a la gente que vivió y laboró en los puertos novohispanos ya que su trabajo, sin importar si era a grande o pequeña escala o en unos periodos con mayor intensidad que en otros, permitió que las actividades marítimas realizadas en los litorales del Pacífico fueran constantes.

Por lo anterior, este capítulo tiene por objetivo conocer las razones por las que durante el siglo XVIII se incrementaron las poblaciones que vincularon sus economías a las actividades portuarias del Pacífico así como sus repercusiones en el virreinato. Para comprender lo anterior será necesario apreciar las diferencias existentes en torno al funcionamiento de los distintos establecimientos, las cuales incluyen la realización de ferias comerciales (Acapulco), actividades de cabotaje (puertos menores) y faenas marítimo-militares (San Blas) a lo largo del siglo XVIII.

a) Acapulco

Ya se ha hecho mención que Acapulco era un establecimiento que cobraba vida durante las ferias comerciales, mientras que el resto del año era un pueblo poco habitado cuyos residentes en su mayoría eran personas de color,

situación que se prolongó hasta bien entrado el siglo XVIII. La situación poblacional de este puerto comenzó a cambiar durante la segunda mitad del esa centuria ya que los trabajos realizados en el lugar se multiplicaron, como más adelante se explicará. Así, la población portuaria aumentó de forma paulatina: en 1743 el informe hecho sobre Acapulco por el castellano Juan Eusebio Gallo registró 400 familias de morenos, pardos y algunos chinos, y aunque no dejó ver a población indígena en el puerto, es de pensarse que sí había debido a que constantemente estaban en el lugar vendiendo mercaderías diversas;²⁸ esa misma década José Antonio Villaseñor y Sánchez, al parecer usando el informe anterior, también hizo mención de las 400 familias residentes en Acapulco, en cuya población destacaban chinos, negros y mulatos;²⁹ en 1777 el padrón del arzobispado de México registró 608 familias (24 españolas, 154 indias, 43 chinas, 47 negras y 280 mulatas);³⁰ por último, en el padrón de 1792 se registraron 21 familias castizas y mestizas y 271 familias pardas, pero es de pensarse que el número de negros también se acrecentó.³¹

Debido a que en 1774 se reestablecieron relaciones entre los virreinos de Perú y Nueva España a través del Pacífico, las actividades realizadas en Acapulco requirieron mayor cantidad de trabajadores, por lo que las autoridades del lugar se vieron en la necesidad buscarlos en diversas partes del virreinato. Fueron cuatro los principales tipos de personal a los que pudo

²⁸ En el documento se indica que en los alrededores de Acapulco era donde generalmente se avencindaban los indios, y se indicó además que “estos viven en sus pueblos y solo entran y salen con legumbres, semillas loza y maseteria que producen en su territorio”. Ver AGI, Indiferente General, 107, tomo I, folio 104v; *Informe de jurisdicción correspondiente a Acapulco*; Acapulco, 29 de abril de 1743.

²⁹ José Antonio Villaseñor y Sánchez, *Theatro Americano. Descripción general de los reynos y provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones* (edición preliminar de Ernesto de la Torre Villar; estudio introductorio de Alejandro Espinoza Pitman), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005, p. 256.

³⁰ Ernest Sánchez Santiró, *Padrón del Arzobispado de México 1777*, México, Archivo General de la Nación, 2003, p. 123.

³¹ AGN, Padrones, vol. 16. *Padrón de familias castizas, mestizas y pardas de Acapulco*. 1792.

recurrirse: forzados, enviados de otros establecimientos, indultados y contratados en las localidades.

En el caso de los forzados, éstos generalmente eran personas que tras haber cometido delitos, ya fuera en el puerto o en otras poblaciones del virreinato, eran enviados a purgar sus culpas en Filipinas, aunque durante su estancia en Acapulco trabajaban en el lugar. Las labores realizadas por los forzados generalmente se relacionaban con actividades de tierra firme puesto que en gran medida se trataba de personas que no tenían experiencia en las navegaciones.

Respecto a las remesas de marinos, éstas sobre todo se hacían para conseguir mano de obra especializada en los oficios del mar. En Acapulco se carecía de esa gente y generalmente se dependía de las tripulaciones de los galeones, la cual en su mayoría era de origen asiático; muchos de ellos ya no regresaban a las Filipinas, sino que se establecían en ese puerto o en sus alrededores y se casaban con las indias del lugar.³² Esto al parecer fue constante ya que cuando Humboldt pasó por Acapulco mencionó que "...son muchos los individuos de origen asiáticos, ya chino, ya malayo, que se han establecido en Nueva España".³³ En parte esta situación era útil ya que se podía echar mano de ellos cuando las tripulaciones mermaban por enfermedad, muerte o deserción. Esto puede deducirse con casos como el de Malaspina, cuya tripulación se había reducido y eso lo obligó a contratar

³² C. Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, p. 257-258; García, *Forzados...*, p. 173; Jesús Hernández, *Élites, reformismo borbónico e insurgencia en las cordilleras y costas de la Mar del Sur (1777-1810)*, Tesis de Maestría (Maestría en Historia Moderna y Contemporánea), Instituto Mora, 2000, p. 94-95.

³³ Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España* (estudio preliminar, revisión del texto, cotejos, notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina) México, Porrúa, Colección "Sepan Cuántos" no. 39, 1991, p. 51.

marineros “filipinos” en Acapulco.³⁴ A pesar de la utilidad que esos hombres pudieran tener, su número de todas formas no era suficiente para cubrir las necesidades del puerto, por lo que fue necesario tratar de conseguir más gente. En ocasiones se recurrió a remesas de marinos de otros establecimientos para que laboraran en Acapulco y ayudaran en sus navegaciones, aunque fuera de forma temporal. Como ejemplo de esto puede verse el caso de 36 marineros que en 1763 salieron de México (posiblemente luego de ser reclutados en Veracruz) con el fin de ayudar en la preparación de la fragata Santa Rosa y posteriormente se embarcaran en ella rumbo a las islas del Poniente, viaje del que regresarían.³⁵ Este tipo de contrataciones en realidad son independientes de las que se hacían para enviar reclutas y forzados a las islas ya que sólo se trataba de conseguir el número suficiente de empleados de mar que completaran las tripulaciones filipinas.

Las remesas de personal no eran fáciles de realizar, por lo que las autoridades procuraron contratar hombres especializados que enseñasen sus oficios a los residentes de Acapulco, sobre todo en lo que se refería a los trabajos de tierra firme. Esto requería que se ofrecieran puestos remunerados a esos trabajadores para que se establecieran en las costas del Pacífico. Esto se hacía ya que se había visto que era más barato que algunos bastimentos se fabricaran en el propio puerto. Ejemplo de lo anterior se ve cuando en 1732 se autorizó que se enviaran a Acapulco directamente desde España toneleros y “oficiales de aguada” para carenar y abastecer al navío de Filipinas ya que era más caro hacer envíos de pipería y barrilería a ese puerto en lugar de mandar

³⁴ Virginia González, *Malaspina en Acapulco*, España, Turner Quinto Centenario, 1989, p. 77.

³⁵ AGN, Marina, volumen 19, foja 318; *Envío de marineros a Acapulco*; México, 1 de octubre de 1763.

personal que los fabricaran en el mismo sitio.³⁶ Otro ejemplo se ve cuando en 1758 se envió a Acapulco al maestro tonelero Fernando de Otero, contratado para laborar en ese puerto e instruir a jóvenes aprendices en el oficio.³⁷ Así, en el lugar se fabricarían las pipas y posteriormente el trabajo sería una tarea cotidianamente realizada por los propios vecinos del lugar.

Como la mano de obra marinera también era escasa y difícil de conseguir en Acapulco, el uso de indultados fue recurrente. No había demasiadas opciones para evitar esta situación ya que si no se contaba con el número suficiente de empleados las navegaciones podían sufrir retrasos; además el envío de personal del interior del virreinato resultaba costoso al erario; eso obligó a las autoridades a “perdonar” a los desertores para que volvieran a los trabajos portuarios, por lo que los bandos que ofrecían los indultos fueron frecuentes.³⁸

Por otro lado, había faenas que no necesitaban personal especializado, sino gente fuerte que pudiera hacer los trabajos requeridos y que resistiera mayoría se componían gente de color, además de algunos blancos, chinos y pocos indígenas. Sin embargo, como su número era insuficiente para cubrir las necesidades del puerto, fue necesario recurrir a los vecinos de las localidades cercanas, entre los que había miembros de castas e indígenas; muchos de

³⁶ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 51, expediente 93, fojas 374-375; *Se aprueba el envío de toneleros a Acapulco*; Sevilla, 28 de septiembre de 1732.

³⁷ Se sabe del caso de tonelero porque había sido enviado al puerto y no se le había pagado su salario, por lo que para 1758, por la importancia de dicho empleado, se ordenó que se le entregaran 300 pesos por todos los gastos que hizo desde que fue enviado a dicho puerto para cumplir con su trabajo. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 1311, fojas 22-22v; *Orden de dar dinero a maestro tonelero*; Acapulco, 20 de noviembre de 1759.

³⁸ Sólo como referencia está una carta enviada por el virrey Revillagigedo en donde informa que fue necesario enviar 80 jóvenes y algunos forzados al puerto de Veracruz para completar la escuadra de corso del capitán Gutiérrez de Evia ya que sus fuerzas se vieron mermadas por las numerosas desertiones que sufrió. A ese problema era necesario poner remedio y castigar severamente esa falta para evitar que se repitiera. Al parecer no se logró pero la amenaza de castigos deja ver lo latente y dañino del problema. AGS, Marina, legajo 402, expediente 687; *Carta del conde de Revillagigedo*; México, 29 de junio de 1754.

ellos suspendían temporalmente las labores realizadas en sus comunidades para trasladarse al puerto y contratarse en él.³⁹ Esto puede verse con los pueblos de Tixtla y Chilapa, poblaciones donde se avecindaban muchos de los arrieros que se encargaban de transportar mercaderías, trabajadores que iban al puerto a ofrecer sus servicios durante periodos de feria o a vender petates que servían para empacar las mercaderías asiáticas o el algodón que se cultivaba en sus poblaciones, además de otros productos agrícolas.⁴⁰ En cuanto a los miembros de las castas, hubo varias poblaciones que se establecieron en torno al puerto (algunas de negros y mulatos) que se dedicaron al cultivo de algodón o a trabajar en haciendas; algunos de ellos se trasladaban por temporadas al puerto a realizar diversos trabajos y así complementar sus ingresos. Puede verse lo anterior con un registro hecho en los litorales de Zacatula en 1778, donde se explicaba que buena parte de los habitantes del lugar se dedicaban al cultivo del algodón, actividad con la que tanto pobres como ricos obtenían ganancias. Sin embargo, esa no era una actividad realizada todo el año, por lo que cuando no se dedicaban a ella laboraban en el puerto. Dichos pobladores eran indios tributarios o mulatos y chinos milicianos exentos de ese pago gracias al fuero del que gozaban.⁴¹ Algunos de ellos también se dedicaban a la pesca de perlas, aunque las autoridades llegaron a decir que era poca la ganancia que esos pobladores obtenían de dicha actividad.⁴² Podría decirse que los miembros de las castas y los indígenas se vincularon con las actividades costeras ya fuera en las

³⁹ Yuste, *Comerciantes...*, p. 257-258.

⁴⁰ García, *Forzados...*, p. 116-117; Hernández, *Élites...*, p. 17; Oferza, *Acapulco...*, p. 92.

⁴¹ Widmer, *Conquista...*, p. 73 y 76.

⁴² AGN, Alcabala, volumen 400, expediente 1, fojas 50-55v; *Informe sobre dificultades para cobrar alcabalas en Zacatula*; Atoyaque, 14 de enero de 1774.

embarcaciones, en la playa o en labores relacionadas con el comercio, carga y descarga, abastecimiento del puerto y de embarcaciones.

Es importante señalar que la gente que se trasladaba a los establecimientos costeros generalmente era humilde, poco conocedora de los oficios del mar y lo probable es que se dirigieran a ellos en busca de un modo de vida o de algún ingreso extra. En el caso de Acapulco, el aumento poblacional que se vivía en el lugar (aunque fuera de forma temporal) obligó a las autoridades a acrecentar los abastos enviados al puerto. En ellos se siguió recurriendo a asentistas, pero también a poblaciones de las localidades y haciendas que se encargaban de proveer a Acapulco de mercancías cultivadas o producidas en la localidad como maíz, frijol, arroz, sandía, cocos, plátanos, verduras, panocha, azúcar, garbanzos, manteca, jabón y mezcal. Estos productos complementaban las remesas de carne encargada generalmente a la hacienda de San Marcos y los cereales, aceite y jamón remitidos desde México.⁴³

Como se ve, las faenas a realizar en Acapulco eran desempeñadas por personal diverso, en el que se incluía a vecinos de la localidad. En la medida en la que los trabajos a realizar se acrecentaron fue necesario conseguir mayor cantidad de mano de obra, lo que hace pensar que al haber un modo de vida en el puerto, el número de pobladores permanentes aumentó de forma paulatina.

La situación habitacional de Acapulco puede conocerse a partir de descripciones hechas del lugar, como la que en 1776 hizo Miguel Constanzó. Este ingeniero militar fue al puerto con la orden de hacer una relación de los

⁴³ Hernández, *Élite...*, p. 127; González, *Malaspina...*, p. 110.

daños que provocó el terremoto de ese año. En su texto explicó que las casas del lugar quedaron con muchos desperfectos, y pese a los daños sufridos, las reparaciones se hacían de forma muy lenta ya que buena parte de los pobladores ni siquiera estaban en el lugar pues no era una época de feria; y los que sí se encontraban ahí no siempre tenían los medios para hacer reparaciones a sus viviendas, por lo no podían vivir en ellas. Así lo describió:

La ciudad ha padecido tal estrago que no ha quedado casa habitable, y sus moradores viven alojados en los patios y plazas en donde se ha formado un abrigo provisional en la mejor forma que han podido según sus facultades. Algunos se dedican a repararlas aunque en corto número, pues como las más de ellas pertenecen a sujetos que viven fuera, y distantes no han dado providencia hasta ahora conducente a su restauración y quizás se negarían a darla, si a este fin no se les apremia.⁴⁴

Por su importancia comercial, era necesario hacer reparaciones al pueblo de Acapulco antes de que fuera época de feria; por ello las autoridades se vieron obligadas a asumir las labores y los costos para realizar las obras. Los arreglos eran importantes ya que en las bodegas se guardaban los cargamentos y en muchas viviendas se hospedaban los comerciantes que arribaban al lugar.⁴⁵ Esto hacía necesario que las reparaciones terminaran antes de la llegada de los galeones y así la feria comercial no sufriera retrasos. Por ello se dieron instrucciones al castellano Elizondo de que coordinara los trabajos a realizar. Así se indicó:

... a cuyo fin le prevengo cuanto me ha parecido conveniente a facilitar el breve éxito de la reedificación de las casas, para que se hallen en estado de habitarse al arribo de la Nao de Filipinas y el comercio pueda resguardar sus efectos con alguna seguridad.⁴⁶

⁴⁴ AGN, Filipinas, volumen 11, fojas 207-207v; *Carta del ingeniero militar Constanzó al virrey Bucareli*; Acapulco, 22 de mayo de 1776.

⁴⁵ Oferza, *Acapulco...*, p. 92.

⁴⁶ AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 2, foja 49; *Carta del castellano Elizondo al virrey Bucareli*; México, 20 de junio de 1776.

Las reparaciones seguramente se hicieron y es probable que el número de edificaciones se acrecentara, aunque eso no necesariamente significó que el tipo de construcciones variara demasiado. El puerto de Acapulco, como poblamiento, continuó contando con una pobre infraestructura. Por lo tanto, su principal desarrollo se siguió relacionando con el comercio.

Pese a lo anterior, cabe mencionar que sí hubo inversiones en obras que favorecieran las actividades comerciales. Una de las más importantes fue el camino que llevaba a México. En las labores desarrolladas en él fue necesario recurrir a los vecinos y trabajadores de Acapulco. Hay que recordar que el puerto contaba con comunicaciones terrestres entre las que destacaba un camino principal que lo unía con la capital.⁴⁷ Al parecer esa ruta era difícil de transitar, situación que se dificultaba aún más en épocas de lluvia.⁴⁸ Cuando las transacciones del puerto aumentaron, se hizo evidente la necesidad de mejorar esa vía. En respuesta a esa situación, para 1786 el castellano interino Rafael Basco informó al ministro José de Gálvez sobre lo descompuesto que estaba dicho camino, el cual fue descrito como una ruta peligrosa en la que era casi imposible transitar durante época de aguas. Según el castellano, era necesario repararlo ya que por él transitaban todas las cargas que llegaban de Perú, Filipinas y costas menores de la Nueva España. Para que los arreglos no generaran costos a la Real Hacienda, Basco propuso cobrar peaje: un real por cada mula o caballo que pasara y medio real por todo bagaje menor o cabeza de ganado vacuno. Cuando llegara el momento de hacer puentes para cruzar los ríos Mezcala y Papagayo, se exigiría un real por cabeza, que en ese

⁴⁷ Yuste, *Comerciantes...*, p. 260-261; Daniele Dehouve, *Entre el caimán y el jaguar: los pueblos indios de Guerrero*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1994, p. 70.

⁴⁸ Descripciones sobre las malas condiciones del camino Acapulco-México puede verse Serrera, "El camino...", p. 218-219.

momento era lo que cobraban los indios por cruzar las cargas con sus balsas sostenidas con calabazos.

La propuesta fue enviada al fiscal Posada. En ella se explicó que los arreglos eran necesarios ya que esa ruta era cada vez más transitada debido al creciente número de naos y embarcaciones peruleras que arribaban a Acapulco. En cuanto a la mano de obra, el castellano explicó que ésta saldría de las localidades. Hubo que aclarar que ya no se haría como antes, es decir, obligar a los indios de Tixtla y Chilapa a hacer los arreglos, ya que eso era opuesto a la humanidad. En esta ocasión se haría como en Europa, es decir, se pagaría peaje para financiar a los trabajadores que hicieran las obras, aunque se tratara de indios. Por otro lado, los arrieros estarían conformes con los cobros mencionados puesto que se verían beneficiados con la obras; esto se debía a que continuamente perdían mulas por las malas condiciones del camino. Dependiendo de las recaudaciones logradas, también se planearía hacer puentes o barcas para cruzar los ríos Mezcala y Papagayo.⁴⁹ Aunque el fiscal Posada estaba de acuerdo con la propuesta del castellano, indicó que era necesario esperar a que el monarca diera su autorización para iniciar con las obras.⁵⁰ Al parecer, el camino fue reparado en algunos tramos, pero los puentes planeados sólo quedaron en obras.⁵¹ Sin embargo, es probable que en los trabajos realizados, los habitantes de las cercanías fueran contratados, como se había hecho con anterioridad.⁵²

⁴⁹ AGS, Guerra Moderna, legajo 6978; *Expediente relativo a los arreglos que se hacen al camino entre México y Acapulco*; México, 14 de diciembre de 1782.

⁵⁰ AGS, Guerra Moderna, legajo 6978; *Expediente relativo a los arreglos...* México, 27 de febrero de 1783.

⁵¹ Ramón Ma. Serrera explica los arreglos hechos y las obras que quedaron pendientes a partir de narraciones de viaje, como la de Malaspina o la de Humboldt. Ver "El camino...", p. 225.

⁵² Dehouve, *Entre...*, p. 71-72.

Otra obra importante realizada en el puerto y que se relacionó con las actividades comerciales fue el muelle. Hay que recordar que durante mucho tiempo el lugar careció de uno, por lo que las descargas se hacían en barcas que llegaban hasta la playa y de ahí las mercancías eran llevadas a las oficinas destinadas a controlar su tráfico.⁵³ Fue el mismo Rafael Basco quien para 1782 se encargó de reconstruir el muelle del puerto ya que, según explicó, el que había era una barraca de piedras sueltas que generaban retrasos, estorbaban mucho y ocasionaba que las cargas y descargas de las naves de Filipinas y Perú se hicieran con los hombres metidos en el agua hasta el pecho. Mercancías y pasajeros eran llevados en brazos desde la orilla hasta el bote y viceversa, lo cual generaba más trabajo, riesgo de avería y retraso.⁵⁴ Esta obra fue bien aceptada por las autoridades reales y seguramente en ellas también intervinieron los vecinos de la zona.

Por último, no hay que perder de vista que las obras realizadas en el fuerte de San Diego también fueron importantes en la infraestructura del lugar y requirieron emplear a mucha mano de obra de aquella región, como se mencionara más adelante.

Lo anterior deja ver que las actividades comerciales obligaron a hacer arreglos estructurales tanto al puerto de Acapulco como a los puntos que lo comunicaban con el interior del virreinato; para ello seguramente se requirió mayor cantidad de trabajadores, por lo que posiblemente fue necesario realizar diversos tipos de reclutamientos para contar con un número considerable de hombres y que así los trabajos portuarios no se retrasaran. Deja ver además cómo los vecinos de lugar y los residentes de poblaciones cercanas se veían

⁵³ Yuste, *Comerciantes...*, p. 259.

⁵⁴ AGS, Guerra Moderna. legajo 6978, folios 20-21; *Expediente relativo al muelle que se hizo en Acapulco*; México, 4 de diciembre de 1782.

involucrados en las obras realizadas en el puerto. Por otro lado, aunque el número de empleados aumentó, éstos en su mayoría eran gente pobre que desempeñaba cualquier tipo de trabajo, por lo que no se puede hablar de una población experta en los oficios portuarios. El personal especializado era poco y generalmente era enviado desde otros establecimientos, aunque fuera de forma temporal.

b) Puertos menores

Es difícil conocer el desarrollo poblacional de los puertos menores ubicados en el Pacífico novohispano ya que existen pocos estudios que se refieran a ellos. Se pueden hacer deducciones a partir de relaciones hechas por autoridades en lo que concernía a pesca, búsqueda de perlas, producción de sal e incluso aspectos administrativos. Por ello en este punto es importante entender que se verán algunas descripciones de esos establecimientos y a partir de ellos se extrapolará la información con la que se cuenta.

Primeramente, hay que recordar que en las zonas cercanas a las costas neogallegas la población aumentó poco a poco, principalmente desde la segunda parte del siglo XVII, gracias al crecimiento económico de la región; Guadalajara fue la ciudad de mayor desarrollo, por lo que se convirtió en el eje articulador del Occidente.⁵⁵ Las poblaciones establecidas en esos litorales eran variadas ya que incluían haciendas, ranchos y pueblos en los que podían residir blancos, indígenas, negros, castas y chinos. Cabe recordar que los últimos eran asiáticos que en un principio llegaron como esclavos o miembros de tripulaciones a las costas novohispanas y se extendieron en los litorales del

⁵⁵ Eric Van Young, *La crisis del orden colonial. Estructura agraria y rebeliones populares de la Nueva España, 1750-1821*, México, Alianza Editorial, 1992, p. 202.

Pacífico. Su presencia no fue tan insignificante, formaron parte de los trabajadores de las costas y no únicamente se ubicaron en Acapulco, sino que también tuvieron presencia en otros lugares donde el galeón llegaba a hacer parada, como la Navidad o Matanchel.⁵⁶ Todos esos grupos participaron en diversos trabajos portuarios que podían desempeñarse tanto en mar como en tierra, pero que finalmente vincularon a esas poblaciones con las navegaciones locales. Algunas de esas labores fueron la pesca, la búsqueda de perlas, la extracción de sal, el comercio de cabotaje y las navegaciones hacia las misiones de la California.⁵⁷

En el caso de tratarse de navegaciones, algunos hombres laboraban en ellas de forma temporal y regresaban a sus lugares de residencia cuando terminaban sus periodos de trabajo; esta gente se quedaban en tierra hasta que fuera el momento de emplearse en otra travesía. Aunque se tienen varios datos de las navegaciones y trabajos realizados en los puertos menores, en realidad se sabe poco de la forma en la que se organizaron esos viajes o la manera en la que las personas de las localidades se vincularon con ellos. Pueden deducirse algunos aspectos a partir de descripciones hechas al respecto en donde generalmente sucedía algo que rompía la cotidianeidad; en ocasiones, es a partir de desgracias cuando se deja ver las faenas realizadas en los mares. Como ejemplo, puede verse el caso de los marineros Isidro Rodríguez y Juan Manuel, ambos vecinos de Compostela y contratados por Antonio Rubio Monrroy para trabajar en su barco y bucear por perlas. En 1719 la embarcación inició su travesía, algo que al parecer hacía con regularidad

⁵⁶ Olveda, "La Navidad...", p. 28-30; Israel, *Razas...*, p. 82-83

⁵⁷ Del Río y Vidargas explica la diversidad de personas usadas en las navegaciones californianas, entre las que había personas de los litorales neogallegos como de la península, y cómo sus actividades eran muy diversas. Ver *El régimen...*, p. 121 y *Navegación...*, p. 151-153:

puesto que aquellos hombres ya habían sido contratados con anterioridad. Sin embargo en esta ocasión un temporal sorprendió a la nave y ésta se perdió. Varios hombres murieron en el viaje, aunque los marineros mencionados lograron sobrevivir y en tierra pidieron que se les pagara el salario que les correspondía a los días que navegaron. Pero el dueño de la nave no solo no quiso pagarles, sino que incluso les exigió un pago que cubriera el costo de la nave alegando que ellos eran los causantes de que ésta y su cargamento se perdieran. Con lo anterior inició un proceso.⁵⁸ En realidad aunque no se sepa el resultado de éste, la narración del acontecimiento refleja la forma en la que los vecinos de poblaciones cercanas al mar se empleaban en navegaciones locales así como el tipo de actividades que se practicaban en esas costas; ahí había personas con embarcaciones y empleados que por temporadas laboraban en ellas. Es de pensarse que antes de que la nave zarpara hubo personal que la preparó y dotó de alimentos, los cuales tal vez fueran sólo para temporadas cortas y abarcaran la producción de las localidades. El caso anterior también refleja una incipiente experiencia marinera entre esa gente.

Otro ejemplo de los trabajos náuticos que hacían los vecinos de poblaciones cercanas al mar puede verse cuando en 1715 el capitán de mar y guerra Francisco de Peza, pidió indemnización por sus servicios pues tras una amenaza enemiga que se vivió en la Bahía de Banderas sus naves y sus tripulantes fueron usados para aprehender a los extranjeros; las autoridades locales devolvieron las embarcaciones pero éstas quedaron severamente dañadas, por lo que el dueño y su tripulación no pudieron dedicarse a la búsqueda de perlas que les era habitual. Las naves fueron llevadas a Acapulco

⁵⁸ BPEJ, Real Audiencia de Guadalajara, Ramo Civil, caja 31, expediente 1, fojas 2-2v; *Auto contra Antonio Rubio sobre cuentas*; 1719.

para ser vendidas, pero eso no había sucedido. Lo anterior provocó que los hombres estuvieran cuatro meses fuera de sus hogares sin recibir la paga por los servicios prestados ni poder obtener ganancias de su habitual trabajo. Ante esta noticia se ordenó que se pagara inmediatamente por las naves usadas y por los servicios prestados por esos hombres ya que su trabajo fue valioso para la Corona.⁵⁹ Esto, como el ejemplo anterior, deja ver cómo la gente se embarcaba por temporadas para realizar búsqueda de perlas y que eran los mismos vecinos los que participaban en esa actividad; cuando por cualquier motivo sus rutinas laborales se veían truncadas, la gente se quedaba sin empleo y sin ingresos, lo que hace ver que en cierta forma dependían de los oficios del mar.

En los trabajos realizados en los litorales también es importante considerar a la mano de obra indígena. Ellos generalmente se dedicaban a la pesca y para ello en muchas ocasiones utilizaron barcas. Ese tipo de actividades al parecer eran redituables, por lo menos desde el siglo XVII, como se ve en la descripción que hizo Alonso de la Mota y Escobar cuando transitó por las costas de Acaponeta:

...y los indios tienen sus granjerías en pescas que hacen de la mar y en esteros y lagunas que en sus alrededores hay, cogen mucho róbalo, camarón y ostras de que se proveen todos los reales de minas y demás pueblos comarcanos y por esta ocasión los indios de aquí tienen algún caudal... Son de algún caudal estos indios por las muchas granjerías que tienen principalmente la pesca, así de la mar como en esteros.⁶⁰

⁵⁹ AGN, General de Parte, volumen 23, expediente 191, fojas 150-150v; *Solicitud de indemnización por haber participado en detención de naves piratas*; México, 28 de febrero de 1715. Para ver el caso completo ver Guadalupe Pinzón, *Entre el deber y la muerte. Hombres de mar en las costas novohispanas. El caso de San Blas (1768-1800)*, tesis de Maestría (Historia), México, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004, p. 140.

⁶⁰ Alonso de la Mota y Escobar, *Descripción geográfica de los reinos de Nueva Galicia, Nueva Vizcaya y Nuevo León* (introducción y notas de J. Ramírez Cabañas), México, Robredo, 1940, p. 42.

La práctica hizo a estos indios diestros en las navegaciones, aunque fueran de cabotaje.⁶¹ Por lo tanto, algunos pueblos vincularon sus economías hacia las faenas costeras, como fue el caso de los guainamota. Esto se evidencia con sus actividades relacionadas con la pesca, con su papel de vigías costeros e incluso como fuerzas de apoyo cuando había alguna amenaza enemiga, como se vio cuando fue necesario capturar a unas naves inglesas (a cargo de Juan Clipperton) que en 1714 incursionaron en esas costas. Tan importante fue su papel que incluso al pueblo, como premio, se le concedieron tierras. Así quedó indicado:

...se despache a dichos naturales del Pueblo de Guainamota el Nuevo a Real Provisión que piden, con relación de lo que consta en estos autos, cerca de haber sido invitados por los de la sierra de Nayarit, para que se pasen a ella y no haberlo querido hacer, y en orden a la fidelidad, y lealtad con que siempre se han portado principalmente ahora en la presente facción de la aprehensión de los corsarios ingleses, que arribaron a el Valle de Compostela.... haga se les den y entreguen a dichos naturales las tierras que ellos eligieren y hubieren menester para sus sementeras de maíz, frijol y otras semillas...⁶²

El trabajo de estos indios era importante en las costas que había que hacerles ciertas concesiones, como dejar de usarlos de forma forzosa en las salinas, las haciendas o las sementeras. Si llegaban a trabajar en ellas debía ser de forma voluntaria y recibiendo un salario; así se indicó:

...los Alcaldes Mayores y Tenientes de la jurisdicción de Tepic, no les pensionen a dar Tesquis, Topiles y correo ni les despachen mandamientos con penas para que vayan a trabajar a las salinas, a las haciendas o sementeras de algodón y frijol, si no fuere de su voluntad, y queriendo ellos libremente hacerlo pagándoles en este caso la cantidad que fuere justa a su trabajo; y antes bien los alivien atendiéndolos a su lealtad a ser fronterizos de Nayarit, y a la continua ocupación, en que asisten de guardas y vigías del mar...⁶³

⁶¹ Olveda explica que incluso las actividades pesqueras les dieron a los indios un modo de vida menos estrecho que si sólo se dedicaran a la caza. Ver *Conquista...*, p. 36.

⁶² AGN, Marina, volumen 53, fojas 126-127; *Orden de que se señalen tierras que se entregarán al pueblo de Guainamota por servicios prestados*; Guadalajara, 11 de diciembre de 1714.

⁶³ AGN, Marina, volumen 53, fojas 127-128; *Orden de que se señalen...*

La referencia anterior también deja ver que en las cercanías a los litorales occidentales de la Nueva España, para principios del siglo XVIII ya había poblaciones y haciendas ubicadas en las cercanías de las costas, lo que seguramente implicó cada vez mayor contacto con las faenas del mar, aunque fuera de forma local.

Hubo trabajadores que si bien no se relacionaron directamente con las navegaciones sí lo hicieron con actividades costeras que de alguna forma pudieron influir en los poblamientos cercanos y que a su vez sirvieron para conseguir mano de obra para los puertos. Una actividad realizada en los litorales era la recolección de sal. Su extracción era concedida a particulares que se encargaban de explotarla y llevarla a zonas mineras. Sin embargo, al parecer era tal su importancia que cuando José de Gálvez hizo su visita a Nueva España en 1768 ordenó que dicha producción quedara en manos de un estanco oficial. Esto preocupó a las autoridades reales ya que dicha medida podría afectar a los vecinos que se dedicaban a tal actividad, como los arrieros que dependían del tráfico de ese producto a las minas. Gálvez creó el estanco con el fin de que las ganancias obtenidas sirvieran para financiar embarcaciones, arsenal y demás necesidades del departamento marítimo de San Blas.⁶⁴ Sin embargo, como aquel podía acrecentar el costo de la sal seguramente llevaría a la ruina a la minería y provocaría la despoblación de las costas ya que mucha gente subsistía de la extracción de ese producto y de salar la pesca. Esto no debía permitirse debido a que no se podía prescindir de esos pobladores puesto que eran ellos los que, luego de pasar incomodidades

⁶⁴ Sobre el tema puede verse Eduardo Arcila, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España* (vol. II), México, SepSetentas, 1974, p. 111.

por el mal temple, se enfrentaban a los piratas enemigos cuando éstos se hacían presentes en esas costas.⁶⁵ En la extracción de sal participaban incluso indígenas, como lo dejó ver la descripción de viaje hecha por Alonso de la Mota sobre Acaponeta, donde dijo que “Hay algunas salinas que benefician a los indios de sal blanca de donde se cogerán dos mil fanegas cada año y de ella se proveen muchas partes.”⁶⁶ El caso fue discutido en España y se indicó al virrey Croix que vigilara los posibles daños que dicho estanco ocasionaría a los vecinos de la Nueva España. Sin embargo, el virrey informó que los asentistas de Guadalajara estaban conformes con los cambios efectuados y que incluso los arrieros se mostraban más contentos trabajando para la Corona porque las remesas eran más regulares.⁶⁷

En realidad todo lo anterior deja ver cómo hubo varios pobladores que, por diversas causas y desempeñando diferentes actividades, se establecieron a lo largo de los litorales del Pacífico. Es difícil saber cuántos de ellos participaron en navegaciones o en trabajos costeros, pero el hecho de que existieran poblaciones cercanas a las costas a lo largo del siglo XVIII hace pensar que sus habitantes poco a poco se convirtieron en parte de la mano de obra que se usó en las navegaciones realizadas en esos litorales, ya fuera de forma independiente o sujeta a las autoridades. Es de pensarse que posteriormente ellos también participaron en las exploraciones que se organizaron desde esas costas.

⁶⁵ Esta carta fue enviada por Thomas Ortíz Landazuri al ministro Arriaga. AGI, Guadalajara 511, N. 73, folios 1300-1317; *Opiniones sobre el estanco de sal establecido por José de Gálvez*; Madrid, 7 de diciembre de 1768.

⁶⁶ Mota, *Descripción...*, p. 42.

⁶⁷ AGI, Guadalajara, 512, N. 5, folios 31-32; *Informe sobre las reacciones que generó el estanco de sal establecido por José de Gálvez*; México, 27 de mayo de 1769.

c) *San Blas*

En 1768 José de Gálvez fundó el Departamento Marítimo de San Blas en las costas del actual estado de Nayarit. El lugar fue creado para convertirse en un establecimiento marítimo-militar en las costas del Pacífico novohispano así como punto de inicio de expediciones hacia el noroeste americano. El desarrollo de este establecimiento se explicará con detalle más adelante; sin embargo, es importante mencionar que, a diferencia de otros puertos como Veracruz o Acapulco, San Blas desde su fundación contó con una población fija en la que se planeó que residieran sus trabajadores. Este tipo de fundaciones en realidad eran parte de la política ilustrada implementada por la corona española en la que la creación de un astillero permitiría el desarrollo de una zona despoblada, generaría riqueza en torno a ella y daría empleo a muchos desocupados.⁶⁸ Por lo tanto, la fundación de San Blas no únicamente implicó la realización de navegaciones, sino el desarrollo y el poblamiento de la zona.

Algunos de los hombres contratados para San Blas tenían experiencias previas en las navegaciones gracias a que se habían dedicado a la pesca o a la búsqueda de perlas; otros adquirieron su experiencia con la práctica llevada a cabo en el mismo lugar; hubo sin embargo quien nunca se acostumbró ni a los trabajos portuarios ni a las condiciones físicas de San Blas, por lo que huyeron o murieron, lo que provocó que la falta de personal fuera constante. Este problema se agudizó cuando las navegaciones se multiplicaron, lo que hizo necesario aumentar el número de pobladores y trabajadores.⁶⁹ Como los vecinos eran insuficientes para desempeñar los trabajos del puerto, fue

⁶⁸ Francisco de Solano, *La pasión de reformar: Antonio de Ulloa, marino y científico, 1716-1795*, Sevilla-Escuela de Estudios Hispano-Americano, Cádiz-Universidad, Servicio de Publicaciones, 1999, p. 311.

⁶⁹ Michael Thurman, *Naval department of San Blas: 1767 to 1798*, Michigan, Ann Arbor, University Microfilms International, 1979, p. 20-21.

necesario recurrir a diversos tipos de contrataciones, las cuales también dependieron del nivel de los empleados.

En el caso de los oficiales de mar, estos desde la fundación de San Blas fueron constantemente remitidos desde otros puertos, principalmente peninsulares. Aunque algunos hombres recibieron la orden de trasladarse a él, hubo también quien lo hizo de forma voluntaria ya que las autoridades procuraron ofrecer beneficios a quienes decidieran dirigirse a ese lugar.⁷⁰

Hay que aclarar que la oficialidad del puerto no residía en él, sino en el pueblo de Tepic. Esta era una concesión que se les otorgó con el fin de evitar que enfermaran. En un principio, esta licencia sólo se concedió a los oficiales de marina;⁷¹ sin embargo, las condiciones físicas de San Blas eran tan difíciles de soportar que también solicitaron ese beneficio los pilotos, pilotines y cirujanos alegando que necesitaban contar con salud antes de iniciar las travesías ya que en ellos recaía la responsabilidad de llevarlas a buen término. Este personal justificaba que vivir en Tepic no afectaría al real servicio ya que cuando terminaban los viajes ellos no tenían más funciones en el puerto. Y en

⁷⁰ Sobre envío de oficiales para San Blas puede verse S. Bernabeu, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1792*, Madrid, Alianza, 1990, p. 26-27 y *Trillar los mares: la expedición descubridora de Bruno de Ezeta al noroeste de América*, Madrid, Banco Bilbao Vizcaya, Instituto de Geografía, 1995, p. 43-51. Respecto a los beneficios obtenidos por el personal contratado en San Blas puede cómo en noviembre de 1782 se solicitó a Veracruz que preguntaran a dos pilotos que se interesaran en ir San Blas con un asenso a “segundos” y con un salario de 82 pesos mensuales. Otro ejemplo se ve cuando en 1778 Bodega y Cuadra al regresar de Lima trajo a un carpintero de lo blanco llamado Francisco Pascual, quien aceptó el empleo ya que ganaría 75 pesos mensuales, que al parecer era más de lo que recibía anteriormente. Ver AGN, volumen 49, expediente 92, foja 265; *Reclutamiento de pilotos en Veracruz*; México, 26 de noviembre de 1782 y AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 265-267; *Consulta sobre la contratación de un carpintero en San Blas*; San Blas, 20 de marzo de 1778.

⁷¹ AGN, Marina, volumen 34, fojas 42-42v; *Orden del virrey Bucareli de que sólo oficiales de mar de San Blas se establezcan en Tepic*; México, 18 de diciembre de 1778.

el caso de se requiriera de sus servicios, podrían trasladarse a él rápidamente ya que la distancia a San Blas no era demasiada.⁷²

El resto del personal no contó con este tipo de licencias y su obligación era residir en el puerto de forma permanente. Para contar con gente se recurrió, como en Acapulco, a los forzados, a los indultados, a las remesas de otros establecimientos y a los contratados en las localidades.⁷³ Sin embargo en San Blas, desde un principio, las contrataciones se formalizaron a través de la matrícula de mar, la cual regulaba las pagas, otorgaba privilegios como salario fijo, fuero militar, raciones, inválidas y ciertos permisos para comerciar o pescar.

También a diferencia de otros establecimientos, desde el principio se intentó que los trabajadores de San Blas tuviera experiencia en los oficios de mar y tierra, por lo que las contrataciones trataron de hacerse con personal especializado en esas labores; para hacerlo, generalmente se recurría a puertos con mayor experiencia náutica como Veracruz o El Callao. Sin embargo, además de los enormes costos que las remesas de hombres significaban, no era fácil reclutarlos para que voluntariamente se trasladaran a dicho departamento marítimo. Esto puede verse cuando en 1789 al gobernador de Veracruz se le encargó reclutar 50 marineros, 80 artilleros, carpinteros y oficiales de mar y un calafate.⁷⁴ Sin embargo, pese a que se consiguieron 3 pilotines, 4 sangradores y 80 hombres de mar, no se pudo contratar a más

⁷² AGN, Marina, volumen 34, fojas 37-41; *Solicitud de pilotos y pilotines de San Blas para que se les deje vivir en Tepic*; Tepic, 22 de diciembre de 1778. Esta situación puede verse en Cárdenas, *San Blas...*, p. 103.

⁷³ Ejemplo de ello puede verse en este expediente, donde varios hombres fueron capturados y puestos a trabajar en naves que partieron de San Blas. AGN, Marina, volumen 30, expediente 41, fojas 157-157v; *Sobre desertores detenidos que fueron enviados a Monterrey*; San Blas, 10 de enero de 1770.

⁷⁴ AGN, Marina, volumen 77, expediente 13, fojas 283-283v; *Orden de enviar hombres de Veracruz a San Blas*; México, 16 de septiembre de 1789.

gente. Se hizo el llamado a todos los que servían en los buques del comercio de España y se les informó sobre las ventajas que obtendrían en San Blas, pero generalmente la gente se excusaba con el hecho de que el lugar estaba muy lejos y tenía un penoso clima.⁷⁵

En ocasiones se echó mano de tripulaciones asiáticas. Por ejemplo, cuando las naves sanblaseñas El Príncipe y la Princesa fueron a Manila, llegaron al lugar con tan reducido número de hombres que se tuvo que contratar a marinos de las islas para completar las tripulaciones; a esos hombres se les propuso quedarse en San Blas siempre que no estuvieran casados en su lugar de origen. Muchos de ellos aceptaron.⁷⁶

Aunque las remesas de hombres de mar fueron constantes, no siempre pudo reclutarse el número suficiente de trabajadores solicitados, por lo que en ocasiones hubo necesidad de echar mano de inexpertos. Así se vio cuando en un viaje de Antonio Mourelle se llevaban algunos vaqueros contratados en haciendas cercanas al puerto, quienes no habían navegado con anterioridad.⁷⁷ Ante ese problema, las autoridades de San Blas propusieron que se contratara a los vecinos del lugar y se les instruyese en los oficios necesarios en el establecimiento⁷⁸ Además, como de todas formas el número de hombres enviados no satisfacía las necesidades del puerto, bien podría recurrirse a las contrataciones en las poblaciones cercanas. Era evidente que los hombres que podría conseguirse generalmente carecía de experiencia marítima oficialmente

⁷⁵ AGN, Marina, volumen 77, expediente 13, fojas 362-364; *Dificultades para reclutar hombres para San Blas en Veracruz*; Veracruz, 13 de enero de 1790.

⁷⁶ AGN, Marina, volumen 58, foja 199; *Oficial Mourelle informa la necesidad que hay de marinos en el puerto*; San Blas, 30 de septiembre de 1781.

⁷⁷ Bernabeu, *Juan Francisco...*, p. 31.

⁷⁸ Esta propuesta surgió ante la queja del comisario de San Blas Joseph Lasso, quien recibió una remesa de hombres desde México y algunos de ellos no eran marinos. Por ello el funcionario surgió contratar personas de la localidad e instruirlos en los oficios del mar. AGN, Californias, volumen 79, expediente 50, fojas 132-133; *Comentarios sobre la remesa de marinos que llegaron a San Blas*; San Blas, 29 de septiembre de 1769.

practicada, es decir que a pesar de haber navegado de forma local, su experiencia no había sido en embarcaciones de la corona ni bajo sus normas ni en navegaciones de altura. Por lo tanto, se consideró que en la zona se carecía de mano de obra calificada.⁷⁹

Sin embargo, ante la necesidad de empleados para el puerto, se realizaron contrataciones de hombres que pudiesen trabajar en San Blas. Para llamar su atención, se les indicó que estarían inscritos en la matrícula de mar, la cual les daría los mismos beneficios que a los trabajadores de otros puertos incluso peninsulares. La matrícula fue un método implementado en primer lugar en puertos ibéricos y posteriormente en americanos; ejemplo de ellos puede verse cuando en 1777 se indicó a las autoridades de La Habana que al personal matriculado no se le cobrara alcabala por el pescado que introducían, ya gozaban de licencia de salar e ingresar su pesca libremente.⁸⁰

Al parecer, la matrícula funcionó para fomentar la contratación de personal marítimo, por lo que poco a poco se aplicó en cada vez más establecimientos americanos, tanto en las costas del Atlántico como en las del Pacífico. Desde la fundación de San Blas en 1768 se había indicado que el personal del puerto formara parte de ella, lo que deja ver los intentos de las autoridades de ampliar este sistema y hacerlo regular en el nuevo

⁷⁹ Así lo deja ver esta carta del comisario de San Blas Joseph María Lasso, quien explicó que en los alrededores de San Blas no había empleados de los cuales se pudiera echar mano para los trabajos del puerto. Ver AGN, Californias, volumen 79, expediente 26, fojas 69-70; *Informe sobre la carencia de marinos que hay en San Blas*; San Blas, 31 de agosto de 1769.

⁸⁰ Esta indicación tuvo que darse luego de que las autoridades de la isla quisieron cobrar alcabalas por pescado y salazón al personal matriculado, como en teoría se hacía en Veracruz y Campeche AGS, Marina, legajo 295; *Consulta sobre derecho de matriculados de salar y vender lo que pesquen*; La Habana, 11 de marzo de 1777.

establecimiento, en donde incluso fue implementado antes que en lugares como Campeche, donde se le usó hasta 1777.⁸¹

Esta matrícula de mar también fue fomentada en Nueva España durante la estancia de Antonio de Ulloa. Él sugirió que se publicaran bandos para que la gente se enterara de los beneficios que dicho listado ofrecía. También se anunciarían indultos a los desertores, quienes serían incluidos en la matrícula siempre que volvieran al real servicio; dichos desertores deberían presentarse en Laguna de Términos, Veracruz o San Blas. Y en los puertos menores se pondrían subdelegados para que también reclutaran personal. Según Ulloa, así debían anunciarse los beneficios que obtendrían los hombres que se enrolaran:

Debiendo fomentarse el Departamento de San Blas y facilitar que haya en él bastante marinería para las urgencias que se pueden ofrecer, sería bien irlos atrayendo allí por medio del cartel y en él ofrecer que los que se quisieren establecer gozarían el privilegio de la pesca y del barqueo que se les señalarían tierras y solar, que se les emplearía con preferencia en los trabajos de carenas y otros; que turnarían en los destinos para navegar con el goce de la paga ventajosa que está señalada, que gozarán de fueros y privilegios de matriculados, dependiendo de la jurisdicción de Marina.⁸²

Con este tipo de contrataciones aumentarían los gastos del erario, pero a cambio se generarían importantes utilidades, comenzando porque se limpiaría al reino de vagabundos y desertores, los cuales se reclutarían voluntariamente y se establecerían. Era tal su utilidad que ese listado debía establecerse en todas las costas novohispanas y extenderse incluso a las de Honduras y

⁸¹ Ante la orden de aplicar la matrícula al personal de Campeche, el intendente de marina de La Habana sugirió que ésta dependiera de dicha isla para que se tuviera mayor control del personal que laborara en aguas del caribe e incluso también indicó que dicho sistema también se implementara en Puerto Rico y que de la misma forma dependiera de La Habana. AGS, Marina, legajo 295; *Matrícula de mar en Campeche*; La Habana, 9-10 de mayo de 1777.

⁸² Tomado de F. de Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1987, p. 201.

Nicaragua.⁸³ Curiosamente, Acapulco no fue mencionado como lugar de contrataciones, lo que deja ver que tal vez era más necesario el personal para las faenas desempeñadas en San Blas o que este puerto cobraba importancia.

En realidad, pertenecer a la matrícula de mar era casi una obligación para aquellos que ya se dedicaban a actividades navales. Esto se debía a que toda labor relacionada con los litorales tenía que estar reglamentada por las autoridades portuarias. Si naves o personal no se registraban en la matrícula, no podrían siquiera salir de las costas. Así lo dejaron ver las reglamentaciones establecidas:

- No puede navegar nadie que no esté matriculado
- los dueños de naves no podrán contratar a gente no matriculada
- Tampoco podrán pescar los no matriculados
- Los matriculados gozarán de indulto de quintas y levas
- Tampoco alojarán a tropas u oficiales
- Las viudas gozarán de esos derechos
- Los servicios al rey tendrán que ser desempeñados por los matriculados siempre que sean llamados
- Los matriculados gozarán de tres pagas, una de las cuales deberá ser dejada a la familia antes de navegar
- Los matriculados gozarán de retiros o inválidas
- Los matriculados gozarán de derecho de pesca⁸⁴

Tal vez por la obligación que significaba, lo cierto fue que los reclutamientos de personal a partir de la matrícula tuvieron buenos resultados. En el caso de Veracruz, Pedro Antonio de Cosío informó que en el lugar se presentaron 3,923 marineros de todas clases que habían servido en buques de guerra y mercantes, así como 816 grumetes, marineros y artilleros de marina; todos se reclutaron de forma voluntaria.⁸⁵

⁸³ AGS, Marina, legajo 295; *Aprobación del Rey sobre providencias tomadas en torno a la Matrícula de Mar*, México, 20 de febrero de 1777.

⁸⁴ AGS, Marina, legajo 295; *Aprobación del Rey sobre providencias tomadas en torno a la Matrícula de Mar*; México, 20 de febrero de 1777.

⁸⁵ AGS, Marina, legajo 295; *Relación sobre el personal matriculado de Veracruz*; [Veracruz] 20 de julio de 1781.

En lo que se refiere a los vecinos de San Blas que no se empleaban en las navegaciones y en los trabajos portuarios, es de pensarse que participaron en esas faenas aunque tal vez no de forma directa, sino que su trabajo complementó las labores realizadas en el puerto. Esto posiblemente llevó a que las personas de las localidades aprendieran los oficios del mar y paulatinamente participaran en ellos, aunque fuera temporalmente. Esto se deja ver con algunas contrataciones realizadas. Por ejemplo, en 1778 en San Blas se construyó la nave Nuestra Señora El Rosario, alias La Princesa; cuando ésta fue terminada y echada al agua, parte del personal que laboró en ella fue despedido. Sin embargo, a esos hombres se les tuvo en cuenta para posteriores contrataciones ya que era común que la gente del puerto enfermara o muriera, por lo que se sabía que se les volvería a llamar.⁸⁶ Para ver el registro llevado sobre este personal puede verse el siguiente cuadro:

Cuadro 5. Contratas y despidos hechos en San Blas (1778)

| Empleados despedidos | | Empleados conservados | |
|-----------------------------|-----------------|------------------------------|--------------------------------|
| No. empleados | Oficios | No. empleados | Oficios |
| 58 | carpinteros | 36 | carpinteros |
| 14 | calafates | 30 | calafates |
| 19 | esparpilladores | 42 | hiladores y esparpilladores |
| 24 | peones | 21 | aserradores |
| | | 10 | operarios |
| Total: 115 | | Total: 139 | |

Fuente: AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 299-301v.

En el caso anterior, tal y como se había previsto, algunos de los trabajadores enfermaron, por lo que hubo que echar mano de los despedidos. Se recontrató a 108 empleados: 11 aserradores, 5 carpinteros de lo blanco, 24 carpinteros de

⁸⁶ Los trabajos a realizar en el puerto generalmente se relacionaban con el aforo de fragatas, carenas o trabajar en lo necesario tanto en el astillero como en el arsenal AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 299-301v; *Informe sobre los despidos hechos en San Blas*; San Blas, 20 de abril de 1778.

ribera, 18 calafates, 4 aprendices de carpintero, 1 tonelero, 35 hiladores y esparpilladores y 10 operarios (incluido el capataz); además también se consiguieron 9 operarios que echaron una palapa al real almacén para protegerlo de las aguas.⁸⁷

Como en San Blas constantemente se requería personal, las autoridades consideraron que era necesario regular el tipo de contrataciones que se hacían en las poblaciones cercanas. Por ejemplo, el comisario Francisco de Trillo sugirió que se nombrara un subdelegado de matrícula que visitara poblaciones y reclutara gente capaz de trabajar en el puerto. Era necesario que una persona confiable se dedicara a esa labor ya que si ésta se encargaba a las autoridades locales, ellas enviarían cojos, mancos y gente inservible ya que no querrían perder a sus mejores trabajadores. El subdelegado propuesto visitaría las poblaciones que iban desde las costas de Manzanillo hasta las del río Yaqui.⁸⁸ Esta propuesta fue aceptada e incluso dio pauta a que posteriormente hubiera subdelegados de matrícula en distintas poblaciones, imitando lo que sucedía en Veracruz.⁸⁹

El plan de Trillo era que los reclutados laboraran en el puerto de forma temporal, cuando no estuvieran en sus pueblos dedicados a la siembra. Asimismo, al finalizar los viajes, esos hombres serían despedidos.⁹⁰ Para convencer a los trabajadores de reclutarse, además de los beneficios de la matrícula de mar, había que indicarles que gozarían de fuero, por lo que

⁸⁷ AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 363-365; *Informe sobre los contratas que se hicieron en San Blas*; San Blas, 20 de junio de 1778.

⁸⁸ AGN, Marina, volumen 50, fojas 315-317v; *Sugerencias para realizar reclutamientos*; San Blas, 17 de enero de 1781.

⁸⁹ AGN, Marina, volumen 50, foja 316; *Orden de nombrar subdelegados de matrícula*; México, 6 de febrero de 1782.

⁹⁰ AGN, Marina, volumen 50, fojas 379-380; *Informe de Trillo sobre reclutamiento planeado en el puerto*; San Blas, 14 de marzo de 1782.

quedarían exentos de tributos.⁹¹ Estas eran prácticas realizadas en puertos peninsulares que bien podrían ser aplicadas en San Blas, como la de pescar, salar y vender pescado sin restricciones de la aduana, así como no pagar impuestos por el cáñamo y alquitrán que adquirieran para sus redes y actividades pesqueras.⁹² Para su cumplimiento, esto debía ser avisado a los justicias de Compostela, Autlán, Tomatlán, Colima, Sayula, Sentispac, Acaponeta y Tepic.⁹³

Sin embargo, dichos beneficios a los matriculados, aunque eran normales en puertos peninsulares, algunas autoridades de San Blas no los consideraban aplicables en este establecimiento ya que las condiciones del lugar y de sus vecinos eran muy diferentes. Según ellas, los que se matriculaban en España eran aplicados al trabajo y no faltaban a su turno; pero en esas costas los hombres con los que se contaba eran naturales, lobos, mestizos y castas que se caracterizaban por ser vagos y no sujetarse a ninguna población, por lo que a la primera oportunidad huían a los montes a vivir como salvajes. Y los que se quedaban eran torpes, no entendían las cosas de marina y enfermaban en los primeros meses de servicio, por lo que no eran de gran utilidad. Si a éstos se les embarcaba en navegaciones largas, no resistían los vaivenes del mar y desde el inicio se mareaban, por lo que no eran aptos para el servicio. En lo que se refería a las labores de costa, también eran

⁹¹ Este era un beneficio que desde la fundación del puerto se concedió a los trabajadores; ahora había que ampliarlos a los contratados en las localidades. AGN, Historia, volumen 329, foja 319; *Exención de impuestos para el personal marítimo matriculado*; México, 22 de abril de 1769.

⁹² AGN, Marina, volumen 34, fojas 337-337v; *Autorización para que marineros puedan pescar sin restricciones*; Madrid, 10 de marzo de 1750.

⁹³ Esto último se indicó para que el justicia de Tepic dejara de exigir a un herrero matriculado que aportara dinero para la manutención de presos de Guadalajara. AGN, Marina, volumen 78, expediente 8, fojas 160-160v; *Fuero que deben de gozar los matriculados de las poblaciones cercanas*; México, 24 de julio de 1787.

inútiles porque no entendían lo que se les indicaba.⁹⁴ Es de pensarse que esta declaración no era del todo verídica ya que los diarios de viaje hablan de algunos buenos hombres contratados en la zona, y aunque también había gente inservible en las navegaciones, de todos modos hubo que echar mano de ella. Pese a todas estas críticas, el personal reclutado en las cercanías a San Blas cada vez fue más numeroso, aunque no por ello dejaron de hacerse remesas de personal calificado desde otros establecimientos.

Las contrataciones hechas en las localidades también incluían a indígenas, los cuales fueron usados en las construcciones del puerto y en el aprovisionamiento de madera.⁹⁵ Entre los pueblos más utilizados estaban los guainamota. Según un informe que hizo el comandante Ignacio de Arteaga, desde la fundación del puerto se les había contratado como marineros. Su uso se debía a que esta gente era inclinada al mar y no habiendo otros de quién echar mano se los llevaban en las embarcaciones. Pese a que algunos fallecían en los viajes, continuaron siendo embarcados sin descanso. Como el número de hombres de ese pueblo descendió, para 1781 las autoridades locales solicitaron que se les dejara de usar en las navegaciones. A su solicitud se contestó que podría hacerse así ya que las remesas de marinos enviadas desde Veracruz, Lima y poblaciones como Tepic, Compostela, Aguacatlán e Ixtlán habían sido numerosas.⁹⁶ Por ello se ordenó que no se usara a los

⁹⁴ AGN, Marina, volumen 49, fojas 278-281; *Problemas de reclutamiento que hay en el puerto*; San Blas, 7 de noviembre de 1781.

⁹⁵ Thurman, *Naval...*, p. 222-225; José María Muriá y José María y Pedro López González (coords.), *Nayarit: del séptimo cantón al estado libre y soberano* (vol. I), México, Universidad de Guadalajara, Instituto Mora, 1990, p. 34-35.

⁹⁶ En la solicitud se indicó que antes del establecimiento de San Blas a los guainamotas se les permitía pescar libremente, sacaban carey de las islas Mariás y bucear por perlas, para lo cual contaban con canoas. Desde que laboraban en el puerto habían muerto muchos hombres, el pueblo vivía en la miseria y se les había prohibido pescar, por lo que también solicitaron que se les volviera a conceder ese permiso, y que no se les ocupara en el real servicio por algún tiempo hasta que su población lograra restablecerse. AGN, Marina, volumen 53, fojas 130-132;

guainamotas en el servicio de marina a menos de que fuera indispensable. También se indicó que los dejaran pescar libremente, siempre que lo hicieran con fisga o red.⁹⁷ Esta orden fue aprobada por el Fiscal Posada.⁹⁸ Pero la necesidad de marinos hizo que se recurriera nuevamente a dichos indios. Para octubre de 1781 Trillo explicó que fue necesario hacerlo ya que de los 130 hombres que necesitaban sólo había 100. Por eso fueron al pueblo por 8 o 10 indios.⁹⁹ Como premio a sus servicios, se les dejaría pescar.¹⁰⁰ Sin embargo se siguió insistiendo en que ya no se les usara a menos de que fuera muy preciso, sobre todo porque debían de respetar las leyes que prohibían obligarlos a trasladarse de una tierra a otra de distinto clima, como lo habían ordenado el rey.¹⁰¹

Como se ve, las contrataciones de personal de las localidades fueron constantes. Pese a que las autoridades se quejaban de su mala preparación, lo cierto es que no pudo dejarse de recurrir a ellos. Por lo tanto, se consideró que, como se había propuesto en Acapulco, era mejor llevar a San Blas a personal capacitado para que instruyese a los vecinos en algunos oficios útiles a las navegaciones. Así se daría trabajo a la gente de las localidades y arraigaría los trabajos marítimos en esas costas. Para ello se conseguía personal especializado en los oficios del mar, como el maestro tonelero José

Razones por las que deben dejar de usarse a indios guainamotas en las navegaciones; Tepic, 26 de marzo de 1781.

⁹⁷ AGN, Marina, volumen 49, foja 23; *Orden de no usar a indios guainamota en el servicio de marina*; México, 8 de julio de 1781.

⁹⁸ AGN, Marina, volumen 53, fojas 134-134v; *Orden del fiscal Posada de no usar a guainamotas en navegaciones*; México, 2 de agosto de 1781.

⁹⁹ AGN, Marina, volumen 53, fojas 187-188; *Justificación para recontractar a guainamotas*; San Blas, 2 de octubre de 1781.

¹⁰⁰ AGN, Marina, volumen 50, fojas 43-43v; *Trato que deben recibir guainamotas*; México

¹⁰¹ AGN, Marina, volumen 49, expediente 23, foja 23; *Orden de no usar indios guainamota en las labores marítimas*; México, 4 de julio de 1784.

Ballesteros, quien fue contratado en San Blas para instruir a los vecinos del lugar en su oficio.¹⁰²

Por lo tanto, puede verse que en San Blas, al igual que en Acapulco, se requirió gran cantidad de gente y la que se conseguía era diversa; pero una diferencia importante entre los dos establecimientos fue que el personal de San Blas desde sus inicios fue incluido en la matrícula de mar y, como empleados del Rey, debieron dedicarse a faenas específicas y residir en el mismo pueblo. De todas formas hubo vecinos de las zonas aledañas que podían contratarse temporalmente en ese departamento marítimo o en las navegaciones y luego regresar a sus poblaciones, pero sí se prefería que los trabajadores residieran en el puerto, por lo que la función de éste fue diferente a la de otros establecimientos. Como los trabajos de San Blas aumentaron y cada vez fueron más especializados (como más adelante se verá), es probable que los vecinos del lugar paulatinamente adquirieran experiencia en esas labores.¹⁰³ Además, fueron tan importantes las reglamentaciones establecidas sobre las contrataciones de personal en San Blas que posteriormente éstas se vertieron en otros establecimientos del litoral Pacífico.

* * *

Como ha podido verse, las poblaciones tuvieron un papel principal en el desarrollo de los establecimientos portuarios novohispanos ya que fue gracias

¹⁰² AGN, Marina, volumen 49, fojas 324-324v; *Contrata que se hizo de maestro tonelero en el puerto*; San Blas, 13 de septiembre de 1781,

¹⁰³ Así lo llega a afirmar Enrique Cárdenas con una narración de viaje hecha en 1789, donde se explica que los tripulantes son “criollos” de las localidades de San Blas. Ver *San Blas...*, p. 139.

a ellas que los trabajos náuticos pudieran realizarse. Además, sirvieron para relacionar a los puertos y a las poblaciones del interior de la Nueva España. Por otro lado, los contactos interportuarios mantuvieron vivos los vínculos con las faenas marítimas, prepararon a varios empleados en esos trabajos e incluso complementaron las labores realizadas en los puertos mayores. Por su parte, las poblaciones del interior se encargaron de proveer de lo necesario a esos establecimientos, lo cual fue indispensable para mantenerlos funcionando. Esto a su vez sirvió para integrar las actividades navales al desarrollo del virreinato. La presencia de las poblaciones costeras o relacionadas a los establecimientos portuarios fue importante tanto en las actividades marítimas como en la defensa de las regiones costeras, como se explicará más adelante.

TERCERA PARTE

La defensa de los litorales novohispanos

Los litorales novohispanos representaron la mayor frontera con la que contó el virreinato. Debido a su extensión las autoridades se vieron en la imposibilidad de vigilarlas estrechamente. En el caso de las costas del Pacífico estas no había representado demasiado problema ya que durante los siglos XVI y XVII las incursiones enemigas fueron esporádicas. Sin embargo, desde inicios del XVIII esa situación se modificó y paulatinamente los enemigos de España dejaron sentir su presencia cada vez con mayor regularidad; ésta, de ser poco frecuente y con fines que más bien se relacionaban con la piratería y el corso, pasaron a ser más permanentes y con objetivos comerciales, exploratorios e incluso de ocupación territorial. La presión ejercida obligó a las autoridades metropolitanas a replantear y reorganizar el sistema defensivo con el que contaban sus colonias. A su vez, las autoridades virreinales tuvieron que aplicar las ordenanzas que buscaban mejorar los sistemas defensivos de sus jurisdicciones así como adecuarlas a las realidades materiales, económicas y humanas que éstos ofrecían. Esto originó importantes transformaciones en esos litorales.

Por lo anterior, este apartado tiene por finalidad estudiar cómo las agresiones enemigas ejercidas sobre las costas del Pacífico, en especial en lo que se refiere a la Nueva España, llevaron a modificar las medidas defensivas que había en ellas; esto propició el desarrollo de poblaciones y actividades náuticas en los litorales del Mar del Sur. Para comprender lo anterior, será necesario referirse a las incursiones enemigas que hubo en costas americanas,

las formas en las que se reaccionó a ellas y que se evidenciaron en políticas tomadas a lo largo de las costas del Pacífico novohispano así como en la reestructuración de las actividades náuticas y portuarias del virreinato.

CAPÍTULO V. Las incursiones enemigas

El hecho de que los enemigos de España tuvieran mayor presencia en los mares coloniales a lo largo del siglo XVIII preocupó considerablemente a las autoridades. Pese a que las redes de influencia de los extranjeros se centraban principalmente en el Atlántico, poco a poco trataron de extenderlas hacia el Pacífico. Esto fue considerado por los españoles como una penetración injustificada ya que ningún otro reino contaba con posesiones en aquellas costas. La presión ejercida sobre las colonias hispánicas obligó a sus funcionarios a trazar detalladamente los límites de éstas así como a reestructurar la defensa de los territorios de cara al Mar del Sur. Algunas de las medidas tomadas se relacionaron con el poblamiento de los litorales, con la organización de milicias, con el aumento de navegaciones de cabotaje y con la presencia de autoridades locales que reportaran cualquier anomalía. Se podría decir que con dichas medidas las autoridades hispánicas intentaron retomar el control de territorios que durante mucho tiempo escaparon de su vigilancia. Los cambios defensivos del litoral Pacífico se aplicaron como una reacción a los peligros latentes en ellos; y mientras que políticas anteriores se aplicaron de forma temporal, para el siglo XVIII se intentó que éstas fueran permanentes.

a) Penetración extranjera en las costas americanas

Durante los siglos XVI y XVII las noticias de agresiones enemigas a las posesiones hispánicas fueron recurrentes. La presencia de naves provenientes de otros reinos se hizo cada vez más regular en la medida en la que aquellas tomaban posesión de islas y territorios en América. La ocupación de Martinica y Tortuga por parte de los franceses, así como de Jamaica por la de los ingleses,

llevó a que desde dichas islas se establecieran regularmente rutas comerciales ilegales con las colonias españolas. Además, les permitió realizar incursiones dentro del mismo continente en busca de mayor número de mercados para sus productos así como la extracción de materias primas.

Al inicio del siglo XVIII España no estaba en posición de detener esas agresiones pues carecía de embarcaciones, por lo que durante la Guerra de Sucesión se vio en la necesidad de utilizar bajeles franceses que escoltaran las flotas americanas y mantuvieran comunicación y comercio con sus colonias. Asimismo, Francia obtuvo permiso de enviar embarcaciones a Perú a través de Cabo de Hornos; así, dichas naves encontraron grandes extensiones de costas en las que pudieron contrabandear con relativa impunidad.¹ La llegada de sus buques podía ser pretextada con persecuciones que hacían a naves inglesas o alegando que se dirigían a Batavia; en ambos casos solicitaban bastimentos para continuar con sus travesías. Además, para no tener problemas con las autoridades coloniales, las naves francesas eran ofrecidas al servicio de éstas para que llevaran correos, gracias a lo cual obtenían licencia de transitar en esos litorales.² Esto hizo que las embarcaciones galas circularan frecuentemente por el Pacífico; para hacerse una idea de la presencia francesa en las costas del Mar del Sur en un sólo año, puede verse el siguiente cuadro:

¹ Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987, p. 54; Lynch, *El siglo...*, p. 52-54; John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 142.

² Pérez-Mallaína, *La Armada...*, p. 72-74.

Cuadro 6: Embarcaciones francesas en las costas del Pacífico americano (1704)

| Naves | Oficiales a cargo | Arribo | Objetivo del viaje |
|--------------------|--------------------------|---------------|---|
| San Joseph | Joseph Vermont Trublet | Callao | Perseguir naves inglesas "San Jorge" (Willian Dampier) y "Simport" (Thomas Extraclin). Para alcanzarlas pidieron bastimentos, los cuales pagarían con la carga que vendieran en ese puerto. Su lugar de origen fue Saint Maló |
| Barón de Bertel | Juan Bautosta Becard | Callao | |
| Santispiritus | Alonso Pore | Callao | |
| 3 naves sin nombre | ----- | Arica | Perseguir enemigos en las islas Juan Fernández. Necesitaban avituallamientos, que pagarían con la venta de su carga. |
| 3 naves sin nombre | ----- | Chile | Mismos fines y solicitudes. Provenían de la Compañía Real de China (en Francia) y se dirigían a Cantón. |

Fuente: AGI, Indiferente, 2720.

Margarita Suárez explica que los mercaderes de Saint Maló fueron los que más llevaron mercancías a Perú. Entre 1695 y 1726 navegaron a costas de aquel virreinato 148 barcos que abastecieron directamente a los comerciantes del Callao, legal e ilegalmente.³ Lo anterior evidencia la creciente presencia francesa en las costas coloniales y, por ende, se justificaban las constantes quejas que las autoridades virreinales hicieron llegar a la Metrópoli. En ellas explicaban que pese a que esas naves llevaban patentes de corso, en realidad no eran aptas para practicar acciones de guerra; esto dejaba ver que sólo les interesaba obtener licencias para vender sus mercancías.⁴ La constante presencia de esas embarcaciones llevó a que regularmente se dictaran prohibiciones al comercio francés.

Los miembros del Consulado de Lima llegaron a quejarse de que eran millones de pesos en mercancías lo que los franceses llevaban a las costas del Pacífico. Ante ese problema, las autoridades del virreinato no podían limitar su

³ Suárez, *Desafíos...*, p. 385.

⁴ AGI, Indiferente 2720; *Navíos franceses en las costas del Perú*; Lima, 8 de octubre de 1704.

presencia debido a las condiciones de abandono de los litorales así como a las grandes necesidades que se tenían de aquellas cargas, lo cual era causado por los retrasos de las flotas. Así lo explicaron:

Obedeciendo las Reales Cédulas de su Majestad ha hecho este gobierno los esfuerzos posibles para que no consigan el intento de sus ventas, pero son inútiles diligencias, respecto de que los puertos de esta costa son abiertos e indefensos, no hay bajeles que los castiguen, ni respectos que los contengan. Los bandos que con rigurosas penas se han publicado en todo el reino son repetidos, pero más se repite la destrucción de los caudales con la demora de tantos años sin armadas que los alimenten, ni flotas que los ejerciten, y mal hallados los hombres en su perdición eligen por más suave medio morir al rigor del castigo que no perecer a manos de la necesidad.⁵

Pese a que se había aumentado la vigilancia para evitar ese comercio, era difícil tener éxito debido a que había muchas zonas despobladas en donde el número de guardas y centinelas siempre era insuficiente. Además, los funcionarios peruanos informaban que si se negaba la entrada a los franceses, ellos la buscarían en otros destinos, pues sus intenciones eran no irse de aquellas aguas sin vender sus géneros.⁶ Para combatir ese tráfico se pensó en fortalecer al sistema de flotas y galeones con la finalidad de mantener bien abastecidas las colonias americanas y así frenar la intrusión extranjera; sin embargo ese plan no se llevó a cabo como se esperaba, por lo tanto no se obtuvieron los resultados deseados.⁷

Posteriormente, al finalizar la Guerra de Sucesión y firmarse el tratado de Utrecht en 1713 fueron los ingleses los que legalizaron su presencia en los litorales hispanoamericanos ya que con dicho tratado Inglaterra recibió las

⁵ Martín Fernández Navarrete, Miguel Salva y Pedro Sainz de Baranda, *Colección de documentos inéditos para la historia de España* (volumen 30), Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1842-1895; *Carta escrita por el Tribunal del Consulado de Lima al de Sevilla*; Lima, 25 de julio de 1706.

⁶ AGI, Indiferente 2720; *Navíos franceses...* Lima, 31 de agosto de 1707.

⁷ Suárez, *Desafíos...*, p. 385.

concesiones del Asiento de Negros y el Navío de Permiso, con lo cual accedió directamente al comercio de la Nueva España y de Tierra Firme.⁸

Las incursiones inglesas generaron múltiples quejas por parte de los comerciantes americanos. Por ejemplo, en noviembre de 1723 los representantes del consulado novohispano enviaron una carta al monarca en donde explicaban sus inconformidades luego de la llegada del navío inglés el Príncipe; decían que los ingleses no conformes con vender sus mercaderías en Veracruz y negarse a pagar las alcabalas correspondientes, pretendían internarse en el virreinato para distribuir aquellas que les sobraran. Los mexicanos explicaban que si eso continuaba permitiéndose, los ingleses se apoderarían del comercio colonial, lo cual acarrearía graves inconvenientes al virreinato como traficar con más carga de la permitida, que establecieran vínculos directos con los mineros, que extrajeran oro y plata sin restricción alguna, y que expandieran su religión y costumbres en el reino.⁹

Por todo lo anterior, los comerciantes mexicanos pidieron que se suprimieran las concesiones otorgadas a los ingleses. Su solicitud se vio cumplida cuando en 1724 se derogó la licencia que permitía a los ingleses internar sus mercaderías al virreinato; se advirtió que esa práctica sería considerada ilegal y quienes participaran en ella se convertirían en cómplices de ese delito.¹⁰ Se ordenó a los extranjeros salir del territorio colonial, salvo a

⁸ Fisher, *Relaciones...*, p. 140-141; Lynch, *El siglo...*, p. 24-36; Germán Luis Andrade, *Un mar de intereses: la producción de pertrechos navales en Nueva España*, México, Instituto Mora, 2006, p. 33-34; Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, España. Ariel, 1979, p. 95-104.

⁹ Esta serie de cartas tocan diferentes aspectos pero todos dentro de la misma temática. AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 2025, fojas 49-90; *Expediente formado en torno a las quejas del Consulado de México en contra del permiso concedido a ingleses para comerciar*; México, 1723-1724.

¹⁰ AIPEJ, Libros de Gobierno, volumen 42, expediente 53, fojas 136-139v; *Orden de derogar el permiso concedido a los ingleses para introducir sus mercancías en la Nueva España*; Madrid, 11 de marzo de 1724.

uno o dos factores que terminaran las negociaciones iniciadas. Posteriormente, se les indicó que podrían vender sus mercaderías en la feria, y las que quedaran tendrían que ser almacenadas hasta el siguiente año. Esta noticia también fue comunicada a las autoridades de las costas del Mar del Sur y de Guadalajara para que evitaran comprar mercaderías a factores extranjeros.¹¹

Lo anterior no significa que el comercio inglés se detuviera, sino sólo que se pusieran restricciones a su ingreso a territorio novohispano; aun así, la venta de sus manufacturas continuó de forma regular hasta 1738, año en el que se dio paso a una serie de guerras entre España e Inglaterra. Sin embargo, durante su práctica las transacciones cambiaron de manos, pues pasaron de las autoridades británicas a las de particulares, quienes situaron al contrabando en mejor posición.¹² Este auge comercial influyó en los planes de los ingleses de expandir su comercio hacia las costas del Pacífico, por lo que sus correrías en éste se intensificaron. Ante tal situación las autoridades locales debieron prepararse ante cualquier tipo de incursión enemiga.

El temor de que los extranjeros extendieran su comercio ya había sido planteado por los peninsulares. Así se ve cuando en 1707 se celebró una Junta General en Sevilla en donde se expuso que en Tierra Firme, Nueva España, Mar del Sur y Buenos Aires aquellos comerciaban sin pagar contribuciones al rey y cobijados por el exceso de codicia de los funcionarios americanos.¹³ La frecuencia con que se practicaba el contrabando era peligrosa porque alentaba

¹¹ AIPEJ, Libros de Gobierno, volumen 42, expediente 53, fojas 139v-148v; *Orden de derogar el permiso...* México, 2-18 de julio de 1724.

¹² Yuste en la presentación que hace en Yuste (coord.), *Comercio...*, p. 11-12; Nélida García Fernández, *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)* (prólogo de Agustín Guimerá Ravina), Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006, p. 34.

¹³ Fernández Navarrete, *Colección de documentos...*, documento 14, "Comercio ilícito en costas americanas", Sevilla, 28 de abril de 1706, p. 359-363.

a los enemigos a ocupar territorios en los cuales sabían que no recibirían castigo. Así se dijo en la Junta:

Y tiene el comercio por de su mayor obligación hacer presente a Su Majestad que la frecuencia del comercio de extranjeros en la Mar del Sur podrá ser incentivo a los enemigos para que se introduzcan también en él con escuadras apoderándose de algunos puertos como varias veces lo han intentado y lo lograron ingleses el año de 1624 con grande horror de aquel reino, y dispendios gravísimos que padeció la Real Hacienda y el comercio formando escuadra naval para que pasase a su desalojo, no siendo de menor entidad el exceso y arrojó que últimamente intentaron los escoceses en las costas del Darién cuya exterminación costó más de un millón de pesos.¹⁴

Este tipo de discusiones fueron recurrentes, como se deja ver cuando en 1716 en el Consejo de Indias se volvió a tocar el tema. Se expuso que el virreinato peruano estaba bien abastecido de mercaderías europeas gracias a los extranjeros, y pese a que constantemente se ordenaba a los virreyes que pusieran remedio a esa situación, en realidad poco se lograba. Los funcionarios consideraron que el arrojó de los contrabandistas provenía de la tolerancia y consentimiento de las autoridades coloniales. Para frenarlos, había que contar con una armada que impidiera que los enemigos realizaran contrabandos o que llegaran a formar una colonia en las costas del Mar del Sur; esto era factible ya que en 1715 los ingleses lo habían intentado cuando quisieron tomar Chiloé. Además, era importante que las colonias estuvieran bien abastecidas para que así no se vieran en la necesidad de comprar mercaderías extranjeras, las cuales llegaban de establecimientos como Jamaica (inglesa), Martinica (francesa) y Curazao (holandesa).¹⁵

La presión comercial de las otras coronas no se redujo; así lo dejan ver las discusiones al respecto. Para 1725 uno de los puntos más abordados se

¹⁴ Fernández Navarrete, *Colección...* (volumen 30), documento 14, "Comercio ilícito...", p. 364.

¹⁵ AHN, Códices, legajo 759B, folios 301-320; *Contrabando extranjero en costas del Mar del Sur*, Consejo de Indias, 31 de agosto de 1716.

centró en el comercio de España con sus Indias pues si éste no se regularizaba los colonos seguirían dependiendo de las mercaderías extranjeras. Este era un enorme problema por resolver ya que España estaba al margen de su propio comercio colonial; era tan severa esta situación que incluso los ingleses sacaban cueros de Buenos Aires que posteriormente vendían a España, o los holandeses se llevaban cacao de Caracas y lo vendían en Bilbao, San Sebastián y otros puertos peninsulares; lo mismo pasaba con distintos géneros que los extranjeros sacaban de las Indias y los vendían procesados a éstas mismas. Y no bastaban los tratados de paz para detener este problema.¹⁶

Así, España se dio cuenta de que la única forma de retomar el control del comercio americano era reestructurando y modernizando su sistema naval; por ello, tras la Paz de Utrecht se hicieron algunos cambios. Uno de ellos fue crear la Intendencia General de Marina, institución que en 1717 quedó a cargo de José Patiño.¹⁷ Este funcionario comenzó a aplicar políticas que buscaron unificar la armada, su administración y la dirección de sus operaciones con el fin de profesionalizarla. Además vio lo necesario que era reactivar los astilleros así como los centros leñadores y los lugares donde se hacía brea, cordelería, lona y aparejos.¹⁸ También eran indispensables la creación de instituciones científicas, la aplicación de medidas sanitarias en naves y puertos, y mejorar la preparación de las tripulaciones a partir de instituciones donde se les instruyese en los oficios del mar. Algunas de éstas se fundaron anteriormente,

¹⁶ En estas discusiones se retomaron las ideas de que el mal gobierno de las Indias provocaba que Inglaterra, Holanda y Francia continuaran con sus incursiones, que la pérdida del comercio colonial en gran medida se debía a la infidelidad y codicia de los funcionarios indianos, y que era necesario poner a cargo de la defensa colonial a sujetos fieles y desinteresados que protegieran los intereses de la Corona. Fernández Navarrete, *Colección...* (volumen 9), documento 39, "Representación hecha a Su Majestad sobre el estado del comercio y marina español", 1725, fojas 829-834.

¹⁷ Lynch, *El siglo...*, p. 115-116.

¹⁸ Walker, *Política...*, p. 127-130; Lynch, *El siglo...*, p. 88.

como el Colegio de San Telmo (1681); otras fueron establecidas por el mismo Patiño, como la Escuela de Guardiasmarinas (1717). Además, fue necesario regularizar la contratación de personal, lo que se logró a partir de la matrícula de mar.¹⁹

b) Enemigos al acecho de Nueva España

Cada reino europeo o cada viajero que penetraba en el Pacífico a lo largo del siglo XVIII tenía distintos objetivos, desde los comerciales hasta los científicos; esas travesías en gran medida estuvieron determinadas por las políticas internacionales de dicha centuria.

En el caso de los franceses, como ya se mencionó, sus incursiones legales al Pacífico los llevaron a contrabandear en las costas coloniales. Sin embargo, un decreto del 10 de marzo de 1710 limitó sus actividades ya que se prohibió su entrada en la América española (a menos de que contaran con una licencia especial) ya que la Corona consideró que los galos abusaban de los permisos concedidos. Se explicó que eran considerables los desembolsos hechos por España para pagar a las embarcaciones francesas que protegían el tráfico indiano, por lo que no tenían necesidad de realizar transacciones en esas costas; además, su contrabando afectaba considerablemente al erario español. A partir de entonces hubo noticias de decomisos realizados a naves francesas.²⁰ Además, aunque algunas de sus incursiones fueron aceptadas en Perú, no era así en Nueva España, por eso cuando llegaban a este virreinato

¹⁹ Debido a la utilidad que tuvo la matrícula, para 1759 fue formalizada. Al respecto ver Solano, *La pasión...*, p. 28-29 y *Antonio...*, p. xxxvi; Walker, *Política...*, p. 131; Ricardo Cerezo en el estudio introductorio que hace a Alejandro Malaspina, *Diario General de viaje. 1789-1794*, Colección General "La expedición Malaspina 1789-1794", tomo I (coord. María Dolores Higuera), España, Ministerio de Defensa, Museo Naval, Lunwel editores [1984], p. 25-26.

²⁰ Pérez-Mallaína, *La Armada...*, p. 100-105.

se ordenaba su detención. Por ejemplo en 1717 arribó a las costas de Bahía Banderas una nave francesa llamada Nuestra Señora de la Gracia proveniente del puerto de Cantón, cuyos oficiales decían tener un permiso para llevar mercancías chinas a Perú según los tratados de paz hechos entre las coronas de España, Francia, Inglaterra y Holanda; por ello solicitaron bastimentos para continuar con su viaje, los cuales pagarían con parte de su carga. Sin embargo, las autoridades novohispanas tenían órdenes de detener a cualquier embarcación extranjera que intentara comerciar en sus aguas ya que los tratados comerciales con otros reinos indicaban que cualquier bajel de aquellas naciones debía ser apresado. Por lo tanto se ordenó a la Real Audiencia de Guadalajara que remitiera oficiales que detuvieran a la nave y decomisaran la carga y los libros de sobordo; los tripulantes fueron enviados a Veracruz para ser remitidos a la Casa de Contratación.²¹ Así, es de pensarse que los franceses participaron en transacciones comerciales ilegales a lo largo del litoral Pacífico cobijados por los permisos concedidos por la corona española, aunque tales actividades no siempre les fueron permitidas en Nueva España.

Respecto a los holandeses, éstos tenían posesiones en las islas del Oriente que les facilitaban acceder al Pacífico. A lo largo del siglo XVII fueron muchas sus incursiones a las colonias americanas y tuvieron distintos fines, desde realizar comercio hasta saquear posesiones españolas y tomar el galeón de Filipinas. Jaques Mahu (1598), Olivier van Noort (1598), Boris van Spielbergen (1614), Jaques Lemaine (1615), Jaques L'Hermitage (1623), Hugo Schapenham (1623) y Hendrik Browen (1642) fueron algunos de los navegantes que provocaron estragos en costas peruanas y novohispanas; sus

²¹ AGN, General de Parte, volumen 21, expediente 301, fojas 347-347v; *Proceso relativo a la detención y comiso del navío francés Nuestra Señora de Gracia en el Valle de Banderas*; México, 13 de octubre de 1717.

incursiones obligaron a preparar la defensa costera en las colonias americanas. Las correrías neerlandesas finalizaron cuando en 1648 se firmó la Paz de Wesfalia; sus naves continuaron contrabandeando en el Caribe pero pocas veces volvieron al Pacífico.²² Sin embargo, su presencia en torno a Filipinas no se detuvo. Para 1725 se reportó que en el Mar del Sur se perdían más de seis millones de pesos por el contrabando de Nueva España ya que el exceso de monedas extraídas ilegalmente de ese virreinato iban a parar a manos holandesas en Filipinas, lo cual dañaba gravemente al comercio de Cádiz.²³

Uno de los pocos casos que dejan ver la presencia holandesa en las costas del Pacífico novohispano sucedió en 1747, cuando arribaron dos naves a las costas neogallegas. Éstas iniciaron su viaje juntas pero un temporal las separó a la altura de las islas Marianas y no volvieron a encontrarse, por lo que arribaron a diferentes sitios sin enterarse del destino de su respectiva compañera.²⁴ Se habían visto sus velas en diversas partes de la costa; finalmente una de las naves llegó a Matanchel (jurisdicción de Tepic), mientras que la otra lo hizo a la bahía de San Telmo (jurisdicción de Colima). En ambos establecimientos se ordenó que los extranjeros no bajaran a tierra y que por ningún motivo se les diera alimento. Algunos hombres armados, provenientes

²² Detalles sobre las distintas incursiones holandesas en el Pacífico pueden verse en Lynch, *España...*, p. 256-259; Gerhard, *Pirates...*, p. 113-132; Sales, *El movimiento...*, p. 72-74; García, *Biografía...*, p. 64.

²³ Fernández Navarrete, *Colección...* (volumen 9), documento 39, "Representación hecha a Su Majestad sobre el estado del comercio y marina españolas", 1725, fojas 852-854.

²⁴ Carmen Yuste explica que estas naves, aunque de bandera holandesa, en su mayoría estaban tripuladas por comerciantes ingleses residentes en Batavia; sin embargo por autodenominarse holandesas, así se les toma en este trabajo. Al respecto ver "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial" en Carmen Yuste y Matilde Souto, *El comercio exterior de México 1713-1850*, México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad de Veracruz, 2000, p. 33.

de poblaciones del interior, fueron enviados a las playas para evitar el desembarco de los extranjeros.²⁵

Desde territorios del noroeste también llegaron noticias sobre el tránsito de dichas naves. Autoridades de Sinaloa informaron que éstas pasaron por esa jurisdicción y por la de Sonora, y que en esta última obtuvieron de los indios guaymas carne de carnero y vaca a cambio de géneros y ropas.²⁶ Por este tipo de declaraciones se concluyó que los holandeses iban con fines comerciales, pero como esa era una actividad prohibida por la Corona se ordenó la detención de esos navegantes. Sin embargo, previendo cualquier agresión, se tomaron medidas defensivas a lo largo de los litorales y en especial en aquellas que caían en la jurisdicción de Acapulco; al castellano se le ordenó que se patrullara a caballo la playa y el camino que iba a México, que se redoblaran las vigías de la entrada del puerto y que se proveyera de lo necesario al castillo para su defensa.²⁷

Al parecer los holandeses salieron a mediados de 1746 de Batavia con conocimiento de que las naos de Filipinas no habían ido a Nueva España en dos años y por tanto el virreinato carecía de manufacturas chinas.²⁸ Los oficiales de la nave que llegó a Matanchel enviaron una carta al virrey para solicitar permiso de comerciar. La segunda envió sigilosamente una lancha para bastimentarse, pero para su mala suerte un temporal obligó a sus

²⁵ Por ejemplo, los hombres del pueblo de Mascota fueron enviados a Bahía Banderas. AGN, Marina, volumen 8, fojas 2-5v; *Sobre el arribo a las costas del Sur de dos navíos holandeses*; Guadalajara, 8 de febrero de 1747.

²⁶ AGN, Marina, volumen 8, fojas 7-8; *Sobre el arribo a las costas del Sur...* Guadalajara, 10 de febrero de 1747. Carmen Yuste además explica que estas naves pasaron por las misiones jesuitas y en ellas fueron recibidos con hospitalidad e intercambiaron arroz, trigo, aceite, vinagre, licores y cera para velas a cambio de cabras, pollos y ovejas. Ver Yuste, "El eje comercial...", p. 33.

²⁷ AGN, Marina, volumen 8, fojas 18-18v; *Sobre el arribo a las costas del Sur...* México, 21 de febrero de 1747.

²⁸ Al respecto, Carmen Yuste explica que por ese motivo las naves fueron a Nueva España con el propósito de llevar a cabo una venta directa de mercancías asiáticas, especialmente de textiles. Ver Yuste, "El eje comercial...", p. 33.

tripulantes a saltar a la playa, donde fueron capturados. Estos hombres presentaron una carta escrita en tres columnas en los idiomas holandés, latín y francés donde declaraban que salieron de Holanda a Batavia e islas del Japón para comerciar, que no iban con fines de guerra sino en paz, que tenían mucha necesidad de bastimentos, que llevaban géneros cargados por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales y que contaban con licencia del gobernador de Batavia.²⁹ Además, les estaba prohibido hostilizar a los españoles. Al parecer las embarcaciones salieron con alrededor de 200 hombres cada una, entre los que había soldados, marineros y pasajeros. Una de las naves tenía 32 cañones montados y la otra 34.

Como se ve, ambas embarcaciones (cada una por su cuenta) solicitaron permiso para comerciar en la Nueva España así como de abastecerse de agua y leña. Sus solicitudes fueron rechazadas, sin embargo, no se les dio una negativa formal ya que la estrategia de las autoridades novohispanas era retrasar la partida de las naves para que sus tripulantes se debilitaran, que se vieran en la necesidad de tomar tierra y lograr así capturarlos e interrogarlos. El plan parecía dar resultado ya que los hombres mermaban y cuando ya sólo les quedaba alrededor de cien algunos saltaron a tierra por leña y agua.³⁰ En Colima, los holandeses pudieron avituallarse ya que las ensenadas del lugar los protegieron, sin embargo se logró capturar a algunos hombres. En cuanto a la nave que estaba en Matanchel, como no recibía autorización de bajar a tierra, se retiró a Purificación, donde se les tendió una emboscada en la que se

²⁹ AGN, Marina, volumen 8, fojas 213v-218; *Sobre el arribo a las costas del Sur...* Colima, 26 de enero de 1747.

³⁰ AGN, Marina, volumen 8, fojas 123-126; *Sobre el arribo a las costas del Sur...* México, 30 de marzo de 1747.

detuvo a otros hombres.³¹ Desde ambas naves se solicitó la devolución de sus respectivos tripulantes e incluso se amenazó con represalias si esto no se realizaba; pero la entrega no se hizo y finalmente las naves partieron. Luego de su salida, se ordenó que la nao de Filipinas iniciara su viaje ya que encontraría a la oposición bastante debilitada; debían salir antes de que los holandeses lograran regresar a Batavia y consiguieran refuerzos que la interceptaran. Además sería un deshonor que por miedo a encontrar enemigos se perdiera ese comercio.³² Luego de este caso, poco se tuvo noticias de más holandeses en el Pacífico.

Por su parte, los ingleses fueron los que más dolores de cabeza dieron a las autoridades coloniales y metropolitanas. Debido a su interés comercial sobre las costas del Pacífico cada vez incursionaron en ellas con mayor conocimiento y experiencia. Los momentos de guerra entre España e Inglaterra, los cuales fueron recurrentes a lo largo del siglo XVIII, fueron usados como pretexto para agredir a los litorales americanos y a la vez reconocerlos y cartografiarlos.³³

Como la presión de esos navegantes se incrementó desde fines del siglo XVII, las prohibiciones para que se les recibiera se multiplicaron, en especial ya que se consideraba que los extranjeros no tenían posesiones a lo largo del Pacífico y por lo tanto no había pretexto para que transitar por él. Así, la ayuda que se prestara a esos navegantes sólo debía otorgarse en el Mar del Norte.³⁴

³¹ AGN, Marina, volumen 8, fojas 419-424v; *Sobre el arribo a las costas del Sur...* Purificación, 25 de abril de 1747.

³² AGN, Marina, volumen 8, fojas 127-127v; *Sobre el arribo a las costas del Sur...* México, 30 de marzo de 1747.

³³ Lynch, *El siglo...*, p. 119-120.

³⁴ Por ejemplo, en 1692 se tuvo noticia de la expedición del inglés Juan Strong, quien fue recibido en Chile por llevar licencias para comerciar. Esta situación no agradó a las autoridades metropolitanas ya que aunque se había acordado que los ingleses recibieran ayuda y hospitalidad en caso de arribo forzoso por ataque pirata o descomposturas, esto sólo debía

La situación cambiaba en momentos de guerra ya que en ellos se prohibía totalmente el arribo de naves inglesas debido a que se sabía que sus intenciones serían saquear las poblaciones costeras o capturar naves. Un ejemplo de este tipo de incursiones se ve con el viaje de Juan Clipperton. Este inglés transitó por las costas del Pacífico y logró tomar algunas naves en Perú, como la Jesús María y José, la cual fue usada para llegar a costas novohispanas; ahí enviaron a uno de sus prisioneros, Nicolás Boller, a solicitar bastimentos y a decir que eran una nave francesa que quería ir a Batavia. Sin embargo, como los franceses sólo tenían licencia de comerciar con Perú, la presencia de la embarcación fue reportada como ilegal. Pese a lo anterior, los navegantes sí tuvieron contacto con pobladores coloniales e incluso se consiguieron algunos bastimentos a cambio de mercancías. Finalmente Boller confesó que era un prisionero y que los enemigos tenían de rehén a su hijo, al que matarían si él no cumplía con lo que le solicitaron. Ante esta declaración, además de las de algunos tripulantes detenidos que habían saltado a tierra, inmediatamente se preparó la defensa. Con los testimonios tomados las autoridades locales se enteraron de que las naves eran inglesas y estaban a cargo de Juan Clipperton, pirata que ya había pasado por Perú, Guatemala y Huatulco. Las autoridades de Guadalajara nombraron a Juan de Ytamarren para que coordinara la defensa; éste organizó emboscadas en tierra y un abordaje, el cual se hizo con dos lanchas que se acercaron a las embarcaciones durante la noche. Los ingleses fueron detenidos y aunque

hacerse en el Mar el Norte; en el caso de que arribaran al Mar del Sur debían ser tratados como enemigos. Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 24, expediente 135, fojas 526-528; *Informe sobre el trato que deben recibir los inglese en los puertos de América*; Madrid, 25 de noviembre de 1692. Esto también puede verse en Yuste, "El eje comercial...", p. 33.

Clipperton y algunos de sus hombres lograron huir, poco después fueron capturados.³⁵

Uno de los principales problemas que generó la presencia de esta nave fue que pese a las prohibiciones de mantener contactos con los extranjeros, hubo personas en las costas neogallegas que comerciaron con los ingleses. Incluso cuando ellos enviaron a Boller éste informó que hubo empleados de la hacienda de Papachula que le hicieron señas con un pañuelo blanco para que se acercara y le sugirieron que la nave se trasladara a una zona donde no sería capturada. Posteriormente, algunas autoridades locales prestaron ayuda a los viajeros a cambio de mercaderías e incluso subieron a bordo con mujeres, como si fuera un lugar de recreo.³⁶ Es posible que este tipo de comercio no fuera regular, pero hace pensar que los contrabandos estaban presentes en las costas novohispanas aunque es probable que las transacciones se hicieran con naves peruanas.

Este tipo de incursiones llevaron a que aumentara la vigilancia de las costas del Pacífico americano; además, como ya se dijo, se sabía del interés que tenían los ingleses de crear algún asentamiento en esas zonas. Lo anterior llevó a que surgieran algunas propuestas defensivas, como la de ocupar zonas estratégicas. Así se vio cuando en 1719, se estudió la posibilidad de fortificar al puerto de San Diego y, pese a que no se realizó, la declaración muestra los temores que existían en torno a los litorales del Mar del Sur:

... con testimonio de autos de que en la costa occidental de la California se halla situado el Puerto de San Diego que por lo capaz, ameno y bien dispuesto de él, es digno de ser poblado antes que por enemigos de mi Corona sea ocupado, especialmente, en estos tiempos en que con la

³⁵ AGI, México, 667; *Proceso relativo a la llegada y captura de naves de Juan Clipperton en Bahía Banderas*; 1714.

³⁶ AGI, México, 668, fojas 1-14v; *Expediente relativo al comercio que se hizo con ingleses en Compostela*; Guadalajara, 23 de septiembre de 1714.

facilidad de pasar del Mar del Norte al del Sur, por el Estrecho de Mayre o por encima del cabo de San Salvador tienen tan frecuentadas y demarcadas los enemigos aquellas costas con sus embarcaciones dirigidas a aprestar la Nao de Filipinas (que pasa siempre reconociendo dicha costa de la California costeándola a avistar el Cabo Corrientes para perfeccionar su viaje a Acapulco) que rara vez de las que han intentado piratearla han dejado de encontrarla, y acometerla, por la destreza con que han observado sus rumbos, y derroteros, como lo emprendido por Lord Clipperton patentado del Imperio en el año antecedente de 1714 en el Valle de Banderas, de que se tuvo la fortuna de atacarlo y aprisionarlo con toda la gente de su conducta dentro de los mismos bajeles, que tenía juntos en aquellas costas; y que para evitar estos recelos, y dichas naos de Filipinas tengan puerto donde descansar algunos días para seguir su dilatada navegación y donde acogerse la vez que fueren invadidas de corsarios os parecía sería conveniente se fortificase el referido puerto de San Diego guarneciéndole con la gente ociosa de estos países.³⁷

Para detectar la presencia de naves extranjeras, las autoridades coloniales continuaron recurriendo al sistema de vigías, gracias al cual corrían las noticias sobre enemigos a lo largo del litoral Pacífico. Así sucedió cuando en 1726 en Guatemala fueron vistas cuatro naves desconocidas. El informe fue enviado al gobernador del lugar Antonio Pedro Echeverz y Suhisa, quien ordenó que se les vigilara ya que eran embarcaciones de alto bordo y al parecer inglesas. Un capitán de corso de esas costas, un irlandés llamado Enrique Andrés Juan Soloqueli, informó que un año antes él había apresado a una balandra nombrada Rebec cuyo capitán, el inglés Guillermo Alín, le informó que en Inglaterra se preparaban 16 naves que tenían por objetivo viajar durante tres años y dirigirse a Acapulco a interceptar la nao de Filipinas así como para tomar algún territorio del lado del Pacífico, por lo que era probable que las

³⁷ AGI, Guadalajara, 76; *Propuesta para fortalecer las costas de California*; Madrid, 18 de febrero de 1719.

naves avistadas fueran parte de esa expedición. Esta noticia, en su momento, fue informada al gobernador de la provincia de Comayagua Diego Argüeyes.³⁸

El virrey novohispano fue informado de lo anterior e inmediatamente mandó al castellano de Acapulco que alistara al personal del castillo y tuviera preparadas las armas y municiones, que se tomara una nave particular que fuera a California y a Sinaloa a dar noticia del avistamiento y esperaran a la nao para que cambiara su derrota. Además, el castellano también debía informar a las autoridades de Guadalajara para que prepararan a sus respectivas compañías milicianas y tomaran las medidas pertinentes para proteger los litorales.³⁹ Algunos de los lugares a donde se mandaron correos fueron Autlán, Purificación, Tepic, Sentispac, Acaponeta y Rosario. Entre las órdenes dictadas para proteger las costas estaban redoblar el número de vigías; alistar a toda la gente posible indicando su nombre, calidad así como armas y municiones con las que contaban; poner gente en lugares estratégicos para prevenir desembarcos; publicar bandos que amenazaran con penas rigurosas a quienes no acataran las órdenes dictadas; retirar ganados de las poblaciones costeras para evitar que los enemigos se abastecieran de ellas; alejar de la costa a la gente que no fuera capaz de resistir un ataque; y hacer una relación de las armas y pólvora con la que se contaba en cada uno de los establecimientos.⁴⁰ Es probable que los ingleses sí se presentaran, aunque tal vez no fueron detectados por los novohispanos porque no llegaron a tocar tierra, sino que se resguardaron en las islas Marías. Esto se puede deducir

³⁸ BPEJ, Audiencia de Guadalajara, Ramo Civil, caja 34, expediente 1, fojas 2-8v; *Caso seguido en torno al avistamiento de naves desconocidas en las costas de Guatemala*; San Antonio Shuchitepec (Guatemala), 19-20 de octubre de 1726.

³⁹ BPEJ, Audiencia de Guadalajara, Ramo Civil, caja 34, expediente 1, fojas 15-16v; *Caso seguido en torno al avistamiento...* México, 20 de noviembre de 1726.

⁴⁰ BPEJ, Audiencia de Guadalajara, Ramo Civil, caja 34, expediente 1, fojas 22-27; *Caso seguido en torno al avistamiento...* Guadalajara, 27 de noviembre de 1726.

debido a un testimonio hecho posteriormente por un mulato libre procedente de Callao, Blas de los Reyes, quien explicó que fue hecho prisionero por el corsario inglés Guillermo Fester, el cual transitó por esas costas y buscó unirse a su compañero Dovar. Su plan era ir a cabo San Lucas a esperar al galeón de Manila y de ahí dirigirse a Batavia. Cuando estaban en las Marías, mandaron al mulato a buscar madera y éste escapó; luego hizo una balsa y alcanzó llegar a bahía Banderas, donde dio aviso de la presencia enemiga.⁴¹

Debido a que los conflictos con Inglaterra se hicieron más frecuentes, se reiteró que por ningún motivo sus naves fueran recibidas en costas novohispanas del Pacífico; ni siquiera debían ser ayudadas en caso de emergencia. Así se indicó a las autoridades de Acapulco:

Prevengo a Vuestra Señoría y Vuestras Mercedes que en lo sucesivo no permitan entren en ese puerto por pretexto ni causa alguna embarcaciones extranjeras ni aunque llegaran con el aparente motivo de hospitalidad, pues la navegación a las nuevas adquisiciones de los ingleses dentro del Seno Mexicano no tienen ni remota conexión con nuestras costas, cuya resolución harán Vuestra Señoría y Vuestras Mercedes observar aun cuando alegasen estar en disposición de irse a pique en cuyo regular caso deberá auxiliárselas para salvar la tripulación exceptuando de esta regla el de ir a tomar el puerto...⁴²

Se recordó que esta orden no contradecía los tratados de paz que se tenían con aquella nación puesto que desde el 18 de julio de 1670 se convino en ayudar a naves de súbditos ingleses que necesitaran auxilio, pero únicamente en las costas del Atlántico.⁴³

⁴¹ AGI, Guadalajara, 135, fojas 488-494; *Expediente relativo al reconocimiento de costas del Mar del Sur*, Guadalajara, 4 de enero de 1742. Cabe recordar que las islas Marías varias veces fueron usadas por embarcaciones extranjeras como refugio y zona para hacer aguada. Para conocer algunos ejemplos al respecto ver Gerhard, *Pirates...*, p. 188-194.

⁴² AGN, Marina, volumen 19, fojas 342-342v; *Orden de impedir desembarcos extranjeros en Acapulco*; México, 14 de diciembre de 1763.

⁴³ En dicho tratado se especificaba que los ingleses podrían llegar a costas americanas si alguna tempestad los arrojara a costas, ríos ensenadas o bahías, o para protegerse de piratas o accidentes. Ellos serían recibidos con humanidad y gozarían de protección amigable, serían tratados con benevolencia, no se les impediría hacer reparaciones y se les vendería lo que

Pese a las prohibiciones, las navegaciones enemigas continuaron. En cada viaje, si bien no siempre se conseguían riquezas económicas, al menos se obtenían conocimientos cartográficos, los cuales posteriormente sirvieron de guía a otras expediciones. Así pasó con los viajes de William Dampier y Woods Rogers. El primero llegó a las costas del Pacífico en 1704, llevaba patente de corso y logró atacar varios puntos y embarcaciones a lo largo de su viaje. Entre sus principales objetivos estaban el tomar el galeón de Manila y demarcar las costas americanas por órdenes del Rey Guillermo; las autoridades coloniales debían evitar que el inglés lograra sus cometidos, además de impedir que llegara a establecer comercio ilegal.⁴⁴ Dampier fracasó en sus intentos de capturar la nao, aunque el principal aporte de su viaje fue recopilar información de los litorales por los que transitó, la cual plasmó tanto en relaciones como en mapas.⁴⁵ [ver imagen 5]

Por su parte, en 1709 Rogers viajó por las costas americanas, cometió algunos saqueos en Perú y Guayaquil y, siguiendo los datos de Dampier, llegó a Acapulco, consiguió abastecimiento en las islas Marías y en el cabo San Lucas logró capturar la nao La Encarnación, con lo que obtuvo un botín de 170 mil libras.⁴⁶ Por otro lado, durante su trayectoria tomó referencias de los litorales del Pacífico. En su relación de viaje, publicada en 1712, indicaba con gran detalle la información geográfica que llegó a recopilar sobre las costas americanas. Así se señala en el apéndice de su obra:

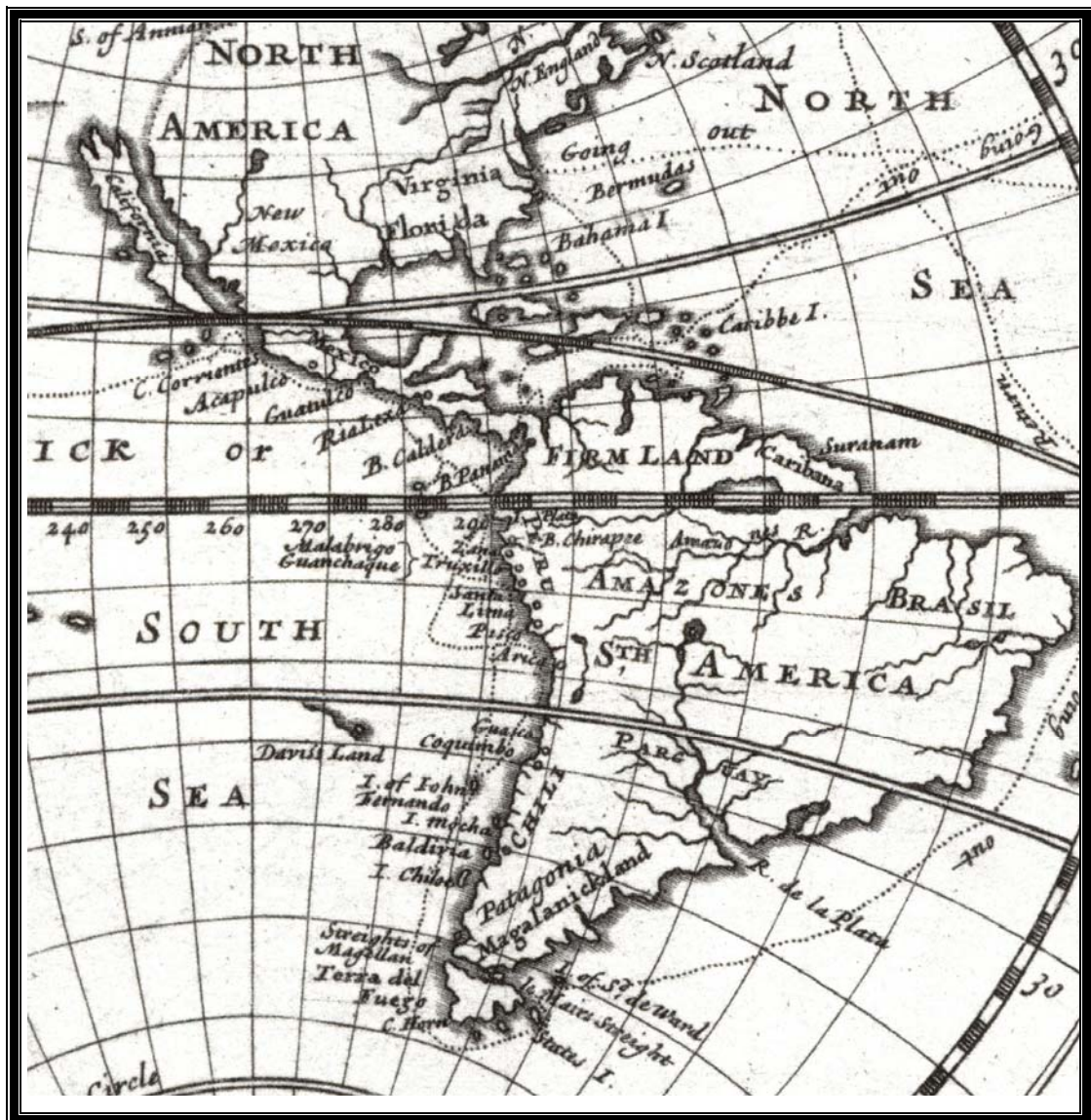
necesitaran a precios justos. Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 91, expediente 127, fojas 250-251v; *Orden de admitir a ingleses en costas americanas en casos de emergencia*; San Lorenzo, 9 de noviembre de 1767; y AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 12 (Segunda Serie), expediente 36, foja 93; *Carta del virrey Croix al ministro Arriaga*; México, 9 de marzo de 1768.

⁴⁴ AGI, Indiferente 2720; *Navíos franceses en las costas del Perú*; Lima, 8 de octubre de 1704.

⁴⁵ Gerhard, *Pirates...*, p. 206.

⁴⁶ Gerhard, *Pirates...*, p. 211-215; Pérez-Mallaína, *Política naval...*, p. 382.

Imagen 5. Costas que reconoció William Dampier (1703)



Fuente: *The boundless deep...*

...containing a description of the coast, roads, harbors, rocks, shoals, islands, capes, watering-places, creeks, coves, makings of land, courses and distances from Acapulco in the latitud of 17 deg. N. to the Island of Chiloe in the latitud of 44 deg. S. From the best spanish manuscripts takes in the South-Sea.⁴⁷

Como puede verse, la presencia de naves extranjeras aumentó en el Pacífico desde los inicios del siglo XVIII. Ya fuera con fines comerciales o de exploración, tanto franceses como ingleses recorrieron esos litorales y paulatinamente los conocieron mejor. Esto llevó a que sus respectivas coronas se interesaran cada vez más en incursionar en el Mar del Sur, por lo que fomentaron la realización de navegaciones. Las guerras contra España fueron el pretexto principal que permitió realizar dichas travesías.

c) La expedición de George Anson

Uno de los momentos en los que se evidenció que las intenciones de los ingleses iban más allá del saqueo fue durante la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-48). Este enfrentamiento fue consecuencia de las tensiones existentes entre ingleses y españoles por el comercio americano; los últimos hicieron lo posible para erradicar el contrabando en sus colonias de ultramar.⁴⁸ Como la corona española no contaba con las naves suficientes para proteger sus posesiones, entregó patentes de corso a embarcaciones privadas para que actuaran como guardacostas en el Caribe ya que se vio en ellas una forma de apoyar a la armada española; las acciones realizadas por los hispanos afectaron las actividades económicas de los ingleses, quienes se encontraron

⁴⁷ Woods Rogers, *A cruising voyage round the World first to the South-Seas ...*, Londres, A. Bell and B. Linton, 1712, Apéndice [BJCB].

⁴⁸ Dicha política derivó de los cambios aplicados por la dinastía Borbón para agilizar el sistema de flotas, mejorar las dinámicas mercantiles y acrecentar los ingresos del erario. Puede verse a este respecto lo que dice Matilde Souto, "La transformación del puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil" en Yuste y Souto, *El comercio...*, p. 116-117.

con una respuesta naval a la que no estaban acostumbrados.⁴⁹ Las tensiones generadas entre ambas coronas llevaron a que en septiembre de 1739 estallara la guerra y que un mes después las fuerzas navales inglesas invadieran Portobelo.⁵⁰ La noticia de esta guerra debía darse a todos los dominios hispánicos para que se preparara la defensa en distintas plazas.⁵¹

Esta campaña fue diferente a cualquiera de las anteriores ya que las precedentes no contaban con las fuerzas suficientes para invadir territorios y por ello sólo se conformaban con el saqueo de naves, poblaciones así como de practicar el contrabando.⁵² En esta ocasión la incursión inglesa, a palabras de John Lynch, “era una auténtica guerra colonial” con el fin de conseguir un territorio dónde establecerse y expandirse. Por ese motivo la armada que enviaron fue numerosa, poderosa y con dos frentes: por el lado del Atlántico a cargo de Eduard Vernon y por el del Pacífico del de George Anson.⁵³

Las noticias que llegaban a España eran detalladas, pues se sabía que para agosto de 1740 varias escuadras se dirigirían a América. La que iría a cargo de Anson, la Escuadra del Sur, estaría compuesta por los navíos Centurión (60 cañones), Sovern y Gloucerter (50 cañones), la Perla (40

⁴⁹ García, *Comerciendo con...*, p. 114; Oscar Cruz, “El curso marítimo en el mundo hispano-indiano” en *Diario de Campo*, Suplemento número 31, enero-febrero 2005, p. 35-36; Lynch, *El siglo...*, p. 126-127. Según explica Carmen Yuste, la permisión tuvo repercusiones considerables ya que posteriormente las navegaciones españolas se vieron cada vez más agredidas, lo cual se evidencia con la pérdida de galeones, toma de la Habana y Filipinas, entre otros aspectos. Esta guerra es parte de esas agresiones. Ver en la presentación que la autora hace a la obra *Comercio marítimo...*, p. 11-12.

⁵⁰ Solano, *La pasión...*, p. 93-94. Para este autor esta rapidez es prueba de que los ingleses ya venían preparando su armada, así como su agresión, desde tiempo atrás. Al respecto puede verse también a Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII* (traducción José Manuel Álvarez Flores), Madrid, Turner Océano, 2002, p. 24-25. Algunas narraciones sobre la toma de la plaza, los movimientos hechos por las fuerzas inglesas en las costas del Caribe y la defensa implementada por los españoles para tratar de recuperar sus plazas y evitar que otras cayeran pueden verse en el *Informe sobre los movimientos de fuerzas inglesas en costas americanas. 1739*. AGS, Marina, a lo largo del legajo 396-1.

⁵¹ AGI, Filipinas, 255; *Providencias que deben tomarse en el Mar del Sur ante la declaración de guerra contra Inglaterra*; Buen Retiro, 5 de diciembre de 1739.

⁵² Gerhard, *Pirates...*, p. 241.

⁵³ Lynch, *El siglo...*, p. 137-138. Solano, *La pasión...*, p. 95.

cañones), el Wagner y dos embarcaciones de 300 toneladas con provisiones para 18 meses. Sus órdenes eran pasar por Cabo de Hornos y adentrarse en el Mar del Sur, llegar a las islas Juan Fernández⁵⁴ para dejar una tropa, fortificar el lugar y favorecer el contrabando, interceptar la nao de Filipinas y luego volver a Inglaterra por el cabo de Buena Esperanza.⁵⁵ Posteriormente llegaron más informes en los que se decía que los ingleses tenían instrucción de hostilizar naves y territorios españoles, lograr un asentamiento en Panamá, hacerse de su tesoro y provocar una rebelión entre los criollos del Perú (o bien entre negros y mulatos oprimidos).⁵⁶

Como las autoridades españolas tuvieron noticias sobre la expedición de Anson, dictaron instrucciones para hacer reparaciones a las plazas y fuertes establecidos a lo largo del litoral Pacífico así como para enviar fuerzas y armas a ellos.⁵⁷ Esto se ordenó de la siguiente forma:

... se escribió al Gobernador de Buenos Aires, presidente de Chile, de Panamá, de Guatemala, y a los Virreyes del Perú y Nueva España para que noticiosos de esta intención de ingleses, solicitasen y dispusiesen que en las costas del [Mar del] Sur se esté con la mayor vigilancia, prevenidas las milicias, y reforzados los parajes más expuestos a ser invadidos, para frustrar e impedir cualquier desembarco...⁵⁸

El viaje de Anson al Pacífico americano obligó a tomar conciencia del gran peligro que corrían los territorios coloniales; por ello fue necesario implementar diversos tipos de medidas defensivas, las cuales variaron dependiendo de las condiciones de los virreinos, de las costas, de su gente y de sus recursos. A

⁵⁴ Estas islas se encuentran frente a las costas de Chile y fueron descubiertas por Juan Fernández en 1574. Éstas sirvieron de parada a muchas embarcaciones extranjeras que incursionaron en el Mar del Sur; una de las más importantes fue la de George Anson, luego de la cual se tomó la determinación de fortificarlas. Al respecto ver Spate, *El lago...*, p. 175-176.

⁵⁵ AGS, Marina, legajo 396-2, expediente 534; *Extracto de noticias recibidas de Inglaterra sobre la expedición de sus escuadras*; 8 de agosto de 1740.

⁵⁶ Gerhard, *Pirates...*, p. 230. Williams, *El mejor...*, p. 34-35. Lynch, *El siglo...*, p. 137-138,

⁵⁷ Solano, *La pasión...*, p. 94-95; O'Donell, *España...*, p. 255-256.

⁵⁸ AGS, Marina, legajo 397-2, exp. 1016; *Orden de implementar sistemas defensivos a lo largo del litoral Pacífico*; Madrid, 19 de febrero de 1740.

las costas de Perú se envió una escuadra, a cargo del comandante José Pizarro, con el fin de bloquear a los ingleses, de dar aviso a las autoridades de Chile y Perú de las últimas noticias recibidas sobre ese viaje y de coordinar la defensa de esos territorios.⁵⁹ Al llegar al Pacífico Pizarro exploraría las islas Juan Fernández para acabar con los enemigos y de no encontrarlos, su armada debía quedarse en Concepción para evitar que los ingleses lograran abastecerse en las costas de Chile o que llegaran a ocupar alguna plaza; además, debía fondear los litorales de Chile y Perú para levantar planos de los puertos, costas, plazas y fortificaciones especificando su estado, tropas, métodos de servicio, cantidad y calidad de artillería, pertrechos y municiones.⁶⁰

Respecto a las Filipinas, se envió noticia de la guerra y de la expedición inglesa que se preparaba para internarse en el Mar del Sur, por lo que debían evitarse el comercio ilícito y aumentar el refuerzo de gente, armas y artillería de la nao que se preparaba para ir a Nueva España.⁶¹

Anson salió de Inglaterra en septiembre de 1740 con la intención de cruzar el Estrecho de Magallanes. Los ingleses alcanzaron las islas de Juan Fernández donde permanecieron 9 meses reordenando sus fuerzas, reparando sus embarcaciones y esperando que las tripulaciones que habían logrado sobrevivir se recuperaran. Mientras eso pasaba, las autoridades metropolitanas ordenaron que en todo el litoral Pacífico fueran retirados tierra adentro tanto

⁵⁹ AGS, Marina, legajo 397-2, expediente 1002; *Orden de auxiliar a la escuadra a cargo de José Pizarro*; Madrid, 24 de agosto de 1740.

⁶⁰ AGS, Marina, legajo 397-2, expediente 1000; *Instrucciones sobre preparativos que deben hacerse en Chile para defenderse de los ingleses*; Madrid, 24 de agosto de 1740; AGS, Marina, legajo 397-2, expediente 1026; *Instrucciones que se dan al jefe de escuadra José Pizarro*; San Ildefonso, 3 de septiembre de 1740.

⁶¹ AGI, Filipinas, 255; *Providencias que deben tomarse en el Mar del Sur ante la declaración de guerra contra Inglaterra*; Manila, 1 de julio de 1741.

pobladores como ganados para que los enemigos no pudieran saquear establecimientos o abastecerse de alimento.⁶²

Las fuerzas de Anson tuvieron tiempo para reponerse ya que las naves de Pizarro no las alcanzaron debido a que cuando llegaron al Cabo de Hornos sufrieron muchos descalabros y no pudieron cruzarlo, por lo que regresaron a Buenos Aires. Desde ahí enviaron por tierra una misiva al gobernador de Chile donde se informaba de esta situación así como de la posibilidad de que Anson se encontrara en esas costas. Pizarro llegó a Chile por tierra y se hizo cargo de la vigilancia de esos litorales, pero en sus viajes no encontró rastros de las naves enemigas.⁶³

Las fuerzas inglesas retomaron su viaje en septiembre de 1741, fueron rumbo al norte y en su trayectoria capturaron 2 naves en Valparaíso y luego otras dos en Perú. Posteriormente se dirigieron a Paita, plaza que tomaron sin resistencia alguna, se hicieron de rehenes, capturaron naves y las destruyeron. Como los ingleses no pudieron cumplir su plan de establecer una base en territorio peruano, y al no tener noticias de los avances hechos por Vernon a través de Panamá, Anson consideró que su siguiente objetivo sería el galeón de Manila, para lo cual debió trasladarse a Nueva España. En febrero de 1742 las naves inglesas alcanzaron los litorales novohispanos y se acercaron al puerto de Acapulco.⁶⁴ Su trayectoria fue anunciada por autoridades peruanas así como observada por varios vigías de Guatemala.⁶⁵

⁶² AGS, Marina, leg. 398-3, exp. 892; *Declaración hecha por el capitán de mar Joseph Vélez*; La Habana, 14 de febrero de 1742.

⁶³ AGS, Marina, legajo 399-1, expediente 188; *Joseph Pizarro avisa los acontecimientos de aquella escuadra desde 1741*; Valparaíso, 20 de abril de 1743.

⁶⁴ Gerhard, *Pirates...*, p. 231-233.

⁶⁵ Por ejemplo los vigías de Huatulco y posteriormente de Xicayán anunciaron avistamientos de las naves inglesas que se dirigían a Acapulco, tal y como lo habían avisado la autoridades de Guatemala. Ver AGI, Filipinas, 255, f. 10v-11; *Autos formados con motivo de las noticias*

Durante su viaje, los ingleses lograron aprehender algunos pescadores, quienes les informaron que el Galeón había llegado desde enero. Anson no consideró la invasión de Acapulco ya que algunos de sus prisioneros le indicaron que el castillo de San Diego acababa de ser reparado y reabastecido, que fue dotado con artillería y cientos de hombres defendían la plaza; además había compañías milicianas en los alrededores.⁶⁶ Las reparaciones del castillo, así como el aumento de fuerzas terrestres, en realidad fueron consecuencia de esta amenaza inglesa, tal y como lo llegaron a informar las autoridades portuarias:

Hállase esta real fuerza por lo que mira a su recinto tan fortificada, y reparada, como no se ha visto desde su primera erección; porque con el motivo de la presente guerra consulté al Excelentísimo Señor Duque de la conquista antecesor de Vuestra Señoría Ilustrísima la necesidad de refuerzo de sus parapetos explanadas, entradas, puertas, puente levadiza, y estacada...⁶⁷

Ante tales noticias, Anson consideró que la opción que tenía era esperar a que la nao emprendiera su regreso. Sin embargo, debido a su presencia las autoridades virreinales retuvieron al galeón hasta que el peligro pasara. En abril Anson dejó las costas de Acapulco en busca de agua y alimentos; una sola nave se quedó vigilando al puerto. Siguiendo los documentos de Dampier, Anson y sus hombres fueron a Zihuatanejo. En la bahía de Petatlán encontraron entre 140 y 200 hombres, a caballo y bien armados, esperándolos en la costa. Esto se debió a que los vigías detectaron los movimientos de los ingleses; informaron de su tránsito, de su desembarco en Petatlán y de su

comunicadas por Guatemala de hallase en el mar del sur navíos ingleses; México 5 de febrero de 1742.

⁶⁶ Gerhard, *Pirates...*, p. 233-236.

⁶⁷ AGI, Filipinas, 255, f. 1v-2; *Autos formados con motivo...* Acapulco 4 de feb de 1742.

resguardo en la isla de Ixtapa.⁶⁸ A pesar de la vigilancia terrestre, los ingleses lograron conseguir agua, alimento e incluso detener a otros pescadores. En ese tiempo, Anson ya había tomado la decisión de viajar al Poniente. Como no tenía suficiente tripulación, decidió quemar en esas costas las naves que no utilizaría.⁶⁹ Para mayo, los ingleses salieron de Zihuatanejo rumbo a Acapulco, donde permanecieron por poco tiempo.⁷⁰ Como parecía que no lograrían su ansiado premio, en ese mes abandonaron el lugar y tomaron rumbo hacia el Poniente, no sin antes dejar a los prisioneros en la costa. Para julio de 1743, en las cercanías de las Filipinas, las fuerzas de Anson capturaron la nao Nuestra Señora de Covadonga y lograron así obtener un botín de cerca de 1.5 millones de pesos en plata, además de mercancías diversas. Por su hazaña este navegante fue premiado con el puesto de primer almirante de la armada inglesa, pero dicho éxito fue a costa de enormes descalabros, pérdidas humanas y económicas.⁷¹ Pese a lo anterior, las ganancias obtenidas hicieron que el viaje fuese ejemplo a seguir para otros ingleses que continuaron acercándose cada vez más a las costas del Pacífico novohispano. Además, el diario de navegación de Anson se convirtió en una importante guía para posteriores viajeros ya que contaba con planos y vistas de costa, descripciones detalladas de litorales no conocidos por los ingleses y datos nuevos de latitudes, corrientes y magnetismo terrestre.⁷² Así, la esperanza de conseguir

⁶⁸ AGI, Filipinas, 255, f. 38; *Autos formados con motivo...* México, abril 1742.

⁶⁹ Williams, *El mejor...*, p. 190-196. Hay que recordar que Gerhard explica que esas grandes extensiones de costas abandonadas sirvieron para que piratas y contrabandistas las aprovecharan. Ver *Pirates...*, p. 247.

⁷⁰ Gerhard explica cómo llegó Anson a Acapulco y no encontró la embarcación de Hughes, por lo que pensando que había sido atrapada, negoció con las autoridades de Acapulco su liberación. Finalmente dicha nave llegó. Ésta se había separado de la costa luego de un temporal. Ver *Pirates...*, p. 233-236.

⁷¹ Gerhard, *Pirates...*, p. 236-237.

⁷² Schurz, *El galeón...*, p. 264; Salvador Bernabeu, "El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas" en Florentino Rodao (coord.), *Estudios*

grandes botines y el conocimiento que se tenía de los litorales americanos provocaron que la presión enemiga aumentaran aún más y que, por lo tanto, la transformación de los sistemas defensivos en el virreinato fuera cada vez más necesaria.

d) Rutas comerciales en peligro

El siglo XVIII significó un cambio de relaciones con otros reinos no sólo para los peninsulares, sino para las propias colonias. Los conflictos internacionales, así como las relaciones mercantiles que se establecieron durante esa centuria afectaron paulatinamente las rutas náuticas oceánicas. Era importante limitar las incursiones enemigas ya que si los extranjeros lograban triunfos en tierras americanas serían un ejemplo que otros imitarían y afectarían las derrotas marítimo-comerciales del Mar del Sur. Para lograrlo, era necesario mejorar el sistema naval hispánico; de ahí la importancia de la política naval del marqués de Ensenada, la cual consistía en fomentar la construcción naval tanto en la península como en las colonias americanas. Para mejorar tales construcciones se recurrió al espionaje científico (en especial en Inglaterra) con el fin de recabar informaciones y conocimientos técnicos y científicos sobre arquitectura naval. Así, la construcción de embarcaciones y defensa de derroteros hispánicos se convirtió en una prioridad para la Corona.⁷³

sobre Filipinas y las islas del Pacífico, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989, p. 24; Belén Rivera Novo y Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, España, Mapfre, 1992, p. 157-158.

⁷³ Iván Valdez, *Naval power and state modernization: Spanish shipbuilding policy in the eighteenth century*, Tesis de Doctorado (Filosofía), Universidad de Cambridge (Queen College), Londres, 2005, p. 159-162. Este autor además explica que espionaje en esa época tiene varias connotaciones, una de ellas consistía en permitir cierta libertad a los técnicos de diferentes coronas para que transitaran por diversos reinos. Por ello Jorge Juan pudo recabar información naval en Inglaterra. Su labor no fue nueva, sino que repitió lo que los franceses habían hecho con anterioridad. Ver p. 164-166.

En el caso del Pacífico, una de las rutas que debía ser defendida era la de la Nao de Filipinas ya que continuamente se veía agredida. El apresamiento de los galeones amedrentaba a las autoridades, por lo que se tenía gran cuidado al momento de iniciar los viajes. En caso de haber presencia enemiga, podía retrasarse o suspenderse la salida de las naves. Por ejemplo, en 1745 llegó a las costas novohispanas el patache Santo Domingo informando el acecho que sufría Manila por parte de los ingleses y que impedía el envío del galeón Nuestra Señora del Rosario. Las urgencias que se padecían en las islas obligaron a enviar a esa nave particular con los pliegos reales así como con las noticias de las dificultades que pasaban desde la captura del navío Nuestra Señora de Covadonga.⁷⁴ Otro ejemplo fue el de la fragata Santa Rosa que en 1763 tuvo que retrasar su salida de Acapulco ante las noticias de que embarcaciones inglesas la esperaban en las cercanías.⁷⁵

El evento que mostró que los territorios americanos podían quedar aislados y sus principales rutas marítimas bloqueadas fue la guerra de los Siete Años (1756-1763), conflicto franco-británico por la hegemonía colonial en el norte de América en el que España se involucró en 1762 arrastrada por Pactos de Familia firmados con la corona de Francia. Cabe mencionar que si España entró al conflicto en parte se debió a la confianza que a esta corona le daban las mejoras navales implementadas hasta ese momento. Como antes se mencionó, para retomar el control de las rutas coloniales el marqués de la Ensenada amplió las capacidades de construcción, logró dotar a la marina

⁷⁴ Como era una nave pequeña no preparada para tan larga travesía, tuvo muchos contratiempos (incluso el incendio del palo mayor porque le cayó un rayo) pero finalmente llegaron en febrero de 1746 al puerto de Matanchel. AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 4, fojas 55-58; *Informe sobre los peligros que enfrentan las Filipinas*; Matanchel, 20 de febrero de 1746.

⁷⁵ AGN, Marina, volumen 19, fojas 185-185v; *Orden de retrasar salida de fragata Santa Rosa*; Chilpancingo, 27 de enero de 1763.

española de 45 naves en línea y 19 fragatas, mejoró las perspectivas profesionales de oficiales y reclutó marinos. Posteriormente, cuando Julián de Arriaga fue designado Secretario de Marina e Indias en 1754, continuó con los proyectos náuticos establecidos; el avance marítimo de España la llevó a apoyar a Francia en el conflicto que tenía con Inglaterra por el territorio canadiense así como para eliminar la tala de árboles que los enemigos hacían en Honduras y Terranova.⁷⁶ El conflicto finalizó ese mismo año (1762) cuando los ingleses lograron capturar tanto La Habana como Manila.⁷⁷ La culminación de dicho enfrentamiento evidenció las intenciones y el poderío británicos sobre los territorios americanos.⁷⁸

En el caso de Filipinas, sus autoridades reportaron que desde septiembre se avistaron 14 embarcaciones de guerra que se acercaron a la costa, y como ellos no tenían noticia de rompimiento de guerra, pensaron que se violaban las políticas de paz que se mantenían con otras naciones. Inmediatamente se revisaron las fuerzas con las que se contaba; se armaron milicias, se pusieron baterías de cañones en lugares estratégicos y se preparó armamento. Además, a los naturales se les prometió la exención de tributos si participaban en la defensa de las islas. Los ingleses mandaron una carta a las autoridades de Manila informando que esa armada, a cargo de Guillermo

⁷⁶ Sobre este tema pueden verse Lynch, *El siglo...*, p. 159-161; Fernando Bordejé, *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 291; Walker, *Política...*, p. 125-126; Miguel Antonio Bernal, *España, un proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Madrid, Fundación Carolina, Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos, 2005, p. 403; Arturo Sorhegui, "La Habana-Veracruz. El Mediterráneo americano y el circuito imperial hispano, 1519-1821" en Bernardo García y Sergio Guerra (coords.), *La Habana/Veracruz. Veracruz/La Habana. Las dos orillas*, México, Universidad Veracruzana, Universidad de La Habana, 2002, p. 42.

⁷⁷ Pérez Herrero, *Comercio...*, p. 229-230; Lynch, *El siglo...*, p. 284; Aurora Pérez, "Relaciones diplomáticas de los europeos con los indios de la costa noroeste de América" en José Luis Peset (editor), *Culturas de la costa Noroeste de América*, España, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros S.A., 1989, p. 228-229.

⁷⁸ Matilde Souto, *Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, Colegio de México, Instituto Mora, 2001, p. 42.

Drapier, estaba ahí como consecuencia de la guerra que había entre sus respectivas coronas, por lo que sus intenciones eran tomar las islas y por ello solicitaban la rendición y entrega de la ciudad. La falta de implementos defensivos, de personal y la mala organización de éste llevaron a que en octubre los españoles entregaran la plaza.⁷⁹ Durante la toma de la ciudad, ésta fue saqueada por varios días.⁸⁰ Más tarde, a España llegó la noticia de estos acontecimientos así como de que las naves invasoras salieron de Madrás.⁸¹ Esto evidenciaba que la presencia enemiga en torno a las islas del Poniente no sólo se acrecentaba sino que también se afianzaba a partir de posesiones que incluso se ubicaban en torno a las Filipinas.

Tras la guerra de los Siete Años, España centró su atención en sus colonias americanas. Sus intenciones fueron reformar su comercio y defensa; por ello tanto La Habana como Manila se convirtieron en los ejes de su política exterior; las medidas planeadas se extendieron al territorio novohispano, el cual se encargó de financiarlas.⁸²

La agresión inglesa amedrentó a las autoridades coloniales de tal forma que cada que se veía alguna vela desconocida o que iba fuera de los tiempos acostumbrados, se temía que se tratara de ingleses. Así pasó en 1762 cuando en el pueblo de Acaponeta la noticia de que dos naves desconocidas pararon en aquellas costas movilizó a los pobladores de la zona; posteriormente se

⁷⁹ AGI, Filipinas, 721; *Expediente sobre la toma de Manila por las armas anglicanas*. Septiembre-octubre de 1762.

⁸⁰ Schurz, *El galeón...*, p. 293.

⁸¹ AGS, Marina, legajo 426, expediente 222; *Expediente sobre la toma de Manila por los ingleses*. A Coruña, 11 de mayo de 1763.

⁸² David Brading, *Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1810)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997, p. 47-48; Souto, *Mar...*, p. 42; Colin MacLachlan y Jaime Rodríguez, "Racionalización, reforma y reacción" en Enrique Florescano (comp.) *Historia económica de México* (no. 64), México, Fondo de Cultura Económica, 1989, p. 618.

supo que eran naves californianas.⁸³ Otro caso similar se presentó cuando en 1764 se oyeron a lo largo de las costas neogallegas “tiros o truenos fuertes” que podían ser cañonazos, por lo que también se envió gente a las costas pero de la misma forma resultó ser una falsa alarma pues se trataba de la nave californiana Lauretana, proveniente de California, partió antes de tiempo y en su trayecto hizo aguada en Manzanilla y luego ancló en Matanchel.⁸⁴ Estas alarmas en realidad dejan ver los temores colectivos existentes tras la creciente presión inglesa. Por ello también fue necesario regularizar los viajes que se hacían desde California para que ni las embarcaciones corrieran riesgos ni en las costas se movilizaran poblaciones enteras para proteger el territorio de alguna posible agresión enemiga.

e) Protección en las regiones costeras

Las incursiones enemigas a lo largo del Mar del Sur permitió a los enemigos de España reconocer esos litorales de forma detallada, lo cual les permitió incursionar en ellos cada vez con mayor experiencia y conocimiento. Esta fue una situación que obligó a las autoridades reales a hacer lo mismo.

Para defender las costas novohispanas era necesario tener mapas de los puertos y astilleros con los que se contaba. Por ello desde 1725 se sugirió al monarca español que enviara ingenieros que los hicieran y que además estudiaran las condiciones de esos establecimientos, la forma de limpiarlos, de

⁸³ María del Carmen Velázquez, *El Estado de guerra en Nueva España, 1760-1808*, México, Colegio de México, 1956, p. 50; Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 46-52.

⁸⁴ Se pensó que no se trataba de algún ataque corsario ya que no habían llegado correos de España informando sobre un conflicto internacional, por lo tanto era posible que se tratara de naves contrabandistas y por ello había que evitar desembarcos ilegales. AGN, Marina, volumen 21, expediente 1, fojas 1-18; *Expediente formado en torno al avistamiento de naves de alto bordo en las costas de Tomatlán*; abril y mayo de 1764.

fortificarlos e incluso hacer que los ríos cercanos fueran navegables.⁸⁵ La construcción de astilleros era de gran importancia ya que en ellos podrían fabricarse embarcaciones que fortalecieran la Real Armada que protegerían las costas.⁸⁶ Así se indicó:

Debe asimismo Vuestra Majestad mandar formar varios astilleros así en el Mar del Norte como en el del Sur para la fábrica de navíos así de guerra como de comercio y escoger los parajes más congruos, como se dirá en las instrucciones sobre este punto, en forma que puedan los españoles sacar a menor gasto todos los navíos que tienen de menester para el comercio y Vuestra Majestad los que serán necesarios para su Armada, de modo que ahora por falta que hay de navíos se permitirá a los súbditos de Vuestra Majestad de comprar y fabricar navíos en países extranjeros, conviniendo al mismo tiempo que Vuestra Majestad solicitase lo mismo para poner cuando más antes puede en pie su Armada, pero después que se han puesto los astilleros en España e Indias los navíos así de Vuestra Majestad como de sus súbditos se habrán de fabricar en dichos astilleros y con esto quedará el dinero en sus dominios, y los oficiales serán los más peritos y con el tiempo podrán los súbditos de Vuestra Majestad vender los navíos a las naciones extranjeras no que comprarlos de ellas.⁸⁷

Pese a que se intentó que las modificaciones planeadas para las costas americanas fueran permanentes, lo cierto fue que la defensa de éstas

⁸⁵ Esto se debió a que las funciones de los ingenieros militares en gran medida estuvieron determinadas por los conflictos en los que se vio envuelta la corona española; por ello el envío de este personal fue regular durante el siglo XVIII. Ver Horacio Capel, Juan Eugeni Sánchez y Omar Moncada, *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los insurgentes militares en el siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Serbal, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988, p. 319-320; Omar Moncada, *Ingenieros militares en Nueva España. Inventario de su labor científica y espacial. Siglos XVI a XVIII*, México, Instituto de Geografía, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993, p. 9-10; Omar Moncada e Irma Escamilla, "Cartografía y descripción de los territorios septentrionales novohispanos en la obra de los ingenieros militares" en Omar Moncada (coord.), *Fronteras en movimiento. Expansión en territorios septentrionales de la Nueva España*, México, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999, p. 92; Héctor Mendoza, "Las opciones geográficas al inicio del México independiente" en Héctor Mendoza (coord.), *México a través de los mapas*, México, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, Plaza y Valdés, 2003, p. 90. Por otro lado, el eficiente papel de los ingenieros llevó a que para 1770 se creara un cuerpo de ingenieros navales, a los cuales se les responsabilizó de diversas funciones de construcción tanto en puertos como en embarcaciones. Ver Lynch, *El siglo...*, p. 281.

⁸⁶ Los principales astilleros pensados para las costas americanas fueron La Habana y Guayaquil. En el primero ya se tenía experiencia en la construcción de embarcaciones por órdenes reales, mientras que en el segundo generalmente las naves construidas en el lugar servían a las navegaciones locales. Para activar al segundo, desde la década de 1760 se buscaron zonas idóneas para establecer un astillero real, aunque esos intentos fracasaron. Esto puede verse en Valdés, *Naval power...*, p. 244-246.

⁸⁷ Fernández Navarrete, *Colección...* (volumen 9), documento 39, "Representación hecha a Su Majestad sobre el estado del comercio y marina de España", 1725, folios 923-924.

generalmente se preparaba cuando llegaban noticias sobre la presencia de naves enemigas. Dichos informes podían provenir tanto de autoridades de Chile, Perú o Guatemala, así como de los propios vigías costeros del virreinato. Por ejemplo, en 1746 se detectaron naves en las costas de Panamá y se sabía que eran inglesas. De esta situación se avisó al virrey conde de Fuencalra para que ordenara las medidas a tomar. En ocasiones los avistamientos iban acompañados de las noticias que llegaban de España; en este caso, la corona informó que el inglés Barnet zarpó de Inglaterra con cuatro embarcaciones; esto hacía factible que las naves referidas en los informes fueran las de ese navegante. Esos bajeles también fueron detectados en Costa Rica, por lo que las autoridades de Guatemala enviaron avisos a México. Para evitar cualquier agresión enemiga, las autoridades novohispanas ordenaron a los oficiales de Tepic, Sentispac, Acaponeta, Rosario, Culiacán, Mazatlán de los Mulatos, Autlán, Villa de la Purificación y Colima que retiraran ganados de las costas, que mandaran gente a las playas y seleccionaran a los hombres de más inteligencia y mayor conocimiento práctico para coordinar cualquier acción defensiva que se necesitara.⁸⁸ Además, el alcalde de Tepic debía mandar a Matanchel las milicias ya formadas debido a que generalmente los establecimientos costeros eran poco poblados y no habría personal suficiente para defenderse.⁸⁹ Como era probable que las intenciones de los ingleses fueran tomar algún territorio, y como en esas costas no se contaba con oficiales que coordinaran las acciones en contra de los enemigos, fue necesario que el mismo gobernador de Guadalajara se trasladara a la costa a dirigir la defensa.

⁸⁸ AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 81-89v; *Relación de las medidas defensivas tomadas en las costas neogallegas*; Guadalajara, febrero de 1746.

⁸⁹ AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 90-94; *Relación de las medidas...* Guadalajara, 3 de marzo de 1746.

Una de sus primeras acciones fue informar al virrey sobre las armas que se necesitarían en el lugar, en especial fusilería.⁹⁰

Conforme transcurría el siglo XVIII fue cada vez más claro que los conflictos internacionales en gran medida se desarrollaban en territorio americano, lo que hizo necesario organizar mejor las estrategias para proteger al virreinato novohispano. El conflicto que se generó en torno al movimiento de independencia de las Trece Colonias Americanas (1779-1783) mostró la importancia de contar con una marina que defendiera el territorio y comercio ultramarinos. España ayudó con armas y dinero a los rebeldes con el fin de que las fuerzas inglesas se concentraran en ese evento y así tener posibilidad de recuperar la Florida y destruir los establecimientos que éstas tenían en Campeche y Bahía Mosquitos.⁹¹ La tensión entre las coronas era tal que se temía la guerra, por lo que España ordenó realizar relaciones detalladas sobre las condiciones defensivas de la Nueva España. Desde 1776 el ministro José Gálvez ordenó al virrey Bucareli que informara sobre los métodos defensivos que existían en todas las regiones costeras de Nueva España, así como sus condiciones geográficas; para esto último había que revisar los reconocimientos cartográficos con los que se contaba. Así se indicó:

Por estos motivos y la prudente máxima de prevenirse para ella en tiempo de paz, quiere el Rey puntuales noticias del estado en que se hallan sus importantes dominios de Indias, y en su consecuencia prevengo a Vuestra Excelencia de Real Orden me informe exactamente sin perder momento de las fuerzas con que cuenta en tropa reglada, milicias, artillería, armas, pertrechos, municiones y demás conducentes al punto de defensa en ocasión de ser invadido en el distrito de su mando, pasando a mis manos el plan que hayan formado para en aquel caso con los estados de existencias y faltas distintamente y sin confusión, respectivos al prudente

⁹⁰ AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5; *Relación de las medidas...*, fojas 95-99v.

⁹¹ María de Lourdes Díaz Trechuelo, María Luisa Rodríguez Baena y Concepción Pajaron Parody, "Antonio María de Bucareli y Ursúa" en José Antonio Calderón Quijano (editor), *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III*, Escuela Gráfica Salesiana, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1968, p. 386.

cálculo del número de gente, y cuanto Vuestra Excelencia considere precisamente necesario para poner a cubierto ese país contando con sus propios recursos, y con lo que por absoluta falta de ellos deba dirigirse de aquí. Igualmente me remitirá Vuestra Excelencia los planos y mapas topográficos que tuviere tanto de las plazas, fuertes y sus inmediaciones, cuanto de las costas, puertos, radas, calas y surgideros del distrito de ese virreinato, para la más clara inteligencia de su situación...⁹²

Estos informes eran solicitados también en otros establecimientos hispánicos y formaban parte del programa de expediciones promovido por Antonio Valdés. Para ponerlo en práctica, se encargó su realización a especialistas navales y cartógrafos, principalmente egresados del Colegio de Guardiasmarinas.⁹³

Los informes fueron enviados a la metrópoli y, ante la ineficiente defensa marítima que se pensó había en la Nueva España, el Rey resolvió aumentar en lo posible las fuerzas de la Armada. Por eso se acordó restablecer el astillero de Tlacotalpan en el río Alvarado.⁹⁴ Para financiar la construcción de algunas embarcaciones, se ordenó negociar su financiamiento con los cabildos eclesiásticos, el consulado de México y los cuerpos de comercio y minería del virreinato. Para llevar a cabo la construcción, se encargó que pasara un maestro constructor con los carpinteros y artífices necesarios para el corte y labor de maderas. Sin embargo, el virrey aclaró que respecto al financiamiento, no creía que fuera posible recibir ayuda ya que en esos momentos los caudales se redujeron en el comercio y minería.⁹⁵ Por otro lado, se planeó la participación de particulares en la defensa de los litorales americanos ya que

⁹² AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 147, fojas 87-88; *Carta de José de Gálvez donde anuncia posible guerra con Inglaterra y necesidad de enviar informes de condiciones defensivas de la Nueva España*; El Pardo, 28 de febrero de 1776.

⁹³ Ma. Dolores González-Ripoll, *A las órdenes de las estrellas. La vida del marino Cosme de Churraca y sus expediciones a América* (preámbulo de Francisco Solano), Madrid, Fundación Bilbao-Vizcaya, Consejo Superior de Investigación Científica, 1995, p. 65-66.

⁹⁴ Andrade, *Un mar...*, p. 78; Valdés, *Naval power...*, p. 252-253.

⁹⁵ Se pensó que las naves planeadas podrían ser fragatas de guerra de 50 a 60 cañones. AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 12, expediente 159, fojas 25v-29; *Carta del virrey Bucareli al ministro Gálvez*; México, 27 de julio de 1777.

se autorizó a los súbditos novohispanos que hostilizaran a los ingleses; para ello se entregaron patentes de corso en Veracruz y Tabasco.⁹⁶

Cuando en 1778 los colonos ingleses declararon su independencia y ésta fue reconocida por Francia, España ofreció a Inglaterra mediar en el conflicto pero, como no recibió respuesta, la guerra fue declarada entre ambos reinos un año después.⁹⁷ La noticia de este enfrentamiento fue remitida a todas las provincias de la Nueva España para que sus vasallos previeran la defensa del territorio.⁹⁸ En este enfrentamiento fue de vital importancia que ese virreinato continuara financiando y apoyando la defensa de La Habana; por ello el Rey ordenó el envío de hombres a Cuba.⁹⁹ Esto fue consecuencia, según José de Gálvez, de que se observaron las numerosas fuerzas que enviarían los ingleses a las islas del Caribe. Ante esas noticias el Rey indicó que debían defenderse los territorios en general, pero en especial aquellos que corrían mayor peligro. La defensa organizada intentaba mantener el control de La Florida y Panzacola así como lograr la expulsión de los ingleses de las costas de Campeche y Honduras. Para lograr tales fines, la Nueva España debía prestar toda la ayuda posible al gobernador de La Habana y al presidente de Guatemala.¹⁰⁰ Los auxilios brindados también incluían pertrechos, por lo que se

⁹⁶ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 117, expedientes 23-24, fojas 31-32v; *Permisos para hostilizar a súbditos de Inglaterra y para otorgar patentes de corso a vasallos novohispanos*; Madrid, 16-17 de julio de 1779.

⁹⁷ Díaz Trechuelo, "Antonio María...", p. 386.

⁹⁸ AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 15, expediente 224, foja 6; *Aviso de la guerra que se mantiene con Inglaterra*; México, 27 de agosto de 1779.

⁹⁹ Marichal, *La bancarrota...*, p. 49-52.

¹⁰⁰ El Rey tomó la determinación de enviar a la Habana desde Cádiz un considerable número de navíos de guerra y tropas que formaran una respetable escuadra en esos mares y cuerpos de defensa en esos dominios. Por su parte, Francia enviaría a sus islas 17 navíos que se reunirían en Martinica y formarían una escuadra de 29 navíos que lucharían contra los ingleses. También enviarían 4500 hombres en varios regimientos que junto con los que había en las islas francesas formarían un ejército que acompañaría a las fuerzas de la escuadra. Esto para contrarrestar las fuerzas inglesas que se sabía serían enviadas desde Plimouth, las cuales consistían en 8 batallones en 5 navíos que irán directamente a Jamaica, donde tendrían 8 mil hombres de tropa y 8 o 9 navíos y 11 fragatas que resguardarían esas islas y atacarían

autorizó la propuesta hecha anteriormente para establecer una fundición de artillería y maestranza en las costas de Veracruz así como aumentar la fábrica de pólvora.¹⁰¹

Las medidas defensivas tomadas alcanzaron tanto al Atlántico como al Pacífico, esto se debía a que algunas incursiones intentarían tomar un punto que comunicara al Mar del Norte con el del Sur, ya fuera por Centro o Sudamérica. En 1779 se advirtió a funcionarios coloniales que fueran cuidadosos ya que los ingleses no desistían en sus proyectos, como lo evidenciaron las expediciones de Vernon y Anson. Se notificó además que se sabía que algunos particulares ricos de Londres financiaban naves con el fin de apoderarse del río San Juan, penetrar al lago de Nicaragua y desde ahí comunicarse con la bahía Papagayos en el Mar del Sur. Al mismo tiempo, una compañía de comerciantes de Londres armaba varias naves corsarias que se dirigirían al Cabo de Hornos para infestar las costas meridionales con su comercio y tratar de apoderarse de puertos o bahías americanos. Por ellos se instruyó específicamente a las autoridades novohispanas de su papel defensivo.¹⁰² Este fue el informe enviado al virrey:

El virrey de Santa Fe y el comandante de marina de La Habana tienen orden para formar una escuadra con las fragatas y guardacostas que están bajo su mando, la cual ha de ir a la boca del río San Juan y costas adyacentes a oponerse al armamento de los ingleses; mientras el presidente de Guatemala defiende las orillas del expresado río y les imposibilita la entrada al lago de Nicaragua. Al virrey del Perú se ha

posesiones hispanas. De ahí enviarían 2 mil hombres a Carolina y Georgia, 8 mil a Nueva York y Canadá además de los 8 mil que ya tenían en esa isla. AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 118, expediente 118, fojas 229-230v; *Informe sobre fuerzas bélicas enviadas a América*; El Pardo, 17 de febrero de 1780.

¹⁰¹ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 118, expediente 16. fojas 22-22; *Autorización de establecer fundidora de armas en Nueva España*; El Pardo, 9 de enero de 1780. Cabe aclarar que al parecer los envíos de pertrechos no fueron las más importantes remesas desde Nueva España sino que lo fueron las de alimentos. Al respecto ver Andrade, *Un mar de...*, p. 154.

¹⁰² AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 117, expediente 95, fojas 183-184; *Instrucciones sobre la defensa planeada en las costas americanas ante la amenaza inglesa*; San Ildefonso, 15 de agosto de 1779.

prevenido que con tres navíos en línea que tiene en el Callao y algunos otros buques que pueda armar tome una posición ventajosa en las costas de Chile, salga al encuentro a los corsarios que vayan por el Cabo de Hornos y procure destruirlos antes que den principio de sus depredaciones. Vuestra Excelencia por su parte tome las providencias más eficaces para resguardar a Acapulco y costas del Sur de ese reino, no descuidando las precauciones que le dicte su prudencia para que la nao de Filipinas no sea presa de los enemigos que a pesar de la vigilancia de nuestra escuadra puedan recalar en esos mares.¹⁰³

Por lo que se ve, la defensa de los virreinos era mucho más activa por parte de los mismos americanos, lo que explica que gran parte de los ingresos recaudados en las colonias se reinvirtiera en esa labor. Es importante reiterar que ésta debía implementarse tanto en las costas del Atlántico como en las del Pacífico ya que aunque los principales ataques iban dirigidos al primero, podían tener graves repercusiones en el segundo.

Como fueron varias las expediciones que los ingleses organizaron hacia las colonias españolas, las autoridades virreinales se vieron obligadas a mejorar las condiciones defensivas de los establecimientos portuarios, las cuales tuvieron que adecuarse a los cambios que se presentaban y a las urgencias que surgieran por la creciente presencia de otras embarcaciones extranjeras en el Mar de Sur.

f) Incursiones científicas

Las incursiones de los enemigos de España sobre el Mar del Sur no únicamente conllevaban intenciones comerciales o bélicas, sino que también había en ellas fines científicos cuyos objetivos eran conocer y delimitar los litorales del Pacífico. Hay que entender que desde el siglo XVIII las inquietudes

¹⁰³ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 117, expediente 95, fojas 183-184; *Instrucciones sobre la defensa...*

culturales llevaron al estudio de temas como la botánica, mineralogía, astronomía, geografía, matemáticas, ciencias exactas y naturales. Las exploraciones realizadas perseguían fines políticos pero también buscaban saciar las inquietudes del pensamiento científico de la época.¹⁰⁴ En el caso del septentrión americano, España estuvo muy interesada en organizar expediciones que lo delimitaran y cartografiaran; en esa labor sus principales rivales fueron Inglaterra y Rusia, aunque posteriormente lo fueron también los Estados Unidos.

Gran Bretaña controlaba el frente atlántico, pero poco a poco desplazó sus esfuerzos expansivos hacia el Pacífico y puso al servicio de dicha política los instrumentos necesarios para hacerlo, como científicos y navegantes que participaron en expediciones; militares que formaron parte de ellas y defendieron los avances obtenidos; y comerciantes que financiaron e hicieron rentable la expansión. Los avances ingleses se evidenciaron con las expediciones realizadas por el comodoro John Byron (1764-1766), Samuel Wallis y Philip Carteret (1766-1769) y James Cook (1768-1771, 1772-1775 y 1776-1780).¹⁰⁵ La creciente presencia inglesa en las costas del Pacífico generó tensiones con la corona española, la cual tuvo que ser mediada en la década de los 90 cuando se cedió a Inglaterra la bahía de Nutka; con ello se regularizó y aceptó la presencia inglesa en el Mar del Sur.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Ma. del Pilar de San Pío, *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del noroeste*, España, Mapfre, 1992, p. 45-46.

¹⁰⁵ Referencias sobre las navegaciones inglesas pueden verse en Rivera y Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos...*, p. 160-168; A. Grenfell Price, (selección de textos y editor), *Los viajes del capitán Cook (1768-1779)*, (introducción de Percy G. Adams, traducción de Manuel Crespo), España, Reseña, 1985, p. 257.

¹⁰⁶ Manuel Lucena y Juan Pimentel, *Los "Axiomas políticos sobre la América" de Alejandro Malaspina*, Aranjuez, Sociedad Quinto Centenario, Ediciones Doce Calles, Theatrum Naturae: Colección de Historia Natural, Serie: El naturalista y su época, 1991, p. 104-105; Bernabeu, "El océano...", p. 24; Lynch, *El siglo...*, p. 349-350; Vidargas, *Navegación...*, p. 221. Hay que recordar que la cesión de Nutka fue consecuencia de la política de neutralidad que tomó

Respecto a los rusos, éstos en gran medida fueron atraídos a las costas americanas por el comercio peletero. Sus expediciones se realizaban desde 1699 cuando Vlodimir Ataloff cruzó el río Kamchatka y regreso con gran cantidad de pieles. Posteriormente Vitus Bering realizó dos expediciones que sentaron las bases de más viajes; el primero (1725-1730) lo hizo desde Kamchatka, entró en contacto con nativos y recogió pieles; el segundo lo hizo con Chirikov (1733-1742), salió de San Petersburgo y llegó hasta los 58º de latitud Norte, con lo que quedó probado que el paso por el noroeste era practicable, aunque no quedaba resuelto el problema de si Asia y América estaban unidas. Los avances llevaron a que en 1783 Rusia reclamara el dominio de Alaska hasta los 52º de latitud. Los viajes continuaron y los cazadores de pieles cada vez se familiarizaron más con los habitantes de aquella zona y comerciaron con ellos. Hubo otras expediciones financiadas por el estado ruso, como las de Krenistin y Levasher (1765-1769), Stchacan y Pardwafen (1764) y Chirikov (1769-71). Posteriormente, los viajes fueron patrocinados por compañías navieras, las cuales para fines del XVIII se multiplicaron.¹⁰⁷

España entre 1789 y 1792 durante la guerra entre las coronas de Francia e Inglaterra luego de la Revolución de la primera. Además, la expansión inglesa al Pacífico a través de Canadá obligó a la corona española a llegar a un acuerdo sobre la línea fronteriza que separaría a sus posesiones de las inglesas; por ello España entregó la bahía de Nutka a cambio de que los de súbditos ambas coronas no se molestaran entre si ni comerciaran en territorios ya ocupados por otras potencias ni que la presencia inglesa sirviera de pretexto para realizar comercio ilícito. Lo anterior en parte era consecuencia de las exploraciones que los ingleses habían hecho de las costas del noroeste americano para reseñar todas las actividades económicas que la corona podría obtener de ellas. Esto puede verse en obras como la de James Colnet, en cuya introducción se explicaba la comunicación y comercio que se podía establecerse con la bahía Hudson, la pesca de ballenas que se realizaría en aquellas costas, etcétera. Ver *A voyage to the South Atlantic and round Cape Horn into the Pacific Ocean, for the purpose of extending the spermaceti whale fisheries, and other objects of commerce...*, Londres, impreso por W. Bennett, 1798. Según explica el autor, su expedición comenzó desde 1789 [BJCB].

¹⁰⁷ Pérez, "Relaciones...", p. 231-232; Enrique Cárdenas, *San Blas de Nayarit* (volumen 1), México, Secretaría de Marina, 1968, p. 68; Pimentel, *Los axiomas...*, p. 104-105.

Las noticias de los avances rusos llegaban a España cada vez con mayor frecuencia. En 1761 el marqués de Almodóvar, embajador hispano en Rusia, empezó a enviar informes en los que daba cuenta de las actividades de aquellos en el norte del Pacífico así como del peligro que esto significaba. La Corona consideró que esos avances invadían un territorio al que sólo ella tenía derecho gracias a las expediciones realizadas en siglos anteriores. En 1764 los informes del conde de Herrería, sustituto de Almodóvar, hicieron temer al gobierno español por la frontera norte del virreinato ya que se daba noticia de una nueva expedición autorizada por Catalina II para verificar los descubrimientos hechos hasta entonces por los cazadores y comerciantes. En 1768 el marqués de Grimaldi, encargado de los asuntos españoles en Londres, envió una relación de los avances rusos. Debido a los últimos informes, así como de las noticias del conde de la Pérouse, fue que en ese año se ordenó la ocupación inmediata de la Alta California.¹⁰⁸

Las expediciones extranjeras por el Pacífico ponían en alerta a las autoridades españolas. Cada noticia que se tenía al respecto llegaba a España y de ahí era enviada a las autoridades virreinales para que protegieran los territorios a su cargo. El ministro José de Gálvez llegó a informar al virrey novohispano sobre los viajes que se organizaban desde Inglaterra, corona que además se interesaba por llegar a las Californias para establecer rutas

¹⁰⁸ Martha Ortega, *Alta California: Una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, Plaza y Valdés Editores, 2001, p. 26-27. Algunas informaciones sobre las expediciones rusas fueron enviadas a Inglaterra, donde llegaron a ser traducidas, publicadas y difundidas. Ejemplo de ello puede verse con la obra *Voyage from Asia to America, for completing the discoveries of the North Coast of America, To which is prefixed, a summary of the voyages. made by the Russians of the Frozen sea, in search of a North East passage...*, traducido por el geógrafo real Thomas Jeffersons, Londres, impreso por T. Jeffery, the corner of St. Martin's-Lane, Charing Cross, 1761. En esta obra se describen los viajes hechos por expedicionarios rusos, bajo órdenes de Pedro el Grande, y gracias a los cuales se demuestra que Asia y América estaban unidas. Ver las notas del editor, p. V [BJCB].

comerciales con Nuevo México así como para buscar el Paso del Norte. Este último punto interesaba mucho al monarca inglés e incluso ofreció un premio a quien lo encontrara. Por lo anterior, era imperativo que la vigilancia costera del virreinato aumentara y, que en caso de que naves extrañas se acercaran, se les negara cualquier tipo de auxilio.¹⁰⁹

Cada viaje extranjero del que se tuviera noticia debía ser vigilado desde el mismo territorio novohispano. Por ejemplo en 1776 se avisó al virrey Bucareli sobre la segunda expedición de James Cook, la cual salió del río de Londres con dos fragatas (Resolución y Descubierta). Dicho viaje se hizo con el pretexto de restituir al indio Otaheytí a las islas del Mar del Sur. Sin embargo, se temía que sus intenciones fueran más allá, puesto que se pensó que su verdadero objetivo era reconocer la isla de los Ladrones y de ahí pasar a las Californias y tratar de descubrir el paso del Noroeste para ganarse el premio que ofreció la Cámara de los Comunes. En el caso de que las naves inglesas llegaran a las costas novohispanas, las autoridades no debían hacerles la guerra, sino sólo negarles cualquier tipo de auxilios.¹¹⁰ Así se informó:

Hallase el Rey con noticia de haber salido de Londres dos corbetas al cargo del capitán inglés Cook, con destino a hacer nuevos descubrimientos, y siendo presumible, según noticias anteriores que se comunicaron a Vuestra Excelencia con fecha de 23 de marzo de este año, se dirijan al Mar del Sur y costas septentrionales de California se lo participo a Vuestra Excelencia de orden de Su Majestad a fin de que se haga las prevenciones convenientes a los Gobernadores Marítimos, y principalmente al de Californias para que vigilen, y si recalán a alguno de aquellos parajes las expresadas embarcaciones inglesas no las admitan en nuestros puertos.¹¹¹

¹⁰⁹ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 107, fojas 198-199; *Informe de Gálvez sobre posibles expediciones inglesas al noroeste americano*; El Pardo, 23 de marzo de 1776. Para ver detalles de esta expedición ver Price, *Los viajes...*, p. 248.

¹¹⁰ AGN, Filipinas, volumen 11, fojas 4-5; *Informe sobre la salida de embarcaciones a cargo de James Cook rumbo a las costas del Mar del Sur*; México, 26 de junio de 1776.

¹¹¹ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 108, expediente 30, foja 78; *Informe sobre la expedición de James Cook*; Madrid, 14 de julio de 1776.

Como respuesta, el virrey explicó que en Californias no se contaba con fuerzas suficientes para resistir el arribo de enemigos, a menos de que la tripulación de Cook llegara disminuida. Pero se avisaría de esto a las autoridades de Acapulco, San Blas y las Provincias Internas para que dispusieran la detención y proceso de cualquier extranjero que fondeara en los puertos, radas y ensenadas del Mar del Sur.¹¹²

Luego de que llegaron estos informes al virrey Bucareli, éste ordenó que se revisaran las traducciones de los viajes de Byron, Carteret, Wallis y Cook, las cuales fueron impresas en París en 1774, para tratar de deducir las intenciones de éste último así como sus posibilidades de éxito. En las obras no había información referente a las costas de la Mar del Sur que recaían en la jurisdicción de Nueva España ni sobre los conocimientos que ahí se habían adelantado luego de las exploraciones hechas hasta los 58° desde San Blas. Según el virrey, esto probaba que los ingleses intentaban obtener conocimientos de esos litorales en aras de encontrar el paso de la bahía de Hudson.¹¹³

Por otro lado, para evitar las incursiones enemigas a través del Atlántico, también se habían tomado medidas al interior del territorio. Como se tenía noticia de que aquellos intentarían reconocer Nuevo México para de ahí dirigirse a las costas del Pacífico, se enviaron dos expediciones por tierra (una

¹¹² AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 13, expediente 186, fojas 14-15 *Carta del virrey Bucareli al ministro Gálvez*; México, 27 de enero de 1777.

¹¹³ Bucareli explicó que esto era algo difícil de lograr ya que se había probado que dicho paso no existía, de acuerdo con los informes entregados por los navegantes Francisco de la Bodega y Bruno de Heceta, quienes habían reconocido el noroeste americano. El virrey no creía que Cook tuviera éxito en su expedición ya que carecía de información sobre las Californias. Según Bucareli, George Anson fue el primer inglés que logró reconocer las costas del Mar del Sur, desde el Estrecho de Magallanes hasta el puerto de Acapulco, sin embargo pasó por tantas dificultades durante su travesía que era poco probable que sus coetáneos intentaran imitarlo. Además, hasta los navegantes de San Blas y Acapulco, que conocían aquellas aguas, sufrían penurias en sus navegaciones debido a la dificultad de ser socorridos en aquellas regiones, por lo que era improbable que los ingleses lograran sus cometidos

desde Sonora y la otra desde la antigua California) para que afianzaran el control de los territorios tomados por los navegantes españoles.¹¹⁴ Además, las navegaciones desde San Blas continuarían realizándose para no perder contacto con las poblaciones norteñas. Por último, se había reconocido el río Coatzacoalcos para buscar la forma de establecer una ruta rápida entre los océanos Atlántico y Pacífico.¹¹⁵

Hubo otras expediciones que no despertaron tantos temores como las de los ingleses, como las de algunos franceses. Francia también participó en las travesías realizadas por el Pacífico, aunque en menor medida que los ingleses y los rusos. Aquella corona se involucró en los viajes desde inicios del XVIII; uno de los más importantes fue hecho para rechazar teoría de Newton sobre forma achatada de la Tierra y explicar que ésta era ovalada. Para ello fue necesario hacer mediciones en distintos puntos geográficos, como el Ecuador; por ello se seleccionó a Quito. La corona francesa solicitó a la española que se permitiera a la expedición dirigida por Charles Marie de la Condamine parar en las colonias hispanoamericanas, lo cual fue aceptado; dicha expedición duró de 1736 a 1744.¹¹⁶ Posteriormente, Francia se lanzó a la búsqueda del continente austral, esto se debió a que quedó fuera de la esfera de poder del noroeste americano luego de que Canadá pasó a manos inglesas en 1763. España protestó ante la corte de París por las incursiones de sus navegantes en el

¹¹⁴ Incluso se pensó nombrar como gobernador de Nuevo México a Juan Bautista de Anza para que él ordenara la forma en la que debían ser tratadas las naves extranjeras que llegaran a los establecimientos bajo su jurisdicción

¹¹⁵ AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 12, expediente 158, fojas 21-25v; *Carta del virrey Bucareli al ministro Gálvez*; México, 27 de julio de 1777.

¹¹⁶ En esa expedición participaron Jorge Juan y Francisco de Ulloa, pero se separaron de ella y se reintegraron hasta 1744 porque recibieron órdenes de apoyar a las autoridades peruanas en la defensa de las costas de ese virreinato ante la presencia de la expedición inglesa comandada por George Anson. Respecto al resultado de las mediciones, se comprueba que Newton tenía razón y la forma de la Tierra era achatada. Ver Rivera y Martín-Merás, *Cuatro siglos...*, p. 154-157; San Pío, *Expediciones...*, p. 57-60.

Pacífico, pero las quejas no llegaron tan lejos ya que a los españoles les preocupaban más los viajes ingleses. Ejemplo de las travesías francesas fue la expedición que hizo Bouganville rumbo a Tahití entre 1767 y 1769; viaje que coincidió con las grandes circunnavegaciones inglesas.¹¹⁷ Hubo además algunos viajeros franceses que tuvieron autorización de pasar por territorios hispanoamericanos, como fue el caso del académico de París, el abate Chape, quien en junio de 1769 fue acompañado de Vicente Doz y Salvador de Medina con el fin de observar en la California el paso de Venus por el disco solar para determinar la distancia entre la Tierra y el Sol.¹¹⁸ Estos personajes llegaron a Veracruz e inmediatamente fueron remitidos a las costas de noroeste.¹¹⁹ Otros viajeros, si bien su destino no eran las colonias americanas, al menos en éstas se dio orden de que los auxiliaran en el caso de que pasaran por ellas; ese fue el caso de Jean François de Galaup conde de la Pérouse, quien a bordo de las fragatas Astrolabio y Brújula, exploró las costas del Pacífico. Se indicó al alcalde de Tehuantepec, al castellano de Acapulco, al comisario y al comandante de San Blas, y al gobernador de la península de California que brindaran los auxilios necesarios a las naves francesas destinadas al descubrimiento del Rey Cristiano. Sin embargo, todas esas autoridades debían estar muy al pendiente de que no se cometieran fraudes ni contrabandos.¹²⁰ Para 1786 La Pérouse no pasó por puertos novohispanos pero sí por los chilenos, en donde informó de los puestos de avanzada rusos que había sobre

¹¹⁷ Bernabeu, "El océano", p. 24.

¹¹⁸ En esta labor también participaron desde diversos puntos la Real Academia de Londres, la Academia de San Petersburgo, la Academia de Berlín. Ver Rivera y Martín-Merás, *Cuatro siglos...*, p. 158-160; San Pío, *Expediciones...*, p. 68.69.

¹¹⁹ AGS. Marina, legajo 410-2, expediente 94; *Informe sobre el arribo de científicos franceses; 1769.*

¹²⁰ AGN, Provincias Internas, volumen 34, expediente 30, fojas 443-448; *Orden de brindar los auxilios necesarios a naves francesas destinadas a descubrimientos; México, 3 de diciembre de 1785.*

las costas americanas así como de los reconocimientos que James Cook hizo durante su tercer viaje de 1778.¹²¹

Como puede verse, la presencia de naves extranjeras en las costas del Pacífico novohispano se hizo común a lo largo del siglo XVIII. Los viajes realizados tuvieron diferentes motivaciones; ya fuera para comerciar, hacer corso o intentar tomar posesión de algún territorio, lo cierto es que dicha presencia aumentó paulatinamente y poco a poco se hizo más permanente. Los avances de los enemigos de España implicaron además mayor conocimiento geográfico de los litorales del Mar del Sur, lo que hacía necesario que las autoridades no sólo protegieran sus territorios coloniales sino que a partir de exploraciones y reconocimientos cartográficos buscaran mejores estrategias defensivas. Estas, además, debían de adecuarse a las necesidades de las colonias y a sus posibilidades humanas y económicas. Los virreinos tuvieron que estar cada vez más preparados para rechazar cualquier tipo de presencia enemiga, sin importar las intenciones de su arribo. Es ahí donde la defensa desde el mismo territorio colonial tuvo que ser reestructurada.

¹²¹ Cárdenas, *San Blas...*, p. 133; Price, *Los viajes...*, p. 255.

CAPÍTULO VI. Políticas defensivas de las costas coloniales

Debido a la creciente presencia de los enemigos de España en las costas americanas, durante el siglo XVIII, fue necesario organizar mejor la defensa costera del virreinato. Las políticas implementada en la Nueva España en gran medida retomaron algunos métodos utilizados anteriormente, como las fortalezas, pero se sabía que éstas ya no respondían a las necesidades que se tuvieron cuando fueron edificadas, por lo que hubo que hacerles modificaciones. Para ello se estudiaron las características que la Nueva España ofrecía para protegerse a sí misma ante cualquier agresión enemiga. Por lo anterior, es necesario conocer los principales métodos defensivos con los que contaba este virreinato, las transformaciones que sufrieron de acuerdo a las amenazas y urgencias que se presentaban así como a las condiciones en las que éste se encontraba para proveer de lo necesario a sus litorales y, en especial, a sus principales establecimientos portuarios.

a) Las fortalezas

Las fortalezas portuarias, desde el siglo XVI, se planearon como los lugares que se encargarían de la defensa de los establecimientos costeros de la Nueva España; su papel fue tan relevante que estas edificaciones se apostaron en los principales puertos del virreinato: por el lado del Atlántico Veracruz (San Juan de Ulúa) y por la del Pacífico Acapulco (San Diego). Posteriormente, se crearon nuevas fortalezas en puertos estratégicos, como Campeche en el siglo XVII y San Blas en el XVIII.

Se planeó que esos establecimientos estuviesen bien armados ya que serían la sede de las fuerzas que se encargarían de defender los respectivos

litorales a su cargo. Las principales fortalezas del virreinato funcionaron de forma distinta debido a que no corrían el mismo peligro. La de Acapulco contó con menos atención de las autoridades ya que ahí se temieron menos agresiones enemigas, sin embargo las funciones del fuerte fueron importantes ya que desde su construcción (1617) se convirtió en el principal punto defensivo del Pacífico novohispano así como de las riquezas que arribaban a esas costas. La prueba de su importancia se evidenció cuando en 1624 esta fortaleza sirvió para defender a Acapulco del ataque holandés comandado por Shapenham. Esta edificación debió ser imponente ya que posteriores expedicionarios no la agredieron, aunque llegaron a acercarse al puerto.¹²²

Al mando de la defensa y administración de Acapulco estaba el alcalde mayor y castellano del puerto. A este funcionario le correspondía coordinar las ferias comerciales, así como todo lo relacionado con la descarga de mercaderías, su venta, las reparaciones de las naves, los preparativos para que éstas iniciaran su tornaviaje, entre otros aspectos.¹²³ Además, como autoridad principal de las costas del Mar del Sur, en el castellano recaía la responsabilidad de defender todos los litorales del Pacífico novohispano. Debido a su importancia, este funcionario debía ser persona apta para encargarse de coordinar la defensa del puerto, sin embargo, no siempre fue así. Hubo momentos de crisis, generalmente causados por la presencia de enemigos, en los que algunos castellanos confesaron no contar con los requisitos necesarios para hacer frente a sus responsabilidades, por lo que pedían retirarse del puesto.¹²⁴

¹²² Gerhard, *Pirates...*, p. 44-45; Lynch, *España bajo...*, p. 257.

¹²³ Yuste, *Emporios...*, p.261-262.

¹²⁴ Así le pasó al castellano Fabián Dávila Salazar quien en 1709, por su avanzada edad y muchos padecimientos, solicitó ser removido del puerto ya que no podría defenderlo de

Al castellano le correspondía mantener en buenas condiciones al fuerte de San Diego. Esto era algo difícil de lograr ya que los costos que generaban tanto reparaciones como mantenimiento de dicha edificación no siempre fueron autorizados por la Corona y por tanto se descuidó al lugar. Cuando a lo largo del siglo XVIII los enemigos de España hicieron sentir su presencia con mayor frecuencia, fue necesario buscar formas menos caras de avituallar al puerto. Generalmente las remesas de herramientas y materiales náuticos eran hechas a lomo de mula desde Veracruz, lo que implicaba enormes erogaciones por parte de la Corona; por ello se buscaron otras opciones. Una de ellas surgió en 1726, cuando se propuso que ese puerto fuera pertrechado de lo necesario desde Cavite a través de las naos de Filipinas; eso reduciría los costos. El dinero que se gastara se reintegraría en el situado y se sacaría de lo que comúnmente se pagaba a Veracruz.¹²⁵ Otro ejemplo se ve cuando en 1731 se ordenó estudiar la posibilidad de que los envíos desde Veracruz se hicieran a través del río Coatzacoalcos; esto se debió a que al virrey Casafuerte le llegó noticia de que en San Juan de Ulúa había cañones de bronce hechos en Filipinas que fueron transportados desde un paraje llamado Las Balsas, en las costas del Mar del Sur, y posteriormente por aquel río. Por ello el virrey ordenó que se revisaran esos parajes, el curso del río, la forma de hacer transportes, las cargas que se podían llevar y la distancia que había desde Acapulco hasta

ataques enemigos, quienes al parecer estaban en los mares del Sur. En su lugar se nombró a Miguel Gallo.¹²⁴ A su vez éste, por achaques y edad avanzada, logró que su hijo Eusebio Gallo obtuviera el mismo nombramiento de castellano y alcalde mayor. AGI, Contaduría, 184; *Causa contra el castellano de Acapulco por fraude*; Madrid, 24 de abril de 1714. Sobre la presencia de los Gallo en Acapulco puede verse Yuste, *Emporios...*, p. 318-320.

¹²⁵ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 45, expediente 143, fojas 499-499v; *Autorización de que pertrechos para Acapulco se remitan desde Cavite*; San Ildefonso, 12 de octubre de 1726. AGI, Filipinas, 333, L. 12 (2), fojas 694-698; *Orden de mandar pertrechos de Cavite a Acapulco*; San Ildefonso, 12 de octubre de 1726.

la boca de Las Balsas.¹²⁶ Lo anterior es importante porque muestra la mala comunicación que existía entre los dos principales puertos de la Nueva España, situación que se intentó cambiar debido a la necesidad de comunicarlos y protegerlos, aunque poco se logró al respecto.

Como antes se mencionó, pese a la relevancia comercial de Acapulco en realidad este lugar no tuvo un desarrollo considerable en su infraestructura, lo cual a su vez se vio reflejado en las condiciones del castillo de San Diego. Sin embargo, la necesidad de mantener las fortalezas americanas en buenas condiciones llevó a que el ministro de Marina e Indias José Patiño solicitara un informe sobre sus condiciones. Esto fue consecuencia de las políticas tomadas para conocer el territorio y la defensa con la que contaba. Por ello fue necesario hacer relaciones sobre el número sus oficiales, especificando su grado y nombre; el número de milicias a caballo o a pie; el número de artillería del lugar ya fuera montada o desmontada, de bronce o de hierro; las rentas con las que dichas fortalezas eran financiadas; entre otros puntos. Toda información debía ser enviada a España junto con relaciones y planos de cada edificación.¹²⁷ Gracias a estas órdenes se remitieron a la Península relaciones y mapas del puerto de Acapulco.¹²⁸ [ver imagen 6] Ejemplo de ello fue el informe que hizo el ingeniero Francisco Álvarez Baqueiro, quien mostró una

¹²⁶ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 50, expediente 125, fojas 329-330; *Orden de explorar el río Coatzacoalcos y el paraje de Las Balsas*; Sevilla, 5 de agosto de 1731. Cabe recordar que desde el siglo XVI se transportaban por el río Coatzacoalcos algunos pertrechos náuticos; éstos eran dejados en Antigua Malpaso, desde donde eran llevados por tierra hasta Tehuantepec. Al respecto puede verse Hassig, *Comercio...*, p. 187.

¹²⁷ AGN, Bandos, volumen 2, expediente 13, fojas 121-122; *Orden de hacer relación detallada del fuerte de Acapulco*; Madrid, 16 de abril de 1728.

¹²⁸ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 50, expediente 89, foja 239; *Acuse de mapas de presidios novohispanos y plano de Acapulco*; Sevilla, 1 de agosto de 1731.

fortificación muy capaz de proteger al territorio de enemigos en “el caso remoto” de que estos llegaran con suficientes fuerzas para rendirlo.¹²⁹

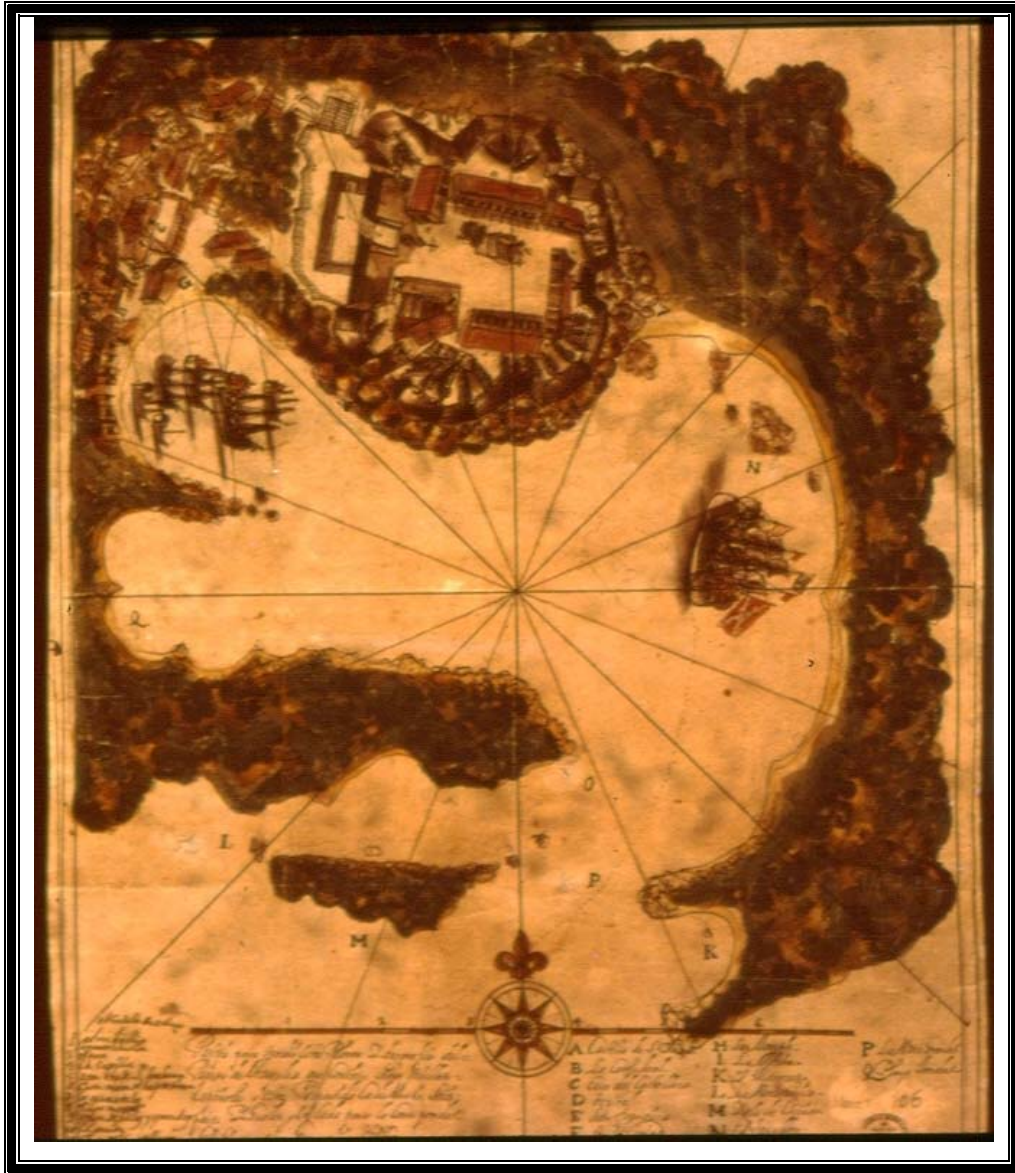
Pese al reporte anterior, lo cierto fue que la fortaleza de San Diego tenía muchas carencias, por lo que no siempre estaba en condiciones de encargarse de la defensa de las costas del Pacífico; además, dicha obra requirió de constantes reparaciones a lo largo de su existencia. El clima del lugar, los temblores constantes que se padecían y el poco mantenimiento que se daba a la edificación provocaron que ésta constantemente se deteriorara. Para realizar arreglos era necesario evaluar sus condiciones así como calcular los costos que estos generarían al erario. Era importante mantener al principal bastión defensivo de las costas del Pacífico novohispano en buenas condiciones ya que en él recaía la obligación de proteger a todos aquellos litorales. Pese a que los reportes sobre la fortaleza eran relativamente frecuentes, los arreglos no siempre se llevaron a cabo debido a los altos costos que esto representaba. Por ejemplo, para 1731 se calculó que las reparaciones que el castillo necesitaba ascenderían a 283 mil 930 pesos; gasto que al parecer no fue autorizado.¹³⁰

Como las reparaciones no siempre se realizaban, o al menos no en su totalidad, la fortaleza se deterioraba cada vez más. Esto puede verse en otro informe de 1735 en el que se indicaban la mala situación del bastión defensivo ya que carecía de armamento y varias de sus edificaciones estaban casi en la

¹²⁹ Al antecesor del ingeniero Francisco Álvarez Baqueiro, brigadier Pedro de Rivera, se le ordenó que delinease y describiese los presidios del noroeste y a los indios del lugar en un mapa. Álvarez vino a hacer esa labor y al final elaboró un séptimo plano que se refería al castillo de Acapulco. Ver AGI, Guadalajara, 144, N. 1; *Informe sobre planos hechos de presidios y fortaleza de Acapulco*; México, 2 de mayo de 1730.

¹³⁰ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 50, expediente 97, fojas 247-247v; *Relación de costos de la reparación del castillo de Acapulco*; Sevilla, 1 de agosto de 1731.

Imagen 6. Puerto de Acapulco 1730



Fuente: AGI, MP-México, 106

ruina.¹³¹ Para 1766 las cosas no habían cambiado demasiado ya que según el alférez de ingenieros Joseph González, enviado para revisar el fuerte, éste necesitaba muchos arreglos y los costos para hacerlos ascenderían a 15,250 pesos. Pero a diferencia de los informes anteriores, en esta ocasión el gasto sí fue autorizado; es probable que se debiera a la necesidad de proteger el litoral Pacífico luego de la toma de Manila.¹³²

Como era importante mantener en buenas condiciones al castillo de San Diego e incluso realizarle las modificaciones necesarias, los gastos eran autorizados cada vez con mayor frecuencia. Así se ve cuando en 1767 el virrey Croix ordenó sacar de las Cajas Reales y entregar al castellano y oficiales de Acapulco la cantidad de mil pesos para que repararan los edificios interiores de la fortaleza.¹³³

Pese a los planes de mantener a San Diego en condiciones óptimas, un evento obligó a cambiarlos. En 1776 se vivió un fuerte terremoto que provocó graves averías al fuerte. El ingeniero militar Miguel Constanzó se encargó de hacer una detallada relación de los daños sufridos.¹³⁴ En general, dijo que el castillo contaba con poca o ninguna defensa, sobre todo cuando su artillería y armas estaban desmontadas, inservibles y la tropa medio desarmada. Además, muchas de las edificaciones en el interior también necesitaban arreglos.

Algunas de sus observaciones fueron:

¹³¹ Otra relación solicitada por las autoridades metropolitanas puede verse en AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 55, expediente 74, fojas 241-242v; *Orden de enviar relaciones de las fortalezas de Nueva España*; San Ildefonso, 20 de septiembre de 1735.

¹³² "... y habiéndolo hecho todo presente al Rey me manda encargar a Vuestra Excelencia arbitre, y haga practicar en el citado puerto y castillo de Acapulco las obras convenientes, pues por lo que mira a la artillería, armas y pertrechos que se necesitan, según relación que acompaña a los citados planos, se procurará enviar de estos Reinos lo que se pueda". Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 89, expediente 98, fojas 207-207v; *Se aprueban reparaciones al fuerte de Acapulco*; San Lorenzo, 17 de noviembre de 1766.

¹³³ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 1311, foja 263; *Orden de mandar dinero a Acapulco para la reconstrucción de edificios militares*; Acapulco, 9 de febrero de 1767.

¹³⁴ AGN, Filipinas, volumen 11, fojas 224-225v; *Orden de que Miguel Constanzó haga relación de daños causados por terremoto en Acapulco*; México, 7-8 de mayo de 1776.

1. El castillo es un pentágono de figura irregular cuyo lado exterior no excede de 60 a 75 varas, cuando otros fuertes tienen al menos 100.
2. Los baluartes carecen de defensa y no puede ponerse fusilería en ellos ni artillería de ningún tipo.
3. Su foso es poco profundo, de poco estorbo al enemigo.
4. La puerta del castillo está indefensa y la plaza no tiene cabida para que se formen 20 hombres.
5. La altura de las milicias no excede de 7 a 8 varas y su grosor es apenas de 2 varas.
6. Los parapetos son incapaces de resistir artillería porque su espesor no excede de los 3 ½ pies.
7. El cuerpo de guardia inmediata a la puerta está en mal estado y amenaza con la ruina.
8. La capilla de adobe debe ser techada de nuevo y reponer algunas maderas vencidas.
9. Los dos cuarteles de la tropa deben ser reparados.
10. Las camas de la tropa y otras maderas de los techos necesitan reparaciones.
11. El almacén de la pólvora y la bóveda sencilla que lo abre (que sirve para protegerla de un incendio) está totalmente destruido y hay que hacerlo de nuevo
12. Se necesitan maderas y tejas.
13. La habitación del castellano está poco menos que arruinada.¹³⁵

Constanzó consideró que en lugar de hacer reparaciones era mejor reedificar la fortaleza. Para ello se necesitarían muchos materiales, lo cual representaba un problema ya que la mayoría eran caros en Acapulco debido a que buena parte de ellos eran llevados desde otros establecimientos. En el lugar lo que podría encontrarse era mampostería, piedra de cal y ladrillos. Las maderas tendrían que ser enviadas por mar desde otros establecimientos ubicados sobre la misma costa. Otro aspecto que elevaría los costos de la construcción sería la mano de obra debido a que los jornaleros (albañiles, cuyo salario sería de 12 reales al día, carpinteros 2 pesos y peones 4 reales) tendrían que trasladarse al puerto. Algo que sería económico eran las faenas de desmonte y excavaciones

¹³⁵ AGN, Filipinas, volumen 11, fojas 189-196v; *Relación de las condiciones en que se encuentra el castillo de San Diego y los reparos que necesita*; Acapulco, 22 de mayo de 1776.

ya que podrían realizarlas forzados y presidiarios.¹³⁶ El Comandante General de Ingenieros, Silvestre Abarca revisó los planos enviados por Constanzó y estuvo de acuerdo con la propuesta de éste de que era mejor demoler el anterior castillo y hacer uno nuevo que sirviera mejor a los fines defensivos; para ello se autorizó que el gasto a realizar fuera entre 6 y 8 mil pesos.¹³⁷ Finalmente la construcción de la nueva fortaleza fue aprobada por el Rey en 1777.¹³⁸

Por su parte, el castellano interino del puerto, Domingo Elizondo, también envió sus informes al virrey, quien le había solicitado que hiciera una relación sobre el estado en el que se encontraban los pertrechos, armas, municiones y demás efectos correspondientes a la defensa de Acapulco, todo lo cual se envió a México con un plano del castillo. En ese informe, Elizondo remitió un proyecto donde indicaba el número de cañones con los que dicha plaza debía de contar. Su misiva llevó a que se ordenara el envío a Manila de cinco piezas de bronce que estaban inutilizadas en Acapulco, las cuales serían refundidas para hacer cañones de 24 y 25 pulgadas de calibre.¹³⁹

La reconstrucción de la fortaleza fue encargada a Ramón Panón, quien desde el inicio informó sobre los materiales y personal que necesitaría. Este ingeniero explicó que se harían excavaciones en el fuerte, por lo que se requerirían ocho barreteros diestros procedentes de las minas Taxco o de otro

¹³⁶ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 108, expediente 105, fojas 218-218v; *Autorización para hacer arreglos al castillo de San Diego*; San Ildefonso, 26 de agosto de 1776; AGN, Filipinas, volumen 11, fojas 197-202v; *Informe de Constanzó sobre las reparaciones necesarias en el castillo de San Diego*; México, 8 de septiembre de 1776.

¹³⁷ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 110, expediente 185, fojas 286-291v; *Autorización para la construcción de una nueva fortaleza en Acapulco*; El Pardo, 12 de marzo de 1777,

¹³⁸ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 112, expediente 93, foja 151; *Autorización para construir nueva fortaleza en Acapulco*; San Lorenzo, 19 de octubre de 1777.

¹³⁹ RAH, Colección Bucareli, volumen 9/4316, carta 469, folios 29-30; *Propuesta para acondicionar el armamento del castillo de San Diego*; México, 26 de julio de 1772.

real de minas. En las excavaciones se usaría pólvora, la cual debía ser enviada porque no se contaba con ella en los almacenes del puerto. También eran necesarias 50 cargas de yeso para establecer las primeras oficinas; este material se pediría a Chilapa advirtiendo que se mandara en piedra para que fuera cocida en el lugar al momento de usarla y así no perdiera su virtud.¹⁴⁰ Las obras se realizaban pero consumían cada vez más materiales y dinero. En octubre de 1778 Panón informó que para continuar con los trabajos era necesario que se enviaran al puerto 30 palas de fierro, 30 tachas de partir, 25 pies de cabra, 8 quintales de acero, 50 quintales de pólvora, y 44,675 pesos 4 tomines 8 granos, los cuales se anexarían a los gastos de los próximos cuatro meses que serían 32 mil pesos; todo ello daría un total de 76,675 pesos, 4 tomines 8 granos.¹⁴¹ También se avisó que se necesitaban al menos 60 trabajadores, pero como en ese lugar era difícil conseguirlos, se ordenó que de las jurisdicciones de Zacatula, Metepec, Tixtla y Chilapa se enviarían a todos los rateros, viciosos y “malencarados”.que hubiera.¹⁴²

La fortaleza de Acapulco continuó siendo la principal protección de las costas del Pacífico novohispano y formó parte del sistema defensivo colonial, pero en la medida en la que la presión enemiga aumentó, su papel dejó de ser

¹⁴⁰ AGN, Filipinas, volumen 13, fojas 198-199; *Informe de los materiales y personal necesarios para la construcción del nuevo castillo de Acapulco*; Acapulco, 24 de diciembre de 1777.

¹⁴¹ AGN, Filipinas, volumen 13, fojas 298-299; *Solicitud de materiales y dinero para las obras del fuerte de Acapulco*; México, 13 de octubre de 1778. Sobre la reconstrucción del fuerte también puede verse Gerhard, *Pirates...*, p. 45.

¹⁴² Para conocer la forma en que se hacían estos envíos pueden verse estos casos. El primero era de Josef Alcoser, detenido porque su esposa lo acusó de vicioso, de malos tratos y si no lo detenían era capaz de matarla; como los vecinos temían declarar en su contra era mejor que lo enviaran a Acapulco. El otro era Martín Acevedo quien hirió a Josef Miguel de Prendas, justicia mayor de Chipala, y por su delito se le envió al puerto. También se vieron otros dos casos de Tixtla, de José Raymundo Barbosa, quien robó varias piezas de plata, herramientas e instrumentos de trabajo al platero José Nava con quien vivía y trabajaba; y Nicolás Muñoz, acusado de incontinencia en la que reincidía con su propia mujer. Todos fueron enviados al puerto. Ver AGN, Filipinas, volumen 17, expediente 23, foja 301-310; *Expediente sobre delinquentes que pueden trabajar en la reconstrucción del castillo de Acapulco*; septiembre-octubre de 1781.

eficiente, por lo que fue necesario apoyarlo con otra edificación. Para la década de los 80 se construyó la fortaleza de San Blas, la cual se hizo en función de las necesidades militares de ese departamento marítimo. Dicha construcción funcionó más como un fortín pues en él se guardó el armamento del establecimiento. Su construcción se hizo en la punta del Cerro del Vigía, frente a una de las entradas principales del puerto. Su ubicación era estratégica porque desde él se dominaba toda la playa.¹⁴³ [ver imagen 7]

Si bien la planeación de la fortaleza se hizo desde tiempo atrás, el temor que generaba la presencia inglesa en esos litorales aceleró su construcción. En abril de 1781 llegó noticia de que el almirante inglés Eduardo Huphes estaba en la mar del Sur, por lo que las autoridades virreinales se prepararon para proteger las costas desde San Blas.¹⁴⁴ El ataque no se presentó pero la amenaza mostró la importancia estratégica de ese establecimiento, por lo que se ordenó que su fortaleza se concluyera en el menor tiempo posible.¹⁴⁵

El problema de esta edificación era que estaba separada del puerto por un estero, lo que dificultaba aprovisionarla o llevarle pertrechos. Además, su posición la protegía contra un ataque naval pero no contra uno terrestre, por lo que no fue tan inexpugnable como se planeó.¹⁴⁶

Como se ve, las fortalezas jugaron un papel importante en la defensa de los litorales novohispanos ya que eran los lugares donde se concentraron las armas y fuerzas defensivas de esas regiones; por ello se ubicaron en los

¹⁴³ La edificación se hizo con gran cuidado; su forma era cuadrangular y al parecer fue bien construido. Al respecto puede verse Gutiérrez, *San Blas...*, p. 97-98; Thurman, *Naval...*, p. 226-227, José Antonio Calderón, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas* (prólogo Ramón María Serreva), España, Mapfre, 1996, p. 144.

¹⁴⁴ Pinzón, *Entre...*, p. 108-109.

¹⁴⁵ AGN, Marina, volumen 52, fojas 451-452v; *Indicaciones enviadas a comisario Francisco de Trillo sobre construcciones que se necesitan en San Blas*; México, 18 mayo 1781.

¹⁴⁶ Lo anterior se evidenció cuando en 1810 el castillo fue tomado por un pequeño grupo de soldados que escalaron por las paredes y sorprendieron a las tropas. Ver Gutiérrez, *San Blas...*, p. 98; Thurman, *Naval...*, p. 229-230; Calderón, *Las fortificaciones...*, p. 144-145.

principales puertos. Sus abastos de hombres, materiales y dinero provinieron del interior del virreinato. Si bien para el siglo XVIII sus funciones tuvieron que ser complementadas con otro tipo de políticas defensivas, su utilidad como coordinadoras de las fuerzas portuarias siguió teniendo un papel principal.¹⁴⁷

b) Artillería

El armamento apostado en las fortalezas, así como el almacenado para uso de los soldados, jugaban un papel relevante ya que de él dependía la buena defensa de los establecimientos costeros. Un fuerte sin armas adecuadas era presa fácil de agresiones enemigas, por lo que las autoridades se preocuparon de supervisar las condiciones en las que se encontraba todo el armamento de esos lugares. El problema con las fortalezas novohispanas era que los climas tropicales dificultaban la conservación de sus pertrechos, por lo que constantemente se enviaban reportes sobre sus malas condiciones así como la necesidad de hacerles reparaciones. Un ejemplo de lo anterior puede verse en la relación enviada en 1758 respecto al armamento de Acapulco:

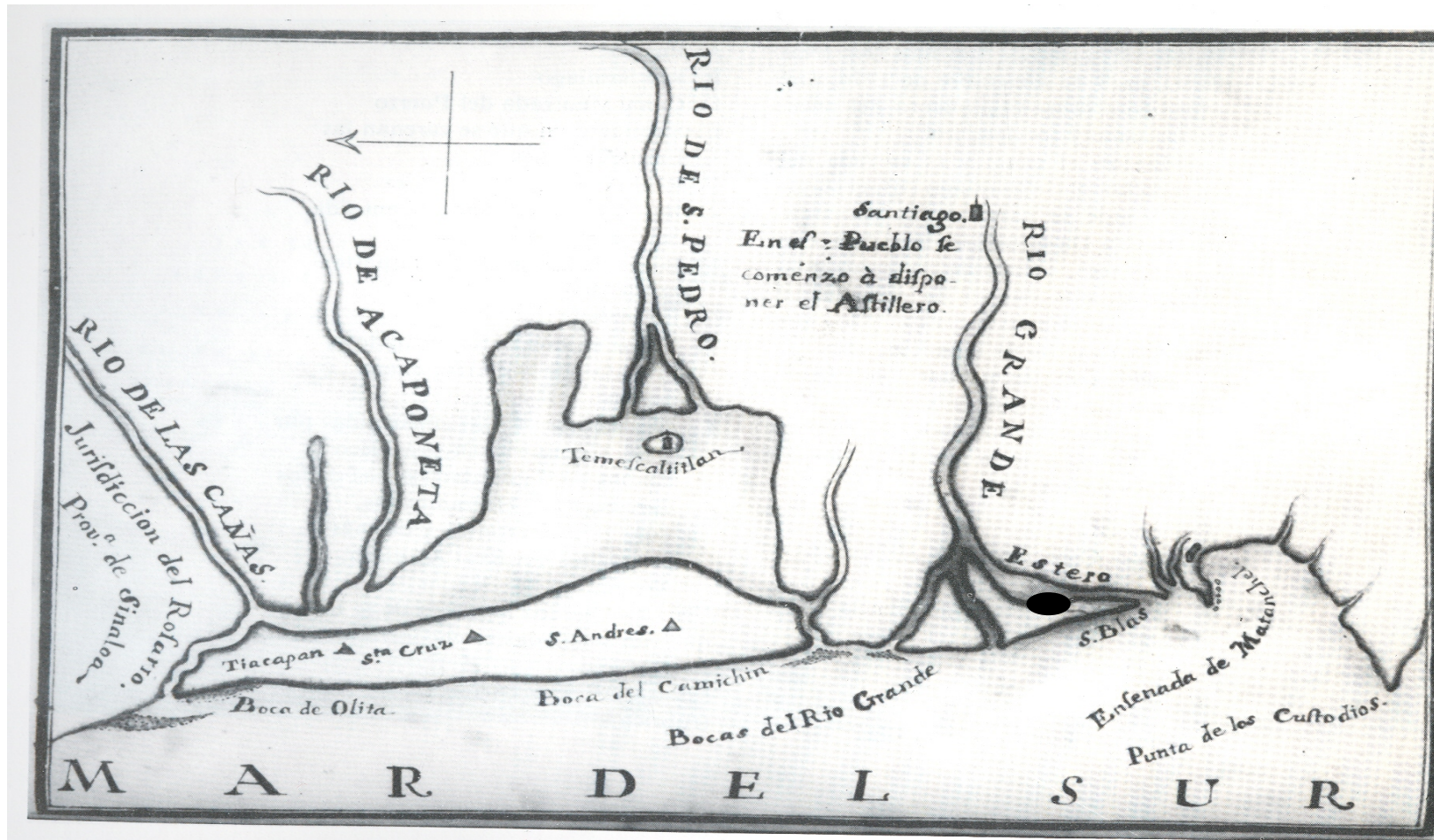
Con el motivo de dar de alquitrán y sebo a las cureñas (como lo ejecuto todos los años para su permanencia) se ha reconocido estar inservibles seis de dichas cureñas, las tres de los cañones de a veinte y cinco y las otras de tres de los cañones de a siete; y siendo preciso haberlas de renovar, lo participo a Vuestra Excelencia para que se sirva ordenar a Oficiales Reales suministren lo necesario...¹⁴⁸

Pese a las dificultades mencionadas, lo cierto era que la Nueva España necesitaba contar con pertrechos militares y fortificaciones en las mejores condiciones posibles, sobre todo luego de que la guerra de los Siete Años mostró lo vulnerables que eran las costas americanas. Por ello el virrey Cruillas

¹⁴⁷ Lynch, *El siglo...*, p. 138; Velázquez, *El Estado...*, p. 89.

¹⁴⁸ AGN, Filipinas, volumen 5, fojas 153-153v; *Aviso sobre defectos que tienen los cañones de Acapulco*; Acapulco, 16 de enero de 1758.

Imagen 7. Río Santiago y puerto de San Blas 1766



● Lugar donde se estableció el fuerte del puerto

Fuente: José Antonio Calderón Quijano (...), *Cartografía histórica de la Nueva Galicia...*

recibió la orden de aumentar y mejorar los métodos defensivos de los litorales americanos. A partir de entonces se hicieron continuas revisiones e informes al respecto al igual que se buscaron formas de aplicar políticas de reparación y fundición de artillería.¹⁴⁹

Era en los momentos de crisis cuando más se insistía en revisar las condiciones de las armas portuarias así como de tomar medidas para mantenerlas en buen estado. Por ejemplo en 1762 se informó que en el fuerte de Acapulco estaban inservibles una culebrina de calibre de 24, dos cañones de a 7 pulgadas de bronce y cuatro cañones de hierro de calibre de 6 y 8; así que se ordenó que ese armamento fuese enviado a Manila para su fundición. Sin embargo, la toma de ese puerto por parte de los ingleses suspendió el envío.¹⁵⁰ Por lo anterior, fue necesario hacer propuestas para establecer una fundición en Acapulco.¹⁵¹ El castellano explicó que esta actividad ya se había realizado con anterioridad; se tenía noticia de que en 1616 se fabricaron algunos de los cañones con los que el fuerte de San Diego aún contaba. La propuesta se hizo porque luego de la incursión inglesa sobre Manila era evidente que las islas necesitaban más la artillería que los propios novohispanos, por lo que no era probable que la regresaran. Acapulco entonces contaba con hombres para proteger los litorales pero no con las

¹⁴⁹ Valdés, *Naval power...*, p. 95-96; Ma. Pópulo Antolín, "El virrey marqués de Cruillas (1760-1766)", en Calderón, *Los virreyes...* (volumen I), p. 76-77.

¹⁵⁰ AGN, Marina, volumen 23, fojas 99-99v; *Consulta sobre el envío de cañones a Manila*; México, 9 de octubre de 1763.

¹⁵¹ De todas formas en 1764 el castellano envió a Manila a la fragata Santa Rosa con las piezas antes mencionada así como con seis cañones de a 24, seis de a 12, trece de a 8 y cuatrocientas balas para cada calibre, pero como dicha artillería tardaría bastante en regresar a Nueva España, se indicó que si se creaba una fundición Acapulco se abaratarían los costos defensivos del virreinato. Ver AGN, Indiferente de Guerra, volumen 8-B, expediente 1, foja 2; *Consulta relativa a la artillería de Acapulco*; Acapulco, 10 de febrero de 1764.

armas, por lo que la defensa del lugar era deficiente.¹⁵² Así lo explicó el castellano:

Sesenta y dos hombres arreglados útiles al manejo del cañón mantiene Su Majestad en aquella plaza sólo tenidos de seiscientos milicianos para la fusilería, y si la principal defensa del cañón está inutilizada, contemplo puerto y costa abandonados, y aún infructuoso el gasto de mantener allí tropa pues ésta sin artillería no tiene destino, ni otro ejercicio que las regulares guardias.¹⁵³

Pese a las condiciones de Acapulco, las autoridades de la Real Hacienda consideraron que la defensa de ese puerto no era tan urgente puesto que se temía poco alguna invasión extranjera; como el virreinato tenía otras prioridades por atender, la fundición de cañones podía esperar a pesar de que se incumplía la Ley 3, Título 6 Libro 3º de las Leyes de Indias, la cual indicaba que:

... se ordena que los virreyes, presidentes, capitanes generales, castellanos y gobernadores pongan especial atención y cuidado en la prevención y defensa de los puertos, castillos, presidios y fortalezas de sus distritos, gobiernos y cargos y procuren siempre tengan las municiones, bastimentos y gente de su dotación sin aguardar a que se los pidan para que estén en toda defensa...¹⁵⁴

La propuesta de todas formas fue enviada al Rey. Mientras se esperaba su resolución, en el virreinato se buscaron hombres que pudiesen hacerse cargo de la fundición de armas. Algunas de las personas consideradas fueron Francisco Sánchez, maestro examinador en el arte de la fundición; Juan Manuel Zuazo, maestro en el arte de la caldería; Nicolás Yáñez, herrero; Manuel del Castillo, Domingo Vargas y Francisco Ortizar, inteligentes en la

¹⁵² AGN, Indiferente de Guerra, volumen 8-B, expediente 1, foja 5v-6v; *Consulta relativa...* México, 11 de octubre de 1764.

¹⁵³ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 8-B, expediente 1, foja 6; *Consulta relativa...* México, 11 de octubre de 1764.

¹⁵⁴ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 8-B, expediente 1, foja 7-7v; *Consulta relativa...* México, 20 de octubre de 1764.

fábrica de metales. Ninguno de ellos había hecho cañones anteriormente y no sabían los costos que la fundición generaría puesto que no estaban al tanto de los precios de los materiales, del costo de los envíos a Acapulco ni de la implementación de los hornos.¹⁵⁵ Fue a Francisco Ortiza a quien se le ordenó hacer un presupuesto sobre los costos que generaría la fundición de armas en Acapulco. Para hacerlo, se le indicaron algunas condiciones que debería de cumplir:

1. Presentar piezas bien limadas, con adornos, conforme al diseño que se le diere.
2. Armas bien alineadas, sin inclinación, limpias, sin resaltes.
3. No deben estar remendadas las piezas.
4. Los defectos de fundición correrán por su cuenta.
5. Que se disparen tres tiros con cada pieza, cargada de forma distinta (16 libras de pólvora el primero, 18 el segundo y 24 el tercero).
6. La pólvora usada para las pruebas será costeadada por el fundidor.
7. Luego de la prueba de fuego, hacer la del agua levantando la boca del cañón y llenando su ánima de agua para ver que no hay filtraciones por algún lado.
8. Se volverá a reconocer las armas para ver sus bordes luego de las pruebas.
9. Las piezas reprobadas serán costeadas por el fundidor.
10. El fundidor escogerá el lugar donde se hagan los hornos pero si hay errores será por su causa.
11. Como material sólo puede usarse cobre.
12. Será vigilado por un oficial de artillería al momento de la fundición.
13. No podrá ni fundir ni hornear sin la presencia del oficial.¹⁵⁶

Ortiza informó que el costo aproximado, incluyendo mulas, barro, metales, salarios de oficiales y sus familias, peones, tejados y hornos, ascendería a 5,415 pesos 1 tomín 3 granos.¹⁵⁷ Sin embargo, los trabajos no se realizaron ya que hubo que esperar la decisión real.¹⁵⁸

¹⁵⁵ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 8-B, expediente 1, foja 11-14v; *Consulta relativa...* México, 16 de noviembre de 1764.

¹⁵⁶ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 8-B, expediente 1, foja 19-21; *Consulta relativa...* México, 11 de enero de 1764.

¹⁵⁷ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 8-B, expediente 1, foja 23v-24; *Consulta relativa...* México, 28 de enero de 1764.

¹⁵⁸ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 8-B, expediente 1, foja 29-30; *Consulta relativa...* México, 3 de abril de 1765.

Las condiciones de la artillería de San Diego no parece que mejoraran. Esto se deja ver con una relación detallada que se entregó en 1767. En el informe se especificaba el número de cañones montados, desmontados, materiales de los que estaban hechos, defectos que tenían y su respectivo calibre, como puede verse en el siguiente cuadro:

Cuadro 7. Artillería del fuerte de San Diego (1767)

| Artillería Montada | | | Artillería Desmontada | | | Observaciones |
|------------------------|---------------------|---------|-----------------------|----------------------------------|---------------|---|
| No. | Material | Calibre | No. | Material | Calibre | |
| 2 | bronce | 24 | 1 | bronce | 24 | - Desfogonados pero actualmente sirven - No hay con qué repararlos |
| 1 | metal | 22 | 4 | bronce | 1 | |
| 1 | metal | 18 | 1 | bronce | 2 | |
| 5 | metal | 7 | 1 | bronce | 5 | |
| 1 | metal | 8 | 2 | bronce | 4 | |
| 1 | metal | 5 | | | | |
| | | | | | | |
| Balas y granadas | | | | | | |
| No. | material | | calibre | | Observaciones | |
| 60 | fierro | | 24 | | podridas | |
| 20 | fierro | | 10 | | podridas | |
| 32 | fierro | | 7 | | podridas | |
| 80 | fierro | | 4 | | podridas | |
| 86 | fierro | | 5 | | podridas | |
| 7 | bronce | | 6 | | rotas | |
| 5 | granadas de mano | | | | podridas | |
| Fusilería y pertrechos | | | | | | |
| No. | Nombre | | | Características | | |
| 300 | fusiles | | | sin caja | | |
| 1 | carabina | | | puede componerse | | |
| 1 | gato | | | puede componerse | | |
| 5 | azadones | | | pueden componerse | | |
| 3 | asadas | | | pueden componerse | | |
| 4 | picos | | | pueden componerse | | |
| 130 | guardafuegos | | | por malos no se expresaron antes | | |
| 200 | cartuchos de lienzo | | | por malos no se expresaron antes | | |
| Cureñas | | | | | | |
| No. | Calibre | | | Observaciones | | |
| 3 | 8 | | | muy rotas | | |

| 1 | 24 | muy rotas | |
|-------------|-------|---|----------------------------|
| 4 | 6 | muy rotas | |
| 3 | 7 | muy rotas | |
| 2 | 24 | ruedas para otras | |
| 4 | 8 | ruedas para otras | |
| Pólvora | | | |
| No. arrobas | Arma | Observaciones | Sugerencias |
| 86 | cañón | Inútil por haber perdido enteramente el salitre y sin | Podrá ser útil para cuetes |
| 39 | fusil | ninguna fuerza | |

Fuente: *Relación de la artillería y demás pertrechos y inservibles que se hallan en el castillo de San Diego*. Febrero de 1767. AGN, Marina, volumen 24, fojas 292-292v.

El castellano sugirió que toda la artillería dañada fuera enviada en el galeón de Filipinas como lastre; en Manila sería fundida y serviría para hacer cañones de calibre de a 8, que eran los utilizados en Acapulco.¹⁵⁹ Esta sugerencia fue aprobada y se ordenó realizar el envío.¹⁶⁰ Pese a esta aparente solución, era indispensable revisar la propuesta de crear una fundición en Acapulco ya que las remisiones a Filipinas no podrían realizarse siempre, y los envíos dejaban desprotegido al puerto. Por lo anterior, la Corona determinó mandar fundidores a ver si dicho establecimiento era apto para la actividad planeada pues se sabía que ahí se llegaron a fundir algunas piezas usadas en las naves.¹⁶¹ Mientras eso sucedía, se autorizaron más envíos de artillería a Manila, en

¹⁵⁹ AGN, Bandos, volumen 6, expediente 82, fojas 359v-360v; *Expediente formado en torno a la guarnición del fuerte de Acapulco*; México, 1757-1767.

¹⁶⁰ AGN, Correspondencia de virreyes, volumen 11 (Segunda Serie), expediente 134, foja 248; *Carta del virrey Croix al ministro Arriaga*; México. 24 de febrero de 1767. Documentos relativos a este mismo tema también pueden verse en AGN, Correspondencia de virreyes, volumen 11 (Segunda Serie), expediente 144, foja 259; *Carta del virrey Croix al ministro Arriaga*; México. 26 de febrero de 1767. y AGN, Correspondencia de virreyes, volumen 11 (Segunda Serie), expediente 153, foja 268; *Carta del virrey Croix al ministro Arriaga*; México. 6 de marzo de 1767.

¹⁶¹ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 90, expediente 141, fojas 242-242v; *Propuesta para establecer fundición de armas en Nueva España*; Aranjuez, 23 de mayo de 1767.

donde ésta debía de ser refundida y probada antes de su remisión a Nueva España.¹⁶²

Las revisiones a la artillería de San Diego no pararon. En 1776 el castellano Domingo Elizondo hizo una relación detallada en donde informaba al virrey Bucareli sobre el número de armas con las que se contaba, y de ellas, se especificaba las que eran útiles y las que no.¹⁶³ Tras la información entregada, el virrey consideró que las revisiones debían ser constantes para que la artillería recibiera mantenimiento de forma regular, por ello ordenó que cada seis meses se hicieran informes de sus condiciones.¹⁶⁴

Con las reparaciones al castillo luego del terremoto de 1776, la nueva fortaleza requirió más y mejor artillería, por lo que se ordenó al gobernador de Manila que en la fundidora de aquel lugar se hicieran cinco cañones de bronce de a 24 pulgadas de calibre y otros veinticinco de bronce de 24 pulgadas, para que la fortaleza tuviera un total de 30 cañones. También debería de dotarse de dos morteros de 14 pulgadas con bombas y balas correspondientes.¹⁶⁵

El elevado número de cañones a usar hizo que se insistiera en crear una fundición en el mismo virreinato, lo cual para 1777 se autorizó pero no se

¹⁶² Por ejemplo, en 1768 se informó que se refundieron los cañones que llegaron a Manila en la fragata San Carlos y posteriormente fueron probados con tres tiros cada uno, como se acostumbraba. Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 91, expediente 7, foja 11; *Carta del Ministro Arriaga al virrey Croix*; Madrid, 4 de julio de 1767 y AGN, Marina, volumen 25, fojas 239-240; *Informe sobre la fundición y pruebas de cañones para el castillo de Acapulco*; Manila, 20-25 de julio de 1768.

¹⁶³ AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 2, fojas 20-21; *Informe sobre las armas con las que se cuentan en Acapulco y sus condiciones*; Acapulco, 1 de abril de 1776. AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 2, fojas 33-33v; *Carta del castellano Elizondo al virrey Bucareli*; Acapulco, 21 de febrero de 1776. Ambos documentos se refieren al mismo tema.

¹⁶⁴ AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 2, foja 34; *Carta del virrey Bucareli al castellano Elizondo*; México, 28 de febrero de 1776.

¹⁶⁵ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 110, expediente 185, fojas 292-292v; *Orden de reestablecer la fundidora de artillería de Manila*; El Pardo, 12 de marzo de 1777. El envío de estos cañones también puede verse en AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 13, fojas 176-176v; *Informe del envío de cañones de Acapulco a Filipinas*; México, 15 de noviembre de 1777.

estableció en Acapulco, sino en Orizaba. A su cargo estuvo personal enviado de la Compañía de Artillería de La Coruña.¹⁶⁶

Respecto al armamento de San Blas, su fortaleza contaba con dos baterías con pesados cañones que apuntaban hacia la costa, una hacia el norte y otra hacia el sur. Se pensó que esa era la mejor defensa del puerto.¹⁶⁷ Sin embargo, al igual que pasó en Acapulco, los cañones no siempre estaban en condiciones de ser usados, el personal militar no contaba con armas suficientes y ni siquiera había pólvora en el puerto puesto que se enviaba a Tepic para que no se inutilizara.¹⁶⁸ Según explica Marcial Gutiérrez, ante la necesidad de pertrechos y de reparaciones, en el puerto se estableció una fundidora que cubría sus necesidades, por lo que las reparaciones del armamento generalmente se hacían en el mismo lugar.¹⁶⁹

Tanto en Acapulco como en San Blas era necesario que se contara con la pólvora suficiente, ya fuera para el uso de los mismos establecimientos o del de las embarcaciones que llegaban a ellos. Si no se contaba con los pertrechos necesarios éstos debían ser remitidos de otros lugares, como sucedió en 1779 cuando la nao de Filipinas San Joseph, surta en Acapulco, carecía de armas y municiones para su tornaviaje y hubo que solicitarlas a Veracruz.¹⁷⁰

¹⁶⁶ Los encargados fueron un comandante graduado de teniente coronel, un capitán, un teniente, dos subtenientes y cien artilleros. Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 112, expediente 122, foja 205; *Autorizan una casa de fundición de cañones*; San Lorenzo, 2 de noviembre de 1777; AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 112, expediente 153, foja 336; *Aviso de que Orizaba será sede de casa de fundición de artillería*; Madrid, 15 de diciembre de 1777.

¹⁶⁷ Thurman, *Naval...*, p. 228-229.

¹⁶⁸ Pinzón, *Entre el deber...*, p. 108.

¹⁶⁹ El autor también explica que la fundición de metales en el puerto se evidencia con el crecido número de armas y piezas de metal que se encontraron en él luego del movimiento de Independencia. Ver Gutiérrez, *San Blas...*, p. 88.

¹⁷⁰ AGN, Correspondencia de Diversas Autoridades, volumen 33, expediente 94, foja 337; *Solicitud de armamento y municiones para nave anclada en Acapulco*; México, 6 de diciembre de 1779.

Ante la necesidad de pólvora, las autoridades consideraron que ésta fuera manufacturada en el mismo virreinato. Esto debió obedecerse ya que en 1780 se ordenó al virrey que enviara a Acapulco 600 quintales de la pólvora hecha en los molinos de Chapultepec para que fuese embarcada a Manila. Según los informes, esa pólvora era de buena calidad porque había sido examinada en cañones y con ella se lograron buenas distancias, aunque no fue probada en fusiles.¹⁷¹ Para 1781 dicha pólvora ya casi se agotaba, por lo que fue necesario publicar bandos en donde se ordenó juntar salitres en todo el reino para fabricar más. Estos bandos se enviaron a los puertos mismos, como se hizo en el de San Blas, según informó el comisario Trillo.¹⁷²

Respecto a su conservación en los establecimientos portuarios, los duros climas costeros dificultaban mantener la pólvora en óptimas condiciones, por lo que en ocasiones se le almacenaba en poblaciones en el interior. Sin embargo, eso significaba que en casos de emergencia no se contaba con ella de forma inmediata, por lo que hubo que tomar medidas para su conservación en las mismas costas. Por ejemplo, en San Blas se vio que la pólvora se mantenía en buenas condiciones si era almacenada en jarras de cobre, las cuales podrían hacerse en el mismo puerto. El comisario Trillo propuso que a ese lugar se enviara una persona que se encargara de dicha labor. Cobraría tres reales por libra de cobre que trabajara y pondría todos los materiales; así el Rey sólo pagaría por el cobre y el estaño. Se respondió que se hiciera una jarra de prueba pero esta resolución debía ser tomada por el Rey.¹⁷³

¹⁷¹ AGN, Pólvora, volumen 49, expediente 15, fojas 271-275v; *Consulta sobre el envío de pólvora que se hará a Manila*; México, noviembre-diciembre de 1780.

¹⁷² AGN, Marina, volumen 49, fojas 318-318v; *Informe sobre carencia de salitres que hay en el reino*; San Blas, 12 de septiembre de 1781.

¹⁷³ AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 185-186v; *Propuesta sobre la fundición de jarras de cobre para almacenar pólvora*; San Blas, 16 de febrero de 1778.

Como se ve, para el siglo XVIII era importante que los puertos contaran con sus propios pertrechos defensivos, lo que llevó a que las autoridades poco a poco aplicaran medidas para que esto sucediera. Algunas de ellas fueron acelerar los envíos de armamentos e incluso se recurrió a la elaboración de materiales y armas en el propio virreinato, labor que paulatinamente aumentó.

c) Patrullajes costeros

Los litorales de cara al Pacífico eran una gran frontera que a lo largo del siglo XVIII requirió cada vez de mayor vigilancia, tanto por mar como por tierra. Como se indicó anteriormente, las políticas implementadas en ellos desde el siglo XVI indicaban que la mejor defensa con la que podían contar era el despoblamiento, el cual impediría el saqueo de poblaciones así como la posibilidad de que los enemigos encontraran bastimentos.¹⁷⁴ Además, se consideró que las costas del Pacífico estaban menos expuestas a agresiones debido a su lejanía del Mar del Norte, a la dificultad de cruzar el estrecho de Magallanes y a sus difíciles condiciones físicas.¹⁷⁵ Lo anterior generó que los sistemas defensivos de esos litorales fueran bastante sencillos.

Por la gran extensión de costas con las que contaba la Nueva España, se consideró que del lado del Pacífico el punto estratégico a fortificar fuera el puerto de Acapulco, donde se concentraron las fuerzas armadas.¹⁷⁶ El resto de

¹⁷⁴ Lourdes de Ita explica que las poblaciones menores y pobres eran una medida defensiva ya que con ellas se pensó que se disuadiría a los enemigos de agredirlas. Ver "Los puertos...", p. 35. Esto mismo lo explica Ignacio del Río cuando comenta que a Pedro Porter le negaron el permiso de explorar la California ya que su conquista sería una abierta invitación para los enemigos de España. Era mejor que la defensa de la zona continuara siendo la propia naturaleza inhóspita del terreno. Ver Río, *A la diestra...*, p. 41.

¹⁷⁵ Christon I. Archer, *El ejército en el México borbónico 1760-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983, p. 59-60.

¹⁷⁶ La selección de lugares estratégicos a fortificar fue una medida aplicada a lo largo de los litorales americanos, tanto del Atlántico como del Pacífico. Ver Virginia Guedea, "La organización militar" en Woodrow Borah (coord.), *El gobierno provincial en la Nueva España*,

las regiones costeras estuvo a cargo del sistema de vigías, el cual consistía en una serie de atalayas apostadas a lo largo de los litorales cuyo personal debía reportar la presencia de naves extrañas, las cuales podían ser de contrabandistas o enemigos.¹⁷⁷ Los vigías respondían a sus autoridades locales, como alcaldes o corregidores, quienes coordinaban al personal de las atalayas, reclutaban hombres y organizaban milicias en el caso de presentarse alguna emergencia.¹⁷⁸ El sistema de vigías funcionó a lo largo de todo el litoral Pacífico y en ocasiones sus informes se transmitían de población en población hasta llegar a las autoridades virreinales; incluso algunos de ellos llegaban desde Perú. Los mismos pueblos ubicados en las cercanías al mar se encargaron de la vigilancia de éste, ya sea construyendo atalayas o usando las torres de sus iglesias.¹⁷⁹ Pese a sus estratégicos establecimientos, las autoridades no confiaban demasiado en los vigías ya que consideraban que éstos, por ignorancia, no sabían distinguir ni el tamaño de los buques ni las derrotas que tomaban.¹⁸⁰ Pero como este sistema era poco costoso continuó funcionando por largo tiempo.

Cuando había alguna amenaza enemiga, se organizaban patrullajes costeros, los cuales se hacían tanto en mar como en tierra. En lo que se refiere a los marítimos, en teoría todas las costas del Pacífico debían ser patrulladas

1570-1787, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2002, p. 153; Velázquez, *El Estado...*, p. 16. Respecto a las costas del Pacífico, Solano explica que como era mayor el peligro que se corría en las costas del Perú, por ello contaban con más establecimientos como Chiloé, Concepción, Valparaíso, Callao y Lima. Ver Solano, *La pasión...*, p. 95. Respecto al apresto defensivo de Acapulco pueden verse Archer, *El ejército...*, p. 16-17; Gerhard, *Pirates...*, p. 241.

¹⁷⁷ Lynch, *España...*, p. 256.

¹⁷⁸ O'Donnel, *España...*, p. 82.

¹⁷⁹ O'Donnel, *España...*, p. 108.

¹⁸⁰ Sobre vigías costeros indígenas puede verse Jorge Victoria, *De la defensa a la clandestinidad: el sistema de vigías en Yucatán 1750-1847*, Tesis doctoral (Antropología Física), Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999, p. 120-124; Cárdenas, *San Blas...*, p. 225; O'Donnel, *España...*, p. 154; Lynch, *España...*, p. 256; Pinzón, *Entre el deber...*, p. 138-140.

regularmente por embarcaciones reales. En el caso del Perú, sus litorales contaron con la presencia de la Armada del Mar del Sur, la cual estaba integrada por una serie de embarcaciones que debían vigilar el tráfico que iba de El Callao a Panamá y proteger especialmente el tránsito de la plata. Dicha armada sólo en ocasiones esporádicas llegó a viajar hacia Nueva España pues no era su función proteger esos litorales.¹⁸¹ Por su parte, las costas novohispanas sólo contaban con el navío de aviso, embarcación que tenía la finalidad de controlar el acceso a los litorales americanos para mantener la seguridad de las costas. El aviso debía ser pequeño, estar apostado en el puerto de Acapulco y desempeñar distintas funciones como anunciar la presencia de la nao de Filipinas en las costas del virreinato, buscarla para informarle si había enemigos, escoltarla en caso de ser necesario, enviar socorros a Manila, etcétera.¹⁸² El problema era que en muchas ocasiones no se contaban con naves oficiales que funcionaran como avisos. Además, los costos para mantener aquellas embarcaciones eran elevados, por lo que no siempre se les financió; esto además era consecuencia de la idea de que no era tan necesaria la protección del Pacífico novohispano por la dificultad de llegar a él, así como por lo inhabitada que estaban sus regiones costeras.¹⁸³ Cuando había situaciones de emergencia se tomaba alguna embarcación particular (voluntariamente o de manera forzada) para dar aviso a las naos de Manila sobre la presencia de enemigos o para llevar correspondencia oficial. Generalmente esas naves eran de las mismas localidades y se usaban en la

¹⁸¹ Lynch, *España...*, p. 256; Pérez-Mallaína y Torres, *La Armada...*, p. 189-190.

¹⁸² Sales, *El movimiento...*, p. 87-89; Schurz, *El galeón...*, p. 201-202.

¹⁸³ Velázquez, *El Estado...*, p. 49.

búsqueda de perlas o en el comercio de cabotaje.¹⁸⁴ Es decir que las autoridades llegaron a apoyarse en embarcaciones de particulares para mantener comunicación entre diversas poblaciones así como para patrullar los litorales.¹⁸⁵ Sin embargo, este tipo de relaciones no era del todo confiable ya que era probable que se ligaran a prácticas de contrabando.

Los patrullajes navales tenían la finalidad de detectar a los enemigos para vigilarlos, anunciar su presencia e impedir su ingreso al territorio. Este tipo de prácticas existieron desde el siglo XVII y se mantuvieron por largo tiempo. Puede verse como ejemplo el año de 1692, cuando el conde de Galve recibió noticias sobre la presencia de naves enemigas en el océano Pacífico y ordenó que se hiciera patrullaje con embarcaciones hechas en Guatemala con la finalidad de extirpar la piratería de mares americanos.¹⁸⁶ Otro ejemplo se ve cuando en 1696 el virrey novohispano, ante la presencia de naves enemigas en el Mar del Sur, mandó una galeota a buscar, escoltar y avisar a la nao de China sobre los enemigos, y otra para buscar a los tan temidos piratas.¹⁸⁷

En ocasiones las noticias que llegaban desde España o de Perú obligaban a aplicar medidas defensivas ligadas a los patrullajes costeros. Esto puede verse cuando en 1708 el virrey duque del Alburquerque recibió noticia de ese virreinato sobre la presencia de una escuadra inglesa, compuesta de

¹⁸⁴ Cuando las embarcaciones eran tomadas por la fuerza, ponían en ellas a su propio personal y asumían los gastos de arreglos, salarios y bastimentos. Sin embargo, en ocasiones las naves usadas quedaban en mal estado, lo que obligaba a los funcionarios a encargar la construcción de otras.

¹⁸⁵ Como ejemplo sobre la forma en la que se usaban naves particulares para patrullar los litorales puede verse en caso de la nave peruana San Miguel y las Ánimas, la cual quería comerciar con Guatemala pero se desvió por cuestiones climáticas y fue a parar sin carga a Acapulco; como se vio que no quería comerciar con ese puerto se le encargó llevar a Perú correspondencia, regresarla y reportar las novedades que encontrara a su paso. Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 34, expediente 17, fojas 38-38v; *Informe sobre la nave peruana que arribó a Acapulco proveniente de Guatemala*; Madrid, 19 de marzo de 1709.

¹⁸⁶ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 24, expediente 114, fojas 409-409v; *Orden de proteger costas novohispanas de ataques piratas*; Madrid, 17 de septiembre de 1692.

¹⁸⁷ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 27, expediente 47, fojas 115-115v; *Se aprueba medidas defensivas tomadas en Acapulco*; El Buen Retiro, 11 de julio de 1696.

siete mil hombres bien armados, que estaba en el Mar del Sur para infestar con su comercio las colonias. Para prevenir ataques, se ordenó que ninguna nave zarpara de Acapulco y se fortaleció la defensa del lugar. Se mandaron barcos a Perú para verificar la noticia; esas naves no encontraron a los enemigos, por lo que se levantaron las medidas defensivas.¹⁸⁸

Todas estas situaciones evidencian que los patrullajes marítimos de Nueva España se hacían sólo en casos de emergencia y que estaban dirigidos a impedir el ingreso de los enemigos a territorio continental. Sin embargo, conforme aumentaba la presencia extranjera en mares novohispanos, dichas políticas poco a poco se hicieron regulares e incluso llegaron a dictarse órdenes de que la vigilancia y las medidas defensivas de los litorales se mantuvieran aún cuando no había indicios de enemigos.¹⁸⁹

Los patrullajes terrestres también jugaron un papel principal en la defensa del Pacífico. El miedo que se tenía a incursiones extranjeras fue constante durante el siglo XVIII ya que continuamente llegaban noticias de embarcaciones enemigas que pretendían hacer navegación de corso o comercio ilícito, por lo que las autoridades coloniales (en especial las portuarias) debían estar muy al pendiente de la defensa de sus establecimientos. Puede verse cómo en 1710 se avisó al virrey de Nueva España que algunos franceses habían apresado a naves inglesas y obtuvieron noticia de que preparaban 5 buques particulares de 50 o 60 cañones para hacer “corso y saca” en Lima y Panamá, por lo que los virreyes de Perú, Nueva

¹⁸⁸ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 34, expediente 35, fojas 71-71v; *Se aprobaron las medidas defensivas implementadas en Acapulco y diversas costas del Mar del Sur*; Madrid, 9 de julio de 1709.

¹⁸⁹ Como sucedió en 1710 luego de rumores sobre la amenaza inglesa en los litorales del Pacífico. Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 34, expediente 111, fojas 284-284v; *Se aprobaron las medidas...* Madrid, 16 de abril de 1710.

España y el gobernador de Guatemala debían de estar con gran celo a la defensa y resguardo de los puertos del Pacífico.¹⁹⁰

Para realizar patrullajes costeros era necesario encargar a personal especial que protegiera las poblaciones cercanas al mar. Así puede verse en el caso de Francisco de Ytamaren, quien fue nombrado en 1711 teniente de capitán general de las jurisdicciones de Tepic y Compostela, costas que ya habían sufrido agresiones de corsarios ingleses.¹⁹¹ Algunos de los nombramientos llegaron a realizarse como pago a servicios prestados en la defensa de los litorales, como fue el caso del Capitán de Caballos y Corazas del Mar del Sur, León de Verrotazan, cuyo puesto se otorgó en agradecimiento a sus servicios durante el desembarco inglés acontecido en 1711.¹⁹² También los nombramientos se realizaban en casos de emergencia, cuando se temía que algún enemigo provocara estragos. Así se ve con el caso de Pedro de la Baquera quien fue nombrado Teniente de Capitán General de las costas de la Nueva Galicia (en especial de Tepic, Sentispac y Acaponeta) debido a que en Matanchel había una nave extraña que resultó ser la holandesa antes mencionada.¹⁹³

Los patrullajes costeros se veían constantemente afectados ya que no siempre se contaba con suficiente número de armas o pertrechos defensivos. Como ya se mencionó, la pólvora representaba un problema constante ya que

¹⁹⁰ AGN, Reales Cédulas Originales. volumen 34, expediente 146, fojas 373-373v; *Noticia sobre naves inglesas que pretenden hacer corso en Perú y Panamá*; Madrid, 24 de junio de 1710.

¹⁹¹ AIPEJ, Libros de Gobierno, volumen 29, expediente 124, fojas 126v-127; *Nombramiento de Teniente de Capitán General para Tepic y Compostela*; Guadalajara, 22-24 de diciembre de 1711.

¹⁹² AIPEJ, Libros de Gobierno, volumen 33, expediente 12, fojas 29v-30v; *Título de Capitán de Caballos Corazas de las costas del Mar del Sur*; México, 27 de enero de 1720.

¹⁹³ AIPEJ, Libros de Gobierno, volumen 64, expediente 6, fojas 9v-11; *Nombramiento de Teniente de Capitán General de las costas de la Nueva Galicia*; Guadalajara, 20-21 de enero de 1747.

era necesario que no se le mantuviera en establecimientos costeros debido a que la humedad la descomponía. Para que ningún establecimiento se viera desprovisto de dicho material fue necesario encargar a una persona que vigilara su distribución en los litorales. Por ejemplo, en 1742 se nombró al oidor Juan Carrillo Moreno como Juez Conservador del Asiento de Pólvora en Guadalajara; su función era abastecer a los reinos tanto de Nueva Galicia como de Nueva Vizcaya.¹⁹⁴ Acapulco por su parte, continuó dependiendo de remesas tanto de la ciudad de México como del puerto de Veracruz.¹⁹⁵

Las vigilancias tanto en mar como en tierra debían de complementarse mutuamente para que la defensa del territorio fuera efectiva. Por ello, cuando en 1746 los vigías costeros reportaron la presencia de velas desconocidas en Acapulco, se enviaron 200 hombres del interior. Por otro lado, se ordenó al patache Santo Domingo, que había arribado a Matanchel desde Filipinas, que permaneciera en ese puerto hasta que pasara el peligro. Por su parte, el gobernador y capitán de milicias de la Nueva Galicia se dirigió a Matanchel a supervisar la defensa del lugar. Sus órdenes fueron preparar a la gente de los establecimientos cercanos así como redoblar el número de vigías apostados en las atalayas costeras.¹⁹⁶ La gente reclutada recibió lanzas o pólvora, dependiendo de las armas con las que contara. Las guardias se hicieron toda la noche, se retiraron los ganados, y se redobló a los centinelas de las

¹⁹⁴ AIPEJ, Libros de Gobierno, volumen 59, fojas 84-84v; *Nombramiento de Juez Conservador del Asiento de Pólvora*; México, 4 de enero de 1742.

¹⁹⁵ Esto puede verse en la forma en la que se abastece a naves de lo necesario para que se defiendan en sus travesías. Ver AGN, Correspondencia de Diversas Autoridades, volumen 33, expediente 94, foja 337; *Solicitud de armamento y municiones para nave anclada en Acapulco*; México, 6 de diciembre de 1779.

¹⁹⁶ AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 109-110; *Noticias de naves enemigas en las costas de la Nueva Galicia*; Xolotlán, 8 de marzo de 1746 y AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 114-114v; *Noticias de naves enemigas...* La Navidad 12 de marzo de 1746.

atalayas.¹⁹⁷ Los avistamientos continuaron en Purificación y Chametla, por lo que se avisó al capitán del patache Santo Domingo que no navegara a Acapulco, sino que preparara su nave en caso de alguna incursión.¹⁹⁸ El arribo de enemigos no se presentó, sin embargo las medidas tomadas en los litorales fueron eficientes e incluso se reportó que se contaba con las fuerzas suficientes para enfrentarse a un desembarco. El problema de este tipo de situaciones eran demasiado costosas para el erario; en esta ocasión la cantidad había ascendido a dos mil pesos.¹⁹⁹ Como estos gastos no podían realizarse constantemente se ordenó que en la costa sólo se dejara la vigilancia necesaria.²⁰⁰ Respecto al patache Santo Domingo, se consideró oportuno que continuara su viaje a Acapulco, para lo cual fue necesario aprontar a la nave y darle provisiones.²⁰¹

Estas situaciones se repitieron en varias ocasiones e incluso poco a poco se adquirió experiencia en ellas, lo cual puede verse en algunos reportes. En noviembre de 1782 en Xicayán (jurisdicción de Guatemala) se avistaron naves desconocidas y por su derrota se creyó que se dirigían a Acapulco. Cabía la posibilidad de que se tratara de naves peruanas que llevaban cacao, pero como no se tenía ninguna noticia al respecto se ordenó preparar la defensa, la cual incluyó tanto a personal de mar como de tierra así como alistamiento de embarcaciones. Las acciones defensivas fueron aprontadas

¹⁹⁷ AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 100-100v; *Noticias de naves enemigas...* México; 14 de marzo de 1746.

¹⁹⁸ Las autoridades debían estar pendientes de que la presencia del Patache Santo Domingo con su carga no fuera pretexto para que se realizaran contrabandos en Matanchel. Ver AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 108-108v; *Noticias de naves enemigas...* México, 13 de marzo de 1746. y AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 116-117; *Noticias de naves enemigas...* Matanchel, 20 de marzo de 1746.

¹⁹⁹ AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 122v y 124; *Noticias de naves enemigas...* Matanchel, 20 marzo de 1746 y AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 118-118v; *Noticias de naves enemigas ...*México, 1 de abril de 1746.

²⁰⁰ AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 134-134v; *Noticias de naves enemigas...* Hacienda de San Leonel, 13 de mayo de 1746.

²⁰¹ AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 137-140; *Noticias de naves enemigas...*

rápidamente y aprobadas por las autoridades, aunque no fue necesario utilizarlas.²⁰²

En general puede verse que los patrullajes costeros se realizaban tanto por mar como por tierra, que no se hacían de forma permanente y debido a eso no se contaba con embarcaciones o personal experto en ellos; por eso para practicarlos generalmente se echaba mano de los mismos pobladores novohispanos así como de sus armas y naves. Ya que la presencia de enemigos se incrementó fue necesario que esas defensas y patrullajes se reestructuraran y se aplicaran regularmente.

²⁰² AGN, Alcaldes Mayores, volumen 8, expediente 36, fojas 67-71v; *Expediente sobre avistamiento de nave desconocida en las costas de Xicayán*; noviembre de 1782.

CAPÍTULO VII. Nuevos establecimientos y sus fines defensivos

La creciente presencia enemiga sobre las costas del Mar del Sur durante el siglo XVIII llevó a que la corona española se planteara la urgencia de tomar posesión de los territorios del septentrión americano. Esto en parte se debía a las concesiones territoriales realizadas en 1763 luego de la Guerra de los Siete Años y la firma del tratado de París, por el que Francia y España cedieron la región del Misisipi y Florida a Inglaterra, mientras que Francia recuperó Nueva Orleans y La Luisiana pero esta última la entregó a España en compensación a sus pérdidas. Lo anterior llevó a que las potencias europeas intentaran afianzar sus posesiones en América, lo cual lograrían a partir de expediciones que les permitiesen conocer mejor el territorio y a su vez controlarlo.²⁰³

En el caso de la América Septentrional, las autoridades españolas vieron la necesidad de organizar exploraciones a partir de las colonias americanas; sin embargo, las condiciones náuticas desarrolladas en la Nueva España sólo se adecuaban a las actividades ligadas al comercio de los galeones de Filipinas así como viajes locales que realizaban comercio de cabotaje, pesca y búsqueda de perlas. La infraestructura portuaria existente no cubría las necesidades defensivas y exploratorias que aquellos litorales requerían, por lo que fue vital que las autoridades se plantearan la creación de nuevos establecimientos desde los cuales se implementaran las actividades marítimas que respondieran al contexto internacional del momento.

En el desarrollo de las navegaciones del noroeste, el departamento marítimo de San Blas jugó un papel relevante. Éste fue un experimento náutico en aquellas regiones que a la larga permitió la reestructuración del sistema naval de las costas del Pacífico novohispano; su existencia también significó un

²⁰³ San Pío, *Expediciones...*, p. 43-44.

arrastre económico, poblacional e incluso militar hacia sus litorales. El desarrollo de los establecimientos portuarios fomentó cambios en la defensa que se había mantenido en el Pacífico ya que pasó del abandono al poblamiento. Si anteriormente las autoridades consideraron que la mejor defensa de las costas eran sus pocos asentamientos, para el siglo XVIII se cambió de postura debido a la creciente presencia de embarcaciones extranjeras que amenazaban con tomar posesión de esos territorios poco habitados, por lo que se consideró que era mejor fomentar la creación de poblaciones costeras ya que éstas serían la primera línea defensiva del virreinato. Para lograr lo anterior, se requirió crear las condiciones económicas que motivaran a la gente a instalarse en dichas regiones, algo que en parte se lograría fomentando las faenas marítimas y estableciendo redes comerciales con diversas poblaciones, entre las que se incluyeron los nuevos establecimientos californianos. Para realizar estos planes, hubo que reconocer los territorios, delimitarlos y controlarlos a partir de asentamientos.

a) La creación de San Blas

Como ya se mencionó, la constante presión extranjera sobre los litorales americanos obligó a las autoridades reales a hacer cambios en las políticas navales. No podían proteger un territorio que se desconocía, ni transitar por un océano del que faltaba mucho por descubrir. La presencia de Anson en 1742, la toma de Manila por parte de los ingleses en 1762, las noticias sobre la presencia de los rusos en Alaska enviadas desde 1765, la primera expedición científica de Cook en 1768, entre otros aspectos, evidenciaron la necesidad de que las autoridades hispánicas retomaran el control de territorios que

consideraban pertenecía a España pero que conocían poco. Para lograrlo se requería organizar expediciones marítimas que reconocieran y cartografiaran los litorales del Pacífico. Los fines de dichos viajes se relacionaban menos con cometidos ocupacionales o de conquista y más con los exploratorios, científicos, comerciales e incluso diplomáticos. Algunos de los objetivos de las travesías eran frenar las actividades rusas, encontrar el estratégico paso interoceánico, crear puertos de descanso para las naos de Filipinas, participar en el comercio de pieles, vigilar las costas del noroeste, explorar los territorios con el fin de obtener información geográfica, etnográfica y de historia natural y evangelizar a los indígenas.²⁰⁴

Cabe destacar que la presencia de los rusos en el noroeste americano fue determinante en la creación de San Blas. Como ya se explicó, desde 1765 llegaron noticias sobre sus expediciones en Alaska así como la posterior presencia de compañías navieras, las cuales se multiplicaron y constantemente elaboraron cartas geográficas del continente. Los informes obtenidos al respecto fueron remitidos al virrey de la Nueva España para que tomara las medidas convenientes.²⁰⁵ Algunas de ellas fueron el envío de expediciones, las cuales en un principio sólo irían con fines de observación; no harían fundaciones, sino que sólo localizarían lugares idóneos para posteriores poblamientos. Tampoco debían entrar en contacto ni con establecimientos extranjeros ni con sus embarcaciones y únicamente reportarían sus características y fuerzas; en el caso de encontrarse con alguna nave debían

²⁰⁴ Bernabeu, "El océano...", p. 26; Miguel León-Portilla, "San Blas: mitos y realidades precursoras" en José María Muriá (coord.), *Coloquio San Blas...*, p. 14-15; Pérez, "Relaciones...", p. 229; Sergio Ortega, "Ensayo de periodización sobre la historia socioeconómica del noroeste mexicano, siglos XVI al XIX" en *Secuencia* no. 3, septiembre-diciembre, 1985, p. 10.

²⁰⁵ Enrique Hernández, *San Blas en la perspectiva de su historia*, México, Gobierno del Estado de Nayarit, 1975, p. 44-45.

ocultar sus objetivos de viaje y decir que llevaban abastos a Californias y el viento los había desviado. Los oficiales de las expediciones llevarían detallados diarios de navegación con rumbos, cálculos de latitud y longitud, configuración de costas descripciones, recursos, etcétera.²⁰⁶

San Blas se convirtió en el trampolín desde donde se organizaron esos viajes, los cuales también sirvieron para crear establecimientos en la Alta California, para reorganizar las ex misiones jesuitas y para llevar más al norte las fronteras españolas.²⁰⁷ Las navegaciones realizadas desde dicho lugar mostraron que no había establecimientos extranjeros ni en cabo San Lucas ni en el puerto de Monterrey y en ellos sólo se había visto galeones de Filipinas o bajeles de San Blas. Sin embargo, como era probable que los rusos se prepararan para perfeccionar sus navegaciones y formalizar su comercio, habría que alistar las costas americanas para hacer frente a cualquier invasión y avanzar en los reconocimientos de aquellos territorios. Sin embargo, San Blas no estaba en posibilidad de habilitar embarcaciones grandes para tal empresa ya que esta requería oficiales hábiles, buenos pilotos, embarcaciones y socorros.²⁰⁸ Es decir, que se necesitaba un establecimiento permanente que contara con habitantes, personal y bastimentos. Por ello desde su creación en 1768 se intentó que este asentamiento cubriera tales requisitos y para ello se nombró como autoridad del lugar al comandante de marina Manuel Rivero Cordero, quien se encargaría de crear la nueva población, de coordinar la

²⁰⁶ En cada lugar que los navegantes visitaran, tomarían posesión de los puntos de mayor importancia de la forma habitual, la cual consistía en una cruz y una botella con un documento acreditativo de posesión española. Ver Sylvia Hilton, *La Alta California española*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 157-158.

²⁰⁷ Trabulse, *Ciencia...*, p. 38; Calderón, *Las fortificaciones...*, p. 141-142; Bernabeu, "El océano...", p. 23.

²⁰⁸ MNM, Ms. 575; *Causas que movieron a formalizar el departamento de San Blas* [Siglo XVIII].

construcción de embarcaciones y de fomentar las exploraciones náuticas.²⁰⁹ Ese puerto fue seleccionado como sede del departamento marítimo debido a su estratégica ubicación, a la protección con la que gozaba gracias a los esteros que lo rodeaban y a la poca distancia que los separaba del pueblo a Tepic, población que se encargaría de abastecerlo de pertrechos y alimentos y que además lo conectaría a establecimientos importantes como Guadalajara o las minas del Rosario. El nuevo departamento marítimo serviría para consolidar el dominio español sobre las Californias, para facilitar su defensa y su abastecimiento, y para explorar las costas noroccidentales.²¹⁰

Se planeó que la fundación se lograra con el envío de 116 familias (80 de las cuales eran de blancos o españoles), cuyos integrantes contaban con diversos oficios que servirían a los trabajos portuarios.²¹¹ También se planeó que desde el principio el puerto tuviera un contador que llevara cuentas de salarios y gastos del astillero y con un coronel de milicias que protegiera la región; también se hizo un reglamento sobre el funcionamiento del lugar así como uno sobre el arrendamiento de salinas de Zapotillo, la cual quedó a cargo de la Real Hacienda.²¹² Además, se ordenó que el puerto contara con las

²⁰⁹ Gálvez explicó al ministro Arriaga que se nombró como comandante a Rivero debió a que este oficial había desempeñado eficientemente las labores que se le acababan de encomendar, entre las que estaban la fábrica de los bajeles que se hacían en Matanchel para facilitar el transporte de la tropa destinada a la reconquista de Sonora, habilitar el armamento, recorrer y carenar las embarcaciones del Rey en la costa del Mar del Sur participar en el traslado de tropa y misioneros a Sonora y Californias. También se ocupó del establecimiento de un pueblo en la bahía de San Blas. Ver AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 12 (Segunda Serie), expediente 354, fojas 77-78; *Carta del virrey Croix al ministro Arriaga*; México, 26 de febrero de 1768.

²¹⁰ Calderón, *Las fortificaciones...*, p. 143; Hilton, *La Alta...*, p. 75-76. Cabe aclarar que Gálvez hizo revisiones tanto de San Blas como de Matanchel, puerto que hasta entonces había servido para mantener contacto con las misiones jesuitas. El visitador consideró a este establecimiento abierto y poco protegido, por lo que no serviría para las funciones del nuevo departamento marítimo. Por ello en 1768 se ordenó su abandono y la fundación de San Blas. Al respecto ver Cárdenas, *San Blas...*, p. 21-22; Gutiérrez, *San Blas...*, p. 72-79.

²¹¹ AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 12 (Segunda Serie), expediente 429, fojas 265-265v; *Carta del virrey Croix al ministro Arriaga*; México, mayo de 1768.

²¹² AGI, Guadalajara, 511; *Correspondencia de José de Gálvez desde San Blas*; mayo-junio de 1768.

construcciones necesarias en un establecimiento marítimo, algo que no se logró desde el principio. Todavía para 1781 las autoridades locales informaron acerca de las edificaciones que necesitaban arreglos o incluso que debían ser construidas. Se indicó que era necesario reparar el almacén para guardar los víveres, hacer una vivienda para el comisario, terminar el fuerte del cerrito, concluir el arsenal, hacer otro almacén para que los carpinteros no trabajaran a la intemperie o para guardar la herramienta, arreglar el cuartel y reparar el tinglado o galerón en donde se guardara la pipería para las embarcaciones. Otras obras en cambio no se consideraron tan urgentes y por ello podían esperar, como el hospital y una casa mata para guardar la pólvora,²¹³ la cual estaba en Tepic.²¹⁴

San Blas como principal puerto del occidente también tendría a su cargo la comunicación con otros establecimientos costeros. Por un lado, estaban los puertos aledaños cuyas embarcaciones debían de registrarse ante las autoridades de ese departamento ya fuera para pescar, comerciar o buscar perlas.²¹⁵ Por otro lado, desde ese establecimiento debía mantenerse comunicación regular con los territorios del noroeste; por ello en 1778 se ordenó enviar la Goleta Sonora al puerto de Guaymas para ponerse al servicio

²¹³ Son varios los documentos que se refieren a las construcciones del puerto, entre los que pueden verse AGN. Marina, volumen 52, fojas 451-452v; *Informe sobre las construcciones en las que debe ponerse empeño en el puerto*; México, 18 de mayo de 1781. AGN, Marina, volumen 50, foja 15; *Orden de suspender la fábrica del fortín del puerto*; México, 13 de junio de 1781. AGN, Marina, volumen 50, fojas 326-328; *Informe sobre la necesidad que hay de construir galera en donde guardar pipas de agua para las naves*; San Blas, 17 de enero de 1782. AGN, Marina, volumen 50, foja 230; *Orden de no construir una casa mata para el puerto*; México, 10 de abril de 1782. AGN, Marina, volumen 50, fojas 258-258v; *Orden de suspender la construcción de la casa mata del puerto*; México, 5 de julio de 1782. AGN, Marina, volumen 52, fojas 117-121; *Relación de las construcciones que se hacen en San Blas*; San Blas, 19 de junio de 1781.

²¹⁴ AGN, Californias, volumen 79, expediente 9, fojas 29-29v; *Informe que la pólvora de San Blas será remitida a Tepic*; San Blas, 13 de julio de 1769.

²¹⁵ AGN, Historia, volumen 329, foja 233; *Orden de registrar embarcaciones que naveguen en costas de San Blas y California*; Real de Santa Ana, 5 de noviembre de 1768.

del gobernador de las Provincias Internas, el caballero Teodoro de Croix, y mantener una correspondencia regular con las Californias.²¹⁶

San Blas se convirtió en el punto desde donde se realizaron expediciones de reconocimiento hacia el septentrión. Desde su creación se potenciaron las navegaciones por el Pacífico.²¹⁷ Además, se realizaron viajes hacia el sur que sirvieron para corregir cartas náuticas con las que se contaba. Esto se ve cuando en 1777 Bodega y Cuadra viajó a Perú a comprar la fragata la Favorita y aprovechó su parada en Acapulco para hacer un plano del puerto, de sus límites y demarcaciones, de los mejores lugares para formar una nueva población, establecer otro fuerte y para combatir el mal temperamento y epidemias así como para escapar de los terremotos que continuamente assolaban al lugar. Posteriormente también hizo un mapa similar de El Callao.²¹⁸ Para las autoridades era importante conocer el territorio que debían de proteger. Se sabía que cada incursión enemiga levantaba mapas y planos o corregía los que ya se tenían con la intención de usarlos en posteriores navegaciones. Por ello para la Corona era imperativo fomentar las actividades marítimas, mejorar el reconocimiento de las colonias a partir de la cartografía y mejorar la protección de las zonas costeras.

Es importante entender que la fundación de San Blas marcó una enorme diferencia en las tradiciones marítimas de la región así como del control y

²¹⁶ AGN, Provincias Internas, volumen 33, foja 69; *Orden de enviar la goleta Sonora al puerto de Guaymas*; México, 3 de agosto de 1778.

²¹⁷ Bernabeu, "El océano...", p. 27.

²¹⁸ AGN, Californias, volumen 8, expediente 3, foja 116-129; *Viaje hecho a la América Meridional desde el puerto de San Diego de Acapulco y regreso del Callao de Lima al puerto de San Blas; 1776-1779*. Respecto a la compra de la Favorita véase AGS, Marina, legajo 419-1, expediente 446; *Expediente relativo a la compra del navío La Favorita*; Lima, 9 de diciembre de 1777. Al respecto también puede verse Bernabeu, *La aventura...*, p. 202; Trabulse, *Ciencia...*, p. 52-53.

protección de ésta. Su desarrollo también significó un empuje naval de las costas aledañas, aunque este se evidenció de forma discreta.

b) Exploraciones hacia el noroeste americano

Mientras que alrededor de 1772 llegaban más noticias sobre la presencia de los rusos en Alaska, el virrey consultó a Luis de Córdoba, general de la Flota que estaba en Veracruz, sobre las acciones a tomar. Éste sugirió que se hiciera una expedición para reconocer los litorales del septentrión americano. Por eso el virrey encargó a Juan Pérez la tarea de hacer descubrimientos e informes sobre esas regiones, viaje que hizo un año después.²¹⁹ Este fue el inicio de las exploraciones hechas por el noroeste americano, las cuales estuvieron a cargo de la oficialidad de San Blas: 1774 Juan Pérez y Juan Manuel Ayala; 1775 Francisco de la Bodega, Bruno de Ezeta y Antonio Mourelle; 1779 Ignacio de Arteaga, Francisco de la Bodega y Antonio Mourelle; 1788 Esteban Martínez y Gonzalo López de Haro; 1789 Esteban Martínez; 1790 diversas expediciones ordenadas por el comandante Francisco de la Bodega como las de Manuel Quimper, Salvador Fidalgo y Francisco de Eliza. Hubo además la expedición político-científica de Alejandro Malaspina, la cual si bien no estuvo organizada en San Blas, en este lugar recibió bastimentos e informaciones cartográficas.²²⁰ Todas estas expediciones además se hicieron a la par de las navegaciones de abasto que se dirigían a las Californias.

²¹⁹ Para llevarlo a cabo se hizo relación de lo que se requería para habilitar una embarcación; en la expedición se acordó usar la fragata Santiago. MNM, Ms. 575; *Causas que movieron a formalizar el Departamento de San Blas* [siglo XVIII].

²²⁰ Rivera y Martín-Merás, *Cuatro siglos...*, p. 189-198.

En las navegaciones que se practicaron desde San Blas la cartografía jugó un papel relevante.²²¹ En cada expedición se intentó proporcionar datos exactos sobre los puntos ocupados por otras potencias europeas y, principalmente, reconocer los límites de las colonias hispánicas, sus posibilidades de comunicación y expansión, situación defensiva, caracteres geográficos, aspectos hidrográficos, geoestratégicos, físicos, poblacionales, riquezas, posibles relaciones comerciales, etcétera.²²²

En las expediciones se hicieron reconocimientos cuidadosos de los litorales americanos hasta las costas de Alaska y se levantaron planos que desde entonces permitieron un conocimiento bastante preciso de esas costas. Además se corrigieron los planos con los que ya se contaba.²²³ Para hacerlo, fue necesario revisar la cartografía guardada en archivos oficiales; en la que se incluían informes de navegantes españoles y extranjeros. Una de las relaciones de viaje más usadas fue la de Sebastián Vizcaíno,²²⁴ la cual se convirtió en una rica fuente de información geográfica y estratégica del septentrión americano. Las expediciones que se realizaron desde San Blas tomaron como referencia los datos aportados por dicho navegante y a partir de ellos se ocuparon territorios cartografiados por él. Por ejemplo en 1768 se dio orden de fundar un presidio en el puerto de Monterrey así como de hacer planos que mostrasen los

²²¹ Lucena..., *Los axiomas...*, p. 101-104.

²²² Ortega, *Alta...*, p. 40; Belén Bañas, "Expedición científica a Filipinas en el siglo XVII" en Rodao, *Estudios...*, p. 18.

²²³ Gutiérrez, *San Blas...*, p. 117; Trabulse, *Ciencia...*, p. 52-53.

²²⁴ Como ya se explicó, la expedición de este navegante se realizó en 1602 y del viaje surgió la propuesta de poblar las costas de California para convertirla en zona de paso de la nao de Filipinas, donde ésta sería reparada, abastecida y sus tripulantes descansarían. El viaje duró once meses y logró reconocer hasta los 37°. En California se descubrieron tres bahías aptas para convertirlas en puertos. Luego de ver la relación de viaje, el Rey autorizó el poblamiento de la zona; sin embargo éste no se realizó por considerarse que estaba demasiado alejada de la capital novohispana, lo que la haría presa fácil de los enemigos de España. AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 106, expediente 225, fojas 418-430; *Expediente relativo a las expediciones hechas por Sebastián Vizcaíno*; Madrid, 16 de septiembre de 1775.

territorios y costas que conectarían a ese establecimiento.²²⁵ Para 1770 se avisó sobre la toma de ese puerto gracias a dos expediciones, por mar y tierra, las cuales se despacharon desde Cabo San Lucas y el presidio de Loreto; ambas se encontraron en San Diego y luego continuaron con su viaje. Llegaron a su destino y lo reconocieron gracias a las descripciones de Vizcaíno, las cuales fueron confirmadas por otras relaciones, como la del primer piloto de la nao de Filipinas José Cabrera Bueno.²²⁶

Además, en cada viaje realizado se hacían mapas de las regiones exploradas; éstos eran revisados y corregidos durante las navegaciones, lo cual se convirtió en una tarea regular.²²⁷ En las narraciones de viaje también se mencionaban los indicios naturales que evidenciaban la altura a la que las naves llegaban, los cuales siempre jugaron un papel relevante en el conocimiento de las tripulaciones. Por ejemplo, en el viaje que hizo Manuel Ayala en 1774, a bordo del paquebot San Carlos, se describieron las condiciones climáticas de los lugares por los que transitó así como las plantas, animales y aves propios de esas regiones; esto sirvió de guía para posteriores viajes.²²⁸

Hubo mapas e informes que tuvieron que ser enviados desde España. Como el virrey había ordenado a los oficiales de San Blas que reconocieran

²²⁵ AGI, Guadalajara, 417; *Expedición hacia el puerto de Monterrey*; 1768-1769.

²²⁶ AGS, Marina, legajo 412-2, expediente 908; *Extracto de noticias sobre la ocupación del puerto de Monterrey*; México, 16 de agosto de 1770.

²²⁷ Así puede verse cuando referencia hecha por Pérez: "Que según el Mapa, que (S.E. el Exmo. Señor Virrey de Nueva España) me remitió su autor don Miguel Constanzó, de la costa septentrional de Monterrey, pinta este autor la Punta de Pinos en la altura de 36 g. 36 m. Valiéndose de la observación que Yo hice en la primera expedición sin reflejar, que aquella no pudo ser ajustada, atendiendo, a que los horizontes estaban cubiertos de neblina, como le consta, pues me acompañaba: Y los repetidos Viajes, me han dado á conocer estar la dicha Punta en los 36g 30m por observaciones de toda mi satisfacción en días claros y despejados". Ver AGI, Estado, 38A, N. 3, f. 4-5; *Diario de navegación de la fragata "Santiago"*; 1774.

²²⁸ AGI, Estado, 38A, N. 4; *Diario de navegación de don Manuel de Ayala a bordo del paquebot "San Carlos"*; 1774. Cabe aclarar que en los viajes cada oficial llevaba su propio diario de navegación, por lo que a veces se encuentran descripciones similares por parte de distintas personas.

hasta los 70º de altura era necesario que los navegantes Bodega y Cuadra y Mourelle consultaran noticias anteriores de la zona. Por ello se envió a San Blas, desde la Academia Imperial, la Historia de las Californias y la Carta de Monsieur Bellin,²²⁹ las cuales indicaban derroteros asequibles e incluso contaban con un mapa hecho a partir de conjeturas; la información llegaba hasta los 40º pero aún así sería de utilidad en las navegaciones planeadas.²³⁰

Respecto a los mapas de manufactura extranjera, su uso deja ver el conocimiento que tenían otros reinos sobre las colonias españolas. En algunos de los viajes que partieron de San Blas se tomaron como referencia los mapas de Monsieur Bellin hechos en París en 1756 y 1766. Sobre ellos los navegantes marcaban los errores que encontraban a lo largo del viaje.²³¹ Estas “correcciones” podrían ser la forma en la que los hispanos retomaban el control de sus territorios al delimitarlos y ponerlos en sus propias representaciones cartográficas.²³²

Otros de los mapas usados fueron algunos de manufactura rusa que logró obtener el ministro plenipotenciario del rey en San Petersburgo, el conde

²²⁹ En 1720 las autoridades francesas comenzaron a separar los documentos de la marina para posteriormente formar el “Dépôt général des cartes, plans, journaux et memoires concernant la navigation”. La documentación se puso en manos de ingenieros para que dibujaran cartas sobre las informaciones y observaciones realizadas directamente por los marinos, aunque ellos mismos no hubieran trabajado sobre el terreno. Uno de estos ingenieros fue Jacques Nicolás Bellin, quien entre sus múltiples funciones, tuvo la oportunidad de participar en la organización del viaje de la Pousse y por lo tanto trazó mapas de las costas del Pacífico. Ver Rivera..., *Cuatro siglos...*, p. 151-152.

²³⁰ MNM, Ms. 575 bis, documento 1; *De San Blas a la costa septentrional de California*; San Blas, febrero de 1779.

²³¹ AGI, Estado, 38A, N. 5; *Diario de navegación de Antonio Mourelle a cargo de la goleta “Sonora”, 1775.*

²³² J. B. Harley explica la necesidad de considerar a los mapas como arma del imperialismo, es decir, como herramientas usadas en gran medida con fines coloniales. Por ello las correcciones hechas a la cartografía del momento pudo ser un intento por controlar los territorios demarcados en los mapas. Ver “Mapas, conocimiento y poder” *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*, 1ª edición en español, comp. Paul Laxton; introducción de J. H. Andrews, traducción Leticia García y Juan Carlos Rodríguez, México, Fondo de Cultura Económica, 2005, p. 80-85.

de Lacy [ver imagen 8]. Éstos fueron remitidos a Juan Pérez para que los usara en sus navegaciones y les hiciera adecuaciones.²³³

Reconocer el noroeste americano implicaba una mejor posesión del territorio y por tanto una mejor defensa de éste. Pero estas concepciones no existieron sino hasta que la presión enemiga se acrecentó en dicha zona. Debido a la naturaleza de los territorios a explorar, los viajes en su mayoría se hicieron por mar, por lo que las políticas tomadas al respecto estuvieron dirigidas a las faenas náuticas. Esto queda evidenciado cuando en 1774 el virrey Bucareli informó sobre las medidas exploratorias y defensivas planeadas en Nueva España hasta ese momento, las cuales se relacionaron con los litorales. Se reportó que se organizaron exploraciones que tomaron de guía el “Calendario Geográfico” impreso en San Petersburgo; otras buscaban a los ingleses avecindados en la bahía de Hudson para evitar que continuaran con su comercio y lo extendieran al Pacífico. Se informaba además que tras los esfuerzos realizados ya se veía cierto florecimiento en los establecimientos de San Diego y Monterrey gracias a los subsidios enviados desde San Blas; que continuaban las expediciones hechas por mar y tierra a cargo de Juan Pérez y Juan Bautista Anza; y que ya se realizaba el reconocimiento hecho por el

²³³ AGN, Correspondencia de virreyes, volumen 11, expediente 59, fojas 58-59v; *Carta del virrey Bucareli al ministro Arteaga*; México, 27 de diciembre de 1773. Como ya se mencionó, este navegante tenía órdenes de reconocer los litorales que iban de San Blas a Monterrey. En el nombre del Rey, Pérez debería tomar posesión de los lugares que no estuviesen ocupados por otras potencias y, en el caso de encontrarse con naves extranjeras, no debía enfrentarse a ellas ya que no llevaba fuerzas suficientes para desalojarlos; además, necesitaría orden del monarca para hacerlo. El viaje de Pérez sería reforzado desde tierra ya que a los lugares explorados llegarían fuerzas militares a cargo del capitán Juan Bautista de Anza, las cuales afianzarían la toma del territorio. La expedición de Juan Pérez logró llegar hasta los 55° 49'. El navegante reportó que hasta esa altura no se habían encontrado establecimientos extranjeros aunque seguramente éstos habrían entrado en contactos con indios de las localidades ya que éstos llevaban espadas y bayonetas en sus canoas. Los reportes de este navegante instaron a las autoridades a ordenar más exploraciones. Ver AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 11, expediente 59, fojas 56-58v; *Carta del virrey Bucareli al ministro Arteaga*; México, 27 de diciembre de 1773; AGN, Correspondencia de virreyes, volumen 11, expediente 94, fojas 123-125v; *Carta del virrey Bucareli al ministro Arteaga*; México, 26 de noviembre de 1774.

ingeniero militar Agustín Crame del río Coatzacoalcos para encontrar la forma de comunicarlo con Tehuantepec y a través de él surtir de pertrechos náuticos a las costas del Pacífico.²³⁴

Los viajes desde San Blas continuaron y seguramente las noticias sobre ellos repercutieron en la corte rusa. Esto se deduce a partir de cartas que se recibieron del marqués de Grimaldi en donde informaba que los rusos estaban muy interesados en averiguar todo lo referente los viajes españoles hechos desde Monterrey en 1774 en los cuales se reconocieron las costas americanas; al parecer esto se publicó en la Gaceta de Leiden.²³⁵ Ante el interés mostrado, la Corona hispana planeaba “recordar” a la corte rusa, a través de vías diplomáticas, que los territorios del noroeste americano pertenecían a España. Así se indicó:

Entretanto se hará saber por Su Majestad a la Corte de Rusia en términos generales que por noticias venidas de América se ha sabido que algunos navegantes y descubridores rusos se han situado en parajes y puestos descubiertos y reconocidos con mucha anticipación por los españoles y tomado posesión de ellos a nombre del Rey, y que se espera de la buena armonía y sincera amistad que media entre las dos Cortes, que si fuesen hacia aquellos mares y costas otros descubridores rusos no se excedan intentando establecerse en dichos parajes que pertenecen a la España.²³⁶

Las exploraciones realizadas desde San Blas debían de contar con toda la información que pudiese ser útil para posteriores viajes, no únicamente en lo que se refiere a mediciones geográficas sino también a las propias experiencias de las tripulaciones. Eso lo entendían los mismos navegantes, por

²³⁴ AGN, Correspondencia de virreyes, volumen 11, expediente 80, fojas 110-112v; *Carta del virrey Bucareli al ministro Arteaga*; México, 28 de septiembre de 1774.

²³⁵ AGI, Estado, 38A N. 10 (1), fojas 1-3; *Carta del conde de Lacy al Marqués Grimaldi*; Moscú, 1 de mayo de 1775.

²³⁶ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 142, expediente 215, fojas 292v-293; *Sobre toma de posesión que debe hacerse de Nutka*; Madrid, 14 de abril de 1789.

Mapa 8. Descubrimientos rusos en América del Norte (1773]



Fuente: AGS, MPD 04-028

ello en sus diarios de viaje se mencionaban ciertos detalles de las dificultades que se pasaban en las travesías.²³⁷

Las revisiones documentales también las realizaron los oficiales que organizaron expediciones desde la Península Ibérica, como fue el caso de Alejandro Malaspina en 1788. Este navegante informó al Ministro Antonio Valdés sobre la recopilación de textos que hacía y que le servirían en sus exploraciones por las costas del Pacífico. Informó que consultaba algunas relaciones de viaje de las academias de París y Londres, y que tal vez revisara los trabajos de sabios italianos que se habían dedicado a la Historia Natural y Política de América. También se apuntaba que como la obra de La Pérouse no había sido publicada aún, la podrían recibir en algún punto de su viaje y valerse de ella durante sus exploraciones, para la cual era necesario que le enviaran el texto a San Blas o a Manila.²³⁸ Además, este navegante tuvo autorización de

²³⁷ Puede verse en el caso de Francisco de Mourelle, quien en su diario del viaje de 1775 explicó la importancia de dar consejos sobre las experiencias adquiridas. Ver AGI, Estado, 38A, N. 5, f. 2; *Diario de navegación de Antonio de Mourelle a cargo de la goleta "Sonora", 1775*. Cualquier tipo de información recopilada en las expediciones era importante para el éxito de las posteriores ya que se dejaba constancia de los retos a los que se someterían los navegantes. Por ejemplo, la expedición de Juan Pérez de 1774 se enfrentó a muchos problemas ya que la oscuridad del tiempo, los fríos a los que los tripulantes no estaban acostumbrados, el temor de que no les alcanzara el agua y que les inspiraban las costas desconocidas, fueron causas de que no se cumplieran del todo con las órdenes despachadas; sin embargo, se lograron importantes éxitos ya que se recopilaban informaciones útiles. Sus narraciones fueron retomadas y, posteriormente, los tripulantes iban con ropas adecuadas para soportar los fríos y con bastimentos suficientes para alargar los viajes. Otro ejemplo se ve con la expedición de Bodega y Cuadra de 1775, en la cual las tripulaciones sufrieron de tullimiento y escorbuto, por lo que regresaron a Monterrey; sin embargo, en el camino descubrieron bahías aptas para establecer astilleros, por lo que posteriores navegantes supieron dónde encontrarlas y cómo prepararse para tan larga travesía. Según los informes de Bodega, durante su regreso detectó en los 55°17' un brazo de mar apacible, abrigado y con buen clima y agua del cual se tomó posesión y se le dio el nombre de Bucareli. Posteriormente su nave volvió a subir hasta los 56°40' pero como mucha de su tripulación padecía de tullimiento y escorbuto decidió regresar a Monterrey. En el camino, en los 38°18', encontraron puerto grande con desembocadura de un caudaloso río que podría funcionar como astillero; su bahía era espaciosa y podría albergar a muchas embarcaciones. Tras estos informes, las posteriores navegaciones sabían por dónde debían de buscar los lugares descritos y tomar las medidas pertinentes para que las tripulaciones no sufrieran los mismos males. Ver AGN, Correspondencia de virreyes, volumen 11, expediente 135, f. 224v-227v; *Carta del virrey Bucareli al ministro Arteaga*; México, 26 de noviembre de 1775.

²³⁸ "En cuanto a la narración de los viajes de Monsieur La Pérouse creo que podrá ser ubicada en fines de 89 y en tal caso podremos recibirla o en San Blas de California o en Manila. No

revisar las documentaciones ubicadas en los virreinos que fueran de utilidad en su viaje alrededor del mundo. Para ello, en 1790 se redactó una real orden que indicaba que se le mostraran todos los archivos ex jesuitas para que usara los papeles que tuvieran relación con su empresa.²³⁹

Las navegaciones continuaron e incluso se multiplicaron los destinos a los que las embarcaciones se dirigían, por lo que fue necesario acrecentar las faenas relacionadas con la construcción naval de San Blas así como con la producción de fuentes cartográficas. Todo ello evidencia el impulso que las actividades navales tuvieron en el Pacífico novohispano a partir de la creación de ese departamento marítimo.

c) Rumbo al Oriente

Las funciones de San Blas también incluyeron la búsqueda de nuevos derroteros no únicamente hacia el noroeste, sino también hacia las islas del Poniente, en especial en momentos de guerra. Cuando era necesario avisar a las autoridades de las Filipinas sobre los conflictos internacionales en los que la Corona se veía involucrada se enviaba correspondencia a las islas; si en un primer momento esto se hacía desde Acapulco, a partir de la fundación de San Blas este puerto se convirtió en el punto de salida de las comunicaciones oficiales.²⁴⁰ Esto se debió a que, por un lado, las naves del puerto eran más pequeñas y por lo tanto llegaban a su destino en menos tiempo del que hacían los galeones. Por el otro, la presencia constante en el Pacífico de navegantes

obstante nos serán útiles cualesquiera noticias que antes de nuestra salida quiera comunicarnos..." MNM, Correspondencia relativa al viaje de las corbetas Descubierta y Atrevida, tomo A, Ms. 583, foja 26v; *Relación de obras y manuscritos necesarios para las expediciones del Mar del Sur*, Cádiz, 23 de diciembre de 1788.

²³⁹ MNM, Malaspina, correspondencia. Ms. 281, tomo IV, foja 76; *Orden de sacar archivos de ex-jesuitas que sirvan al viaje de Malaspina*; Lima, 5 de junio de 1790.

²⁴⁰ Ángel Guirao, "Notas para una comparación entre las expediciones a la Patagonia y a las del Noroeste Americano" en Peset, *Culturas...*, p. 268-269.

de otros reinos hizo que se buscaran rutas alternativas para evitar encontrarse con ellos y que la correspondencia cayera en manos enemigas o que se suspendiera el tráfico comercial.²⁴¹ Así lo deja ver el viaje que hicieron los paquebotes llamados El Príncipe y San Carlos al mando de los tenientes de navío Manuel de Ayala y Diego Choquet, quienes llevaban la orden de encontrar una nueva ruta marítima.²⁴² Para registrar su travesía y sus descubrimientos, los oficiales llevaron planos de los derroteros conocidos así como agujas e instrumentos esenciales para navegar. Su carga principal eran 300 mil pesos y pliegos donde se avisaba de la guerra que España mantenía con Inglaterra.²⁴³ El viaje lo hicieron en 88 días y pasaron por parajes antes no navegados. Choquet entregó una nueva carta geográfica al capitán Josef Bermúdez para que a su regreso a las islas hiciera la misma derrota.²⁴⁴ Las navegaciones hacia las Filipinas significaban importantes sacrificios de hombres así como considerables gastos de dinero; algunos informes dejan ver que las naves llegaban seriamente dañadas luego de enfrentarse a mares desconocidos y, sin embargo, los conocimientos geográficos obtenidos hacían que, para las autoridades, esas travesías valieran la pena.²⁴⁵

²⁴¹ José Manuel López, "Historia postal del México colonial: San Blas y el correo interamericano por el Pacífico (1769-1822)" en *Separata de la revista Atalaya Filatélica*, número 81, julio, 1998, p. 2; Guirao, "Notas...", p. 267.

²⁴² Al respecto Cárdenas explica que cuando estalló la guerra de 1779 el virrey Mayorga avisó a las autoridades de Filipinas para que no fuesen sorprendidas como pasó en 1762; la noticia fue enviada en naves de San Blas. Ver Cárdenas, *San Blas...*, p. 122. Sobre este viaje, así como otros enviados desde San Blas con fines similares véase Bernabeu, *La aventura...*, p. 199-202 y "El océano...", p. 27-28.

²⁴³ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 118, expediente 22, foja 30; *Se aprueba el viaje hecho a Filipinas desde San Blas*; El Pardo, 9 de enero de 1780. AGS, Marina, legajo 422, expediente 542; *Aviso sobre el arribo a Manila de dos paquebotes de San Blas*; Manila, 24 de mayo de 1780.

²⁴⁴ AGS, Marina, legajo 420, expediente 859; *Informe sobre el viaje que hizo Diego Choquet a Manila por una ruta diferente*; Manila, 18 de mayo de 1780.

²⁴⁵ Por ejemplo en 1781 la fragata Princesa fue comisionada para acompañar a la nao como convoy y a su regreso sufrió importantes descalabros como la pérdida de un ancla, jarcias, entre otras cosas. Ver AGN, Marina, volumen 49, fojas 349-350; *Informe sobre el estado en el que arribó la fragata Princesa*; San Blas, 30 de septiembre de 1781.

El envío de noticias jugaba un papel importantísimo porque de ellas dependía el trato que se tendría con embarcaciones extranjeras; por eso la correspondencia debía enviarse de forma rápida. Por ejemplo en 1783 se ordenó que saliera de San Blas una nave que informara a las autoridades filipinas sobre fin de la guerra con los ingleses; esto para que no se agrediera a sus bajeles.²⁴⁶

Las embarcaciones de San Blas también fueron útiles para proteger a la nao de Filipinas en momentos de guerra. Esto se deja ver con la orden de que la fragata Princesa, recién regresada de las Californias, se trasladara a Acapulco porque convoyaría a la nao de Filipinas en su tornaviaje; en aquella irían los cañones y tripulaciones necesarios para la defensa de ésta.²⁴⁷ Se había ordenado que en esa nave también se enviaran tropas a las islas, pero el comandante de San Blas tuvo que avisar que eso no era posible ya que la nave era pequeña, no contaba con espacio suficiente para llevar alimento de tanta gente y que la embarcación debía ser maniobrada por una tripulación de al menos 60 hombres, por lo que sólo se podría llevar a 18 reclutas.²⁴⁸ Es decir, que las naves sanblaseñas servirían única y exclusivamente para proteger a

²⁴⁶ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 1083, expediente 5; *Carta de Luis de Unzaga al virrey Mayorga*; La Habana, 29 de abril de 1783. Sobre ésta navegación y sus objetivos véase también Cárdenas, *San Blas...*, p. 122-124; Thurman, *Naval...*, p. 263-267.

²⁴⁷ AGN, Filipinas, volumen 16, expediente 11, foja 63; *Orden de que la fragata Princesa acompañe a la nao de Filipinas*; México, 28 de enero de 1780. Para ver sobre el tema ver Yuste, *Emporios...*, p. 367-369.

²⁴⁸ AGN, Filipinas, volumen 16, expediente 11, fojas 87-87v; *Carta de Bruno de Heceta al virrey Mayorga*; Acapulco, 6 de marzo de 1780. Debido a los peligros que podría correr la nave durante su travesía, se ordenó que se le montase más artillería. La embarcación llevaba 10 cañones de calibre de a ocho y 4 del de 2 ½, pero podrían ponerse otros 14 de los primeros y 10 de los segundos, por lo que se pidió que el resto de los cañones le fueran puestos en Acapulco; además se solicitó pólvora de chispa porque la que ellos llevaban no era acorde a la artillería con la que se contaba. Sin embargo, ni cañones ni artillería pudieron ser abastecidos en Acapulco, por lo que tuvieron que ser solicitados a México. AGN, Filipinas, volumen 16, expediente 11, fojas 78-82; *Relación de armas y municiones de la fragata Princesa*; febrero-marzo de 1780.

los galeones, no como bajeles de carga ya que sus características físicas no lo permitirían.

Las actividades comerciales también se vincularon a estas navegaciones ya que los oficiales llevaban mercaderías libres de derechos reales para que con ella obtuvieran un pago extra a sus esfuerzos. Esto aunado a las crecientes navegaciones practicadas a lo largo de los litorales del Pacífico llevó a que aumentaran las actividades marítimo-comerciales de las costas novohispanas, como se verá más adelante.

d) Construcciones náuticas

Fue tal el número de navegaciones realizadas en San Blas que sus embarcaciones eran insuficientes para continuar con las exploraciones y al mismo tiempo llevar bastimentos a las Californias. En 1777 las autoridades del puerto explicaron que todos sus bajeles estaban ocupados: la Santiago se carenaba, los paquebotes San Carlos y el Príncipe aún no regresaban de los establecimientos del noroeste, el paquebot Concepción y la goleta Sonora estaban en la Antigua California y no habían regresado las embarcaciones que fueron a Perú.²⁴⁹ Por ello era importante buscar formas de fabricar más.

En San Blas, desde su fundación, se construyeron las naves usadas en las expediciones al noroeste, las cuales fueron mandadas hacer desde 1766.²⁵⁰ La orden fue construir dos goletas o bergantines de 28 pies de quilla, 10 de manga y 15 de remos; su realización era indispensables para el abasto de tropas y municiones, para la expedición que se haría a fin de combatir a los

²⁴⁹ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 110, expediente 9, fojas 30-30v; *Se aprueba retraso de viajes de exploración desde San Blas por falta de embarcaciones*; El Pardo, 9 de enero de 1777.

²⁵⁰ E. Cárdenas, "Presencia del puerto de San Blas de Nayarit en el siglo XVIII" en Muriá, *Coloquio...*, p. 52.

indios seris de Sonora y a los apaches de Nueva Vizcaya, poblar aquellas provincias y facilitar la comunicación con Sonora y la California. La fábrica de las embarcaciones se encargó al gobierno de Guadalajara y se realizó en la desembocadura del río Santiago.²⁵¹ Sin embargo ese lugar no era un establecimiento bien dotado de pertrechos, por lo que las remesas de materiales eran constantes y eso hizo que las construcciones resultaran costosas y lentas. Las dificultades para fabricar naves también significaban retrasos en el envío de expediciones.²⁵²

Un problema que afectó las labores de construcción en el puerto fue el constante cambio de personal ya que éste frecuentemente era removido debido a problemas de salud; esto retrasaba las faenas portuarias y obligaba a solicitar constantemente el envío de oficiales.²⁵³ La carencia de empleados calificados era frecuente, eso obligaba a concentrar al personal en una sola actividad. Esto puede verse cuando en 1781 se recibió la orden de que el contraamaestre del arsenal Juan Bausa, el contraamaestre de la construcción Antonio Roberto y el maestro de calafates Antonio Vilches, quienes se dedican a carenar el casco de La Princesa y a realizar labores de corte de madera para la nueva fragata,

²⁵¹ AGI, Guadalajara, 416; *Informe sobre la construcción de dos bergantines en las costas del Mar del Sur*; México, 17 de junio de 1766. También puede verse en Pinzón, *Entre...*, p. 69-70.

²⁵² AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 11, expediente 142, fojas 231-234v; *Carta del virrey Bucareli al ministro Gálvez*; México, 27 de enero de 1777.

²⁵³ Por ejemplo en 1777 el constructor del puerto enfermó y no había quién lo supliera, por lo que las autoridades del lugar avisaron de la necesidad que se tenía de otro que proviniera de la Habana, cuyo envío fue autorizado por el Rey. Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 110, expediente 132, foja 199; *Autorización de enviar un constructor a San Blas*; El Pardo, 15 de febrero de 1777. Otro ejemplo se ve cuando el mismo año se fabricaba la fragata Nuestra Señora del Rosario y las faenas se retrasaron porque el personal de maestranzas enfermaba, por lo que fue necesario enviar desde España a dos maestros constructores (Antonio Roberto y Francisco Rodríguez) quienes continuaron con la fábrica de la quilla. sin embargo, por enfermedad del constructor oficial, y luego de cambios en nombramientos, Francisco Seguro se quedó con el puesto de constructor de San Blas. Ver AGN, Provincias Internas, volumen 10, expediente 44, fojas 417-419v; *Informe sobre el arribo a San Blas de maestros constructores provenientes de España*; San Blas, 20 de octubre de 1777; AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 112, expediente 143, foja 319; *Nombramiento de nuevo constructor para San Blas*; San Lorenzo, 23 de noviembre de 1777.

suspendieran sus actividades y se concentran en reparar las embarcaciones que había en el puerto debido a la urgencia de hacer envíos a las Californias.

El caso de San Blas es especial porque desde su creación tuvo funciones náuticas desarrolladas, entre las que se incluía mantener lo mejor posible el casco de las naves. De eso dependía el éxito del establecimiento y de sus faenas. En 1781 se informó que se dio carena a la fragata Favorita y la dejaron lista para salir a navegar al destino que se le asignase.²⁵⁴ Las embarcaciones del lugar debían recibir el mejor mantenimiento posible para que su vida fuera más larga, que durante las travesías sufrieran el menor número de estragos posible y que finalmente esos bajeles llegaron a sus respectivos destinos.²⁵⁵

La importancia de San Blas en las labores de reparación de embarcaciones también fue reconocida en otros establecimientos; incluso sus almacenes poco a poco se hicieron de lo necesario para tales faenas.²⁵⁶ Esto se ve porque algunas naves que necesitaban arreglos comenzaron a llegar a ese establecimiento. Dicho puerto se convirtió en zona de reparación de embarcaciones provenientes de Filipinas ya que era el mejor puerto donde podían recibir ayuda. Mientras que en las misiones se podía brindar alimentos, estancia, atención a enfermos y reparaciones menores, en San Blas se especializaron en construcción y arreglo de cascos. Esto implicaba problemas porque las naves del comercio en teoría no debían parar ahí. Cuando el navío

²⁵⁴ AGN, Marina, volumen 52, fojas 349-349v; *Informe sobre carena que se dio a fragata La Favorita*; San Blas, 4 de enero de 1781.

²⁵⁵ AGN, Marina, volumen 50, fojas 48-49; *Orden de suspender labores de construcción de fragata en el puerto*; México, 31 de octubre de 1781. AGN, Marina, volumen 49, fojas 400-401 y 405-405v; *Informe sobre labores de carena y reparaciones que se hacen en el puerto*; San Blas, 6 de diciembre de 1781.

²⁵⁶ Gutiérrez, *San Blas...*, p. 94.

mercante San Francisco de Paula, alias el Hércules,²⁵⁷ llegó a costas americanas en 1785 y anunció su necesidad de reparaciones, tuvo que pedir permiso para entrar a San Blas.²⁵⁸ Se revisó el mal estado de la nave, pero para repararla se requería descargarla, por lo que fue necesario pedir permiso al virrey.

Algunas naves filipinas también recalaron en ese puerto para recibir reparaciones, como lo deja ver la noticia del arribo de la fragata San Andrés, la cual en 1787 llegó con retraso a Acapulco ya que antes paró en San Blas porque durante el viaje se quedó sin cables, la nave hacía agua, fue desarbolada y apenas pudo llegar a este puerto a solicitar reparaciones.²⁵⁹

Las labores de construcción y reparación de naves se practicaron regularmente, por lo que el trabajo constante hizo que se adquiriera conocimiento en esas actividades.²⁶⁰ La experiencia adquirida respondía a las propias necesidades de las navegaciones practicadas por aquellos mares; esto se deja ver a partir de las distintas construcciones realizadas en el puerto. Por ejemplo, en 1777 se informó que el paquebote que se construía cobraba alcances de fragata, por lo que se pidió se avisara qué proporciones deseaba

²⁵⁷ Esta embarcación salió de Cádiz fletada por la Casa de Ustáriz rumbo a Las Filipinas. Sin embargo su regreso se vio interrumpido por la guerra que se mantenía con Inglaterra (1779), por lo que el gobernador de las Islas, Basco y Vargas, le autorizó arbitrariamente ir Acapulco vía Cantón. Su viaje generó problemas porque al salir no levantó registro de sus mercaderías, por lo que no se hizo el correspondiente cobro de derechos. La nave cruzó un par de veces el Pacífico, hasta que en 1785 llegó a San Blas procedente de Macao solicitando reparaciones. El caso de esta nave puede verse en Yuste, *Emporios...*, p. 363 y Julián B. Ruiz Rivera, "La Casa de Ustáriz, San Ginés y Compañía" en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Ponencias presentadas en el XXXI Congreso Luso-Español para el Progreso de las Ciencias, celebrado en Cádiz, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, Excelentísima Diputación Provincial de Cádiz, 1976, p. 189-192.

²⁵⁸ AGN, Marina, volumen 67, expediente 11, foja 297; *Solicitud de oficiales del navío Hércules para ser reparado en San Blas*; 17 de noviembre de 1784.

²⁵⁹ AGN, Alcabalas, volumen 104, expediente 1, foja 37; *Carta de Pedro Antonio de Salcedo a Juan Navarro director general de alcabalas y pulques*; Acapulco, 22 de enero de 1787.

²⁶⁰ Por un lado Calderón explica que la prueba de en San Blas la construcción naval sí funcionó fue el hecho de que en sus instalaciones se botaron varias embarcaciones. Por el otro, Thurman se refiere al aumento en labores de construcción y reparación del puerto principalmente durante la década de 1790; pero la cual fue consecuencia de las experiencias anteriores. Ver Calderón, *Las fortificaciones...*, p. 144; Thurman, *Naval...*, p. 383-384.

el virrey que tuviera,²⁶¹ la decisión de éste determinó que la nave fuera una fragata.²⁶² La embarcación Nuestra Señora del Rosario fue echada al agua con éxito en una noche de marea alta, de enero de 1778, aunque las labores de construcción continuaron a bordo.²⁶³ Para julio se ordenó que fuera probada con oficiales y tripulación en un viaje con víveres para un mes.²⁶⁴ Es decir, que en el puerto ya podían construirse diversos tipos de embarcaciones, aunque es importante aclarar que éstas debían adecuarse al tipo de navegaciones realizadas desde esas costas.

Como el número de embarcaciones no cubría las necesidades de San Blas, fue necesario conseguir otras en diversos establecimientos. Algunas de éstas fueron compradas, otras mandadas a hacer o cambiadas en puertos donde los trabajos de construcción eran practicados con más frecuencia, lo que muestra el desigual desarrollo náutico de los puertos americanos. Para ver algunas de las embarcaciones de San Blas adquiridas fuera de este establecimiento puede verse en el siguiente cuadro:

Cuadro 8. Embarcaciones de San Blas encargadas a otros establecimientos

| Nombre | Origen | Adquisición | Año | Costo | Características |
|-------------------------------------|-----------|--------------------------|------|--------------|--|
| La Favorita | Perú | Compra | 1776 | 25 mil pesos | 40 personas para tripularla |
| 2 fragatas, sin nombre | Guayaquil | Mandadas hacer | 1772 | | 20 cañones y 20 pies de calado cada una |
| Paquebotes El Príncipe y San Carlos | Filipinas | Cambio usadas por nuevas | 1782 | | Llegaron a las islas dañadas e imposibilitadas de regresar a Nueva |

²⁶¹ AGN, Provincias Internas, volumen 10, expediente 42, fojas 355-358v; *Consulta sobre la nave que se construye en San Blas*; San Blas, 20 de julio de 1777.

²⁶² AGN, Provincias Internas, volumen 10, expediente 44, fojas 404-405; *Autorización para que la nave que se construye en San Blas sea fragata*; San Blas, 20 de septiembre de 1777.

²⁶³ AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 94-96v; *Relación sobre la construcción de la fragata Nuestra Señora del Rosario*; San Blas, 20 de enero de 1778.

²⁶⁴ AGN, Provincias Internas, volumen 22, foja 66; *Orden de que se pruebe la nueva fragata*; México, 22 de julio de 1778.

| | | | | | |
|-----------------------|-----------|-----------------------------|------|--------------|--|
| | | | | | España |
| 2 goletas sin nombre | Filipinas | Cambio de usadas por nuevas | 1785 | | Enviadas con el fin de ser cambiadas, como anteriormente se hizo |
| 2 fragatas sin nombre | Realejo | Mandadas hacer | 1789 | | |
| 1 nave sin nombre | Realejo | Mandada hacer | | 30 mil pesos | 24 cañones, llegó a San Blas en mal estado y hubo que hacerle reparaciones (costo 19,171 p.) |

Fuente: AGS, Marina, legajo 418. MNM, Ms. 575 bis, doc. 1. AGI, Estado, 20, N. 35 (1). AGN, Reales Cédulas Originales, vol. 142, exp. 215; Marina, vol. 50; Correspondencia de Virreyes, vol. 15.

En gran medida el desarrollo de San Blas dependía de los bajeles con los que contara. El creciente número de actividades que se practicaban en ese establecimiento mostró que el número de embarcaciones del lugar, incluyendo las de reciente adquisición, era insuficiente para llevarlas a cabo, por ello fue necesario hacer un recuento de las naves que se tenían, de sus destinos y de las condiciones en las que se encontraban. En el siguiente cuadro puede verse la relación de embarcaciones que se hizo en 1788:

Cuadro 9. Relación de las embarcaciones existentes en San Blas (1788)

| Embarcación | Tipo | Porte | Destino | Condición |
|---------------|-----------|------------|--------------------------------|-----------------------|
| Princesa | fragata | 20 cañones | se prepara para exploraciones | en buenas condiciones |
| La Favorita | fragata | 20 cañones | ---- | necesita carena |
| La Concepción | fragata | 20 cañones | ---- | necesita carena |
| Aránzazu | paquebote | 14 cañones | realiza abastos de Californias | en buenas condiciones |
| San Carlos | paquebote | 14 cañones | ---- | en buenas condiciones |

Fuente: AGI, Estado, 20, N. 38 (1), fojas 1r-3r.

Las labores relacionadas con la construcción de embarcaciones poco a poco se especializaron y mejoraron. Sin embargo, la falta de materiales necesarios para cumplir con todas las actividades del puerto, así como de personal que llevara a cabo esas tareas, hizo que constantemente se recurriera a remesas de materiales y hombres desde otros establecimientos del virreinato. Pese a sus carencias, la importancia de San Blas se evidenció con las diversas labores de reparación a embarcaciones que se hicieron así como con la fábrica de 13 barcos que llegaron a hacerse: 5 goletas, 3 bergantines, 3 paquebotes y 2 fragatas.²⁶⁵

e) *Los envíos de pertrechos y gente*

Las labores de construcción y de reparación de embarcaciones realizadas en San Blas obligaron a las autoridades virreinales a realizar constantes envíos de pertrechos navales a ese establecimiento.²⁶⁶ La mayoría de las remesas se hacían desde Veracruz, aunque ese puerto en ocasiones no era el lugar de origen de las cargas, sino que éstas eran llevadas desde puertos españoles o desde La Habana.²⁶⁷ Muchos de los efectos enviados no

²⁶⁵ San Pío, *Expediciones...*, p. 110-111.

²⁶⁶ Gutiérrez, *San Blas...*, p. 94.

²⁶⁷ Por ejemplo, en 1776 se ordenó que en cuanto llegaran herrajes y demás efectos solicitados de Cádiz, así como la lona y jarcia solicitada al intendente de la Habana, se enviaran a San Blas, como puede verse en AGI, Guadalajara, 515, N. 57, fojas 1006-1007; *Remesa de herrajes, jarcia y lona al puerto de San Blas*; México, 26 de abril de 1776. Otro envío hecho desde España se hizo en 1777, cuando llegaron a Veracruz diversos pertrechos como herramientas, clavazón y pipería que debían ser enviados a aquel departamento marítimo; ver AGN, Provincias Internas, volumen 10, expediente 37, fojas 256-257v; *Solicitud de que se remitan herramientas y utensilios a San Blas*; San Blas, 20 de abril de 1777. Ese mismo año se solicitó cobre para continuar con las obras en el puerto; se pidió que se remitieran 60 quintales para planchas para fundir anclas y fondos, como se aprecia en la AGN, Provincias Internas, volumen 10, expediente 42, fojas 317-317v; *Solicitud de cobre para los almacenes de San Blas*; San Blas, 20 de junio de 1777. Otro ejemplo es cuando en 1781 se solicitaron materiales diversos para realizar la carena de algunas embarcaciones: "doy orden con esta fecha a los Oficiales Reales de Veracruz a efecto de que sin pérdida de tiempo, remitan la jarcia que expresa la nota que así mismo acompaño Vuestra Merced, y se necesita para habilitar los buques de ese Departamento y habiéndoles expuesto, que caso de no haberla en aquellos almacenes, la pidan a la Habana y se remita en el primer buque que se proporcione"; así se ve

se usaban de la forma en la que llegaban sino que eran trabajados en San Blas para que se adecuaran a los requerimientos de sus naves. Por ejemplo, en 1782 se solicitó que desde Veracruz se enviaran 50 o 60 quintales de estaño para trabajar los calderos de campaña y para proveer de liga las anclas de cobre necesarias para las naves de ese establecimiento.²⁶⁸

El excesivo costo que representaban las remesas desde el Atlántico obligaron a las autoridades a buscar otras formas de surtir de lo necesario a San Blas. Para ello se retomaron algunas prácticas anteriores, como envíos de Perú o de Filipinas. San Blas como nueva fundación necesitaba proveerse de lo necesario para su funcionamiento. Generalmente los materiales necesarios así como dinero, raciones y bastimentos eran enviados por tierra desde Veracruz, México o Guadalajara. Como ejemplo se ve cómo en 1777 llegaron a la capital virreinal 177 marinos cuyo destino era San Blas.²⁶⁹ Hay que destacar que del principal puerto novohispano de cara al Pacífico, Acapulco, no se hacían remesas ya que era un establecimiento que carecía de pertrechos y éstos generalmente eran enviados desde México.

Otra alternativa para hacer envíos a San Blas fue el Callao. El comandante de marina de La Habana sugirió que hombres, efectos y pertrechos se remitieran desde el puerto peruano ya que era más barato el transporte marítimo y más corto en tiempo de envío. Esta propuesta fue aprobada en España.²⁷⁰ Ejemplo de ello se ve cuando en 1781 José de Gálvez

en la AGN, Marina, volumen 50, foja 50; *Orden de enviar materiales a San Blas*; México, 31 de octubre de 1781.

²⁶⁸ AGN, Marina, volumen 50, fojas 322-323; *Solicitud de estaño para San Blas*; San Blas, 17 de enero de 1782.

²⁶⁹ AGN, Provincias Internas, volumen 218, expediente 19, foja 181; *Informe sobre la llegada a México de marinos que se dirigen a San Blas*; México, 7 de enero de 1777.

²⁷⁰ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 110, expediente 3, fojas 5-5v; *Orden de que desde el Callao se remita a San Blas lo necesario para su funcionamiento*; Madrid, 4 de enero de 1777.

ordenó que el virrey del Perú enviara cañones a San Blas (en caso de haberlos en la Fábrica de Fundición de Lima) para ponerlos en sus buques y así fortificarlos.²⁷¹ Otro ejemplo se ve cuando en 1788 se explicó que en el puerto se necesitaban 51 piezas de artillería para que las naves fuesen bien protegidas, por lo que se propuso enviar lo necesario desde España a Callao y de ahí se remitiera a San Blas por vía marítima a cambio de maderas de cedro y guayacán. Los fletes serían 150% más baratos que si se mandaban por tierra desde Veracruz.²⁷²

Por otro lado, algunos materiales fueron tomados de zonas o poblaciones cercanas a San Blas. Por ejemplo, de las islas Marías podía conseguirse madera de guayacán para la motonería de las embarcaciones, como hizo la goleta Sonora en 1777.²⁷³ De los montes aledaños también podría conseguirse madera para las construcciones.²⁷⁴ De la misma costa se obtenía la estopa de coco con la que se carenaba las naves.²⁷⁵ Poco a poco en el puerto incluso llegaron a manufacturarse instrumentos necesarios en las naves aunque los materiales provinieran de otros establecimientos. Así se deja ver cuando en 1781 se reportó que para las reparaciones que necesitaba la fragata Princesa luego de su viaje de Manila era necesario que se hicieran en San Blas clavos, tachuelas y estoperoles, los cuales ya antes se habían fabricado en las fraguas del lugar; el fierro se compraría en Tepic y si no lo había se solicitaría a

²⁷¹ AGN, Marina, volumen 50, fojas 19-19v; *Acuse de recibo de orden de enviar cañones del Perú para fortificar naves del puerto*; San Blas, 3 de julio de 1781.

²⁷² AGI, Estado, 20, N. 38 (1), fojas 1r-3r; *Cuenta del estado de buques del Departamento de San Blas*; México, 26-27 de noviembre de 1788.

²⁷³ AGN, Provincias Internas, volumen 10, expediente 44, fojas 448-450; *Informe sobre la obtención de madera que se logró en las islas Marías*; San Blas, 20 de noviembre de 1777.

²⁷⁴ Así se hizo cuando en 1781 se planeó la construcción de otra nave en ese puerto, comenzó el corte de madera para acopiarla en el arsenal y dejar todo listo para cuando comenzaran las obras. Ver el AGN, Marina, volumen 52, fojas 282-285; *Informe sobre el corte de madera que se hace para la construcción de una nueva fragata*; San Blas, 23 de abril de 1781.

²⁷⁵ AGI, Estado, 20, N. 38 (1), fojas 1r-3r; *Cuenta del estado de buques del Departamento de San Blas*; México, 26-27 de noviembre de 1788.

Guadalajara. Las jarcias y velas se elaboraban por el personal del corchadero²⁷⁶ con pita enviada de establecimientos cercanos.²⁷⁷ Las reparaciones del armamento también se hacían en el mismo puerto, lo que puede verse con el trabajo realizado por el armero Joseph Barrios, quien continuamente limpiaba y componía las armas de la tropa de guarnición, las cuales eran usadas en los ejercicios de fuego; también habilitaba y componía las armas de las embarcaciones, tiraba el plomo para las naves que se carenaban y estañaba las calderas a utilizar.²⁷⁸

Los materiales de construcción no únicamente debían estar en San Blas sino que tenían que ser llevados a aquellos lugares por donde sus embarcaciones pasaran; esto se debía a que en el caso de que necesitaran hacer reparaciones en otros establecimientos, éstos contarían con lo necesario para llevarlos a cabo. Además, las naves de las localidades también necesitarían materiales para ser reparadas. Por eso las autoridades de las Californias debían solicitar los pertrechos que consideraban hacían falta en sus localidades y en teoría éstos serían enviados a través de San Blas. Así sucedió en julio de 1778, cuando el gobernador de Californias Fernando Rivera y Moncada solicitó madera para hacer carenas en Loreto ya que la que había fue

²⁷⁶ Corchar es “unir filastras de un cordón o los cordones de un cabo torciéndolo sobre otro”; por lo tanto, el corchadero debió ser el lugar en donde se preparaba la jarcia y la cordonería usadas tanto con el puerto como en las navegaciones. Ver Timoteo O’Scanlan, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Museo Naval, 2003, p. 164 y 178.

²⁷⁷ AGN, Marina, volumen 49, fojas 305-305v; *Materiales que se usarán para reparar la fragata Princesa*; San Blas, 10 de noviembre de 1781.

²⁷⁸ Las noticias sobre los trabajos realizados por este armero se deben a que 1781 se ordenó que pasara a Tepic a componer los fusiles del batallón de infantería provincial de ese pueblo, los cuales se habían inutilizado por la humedad; luego debía restituirse al puerto. Sin embargo, como era tan necesario su trabajo en San Blas, las autoridades del lugar explicaron que su ausencia sería perjudicial para la carena de las naves y aún para la defensa del puerto. Sugirieron que si se necesitaba un armero en Tepic sería recomendable que se pidiera a Guadalajara; en caso de no encontrarlo, se enviaría a Barrios sin dilación. AGN, Marina, volumen 50, foja 62; *Orden de que armero del puerto pase a Tepic a reparar armas*; México, 12 de diciembre de 1781. AGN, Marina, volumen 50, fojas 383-384v; *Relación de actividades que desempeña el armero de San Blas*; San Blas, 14 de marzo de 1782.

usada en las reparaciones que se hicieron a la balandra El Pilar y a las lanchas San Juan y Santa Lucía.²⁷⁹

Las remesas desde San Blas también incluían alimentos. Éstos debían llevarse regularmente a Californias debido a que de ello dependía el sostén y desarrollo de aquellos establecimientos. Cada año eran enviadas naves para abastecer de efectos necesarios a las misiones y nuevos establecimientos.²⁸⁰ Cuando alguna nave se retrasaba, las autoridades del puerto debían estar pendiente de que las nuevas poblaciones no carecieran de bastimentos. Así puede verse cuando en 1781 se retrasó el regreso del navío Santiago, por lo que se ordenó que otra nave saliera a buscarla y a llevar víveres a las poblaciones y presidios ya que no se podían quedar sin abastos. La Santiago regresó pero ya se tomaban medidas para mandar otra nave.²⁸¹

Las remesas también podían ser de materiales usados en la defensa. Por ejemplo en marzo de 1781 se ordenó que la fragata Santiago llevara desde San Blas pólvora, plomo, cartuchos de bala y de metralla y piedras de chispa a los presidios de Monterrey, San Diego, San Francisco y Santa Bárbara.²⁸²

Aunque los materiales fuesen muy importantes, también es necesario considerar que el personal calificado, tanto para las navegaciones como para las faenas portuarias, jugaba un papel trascendental en el funcionamiento de San Blas, por ello desde la fundación del establecimiento se tomaron medidas al respecto. Las remesas de hombres de mar fueron constantes y provenían de

²⁷⁹ AGN, Provincias Internas, volumen 33, foja 68; *Solicitud de madera para el puerto de Loreto*; México, 22 de julio de 1778.

²⁸⁰ Ortega, *Alta...*, p. 60-62; Hilton, *La Alta...*, p. 201.

²⁸¹ AGN, Marina, volumen 49, expediente 23, fojas 37-37v; *Orden de preparar nueva embarcación para buscar al navío Santiago*; México, 24 de enero de 1781. Para ver complicaciones ocasionadas por retrasos de remesas ver Ortega, *Alta...*, p. 75-76; Hilton, *La Alta...*, p. 95.

²⁸² AGN, Marina, volumen 52, fojas 222-222v; *Envío de armas y municiones que se hará a las Californias*; San Blas, 1 de marzo de 1781.

diversos sitios, ya fuera Veracruz, Perú, Filipinas o incluso las poblaciones del interior.²⁸³ Su número no solo era para viajes, sino para que quedaran en tierra y pudieran surtir a tropas y embarcaciones.²⁸⁴

La falta de hombres de mar dificultaba y retrasaba las faenas portuarias, como se deja ver cuando en 1776 el virrey expuso la necesidad que había en San Blas de personal adiestrado en faenas marítimas. Los oficiales del puerto consideraron que se necesitaban más naves pero no se contaba con suficiente gente que se encargara de fabricarlas y maniobrarlas, así que se dispuso solicitar al Rey dos carpinteros y un calafate para la construcción y algunos pilotos primeros y segundos para las navegaciones; los pasajes los financió la Real Hacienda.²⁸⁵ Era importante contar con personal suficiente ya que de lo contrario las faenas de San Blas podrían verse afectadas; así lo ejemplifica el retraso que sufrió la expedición del comandante Juan Manuel Ayala en 1777 ya que tuvo que detenerse en Monterrey para que su tripulación se recuperara lo suficiente y pudiera regresar a San Blas pues no había más personas de las cuales echar mano.²⁸⁶

La creación de ese departamento marcó una diferencia enorme en las tradiciones marítimas de la región y en el control y protección que se quiso lograr en ésta, pero su desarrollo también significó un empuje hacia otras costas y poblaciones aledañas. Cuando para 1789 se decretó la apertura comercial de todos los puertos, mayores y menores de Nueva España, las

²⁸³ Pinzón, *Entre...*, p. 126-131.

²⁸⁴ La importancia de contar con personal suficiente se deja ver con el envío de cincuenta marineros que se hizo en 1777 desde Veracruz para tripular las naves de San Blas. Ver AGN, Marina, volumen 10, expediente 26, fojas 80-81; *Sobre el envío de marineros de Veracruz a San Blas*; San Blas, 20 de enero de 1777.

²⁸⁵ AGI, Guadalajara, 515, N. 38, fojas 613-619; *Envío de carpinteros, calafates y pilotos al puerto de San Blas*; 1776.

²⁸⁶ AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 11, expediente 142, fojas 231-234v; *Carta del virrey Bucareli al ministro Gálvez*; México, 27 de enero de 1777.

actividades marítimo-comerciales del virreinato se incrementaron. San Blas, de ser camino a ninguna parte, se convirtió en paso obligado para mantener la comunicación entre el noroeste y el resto del virreinato. Acapulco siguió funcionando como puerto de altura y punto de arribo de los galeones de Filipinas, y aunque en ambos puertos aumentaron las actividades marítimas, fue San Blas el que diversificó más sus funciones y contactos. A partir de ambos establecimientos se ve el desarrollo náutico del virreinato, que fue de las prohibiciones y reducido número de puertos de altura a la apertura comercial y multiplicidad de destinos portuarios.

CAPÍTULO VIII. Milicias costeras

Ya se ha mencionado la importancia que tuvieron las poblaciones costeras o cercanas al mar en el desarrollo de las navegaciones así como en la defensa de los litorales del Pacífico. Desde 1540 Carlos V ordenó a los virreyes que vigilaran que los vecinos de los puertos contaran con armas para que hicieran frente a alguna agresión enemiga. Posteriormente, Felipe II expidió cédulas en 1570 y 1599 en donde se indicó que ninguna persona podía eximirse del servicio defensivo en las costas. Dichas órdenes permitieron que para el siglo XVII, se formaron compañías milicianas; sus funciones principales consistieron en escoltar prisioneros así como detener desertores y delincuentes.²⁸⁷ A partir del siglo XVIII fue necesario mejorar las condiciones milicianas de la Nueva España, por lo que las autoridades reales intentaron organizarlas con mayor formalidad a partir de la creación de un ejército real que protegiera las regiones americanas tanto de los ataques externos como internos. Por ello a mediados del siglo, Alejandro O'Reilly fue enviado a Cuba para inspeccionar la defensa de la isla y organizara milicias locales en ella. Posteriormente Juan de Villalba llegó con igual misión al virreinato novohispano encabezando a dos regimientos de "oficiales entrenados y disciplinados". Los planes tuvieron que acelerarse cuando en 1762 Inglaterra se apoderó de La Habana y Manila, lo que obligó a la corona a replantear la política defensiva de sus colonias y a reorganizar sus fuerzas regulares.²⁸⁸

En el caso de las costas del Pacífico, fue necesario ver la posibilidad de fomentar los poblamientos costeros ya fuera en regimientos (con personal fijo) o en milicias y batallones (con vecinos), los cuales se convertirían en la primera

²⁸⁷ Cruz Barney, "Las milicias...", p. 74-75.

²⁸⁸ P. Pérez Herrero, *América Latina y el colonialismo europeo, siglos XVI-XVIII*, Madrid, Síntesis, 2004, p. 126-127; Lynch, *El siglo...*, p. 307; Cruz, "Las milicias...", p. 76-78.

línea defensiva del virreinato. El cambio era necesario ya que los litorales eran regiones abiertas y deshabitadas cuya temperatura y humedad dificultaba el envío de grupos no aclimatados a ellas, por lo que era mejor opción era contar con hombres acostumbrados a los climas tropicales.²⁸⁹ Es importante conocer la forma en que se organizó a la población en torno a las costas ya que ésta fue la fuerza protectora con la que contó el virreinato. Hay que entender que aunque al parecer en todos los litorales hubo milicias, cada establecimiento costero usó a su población de distinta forma dependiendo de la importancia del lugar, de sus funciones, del número de habitantes con los que se contara y de los peligros que se corrieran. Por lo anterior, es necesario conocer las diferencias poblacionales y defensivas que hubo entre el principal establecimiento portuario de las costas del Pacífico novohispano y los litorales menos poblados; también es importante apreciar los cambios efectuados a partir de la fundación de San Blas.

a) La tropa fija de Acapulco y las milicias de las localidades

Ya se ha mencionado que las principales fuerzas defensivas de los litorales del Pacífico se concentraban en Acapulco, lugar en el que había una tropa fija que residía en el castillo de San Diego y que en caso de necesidad era respaldada por las milicias de la localidad, las cuales para 1743 eran cuatro: la de morenos, la de pardos, la de chinos y el batallón de españoles.²⁹⁰

Las autoridades de Acapulco estaban integradas por oficiales reales (a cuya cabeza estaba el castellano), a cargo de quienes estaba la tropa fija.²⁹¹

²⁸⁹ Archer, *El ejército...*, p. 16.

²⁹⁰ Dehouve, *Entre...*, p. 107.

²⁹¹ A partir de 1633 el alcalde mayor y castellano de Acapulco también debía ser capitán de guerra, lo que implicó que el puesto fuera ocupado por un militar. Para 1710 también se le

Los primeros generalmente no residían en el puerto, sino que se trasladaban a él en épocas de feria y en caso de presentarse alguna emergencia.²⁹² Por su parte, la tropa sí debía residir en el puerto; vivían en barracas dentro de la fortaleza portuaria, eran alimentados con raciones asignadas y financiadas por la Real Hacienda y tenían por obligación proteger el establecimiento y realizar ejercicios militares regularmente. Sin embargo, esto último no siempre podían hacerlo ya que con frecuencia no contaron con los medios requeridos. Como ya se mencionó, buena parte del año en el puerto no había las armas suficientes o éstas no estaban en condiciones de ser usadas. Esto provocó que Acapulco no contara con personal capacitado para proteger esos litorales, por eso en casos de emergencia se recurría a poblaciones del interior. Sin embargo, el traslado de hombres al puerto era difícil de practicar ya que, por un lado, caían enfermos al poco tiempo de arribar; por el otro, su traslado y estancia resultaba costosa a las finanzas reales, por lo que se procuró no hacer este gasto con frecuencia.

Si bien durante la primera parte del siglo XVIII no se puso gran empeño en modificar esa situación, para la segunda fue necesario hacerlo debido a la creciente presencia enemiga en los litorales del Pacífico y a las guerras en las que España constantemente se vio enfrascada. Cabe recordar que los cambios en torno a las fuerzas defensivas del virreinato se acrecentaron luego de la toma de La Habana y Manila en 1762 y a partir de la llegada del virrey Cruillas, funcionario que tenía órdenes de reorganizar la defensa del virreinato a partir de la reestructuración de milicias y batallones; sus cambios comenzaron en la

nombró gobernador, aunque siempre dependió del virrey. Por lo anterior, el castellano era la cabeza de las fuerzas organizadas para defender los litorales del Pacífico. Ver Gerhard, *Geografía...*, p. 40; Hernández, *Élites...*, p. 29; Guedea, "La organización...", p. 155.

²⁹² González, *Malaspina...*, p. 110.

región de Veracruz y paulatinamente se extendieron al resto del territorio. Sus tareas fueron continuadas por sus sucesores y los cambios en torno a la defensa de los litorales fueron constantes.²⁹³

En lo que se refiere a Acapulco, los cambios alcanzaron al puerto a partir de la visita ordenada por José de Gálvez y del nombramiento de Teodoro de Croix como castellano. Una de las primeras acciones de este funcionario fue estudiar las condiciones de la tropa fija y encontró grandes irregularidades y abusos cometidos contra los hombres que la integraban. Según se informó al virrey, los anteriores castellanos cometieron muchos fraudes ya que descontaban mensualmente a los soldados ocho reales para su manutención y cuatro reales como paga para el hospital, además de dos pesos anuales para una cofradía fundada en la parroquia del puerto. Luego de dichos descuentos, a los hombres sólo les quedaban 8 pesos al mes, dinero del que no siempre disponían ya que se les obligaba a comprar todo lo que necesitaban en la tienda del castellano, la cual vendía sus géneros a altos precios; aunque en el informe no se mencionan nombres, es posible que los castellanos a los que se hizo referencia fueran Miguel y Juan Eusebio Gallo, quienes se hicieron cargo de la administración de Acapulco de 1692 a 1760 y lograron establecer importantes relaciones comerciales.²⁹⁴ Por lo tanto, las tropas se quedaban sin paga y cuando necesitaban dinero pedían fiado a la tienda y vendían los géneros en el pueblo, con lo cual generalmente perdían dinero. Por otro lado, las raciones que se les entregaban eran de mala calidad, lo que provocaba que

²⁹³ Julio Albi, *La defensa de la Indias (1764-1799)*, España, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Ediciones Cultura Hispánica, 1987, p. 35; María Luisa Rodríguez-Sala, *Los cirujanos del ejército en la Nueva España (1713-1820), ¿miembros de un estamento profesional o una comunidad científica?*, México, Instituto de Investigaciones Sociales, Facultad de Medicina, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de la Región Carbonífera (serie cirujanos en la Nueva España vol. II), 2005, p. 37-39; Cruz, "Las milicias...", p. 76-77.

²⁹⁴ Sobre este tema puede verse Yuste, *Emporios...*, p. 318-319.

la salud de las tropas siempre fuera precaria y que por lo tanto no realizaran bien su trabajo. Sus rutinas tampoco eran respetadas; era común ver a los hombres jugando o paseando en el pueblo, lo cual hacía fácil que desertaran, que cometieran tropelías y que fuera difícil castigarlos. Lo anterior hacía necesario reestructurar todo lo concerniente a la tropa fija de Acapulco, en especial en lo que se refería a los sistemas de sueldos, raciones, vestuario y disciplina.²⁹⁵

Algunas de las sugerencias de los nuevos oficiales portuarios fueron nombrar dos tenientes que se encargaran de llevar a cabo todas las ordenanzas aplicadas en el puerto, como vigilar la disciplina de la tropa y comprobar que las raciones fuera de calidad. Éstas debían consistir en 1 ½ libra de pan y 1 ½ libra de carne; además los hombres también debían recibir 3 pesos mensuales en dinero físico. También se les obligaría a vivir acuartelados y prohibir al vecindario que les compraran sus raciones. Con esto las tropas estarían bien mantenidas, vivirían en mejor situación y quedarían sujetas a las órdenes de sus superiores y a la disciplina correspondiente. Los cambios ofrecidos podrían ser un incentivo para que posteriormente los hombres se quedaran a residir en el puerto. Para ello, se les ofrecería que luego de 6 años de servicio (tiempo que debía de durar la plaza) recibirían tierras, siempre que se comprometieran a quedarse en el lugar y trabajarlas. Con ello se esperaba acrecentar el número de pobladores en Acapulco ya que esos soldados se casarían y formarían familias en el puerto, lo cual lo convertiría en un sitio más fértil y mejor defendido.²⁹⁶ Todas estas propuestas fueron aprobadas en

²⁹⁵ AGN, Bandos, volumen 6, expediente 82, fojas 362v-366; *Expediente formado en torno a la guarnición del fuerte de Acapulco*; Acapulco, 29 de enero de 1767.

²⁹⁶ AGN, Bandos, volumen 6, expediente 82, fojas 369-374. *Expediente formado...*

España.²⁹⁷ Sin embargo, su aplicación siempre dependió de las condiciones físicas, económicas y poblacionales del mismo puerto y de sus alrededores ya que la zona, debido a su clima y características geográficas, sólo permitían el cultivo de sementeras o cría de animales en extensiones reducidas, por lo que no se encontraban muchos atractivos para vivir en el puerto; de ahí que las principales actividades del lugar se ligaran al comercio.²⁹⁸

Respecto a la alimentación de los hombres, las raciones no siempre incluyeron los productos señalados en las ordenanzas, como el trigo, sino que en ocasiones consistían en alimentos de las localidades. Por ejemplo, en agosto de 1778 hubo quejas de que la guarnición del puerto se alimentaba de maíz en lugar de hacerlo con media libra de pan que les correspondía; esto se debía a que el administrador del puerto cobraba alcabalas por las harinas que introducían los indios, cuando se suponía que ellos no pagarían por esa actividad.²⁹⁹ Sin embargo, como se aclaró que esas alcabalas debían ser cobradas, las raciones siguieron entregándose en maíz.³⁰⁰

Pese a los aparentes “beneficios” que se obtendrían al enrolarse en la tropa fija de Acapulco, no fue posible reclutar a muchos hombres, en gran medida debido a las restricciones que se ponían a los aspirantes, como se ve cuando en 1776 se indicó que sólo se enrolaría a españoles y mestizos limpios. Como en esas zonas dicha población era escasa, se ordenó ofrecer indulto a

²⁹⁷ AGN, Bandos, volumen 6, expediente 82, fojas 374-374v; *Expediente formado...* Aranjuez, 20 de junio de 1766.

²⁹⁸ Yuste, *Emporios...*, p. 257-258.

²⁹⁹ AGN, Alcabala, volumen 400, expediente 1, fojas 106-107; *Informe sobre el cobro de alcabalas que se hace sobre harinas para la tropa del puerto*; Acapulco, 10 de agosto de 1778.

³⁰⁰ AGN, Alcabala, volumen 400, expediente 1, fojas 108; *Informe sobre el cobro de...* México, 29 de agosto de 1778. En este punto también hay que recordar que desde 1770 Gálvez ordenó que se cobraran reales derechos por el maíz y el trigo que se llevaran a Acapulco para negocio y no para consumo; también se cobraría por las cargas enviadas para racionar a empleados de labradores. Estas órdenes se modificaron paulatinamente y para 1781 se declaró que por la harina se pagara el impuesto. Esto lo explica con detalle Arcila, *Reformas...* (vol. II), p. 171.

desertores de los regimientos para que en un término de 4 meses se presentaran en el puerto.³⁰¹ A pesar del perdón ofrecido, lo probable es que no se consiguieran demasiados reclutas; esto se deduce ya que los bandos que ofrecían indultos continuaron circulando y, en ocasiones, ofrecían cada vez más beneficios.

Dichos bandos se publicaban ante la necesidad que había de personal. Hay que recordar que entre 1779 y 1783 la guerra contra los ingleses requirió cada vez de más inversión en las operaciones defensivas del territorio novohispano, por lo que los “beneficios” ofrecidos a los hombres eran un gasto justificado y por ello se anunciaban regularmente.³⁰² Ejemplo de ello se ve cuando en 1780 el virrey Mayorga aprobó un reglamento que había hecho el castellano del puerto, Francisco Cañaverall, en donde se especificaban los sueldos y gratificaciones que recibirían los reclutados, los cuales según esos funcionarios estimularían a la tropa a vivir en ese lugar enfermizo.³⁰³

Los cambios efectuados en la tropa fija de Acapulco no únicamente implicaban aumentar el número de hombres, sino también mejorar su formación y preparación. Esto se deja ver en el reglamento antes mencionado, donde se especificó que la tropa de Acapulco debía de contar con un condestable, doce artilleros, un sargento, dos cabos, cuarenta y ocho soldados y un tambor. Sin embargo, el castellano tuvo que aclarar que si bien se buscaba que la tropa se compusiera de blancos, las características del puerto

³⁰¹ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 108, expediente 90, fojas 190-190v; *Orden para publicar real indulto para los desertores de las tropas*; San Ildefonso, 23 de agosto de 1776. Al respecto Juan Marchena explica que se querían españoles pero la falta de gente y poca solvencia económica que representaba llevó a que varios hombres se reclutaran. A fines del XVIII mayoría de oficialidad era criolla. Ver, *Oficiales y soldados en el ejército de América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1983, p. 274-275.

³⁰² Marichal, *La bancarrota...*, p. 49.

³⁰³ AGS, Guerra Moderna, legajo 6953; *Reglamento para la Compañía de Veteranos de Acapulco*; México, 27 de enero de 1783.

no permitían esta situación. Dicho funcionario explicó que anteriormente la mayoría de la tropa del lugar se formó con blancos europeos, quienes por 15 pesos mensuales sacrificaron su libertad y su salud en esa plaza con clima pestilente. Muchos de ellos se licenciaron y poco a poco fueron reemplazados por negros, mulatos, lobos e indios advenedizos que por sus “criminalidades o vagabundeos” no eran aceptados en otras partes más que en ésta donde se les necesitaba. Además, no había que perder de vista que ese tipo de poblaciones resistieron de mejor forma los climas costeros y por lo tanto hicieron de ellos su lugar de residencia.³⁰⁴ Por ello, aunque se buscó conseguir otro tipo de reclutas, lo cierto fue que no se logró; por otro lado, como Acapulco era uno de los lugares más caros del reino y en él no había lugares fértiles o ventajosos para atraer a la gente, era necesario que los soldados recibieran alguna gratificación que los estimulara a vivir en el puerto, pues finalmente era un lugar en el que siempre tendrían que luchar contra la muerte.³⁰⁵

Sólo realizando esos cambios se lograría atraer a más reclutas, lo cual era muy necesario ya que en número de hombres con los que se contaba no era suficiente para cubrir los puestos de la plaza, ni siquiera en épocas de paz. La tropa debía componerse de al menos veinticinco artilleros, los cuales serían apoyados por los doscientos hombres que integraban las compañías milicianas de los alrededores. Respecto a su paga, debían entregárseles tres reales diarios para su sustento. Para ello era necesario que no faltara el abasto, por lo que debía avisarse a los alcaldes mayores de Cuernavaca, Taxco, Zacatula y

³⁰⁴ Sobre negros, mulatos y castas residentes en las costas y usados en oficios defensivos también puede verse Guedea, “La organización...”, p. 155; Israel, *Razas...*, p. 77-81.

³⁰⁵ AGS, Guerra Moderna, legajo 6953; *Reglamento para la Compañía...* México, 19 de febrero de 1783.

Ayutla que avisaran a los indios y demás vecinos que llevaran al puerto de forma regular carnes saladas, maíz y menestras.³⁰⁶

Las ideas del castellano Cañaverál al parecer fueron muy útiles ya que el reglamento hecho por él posteriormente fue retomado por el virrey Bernardo de Gálvez, quien lo revisó y volvió a aprobarlo, al igual que el monarca más adelante.³⁰⁷

Puede verse cómo la tropa fija de Acapulco durante mucho tiempo no estuvo bien conformada ni a los hombres se les mantenía como era debido. El intento por reestructurarla evidencia el mal estado en el que se encontraban así como la poca organización y preparación de sus hombres. Los cambios planeados en realidad no modificaron del todo la situación de los reclutas, pero al menos son muestra de los intentos de las autoridades por cambiar la defensa portuaria así como de usar esos hombres para incrementar la población de Acapulco. Sin embargo, como esta fuerza defensiva no cubría las necesidades del puerto, continuamente tuvo que echarse mano de las milicias de las localidades.

Cabe recordar que las poblaciones vecinas a Acapulco jugaron un papel importante en la protección del lugar. Su primera obligación consistió en detener a los desertores de los galeones filipinos, y por cada hombre aprehendido recibían alguna recompensa.³⁰⁸ Las deserciones eran un problema común y generalmente se debían a que durante la estancia de esas embarcaciones en Acapulco se permitía a los tripulantes bajar a tierra; esto lo

³⁰⁶ AGS, Guerra Moderna, legajo 6953; *Reglamento para la Compañía...* México, 19 de febrero de 1783.

³⁰⁷ AGS, Guerra Moderna, legajo 6953; *Reglamento para la Compañía...* México, 17 de marzo de 1786 y El Pardo, 5 de febrero de 1788.

³⁰⁸ Sobre uso de milicianos en los litorales para aprehender a desertores véase Guedea, La organización...", p. 156.

hacían en grupos y por periodos cortos. Las constantes deserciones se ven con casos como el de 1758, cuando los oficiales portuarios explicaron que de los 40 tripulantes que bajaron a tierra sólo regresaron 10.³⁰⁹ Lo mismo sucedió con la tripulación de Alejandro de Malaspina, cuya deserción llevó a encargar a las autoridades locales la aprehensión de los fugitivos a cambio de recompensas.³¹⁰

Detener a los escurridizos tripulantes no era la única obligación de los vecinos de la zona, sino que a ellos también correspondía reforzar a la tropa de Acapulco en caso de presentarse algún ataque enemigo. Sin embargo, esta tarea era difícil de cumplir ya que los hombres de esas poblaciones generalmente no estaban preparados para desempeñar tal actividad. De ahí la importancia de organizarlos y de hacer que siempre estuvieran listos al momento de ser llamados. Para ello fue necesario hacer un recuento de las fuerzas con las que se contaba. En 1777 el castellano del puerto informó que en el lugar existían tres compañías de infantería y una de caballería. Ninguna tenía número fijo de gente ni un arreglo particular. Dicho funcionario consideró que se podrían reestructurar esas fuerzas y formar una compañía de caballería, compuesta de la gente más acomodada del puerto y de la Sabana, y dos de infantería en Coyuca y San Marcos.³¹¹ Es posible que esta propuesta no llegara a aceptarse ya que las ideas sobre el tema continuaron enviándose a las autoridades virreinales. Por ejemplo, dos años después Antonio Cañaverál,

³⁰⁹ AGN, Filipinas, volumen 5, fojas 149-150; *Informe sobre los problemas de deserción que existen en Acapulco*; Acapulco, 18 de febrero de 1758.

³¹⁰ Virginia González, "Aportación novohispana a la expedición de Malaspina" en José Luis Peset (coord.), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica* (vol. III), Madrid, Consejo Superior de Investigación Científica, 1989, p. 429 y *Malaspina...*, p. 68-69.

³¹¹ Se aclaró que los miembros de la caballería se habían ofrecido a presentarse para pasar revista con sus respectivas montas y uniformes, los cuales pagarían por su cuenta. Todas servirían de refuerzo para el resguardo del puerto. AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 24, fojas 323-325; *Propuesta para organizar las milicias de Acapulco*; Acapulco, 18 de enero de 1777.

castellano y coronel de milicias de las jurisdicciones de Acapulco, Ometepepec y Zacatula, propuso al virrey que se formara un Regimiento en las Costas del Mar del Sur tratando de generar el menor costo posible para la Real Hacienda. Para lograrlo, explicó que los miembros de dicha agrupación debían ser personas del país, sobre todo de las alcaldías de Tixtla y Chilapa, ya que esas poblaciones pertenecían a la jurisdicción de Acapulco y además su gente ya estaba acostumbrada al clima del lugar.³¹² Se mencionó a esas poblaciones ya que se había comprobado que en ellas había hombres suficientes para reclutar, como se había visto en esos momentos en los que por haber guerra contra Inglaterra se lograron juntar 655 españoles y mestizos en Tixtla y 411 en Chilapa. Además al mismo tiempo se alistaron otros hombres, aunque no se especificaron sus “calidades”: en Ayutla 138, en Zacatula 966 y 624 entre las cuatro compañías de dicha plaza. El total de hombres reclutados en la zona fue de 2,824. Es decir, que se contaba con gente para defender esos litorales, pero no había la oficialidad que los organizara y preparara para tal finalidad. Por ello era necesario que las autoridades reales enviaran y financiaran regularmente un sargento mayor, dos ayudantes, cuatro tenientes y seis sargentos veteranos.³¹³ El escrito de Cañaveral en realidad respondía al cuestionamiento hecho por el virrey Mayorga sobre la pertinencia de formar milicias en las costas del Mar del Sur, de la forma más económica posible, debido a que los ingleses intentaban realizar acciones en ellas.³¹⁴ Estas medidas también respondían a la necesidad de usar las milicias portuarias de la forma en la que

³¹² Sobre la jurisdicción de la zona puede verse González, *Malaspina...*, p. 92-93.

³¹³ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 422-A, fojas 1-2; *Expediente formado sobre la creación de un regimiento de infantería provincial que resguarde las costas de la Mar del Sur*, Acapulco, 27 de diciembre de 1780.

³¹⁴ Además, el castellano también debía informar si existían milicias, si contaban con armamento y municiones, y que enlistara los pertrechos que hacían falta en el puerto. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 422-A, foja 3; *Expediente formado sobre...* México, 12 de febrero de 1781.

se hacía en Veracruz, donde sus miembros eran personas que en tiempos de paz se dedicaban a la agricultura o a aprehender desertores, y en los de guerra patrullaban las costas y acudían al llamado de sus autoridades.³¹⁵

Las poblaciones cercanas a Acapulco no eran las únicas en las que había que organizar mejor a las milicias. Varias poblaciones de Zacatula contaban con sus propias agrupaciones y también respondieron al llamado de las autoridades ante la temida presencia de los ingleses. Según se informó al virrey, en el obispado de Michoacán también se había reclutado gente de Uruapan, Ario, Apatzingán, Pinzandaro y Tancitaro con la finalidad de que protegieran las costas de Petatlán, jurisdicción de Zacatula, la cual para esta época dependía de Acapulco.³¹⁶ Sin embargo, dichas fuerzas tampoco estaban preparadas para hacer frente al enemigo ya que carecían de artillería y municiones; sus armas a usar consistían en machetes y lanzas, las cuales no generaban gasto a la Real Hacienda. Es decir, que a lo largo de los litorales que iban de Zacatula a Acapulco (distante a 14 leguas) se habían alistado 1,198 hombres, pero no estaban organizados en compañías.³¹⁷

Los hombres reclutados en las jurisdicciones de Acapulco y Zacatula podrían formar parte de las compañías milicianas planeadas, sin embargo, el virrey aclaró que debía vigilarse que se compusieran de españoles y mestizos, y sólo en caso de necesidad se recurriera a pardos. También debía vigilarse que dichas agrupaciones no incluyeran hombres casados ni tributarios de otras jurisdicciones. Se aclaró además que los hombres reclutados debían ser

³¹⁵ Velázquez, *El estado...*, p. 55.

³¹⁶ Esta situación fue estudiada en 1778 y se basó en las cuestiones poblacionales y físicas de Zacatula. Como sus montes eran agrestes y sus poblaciones estaban distantes unas de otras, se recomendó que las que estuvieran cercanas a las costas dependieran directamente de las autoridades de Acapulco. Esto se explica en Hernández, *Élites...*, p. 143-146.

³¹⁷ *Expediente formado sobre...* México, 5 de marzo de 1781. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 422-A, fojas 4-5v.

relevados de tributo. La idea de que estas agrupaciones fueran permanentes se deja ver cuando el virrey también ordenó que cada año se hicieran relaciones de la gente alistada especificando sus edades, estado civil y si habían sido tributarios;³¹⁸ al parecer ese listado serviría para hacer adecuaciones a dichas fuerzas.

Podría decirse que la anunciada presencia inglesa, aunada a las amenazas anteriormente vividas en los litorales del Pacífico, obligó a las autoridades novohispanas a ordenar la organización de milicias, pero en esta ocasión, de forma permanente. Debido a lo anterior, los informes al respecto fueron recurrentes. El mencionado Cañaveral expuso que en Acapulco y sus inmediaciones se tenían las condiciones para crear un regimiento ya que había mucha población que no era tributaria; el problema para lograrlo radicaba en que no se contaba con oficiales veteranos que enseñaran y disciplinaran a los reclutados. Para dicha labor se requería un sargento mayor, dos ayudantes, cuatro tenientes y seis sargentos, que podían proceder del regimiento provincial de la capital o del de dragones de España. Sus salarios podrían obtenerse de la misma zona si se creaba un estanco o un arrendamiento de la producción del mezcal de la región, por el cual ya se pagaba al castellano 4 pesos y medio por barril y cuyo destino era recomponer el muelle.³¹⁹

La propuesta del castellano aunque al parecer era útil, fue revisada por funcionarios como Pascual Cisneros, inspector general nombrado por el rey y que en 1772 arribó a Nueva España para organizar milicias, labor en la que ya contaba con experiencia tras haber formado este tipo de agrupaciones en

³¹⁸ *Expediente formado sobre...* México, 4 de abril de 1781. AGN, Indiferente de Guerra, volumen 422-A, fojas 7-7v.

³¹⁹ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 422-A, fojas 9-9v; *Expediente formado sobre...* Acapulco, 20 de abril de 1780.

Cuba; su principal logro en el virreinato fue la creación de los regimientos provinciales de Córdoba y de Jalapa.³²⁰ Gracias a dicha experiencia y luego de revisar la propuesta del castellano Cañaveral, Cisneros explicó que no era posible formar un regimiento provincial de infantería en las costas del Mar del Sur debido a la falta de pobladores. De hacerlo, se crearía perjuicios al erario y a la gente, como imposibilitar a la Real Hacienda a sostener a la tropa u obligar a los habitantes a formar parte de esa agrupación. Cisneros consideró más conveniente formar un batallón compuesto por 9 compañías, las cuales se crearían a partir de la población con la que se contara.³²¹ Las compañías planeadas por Cisneros pueden verse en el siguiente cuadro:

Cuadro 10. Compañías que deben formarse en las costas de Acapulco (1782)

| Lugar | No | Características |
|-----------------------------|----|---|
| Tixtla | 5 | Dos de ellas compuestas de mozos solteros entre 15 y 45 años; de no ser suficientes se podrá echar mano de casados sin hijos, a menos de que tengan padres sexagenarios |
| Chilpancingo | 1 | Había tres, pero como no eran necesarias era más conveniente tener sólo una |
| Zumpango | 0 | Había una, pero debía desintegrarse por estar formada por indios tributarios; quienes eran inútiles por su naturaleza al servicio de las armas y era mejor no perder su contribución. |
| Iguala y Tepeacuaquilco | 1 | Era mejor formar una sola agrupación con los hombres de ambas poblaciones ya que en ellas había suficientes mozos solteros para el servicio |
| Atoyaque, Tecpan y San Luis | 2 | Había cuatro pero no eran necesarias, por lo que con los hombres de esas poblaciones podían formarse sólo dos |

Fuente: AGN, Indiferente de Guerra, volumen 422-A, fojas 38-41v.

Las milicias planeadas dependían del número de hombres con los que se contara en cada población. Al parecer no era necesario que hubiera una

³²⁰ Rodríguez-Salas, *Los cirujanos...*, p. 50-51.

³²¹ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 422-A, fojas 38-41v; *Carta de Pascual Cisneros al virrey Mayorga*; México, 23 de agosto de 1782.

compañía en cada pueblo, sino que en ocasiones era conveniente formar una sola con varios de ellos. Hay que destacar que se intentó dejar fuera de las milicias a los indígenas ya que éstos daban más beneficios a la Corona como tributarios; además, no se les consideraba aptos para el servicio de las armas.

Para coordinar estas fuerzas, Cisneros coincidió con el castellano en que era necesario contar con oficialidad preparada para ello.³²² Explicó que era importante que hubiera un sargento mayor, dos ayudantes, cuatro tenientes veteranos y seis sargentos. Pero como ese personal no aguanta el clima del puerto, deberían estar asentados en poblaciones cercanas y desde ahí coordinar las fuerzas.³²³ Así se propuso la división de estos oficiales:

Cuadro 11. Oficiales a cargo de las milicias en torno a Acapulco (1782)

| Lugar | Oficialidad | Personal a su cargo y obligaciones |
|-----------------------------|--|---|
| Chilapa | 1 sargento mayor, 1 ayudante, 1 teniente, 1 sargento | A cargo de la compañía de granaderos. |
| Iguala y Tepeacuaquilco | 1 teniente, 1 sargento | Cuidar las milicias formadas en cada pueblo |
| Tixtla | 2 sargentos, 1 ayudante | Cuidar las milicias formadas en cada pueblo |
| Chilpancingo | 1 teniente, 1 ayudante | Cuidar las milicias formadas en cada pueblo |
| Atoyaque, Tecpan y San Luis | 1 teniente, 1 sargento | Cuidar las milicias formadas en cada pueblo |

Fuente: AGN, Indiferente de Guerra, volumen 422-A, fojas 38-41v.

Al parecer Chilapa sería el establecimiento principal donde el sargento mayor se ubicaría, mientras que el resto del personal se dividiría en las otras poblaciones; dicha división también dependía de las fuerzas de cada

³²² Este fue uno de los cambios implementados por los Borbones luego de 1762. Para instruir a las milicias americanas se ordenó enviar la “Partida de Dragones y de Infantería”, la cual se compuso de 600 hombres. Al respecto ver Albi, *La defensa...*, p. 93. El uso de veteranos que instruyeran a las milicias costeras se extendió en el Pacífico.

³²³ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 422-A, fojas 38-41v; *Carta de Pascual Cisneros al virrey Mayorga*; México, 23 de agosto de 1782.

establecimiento así como de su importancia. Las funciones de la oficialidad consistirían en vigilar que las milicias cumplieran con sus respectivos servicios así como instruirlos en ejercicios militares. Esto último debía hacerse sin afectar las actividades cotidianas de la gente, por lo que era mejor hacer asambleas los domingos luego de que se oyera misa; así las personas no saldrían de sus domicilios ni pasarían por grandes fatigas.³²⁴ El sargento mayor estaría a la cabeza del batallón, cuidaría de su instrucción y disciplina, y vigilaría el trabajo de ayudantes, tenientes y sargentos veteranos. Para ello recorrería cada año toda la demarcación.³²⁵

Las autoridades virreinales estudiaron las propuestas de Cañaveral y de Cisneros; consideraron que el plan del castellano de alistar vecinos de la jurisdicción y formar un regimiento financiado por la corona a partir de un estanco de mezcal no era viable. Esto se debía principalmente a la falta de población en Acapulco y sus alrededores; las condiciones de las costas del Pacífico eran diferentes a las peninsulares y por lo tanto las reglamentaciones sobre agrupaciones armadas no se podían practicar en las primeras. Se explicó que, según la Real Declaración de Milicias que se manejaba en España, para que hubiera tropas fijas la población debía ser numerosa y sobrar gente de agricultura y artesanos; así cuando se solicitara su salida su ausencia no se resentiría en las poblaciones pues sus miembros serían pocos con respecto al resto del vecindario. Pero en América dicha situación no era practicable ya que era difícil encontrar hombres de 20 años solteros, viudos o independientes de padres o hermanas a quien mantener; y si lo eran, frecuentemente no tenían domicilios fijos. Hay que recordar también que en Nueva España predominaba

³²⁴ Esta práctica fue usada también en los litorales atlánticos. Ver Albi, *La defensa...*, p. 96-97.

³²⁵ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 422-A, fojas 38-41v; *Carta de Pascual Cisneros al virrey Mayorga*; México, 23 de agosto de 1782.

la población rural, mucha de la cual era indígena, por lo que no se cumplían las características españolas de usar artesanos.³²⁶ Además, en el caso de Acapulco, éste era el lugar menos poblado de los alrededores y sus habitantes generalmente se dedicaban a la arriería, por lo que parte del año vivían fuera del puerto y no se les podía obligar a permanecer ahí porque se arruinarían. Por todas esas razones, no era posible la creación de un regimiento fijo en Acapulco.

Por otro lado, las autoridades virreinales consideraron mucho más viable la propuesta de Cisneros, la cual consistía en formar milicias urbanas o provinciales que sólo fueran al puerto en caso de ser requeridas. Así, de haber algún ataque, el castellano contaría con varias compañías urbanas de infantería y caballería, y en tres o cuatro días podría juntar más de mil hombres. Las compañías se ubicarían principalmente en Tixtla y Chilapa, aunque habría otras en el resto de las demarcaciones. Para instruir a los milicianos en sus funciones bélicas se contrataría a veteranos o milicianos que estuvieran en inacción; sus servicios se pagarían con una gratificación o un grado.³²⁷

Las milicias fueron formadas y constantemente se les hacían adecuaciones. Algunas de las más importantes reestructuraciones se hicieron durante el periodo del virrey Revillagigedo, a quien le tocó mejorar su organización en zonas de frontera y en los litorales para hacer frente a la guerra contra la Francia revolucionaria; esta situación obligó a realizar recuentos de las tropas con las que se contaba y tratar de ver si podían ser de

³²⁶ Juan Ortíz, "Las guerras napoleónicas y la defensa de la Nueva España en la Provincia de Veracruz, 1793-1810" en Carmen Blázquez, Carlos Contreras... (coord.), *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, Universidad Veracruzana, 1996, p. 215.

³²⁷ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 422-A; *Informe sobre la imposibilidad de tener batallones fijos en Acapulco*; México, 25 de septiembre de 1782.

blancos. Esto último no fue posible, por lo que hubo que recurrir a poblaciones de indios, pardos y morenos.³²⁸ Las adecuaciones continuaron y para la última década del siglo XVIII al virrey Branciforte le tocó organizar un sistema de brigadas militares en Nueva España, lo que dio pauta a crear las milicias costeras del Mar del Sur.³²⁹ Dicha creación queda en evidencia cuando se revisan narraciones como la de Alejandro Malaspina, quien dijo que la gente de Acapulco y de sus alrededores generalmente formaba parte de la tropa y por ello el comercio, la milicia y en escala menor la agricultura eran las principales actividades de los residentes.³³⁰ Es de pensarse que la mayoría de los pobladores se vincularon con las agrupaciones militares y que por lo tanto su organización se puso en marcha o quedó mejor estructurada desde la última década del siglo XVIII.

Como puede verse, la defensa de Acapulco y sus inmediaciones en un primer momento se basó en las fuerzas fijas del castillo de San Diego, las cuales contaban con el apoyo de fuerzas enviadas desde el interior. Sin embargo, a partir de la segunda parte del siglo XVIII surgieron las propuestas de formar batallones o milicias costeras. Para la tropa fija del castillo de San Diego se intentó reclutar hombres de “calidad” para el servicio de las armas; sin embargo, su número generalmente fue reducido. Además, las condiciones poblacionales de las costas del Pacífico novohispano imposibilitaron la creación de tropas permanentemente armadas ya que era caro sostenerlas y en la región ni siquiera había el número suficiente de hombres para formarlas. Por ello fue más conveniente que la defensa dependiera de los mismos vecinos a

³²⁸ Ortíz, “Las guerras...”, p. 216; Rodríguez-Sala, *Los cirujanos...*, p. 57-58; Cruz, “Las milicias...”, p. 87.

³²⁹ Ortíz, “Las guerras...”, p. 218; Cruz, “Las milicias...”, p. 100-102.

³³⁰ Malaspina, *Diario...*, p. 67.

partir de milicias, las cuales regularmente practicarían ejercicios bélicos y darían mantenimiento a sus armas. Como esa gente ya estaba acostumbrada a los climas tropicales, era casi seguro que no caería enferma en el puerto, como sucedía con las fuerzas del interior del virreinato. Este tipo de cambios implementados en Acapulco y sus alrededores también se practicaban en otros establecimientos costeros.

b) Puertos menores y las milicias locales

En las poblaciones que se establecieron en las regiones costeras a lo largo del siglo XVIII recayó la obligación de defender al virreinato en caso de presentarse alguna agresión enemiga. Generalmente dichas actividades eran coordinadas por las autoridades locales, quienes por proteger sus respectivas jurisdicciones obtenían ciertos beneficios como derecho de buscar perlas, pescar o extraer y exportar sal.³³¹ Sin embargo dichas autoridades no siempre eran capaces de proteger todo el territorio que se les asignaba, por lo que fue necesario nombrar tenientes como subalternos. Esos puestos al parecer no eran muy apreciados por ser mal pagados e implicar muchas responsabilidades ya que en ocasiones abarcan grandes extensiones o zonas alejadas difíciles de administrar.³³²

³³¹ Ejemplo de ello fueron los nombramientos que se dieron en 1696 a Antonio Polanco y un año después a Thomas de la Parra como alcaldes mayores de Autlán, en cuyas funciones se incluía la defensa del puerto de La Navidad. Cabe mencionar que al primero también se le nombró capitán de guerra de esa jurisdicción, mientras que al segundo no se le dio título militar pero de todas formas debía vigilar y proteger los litorales de su jurisdicción. AIPEJ, Libros de Gobierno de la Audiencia de Guadalajara, volumen 12-I, expediente 125, fojas 21v-22v; *Nombramiento de capitán de guerra al alcalde mayor de Autlán*; México, 14 de agosto de 1696. AIPEJ, Libros de Gobierno de la Audiencia de Guadalajara, volumen 18, expediente 13, fojas 23v-24; *Nombramiento de alcalde mayor para la provincia de Autlán*; [México] 1697.

³³² Esto puede verse cuando en 1758 se requería nombrar tenientes para las provincias de Autlán, Ameca, Tecolotlán y La Navidad para que las que administraran, cobraran tributos y detuvieran a forajidos que se escondían en sus fragosidades; sin embargo no hubo mucha gente de quién echar mano. AGN, Alcaldes Mayores, volumen 10, expediente 180-181v; *Informe sobre las autoridades que hay en Autlán, Ameca, Tecolotlán y La Navidad*; Autlán, 8 de julio de 1758.

Aunque al parecer estaba organizada la administración y defensa de las zonas costeras, lo cierto fue que ni los alcaldes ni los tenientes fueron capaces de defender los litorales del Pacífico. Este problema no había sido demasiado serio como para hacer cambios, por lo que durante mucho tiempo la defensa costera siguió dependiendo del sistema de vigías, como ya se dijo. Sin embargo, durante el siglo XVIII fue evidente lo importante que era que los litorales contaran con más protección, como lo dejó ver la presencia de Clipperton. Cuando este inglés arribó a las costas de Nueva Galicia éstas estuvieron mal preparadas para hacer frente al enemigo: no había armas o estaban inservibles, la poca pólvora que había estaba húmeda, y las balas eran pocas o del calibre incorrecto; tampoco había barco para patrullar la costa. El colmo de lo mal preparadas que estaban esas costas fue comprobar que en ellas ni siquiera había alimentos suficientes para racionar a la gente enviada a detener a los invasores, por lo que muchos hombres abandonaron sus puestos.³³³ En esta ocasión tuvo que recurrirse a pobladores en general, incluyendo indios, y las autoridades tuvieron que asumir los costos de abasto, armas y manutención.³³⁴

La necesidad de que las milicias quedaran formadas permanentemente provocó que también en las costas neogallegas se hicieron cambios. Se intentó formarlas con población blanca o mestiza, pero la escasez de esa gente hizo que se echara mano de cualquier tipo de persona, incluso indígenas. Hay que

³³³ AGI, México, 667; *Expediente relativo a la presa que se hizo de una nave inglesa en bahía Banderas*; Compostela, 27 de noviembre de 1714. AGI, México, 667; *Expediente relativo al apresamiento que se hizo del inglés Juan Clipperton*; 1714-1715.

³³⁴ AGI, Guadalajara, 170, fojas 1-8v; *Captura de Clipperton en bahía Banderas*. Guadalajara, 13 de agosto de 1715. AGI, Guadalajara, 170, 70-79v; Compostela, 14 de noviembre de 1714. Hay que aclarar, sin embargo, que las pagas prometidas no se dieron a todos los involucrados en la detención de Clipperton y sus hombres; esto se sabe porque tres años después todavía había órdenes de que se pagara a quienes ayudaron en dicha captura. Ver AGI, Guadalajara, 76; *Premio a quienes participaron en el apresamiento de ingleses en Bahía Banderas*; San Lorenzo, 29 de julio de 1718.

recordar que las autoridades novohispanas consideraban tanto a los indígenas como a los negros enemigos potenciales, por lo que se les prohibió portar armas y se les excluyó del servicio real; sin embargo, la desigual distribución de los grupos étnicos en el territorio colonial provocó que esa población tuviera una presencia considerable en esas regiones costeras, lo que paulatinamente los llevó a participar en su defensa.³³⁵ Tampoco hay que perder de vista que si bien la población indígena se redujo en las zonas costeras, no por ello desapareció ni dejó de actuar en las faenas defensivas. Respecto a los miembros de las castas, estos cada vez formaban más poblaciones o participaban en trabajos de haciendas y ranchos cercanos al mar, por lo que también fueron reclutados en casos de necesidad. En cuanto a la población negra, ésta paulatinamente aumentó su presencia en los litorales novohispanos, aunque al parece fue menos numerosa en las costas del Pacífico en comparación con las del Atlántico.³³⁶

La participación de todos esos grupos étnicos en la defensa de los litorales neogallegos se evidencia en casos como el de 1720, cuando Luis de Tortolero y Torres, el alcalde mayor de Tepic y Compostela y Teniente General de las costas del Mar del Sur, anunció el avistamiento de dos grandes naves cerca de Chacala. Para evitar algún desembarco, ese funcionario reclutó a indígenas de la localidad, tripuló naves con “gente de razón” para que advirtieran a los alcaldes de las jurisdicciones vecinas y redobló las vigías.³³⁷ Otro ejemplo se ve cuando en 1726 el avistamiento de velas desconocidas en las costas de

³³⁵ Guedea, “La organización...”, p. 140-141; Ben Vinson III, “Las compañías milicianas de pardos y morenos en la Nueva España. Un aporte para su estudio” en Carmen Blázquez, Carlos Contreras... (coord.), *Población...*, p. 240.

³³⁶ Olveda, *Conquista...*, p. 171-172; Widmer, *Conquista...*, p. 135-139.

³³⁷ BPEJ, Real Audiencia de Guadalajara, Ramo Civil, caja 96, expediente 7, fojas 3v-14v; *Informe de avistamiento de naves enemigas en Chacala*; Guadalajara, 9 de enero de 1720.

Guatemala obligó a que se preparara la gente en varias poblaciones cercanas al mar. En Acaponeta se redoblaron los vigías, a los naturales se les tuvo listos con sus flechas y a la gente del campo con lanzas.³³⁸ En La Navidad se retiraron los ganados, se pasó revista de las armas y se reclutó a vecinos de distintas poblaciones, entre los que había españoles, mestizos, mulatos y negros libres; en este lugar no se echó mano de indios por considerarlos “personas inválidas y miserables se les deja fuera por no tener condición para la guerra”.³³⁹ Para patrullar las costas, se tomó una nave particular que tenía por finalidad ir a California a prevenir al galeón filipino; aquella embarcación fue tripulada por vecinos de las localidades, pero como no estaban preparados para enfrentarse a enemigos, al primer avistamiento de ellos en las Marías optaron por regresar a Chacala.³⁴⁰

Las autoridades virreinales plantearon la posibilidad de conservar las milicias locales y a algunos oficiales para hacer frente a cualquier eventualidad; de preferencia esas agrupaciones debían quedar integradas por españoles y mestizos.³⁴¹ Estas órdenes en realidad dejan ver que mantener hombres en el lugar fue un primer intento de tener milicias permanentes en esas costas. Por otro lado, vuelve a ser evidente que había que reclutar a cualquier persona que

³³⁸ BPEJ, Audiencia de Guadalajara, Ramo Civil, caja 34, expediente 1, fojas 54-57v; *Caso seguido en torno al avistamiento de naves desconocidas en las costas de Guatemala*; Guadalajara, 12 de diciembre de 1726.

³³⁹ Cabe mencionar que lo mal preparados que estaban los hombres reclutados se evidencia en que la mayoría de sus armas estaban inservibles, por lo que fueron entregados a herreros de las localidades, quienes por repararlas recibieron una paga de 100 pesos. BPEJ, Audiencia de Guadalajara, Ramo Civil, caja 34, expediente 1, fojas 60-64; *Caso seguido en torno al avistamiento de naves desconocidas en las costas de Guatemala*; Autlán, diciembre de 1726.

³⁴⁰ El encargado del viaje, Luis de los Santos, ordenó regresar a Chacala con el pretexto de que su esposa estaba agonizando. El resto de la tripulación declaró que ni siquiera se intentó abordar a los enemigos; por no cumplir con su misión fue detenido. BPEJ, Audiencia de Guadalajara, Ramo Civil, caja 34, expediente 1, foja 157; *Caso seguido en torno al avistamiento de naves desconocidas en las costas de Guatemala*; Compostela, 19 de enero de 1727. BPEJ, Audiencia de Guadalajara, Ramo Civil, caja 34, expediente 1, fojas 164-165v; *Caso seguido...* Guadalajara, 30 de enero de 1727.

³⁴¹ BPEJ, Audiencia de Guadalajara, Ramo Civil, caja 34, expediente 1, fojas 220-227; *Caso seguido...* México, 16 de febrero de 1727.

se pudiera; y si en el último caso no se recurrió a los indios, seguramente no por ello se les dejó de usar, sino que tal vez les encargaron funciones de correos o vigías, como era habitual.

Esta aparente selección de milicianos era dejada de lado cuando las amenazas se presentaban. Así sucedió cuando en 1747 llegaron las naves holandesas a las costas neogallegas. Cabe mencionar que ante esta situación se evitó en lo posible enviar tropas del interior del territorio debido a los altos costos que esto significaba; por ello recurrir a los vecinos de esas localidades fue la mejor opción.³⁴²

Las medidas para defender las zonas costeras en realidad eran muy similares a lo largo de los litorales y generalmente consistían en retirar ganados, tener correos y caballos listos, contar con pólvora, balas y lanzas para aquellos que no tuvieran armas, y anunciar a las autoridades inmediatas (Acapulco y Guadalajara) cualquier noticia que se tuviera.³⁴³ Pese a las medidas tomadas, cada vez fue más evidente que los vecinos no estaban preparados para rechazar un ataque enemigo ni las autoridades tenían la capacidad de dotarlos de lo que requirieran. Por ello la gente reclutada tenía que llevar sus propias armas, las cuales podían ser arcabuces, partesanas, picas y lanzas. En el caso de los indios, ellos debían estar listos con sus arcos y flechas y, en caso de no contar con ellas, podían usar hondas y costales de

³⁴² AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 93v; *Relación de las medidas defensivas tomadas en las costas neogallegas*; Guadalajara, 3 de marzo de 1746. Por su parte Virginia Guedea explica que generalmente los reclutamientos se hacían en poblaciones grandes, con muchos hombres a quienes recurrir; sin embargo esa gente generalmente estaba en zonas altas, por lo que su envío a los litorales además de ser caro era inútil ya que los hombres enfermaban rápidamente por no estar acostumbrados a los climas tropicales, como ya se ha mencionado. Ver "La organización...", 138.

³⁴³ AGN, Filipinas, volumen 3, expediente 5, fojas 101-101v; *Relación de las medidas...* Colima, 7 de marzo de 1746.

piedras.³⁴⁴ Las armas que la Real Hacienda fue capaz de proveer gracias a su bajo costo fueron lanzas, las cuales se entregaban a los hombres conseguidos.³⁴⁵ Algunos de los reclutamientos hechos por las autoridades en casos de emergencia pueden verse en el siguiente cuadro:

Cuadro 12. Hombres reclutados en Nueva Galicia para hacer frente a naves holandesas (1747)

| Población de origen | No. de hombres | Lugar donde fueron apostados | Calidad |
|----------------------------|-----------------------|--|------------------|
| Hototipaquillo | 50 | ----- | ----- |
| Purificación | 400 | Repartidos en los puertos de Purificación y Tomatlán | ----- |
| Acaponeta | 50 | Boca de Tiacapán | ----- |
| Sentispac | 441 | ----- | ----- |
| ----- | 88 | ----- | indios flecheros |
| Guachinango y Mascota | ----- | Matanchel | ----- |
| Valle de Amasteón (?) | ----- | Matanchel | ----- |
| Purificación | ----- | Purificación | ----- |

Fuente: AGN, Marina, volumen 8, fojas 459v-469. AIPEJ, Libros de Gobierno, volumen 64, expediente 16, fojas 24v-26; volumen 64, expediente 17, fojas 26-27v; volumen 64, expediente 145, fojas 139-140v

El cuadro anterior evidencia que había bastantes vecinos de los cuales echar mano en las poblaciones cercanas a las costas neogallegas, y aunque no se aprecia sus calidades es de suponer que incluían a blancos, miembros de castas e indios. Esta gente tal vez fuera numerosa, sin embargo estaba poco preparada para hacer frente a una invasión; durante mucho tiempo se pensó que su presencia al menos estorbaría la entrada de los enemigos hasta que el clima los debilitaba, por lo que no se puso gran empeño en hacer modificaciones.³⁴⁶ Esta situación tuvo que cambiar ya que los litorales de la

³⁴⁴ AGN, Marina, volumen 8, fojas 211-213v; *Sobre el arribo a las costas del Sur de dos navíos holandeses*; Colima, 25 de enero de 1747.

³⁴⁵ AGN, Marina, volumen 8, fojas 459v-460; *Sobre el arribo...* Guadalajara, 18 de abril de 1747.

³⁴⁶ Guedea, "La organización...", p. 153.

Nueva Galicia eran estratégicos, no únicamente porque podían recibir agresiones de naves extranjeras, sino también porque eran una zona de frontera que limitaba con los pueblos de la región de Nayarit, por lo que se debía de contar con fuerzas defensivas para hacer frente a enemigos tanto de mar como de tierra.³⁴⁷

El problema que estos reclutamientos significaban para la Corona era que generaban demasiados gastos ya que las autoridades asumían su manutención, por lo que se intentaba reducir el tiempo de estancia. Por ello las autoridades procuraban dejar poca gente y el resto regresarlo a sus lugares de residencia.³⁴⁸ Los despidos eran necesarios porque además las regiones costeras no siempre contaban con los abastos necesarios y por lo tanto las remesas no únicamente debían de ser de armas y dinero, sino también de vacas y alimentos en general.³⁴⁹ Y cuando no había bastimento suficiente, se tomaban de los vecinos.³⁵⁰

Debido a que los llamados que se hacían fueron recurrentes, cada vez las personas estuvieron mejor preparadas en las labores defensivas y asistían con mayor rapidez. Así se vio cuando en 1767 la nave la Lauretana llegó antes de tiempo a las costas de Matanchel, y como se desconocía su origen e

³⁴⁷ Ortíz, "Las guerras...", p. 216.

³⁴⁸ En el caso anterior de la presencia holandesa, las autoridades consideraron que ya había mucha gente para resguardar el puerto de La Navidad, que ésta se podía hacer con sólo 150 hombres bien armados que vigilarían que no se hiciera comercio ilícito, por lo que al resto del personal fue despedido y mandado a sus casas. AGN, Marina, volumen 8, fojas 63-64; *Sobre el arribo a las costas del Sur de dos navíos holandeses*; México, 10 de marzo de 1747.

³⁴⁹ Por ejemplo eso lo solicitaron en Colima ya que los hombres que quedaban sólo estaban ahí por ser leales vasallos, pero que ni los vecinos podían mantenerlos. Por eso solicitan envío de animales. Ver AGN, Marina, volumen 8, fojas 208-210v; *Sobre el arribo...* Colima, 20 de enero de 1747.

³⁵⁰ Esto pasó en Sayula, donde se indicó que los vecinos aportaran lo correspondiente a sus tributos para financiar la estancia de las fuerzas enviadas; y en caso de no haber dinero, se encargó a los vecinos acomodados que asumieran ese gasto; también se encargó a los dueños de haciendas que enviaran caballos; de todo lo enviado se haría relación detallada para que la real hacienda devolviera el dinero gastado AGN, Marina, volumen 8, fojas 205-205v; *Sobre el arribo...* Sayula, 27 de enero de 1747. AGN, Marina, volumen 8, fojas 218v-222; *Sobre el arribo...* Guadalajara, 28 de enero de 1747.

intenciones, la gente de las localidades ya estaba en la costa esperándola en caso de que se tratara de una embarcación enemiga.³⁵¹ Sin embargo, lo anterior tampoco era suficiente para defender los litorales, por lo que las autoridades consideraron que era mejor organizar a las poblaciones en milicias locales permanentes.

El problema que representó la formación de estas agrupaciones se relacionó con el cobro de tributos. Esto se debía a que los milicianos estaban exentos de pagarlos, por lo que cuando se incrementó su número hubo mermas significativas en la recaudación. Para 1781 fue necesario regular esta situación. Se ordenó que la gracia de la exención únicamente se concediera a los milicianos de costas, tanto del lado de Atlántico como del Pacífico; también se aclaró que dicha gracia sólo se concediera durante tiempos de guerra. Esta orden generó quejas por parte de los milicianos, quienes en ocasiones se negaron a pagar las tributaciones. Así pasó en 1783 en la región de Tepic. El alcalde del lugar informó que en la zona había mucho miliciano que no pagaba tributo pero que habían acudido siempre se les llamaba al servicio real, aquellos conformaban un batallón y cuatro compañías, tres de las cuales habían sido tributarias antes de su formación. Con los cambios hechos sus miembros debían ser obligados a pagar tributos, pero como el mencionado alcalde explicó que eran muy importantes los servicios que prestaban como milicianos, el caso fue revisado. El fiscal Posada determinó que las compañías costeras no pagaran tributos y que sólo lo hicieran las urbanas.³⁵²

³⁵¹ AGN, Marina, volumen 21, expediente 1, fojas 10-15v; *Expediente formado en torno al avistamiento de naves de alto bordo en las costas de Tomatlán*; México, 26 de mayo de 1764. AGN, Marina, volumen 21, expediente 1, fojas 16-18. *Expediente formado...* Guadalajara, 26-28 de mayo de 1764.

³⁵² AGS, Guerra Moderna, legajo 6952, folios 62-67; *Fuero y exención de tributos a pardos milicianos de las costas*; México, 1781-1782.

Cabe mencionar que los litorales no fueron los únicos en donde se formaron milicias, sino también en las ciudades importantes que estaban en las cercanías; ese fue el caso de Guadalajara. En 1762 las autoridades del lugar consideraron que esta ciudad debía contar con sus propias fuerzas militares ya que era la principal población de la zona y la más cercana a los litorales neogallegos. La audiencia escribió al Rey sobre las conveniencias que ofrecía formar dos compañías de soldados que mantuvieran el orden, el honor y la justicia del lugar. Esto se justificaba ya que en otras ciudades importantes, como México y Puebla, también había tropas; y en Guadalajara éstas no eran menos necesarias. Las fuerzas se integrarían con españoles y pardos libres a quienes se adiestraría y con el tiempo se convertirían en milicianos. Las autoridades además explicaron lo conveniente que era tener una compañía permanente y adiestrada en esa región ya que ésta podría reforzar la defensa del Mar del Sur en caso de que llegaran enemigos corsarios, como ya había sucedido en 1714 cuando Clipperton arribó a Bahía Banderas y en 1747 cuando una nave holandesa se acercó al puerto de Matanchel.³⁵³

La solicitud al parecer no fue bien recibida por las autoridades reales ya que retrasaron su cumplimiento hasta 1783, cuando por fin se autorizó su formación y se nombró oficiales para la infantería provincial³⁵⁴ Sin embargo, la nueva agrupación tuvo bastantes limitantes. Esto tal vez se debiera a que las fuerzas formadas en Guadalajara complementaban las que se habían planeado para San Blas, lugar que fue establecido con fines militares. Esto se deduce ya que los reclutamientos no podían hacerse en Tepic, Compostela, Sentispac y Acajoneta ya que esos hombres estarían destinados al batallón del puerto. Sin

³⁵³ AGI, Guadalajara, 510; *Consulta sobre el establecimiento de compañías de soldados en Guadalajara*; [Guadalajara] 16 de enero de 1762.

³⁵⁴ AGI, Guadalajara, 510; *Consulta sobre el establecimiento...* México, 25 de febrero de 1783.

embargo, las agrupaciones de Guadalajara no carecieron de importancia y en ellas hubo cabida para las oligarquías de la ciudad.³⁵⁵

Como se ve, la formación de milicias implicó ciertas concesiones a poblaciones costeras o cercanas a ellas, como la exención de tributos, algo que no siempre se pudo o se quiso aplicar, por lo que hubo que seleccionar poblaciones que pagaran y otras que gozaran de ese privilegio. Los ejemplos anteriores también dejan ver que el alegato de que no había suficiente población en realidad se refería a la blanca o mestiza, porque en casos de amenaza era numerosa la cantidad de hombres que lograban reclutarse y éstos eran de diferentes calidades. Sin embargo, esa gente no estaba preparada para defender las costas y no contaban con las armas necesarias para hacerlo, por lo que se tenía que conformar con machetes, lanzas y flechas. Ante la necesidad, se hicieron adecuaciones para formar milicias locales permanentes, las cuales realizarían sus labores cotidianas y sólo saldrían de sus poblaciones cuando fueran llamadas; y cuando esto sucediera, tendrían experiencia bélica gracias a los entrenamientos planeados para ellas.

Pese a la creación de dichas milicias, al parecer las autoridades consideraron que de todas formas las fuerzas principales debían concentrarse en poblaciones especiales para ello; de ahí la importancia de San Blas y de los cambios que se hicieron en las costas del Pacífico a partir de ese establecimiento.

³⁵⁵ J. Olveda, *La oligarquía de Guadalajara*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991, p. 63.

d) *Milicias de San Blas*

Como ya se mencionó, la creciente amenaza enemiga en el noroeste americano llevó a las autoridades a fundar el departamento marítimo de San Blas, establecimiento que dependió directamente del virrey y a su cargo quedó un comandante de marina.³⁵⁶ Sin embargo, ni autoridades ni pobladores contaban con la experiencia suficiente para hacer frente a esas responsabilidades, por lo que desde sus inicios se recurrió al envío de personal especializado que asumiera tales actividades y gracias a los cuales se puso en marcha el funcionamiento del lugar así como su defensa.³⁵⁷ Cabe recordar que ésta incluía las costas del noroeste americano, en especial los poblamientos que se creaban en las Californias, a los cuales no únicamente había que enviar bastimentos sino también armamento y personal que poblara esos territorios y los defendiera.³⁵⁸ La protección del virreinato incluía las navegaciones, por ello se intentó que las embarcaciones de San Blas viajaran cada vez mejor pertrechadas; al parecer se tuvo éxito en esto ya que dichas naves en ocasiones fueron usadas como escolta de los galeones de Manila.³⁵⁹

En el caso de las naves que partían de San Blas, se intentó que además de que contaran con la artillería necesaria, también llevaran el personal capaz de usarla, sin embargo; esto no siempre se logró. A pesar de las remesas de marinos hechas desde Veracruz, lo cierto era que muchos de ellos no tenían experiencia con las armas, por lo que al llegar al puerto había que entrenarlos. Esto sucedió desde los inicios del establecimiento, como lo dejó ver Juan Pérez en el diario de su primera navegación:

³⁵⁶ Thurman, *Naval...*, p. 38; Cárdenas, *San Blas...*, p. 58.

³⁵⁷ Solano, *La pasión...*, p. 113-114; Bernabeu, *La aventura...*, p. 173-174 y *Trillar...*, p. 13.

³⁵⁸ O. Moncada, "Los ingenieros militares en California. Siglo XVIII" en Moncada, *Fronteras...*, p. 145-146; Schurz, *El galeón...*, p. 225-226.

³⁵⁹ Ortega, *Alta...*, p. 175; Yuste, *Emporios...*, p. 176-178.

Hoy se escogieron 12 hombres, los más hábiles para el manejo del fusil, y se le mandó a Simón Fernández que se enseñase el ejercicio del arma, por saberlo él a la perfección para tenerlos expertos en cualesquiera urgencia.³⁶⁰

Respecto a los trabajos de tierra, generalmente las armas eran usadas sólo cuando era necesario, lo cual se debía a algún peligro latente, igual que en el resto de las zonas costeras. De hecho, al igual que en Acapulco, la artillería del lugar constantemente estaba en malas condiciones y la pólvora era enviada a Tepic para que no se inutilizara, como ya se había hecho mención. Si bien San Blas fue creado como el bastión defensivo de la zona, lo cierto fue que la falta de personal y habitantes dificultó que la defensa del lugar fuera eficiente y por lo tanto también se recurrió a poblaciones cercanas.

La guerra de 1779-1782 fue detonante para implementar cambios en el nuevo puerto. Ante la necesidad de personal capacitado para hacer frente a alguna incursión enemiga, el virrey Mayorga autorizó el envío de hombres así como de mejorar sus condiciones salariales; así habría más voluntarios que se trasladaran al lugar. Además, se ordenó al comandante del puerto que levantara un batallón de milicias provinciales y dos compañías de indios flecheros; este también fue el periodo en el que se aceleró la construcción de la fortaleza del puerto.³⁶¹ Las medidas tomadas al parecer no fueron suficientes para hacer frente a la amenaza extranjera; esto se dejó ver cuando en 1781 se tuvo noticias de que el almirante inglés Eduardo Huphes navegaba por el Mar del Sur y fue necesario remitir a San Blas tropas del interior que protegieran al establecimiento; las autoridades del lugar tuvieron que tomar medidas para alojar a las fuerzas enviadas. Así se ordenó al comandante del puerto:

³⁶⁰ AGI, Estado, 38A, N. 3 (2), folio 2v; *Diario de navegación de Juan Pérez en la fragata Santiago*; Junio, 1774.

³⁶¹ Thurman, *Naval...*, p. 269; S. Bernabeu, *Juan Francisco...*, p. 39.

Me informó la facilidad con que el enemigo se podría introducir en ese puerto, respecto de la guarnición y demás necesario con que se hallaba, exponiéndome al mismo tiempo que no se podrá rechazar el golpe que se dirija a dicho Puerto, si no hay en él suficiente número de tropas de pie fijo, para evitar el desembarco. Y a su consecuencia he determinado en decreto de 31 de marzo último con dictamen del señor fiscal, proceda Vuestra Merced a guarnecer ese puerto y otros que sea necesario sin pérdida de tiempo en los términos correspondientes en la inteligencia de que paso orden con esta misma fecha al Comisario de ese Departamento para que prevenga los alojamientos respectivos para la tropa que haya de hacer el servicio.³⁶²

El único departamento marítimo de esas aguas no debía carecer de tropas fijas ni de armas ya que finalmente sus funciones eran las de proteger al virreinato.³⁶³ Por ello, ante la evidente nulidad defensiva mostrada en el caso anterior, el mismo año (1781) el virrey ordenó al teniente coronel Miguel Marín del Valle que se encargara de mantener una compañía fija en el puerto que formara parte del Batallón Provincial de Infantería de esa demarcación. La agrupación debía integrarse con un oficial, un sargento, dos cabos, un tambor y veinte soldados, los cuales se alojarían en el almacén del puerto por estar techado. Esa guarnición sería relevada periódicamente debido al difícil clima del lugar.³⁶⁴ También se especificó que las autoridades locales debían de brindar todo lo necesario para la subsistencia de las tropas que continuaran llegando.³⁶⁵

Pronto se vio que, como en otros establecimientos, el envío de tropas no era la mejor opción ya que las condiciones portuarias no favorecían la estancia de los hombres. Por ello, al igual que en Acapulco, también en San Blas se planeó contar con una compañía de veteranos de infantería fija. Al parecer los

³⁶² AGN, Marina, volumen 49, expediente 7, foja 17; *Órdenes de resguardar al puerto de San Blas*; México, 4 de abril de 1781.

³⁶³ Bernabeu, *Juan Francisco...*, p. 39-40.

³⁶⁴ AGN, Marina, volumen 49, fojas 55-56v; *Informe sobre el relevo de guarnición que debe hacerse en San Blas*; San Blas, 1 de febrero de 1781.

³⁶⁵ AGN, Marina, volumen 50, foja 6; *Orden de dar asistencia al batallón de milicias del distrito*; México, 11 de mayo de 1781.

vecinos de la zona ya habían formado milicias locales desde antes de la fundación del puerto, y éstas eran coordinadas por las autoridades locales. Sin embargo, lo que se requería era que San Blas tuviera su propia agrupación, para lo cual fue necesario reclutar al mayor número de hombres posible; para lograrlo, se recurrió a la matrícula de mar, a las remesas de personal de otros establecimientos portuarios y a publicar bandos donde se anunciaban indultos a los desertores.³⁶⁶ Como ejemplo de ello puede verse el bando que se publicó en 1789 en donde se indicaba que los desertores de tropas de mar y tierra podrían presentarse en los puertos para ser reclutados; pero sus contrataciones variarían dependiendo del número de veces que hubiera huido: si era su primera deserción serían contratados de forma libre; si era la segunda se obligarían a contratarse por seis años; y si era la tercera por ocho años.³⁶⁷

Respecto a la oficialidad, también era necesario contar con personal capacitado para coordinar las agrupaciones que se formarían; para ello, pronto surgieron postulantes dentro de la misma región y generalmente se trataba de personas que ya habían participado en las milicias del lugar. Por ejemplo, Antonio Marín, capitán del batallón de milicias locales de San Blas, se ofreció para dirigir la compañía planeada para el puerto y para que lo aceptaran prometió costear el vestuario y armamento con el mismo presupuesto con el que contaba; su propuesta fue aceptada. Lo probable es que la formación de esa compañía tardara en realizarse y sufriera adecuaciones, las cuales se relacionaron con los conflictos en los que participaba España.³⁶⁸ Por ello para

³⁶⁶ Sobre formas de hacer contrataciones para San Blas y los problemas que hubo al respecto puede verse Solano, *La Pasión...*, p. 313-315; Pinzón, *Entre...*, p. 114-134.

³⁶⁷ AGS, Guerra Moderna, legajo 6858, folios 118-119; *Indulto ofrecido a soldados desertores de milicias de mar y tierra*; México, 1789.

³⁶⁸ Entre 1789 y 1794 se hicieron adecuaciones al funcionamiento de San Blas y por órdenes del virrey Revillagigedo se revisaron las fuerzas con las que se contaba. Ver Thurman, *Naval...*, p. 375-376.

1788 se retomó la discusión sobre las características que debía tener la tropa de San Blas. Se indicó que las fuerzas se reunirían en Tepic y ya armados y vestidos pasaran revista en el puerto. La nueva formación debía conservarse hasta en tiempos de paz; su oficialidad estaría integrada por un sargento o cabo 1º, un cabo 2º, y doce soldados, los cuales serían relevados periódicamente para que no enfermaran con el clima portuario. Para alojar a estos hombres había que aprontar setenta y seis camas, las cuales contendrían un catre, dos cabezales, cuatro sábanas y una manta. Los reclutados debían pertenecer a una “casta limpia”, no ser tributarios, tener más de 17 años o menos de 40, no estar enfermos o accidentados, ser robustos y ágiles, y de ser posible residentes del lugar y acostumbrados al clima de la costa. El comisario Hijosa sería el encargado de aprontar las camas y utensilios.³⁶⁹

Esta compañía se formó y probablemente recurrió a los pobladores del puerto, los cuales se reclutaron en el servicio real tanto en funciones de tierra como de mar, en actividades tanto de marina como de guerra.³⁷⁰ Sin embargo, el aumento de fuerzas al parecer fue reducido e insuficiente para las actividades requeridas en el puerto, por lo que para 1791 se reportó que en el lugar se contaba con 76 hombres y era necesario que su número aumentara a 105 ya que ellos guarnecía el lugar e iban en los buques y cubrían las plazas de los que caían enfermos. Respecto a los miembros de la agrupación, aunque se intentó que ésta estuviera compuesta de gente de casta limpia, esto no se logró debido a que en las costas había escasez de gente blanca, por lo que se hizo como en Acapulco, es decir, echar mano de mestizos y pardos. Esto

³⁶⁹ AGS, Guerra Moderna, legajo 7035, folios 426-428; *Formación de una compañía de veteranos de infantería en San Blas*; México, 1788.

³⁷⁰ Calderón, *Las fortificaciones...*, p. 143-144.

también se debió a que era conveniente que los reclutados fueran residentes de la misma costa ya que conocían los terrenos y estaban acostumbrados al clima, lo que dio por resultado que la mayoría de los reclutados no fueran blancos y por lo tanto se aprobara el uso de mestizos y pardos.³⁷¹

Al parecer la tropa de San Blas quedó formada y en casos de emergencia era apoyada por las milicias del interior.³⁷² El sistema de milicias de los litorales del Mar del Sur quedó integrado por Branciforte, como antes se mencionó. Cabe resaltar que la diferencia entre San Blas y otros establecimientos costeros fue que en este lugar la organización de sus fuerzas fue planeada desde los inicios del establecimiento, aunque tuvo que adecuarse a las condiciones físicas y poblacionales del lugar. Dichas fuerzas desempeñaron tareas tanto en mar y tierra debido a que las navegaciones también fueron parte del sistema defensivo implementado en las regiones costeras. Y a pesar de que también fue necesario organizar y recurrir a milicias locales, de todas formas el personal fijo del puerto estaba mejor organizado y sus funciones eran más amplias, pues debían conocer el uso del armamento tanto en tierra firme como en las embarcaciones. Podría decirse que San Blas volvió a marcar cambios en la defensa de los litorales a partir de la tropa fija organizada para el lugar.

³⁷¹ AGS, Guerra Moderna, legajo 7035, folios 437-443; *Formación de una compañía de veteranos de infantería en San Blas*; 1791.

³⁷² Marcial Gutiérrez informa que para principios del XIX había tropa fija en San Blas. Ver *San Blas...*, p. 105-107.

Como se ve en este apartado, las crecientes presiones ejercidas por los enemigos de España en los mares del Pacífico novohispano llevaron a modificar los sistemas navales y defensivos de la Nueva España, lo cual a su vez propició su desarrollo marítimo y portuario. Las potencias extranjeras paulatinamente volcaron su mirada sobre el Mar del Sur con el fin de expandir en él sus rutas comerciales, lo que las llevó a organizar expediciones comerciales, de corso o científicas. En ellas recabaron informaciones importantes que les permitieron acceder a esos mares cada vez con mayor seguridad. Dichas incursiones eliminaron en su totalidad la “exclusividad” que la Corona española consideró que tenía sobre el Pacífico. Además, la presencia extranjera obligó a las autoridades reales a dictar ordenanzas que protegieran sus territorios coloniales, en especial las grandes extensiones costeras con la que éstos contaban. Para hacerlo se recopilaron informes de diversos tipos que iban desde las características de los puertos del Pacífico novohispano y sus sistemas defensivos (en especial Acapulco) hasta las propuestas para crear nuevos asentamientos en esas costas (como San Blas). A partir de esos informes, y de las urgencias que se presentaban en el virreinato, se dictaron ordenanzas que mejoraran las condiciones náuticas y portuarias de éste así como a la fundación de nuevos asentamientos desde los cuales se fomentaron las navegaciones por los mares americanos. Sin embargo, dichas órdenes tuvieron que adecuarse a las necesidades y realidades de los propios territorios coloniales.

La reestructuración de las navegaciones hispánicas practicadas a lo largo del Pacífico, y que en gran medida fueron organizadas desde territorio novohispano, son muestra de las transformaciones que se gestaron en los establecimientos portuarios de este virreinato a lo largo del siglo XVIII. El creciente número de embarcaciones usadas en las navegaciones del Pacífico también evidencian un desarrollo marítimo en la Nueva España. Las constantes travesías organizadas desde este territorio dejan ver el mejor conocimiento que se tenía de los litorales, algo que se logró luego del constante tránsito por ellos para reconocer, cartografiar, defender y delimitar los territorios americanos. Lo anterior permitió que se mejoraran las comunicaciones entre los establecimientos portuarios, que se fomentara su desarrollo y, que a la larga, se conociera cada vez más la geografía del virreinato a partir de las representaciones cartográficas levantadas. Podría decirse que la presión que los enemigos de España ejercieron en estos litorales influyó en el desarrollo de las actividades náuticas practicadas en el Pacífico novohispano, pues la reacción que se tuvo a ella se convirtió en el motor que activó y transformó las navegaciones españolas practicadas en las costas del Mar del Sur que caían en la jurisdicción de la Nueva España.

CUARTA PARTE

Rutas comerciales en los litorales novohispanos

A lo largo del siglo XVIII, y en especial durante la segunda parte de éste, el tráfico marítimo se incrementó, lo que implicó mayor actividad de los puertos coloniales. Esto hizo necesario abrir más establecimientos costeros, así como crear nuevos derroteros. Todo ello implicó transformaciones en las políticas marítimas aplicadas en los litorales coloniales. Conocer las nuevas rutas establecidas en las costas del Mar del Sur no únicamente permitiría a las autoridades sujetar el comercio realizado en ellas sino también combatir a uno de sus principales enemigos: el contrabando.

El objetivo de este apartado es conocer las rutas coloniales que se establecieron en los puertos de la Nueva España de cara al Pacífico así como las transformaciones que sufrieron a lo largo del siglo XVIII debido a los cambios que se presentaron tanto en el virreinato como en el contexto internacional. Esto es importante ya que hay que considerar que Acapulco tuvo un papel trascendental en el desarrollo de la Nueva España debido a que las transacciones comerciales por ahí realizadas, legal e ilegalmente, brindaron cierta independencia económica al virreinato. Por ello las autoridades reales se dieron a la tarea de estudiar el funcionamiento del puerto para modificar su administración. Además, las presiones ejercidas sobre los litorales americanos por parte de otras potencias europeas obligaron a las autoridades hispánicas a reestructurar el sistema portuario de la Nueva España. Consecuencia de ello fue la fundación de San Blas, puerto que si bien en un inicio tuvo funciones militares, posteriormente éstas se diversificaron e influyeron en la expansión

virreinal hacia el noroeste americano y el establecimiento de nuevas rutas comerciales. En dicha transición, no hay que perder de vista los vínculos que se crearon entre los puertos y las poblaciones aledañas a ellos; las faenas marítimas no pueden separarse del desarrollo del virreinato pues de él dependieron las remesas de todo lo necesario para que las navegaciones se realizaran.

Para explicar el desarrollo de las actividades marítimo-comerciales en Nueva España, en primer lugar será necesario abordar la evolución de Acapulco por ser éste el principal puerto de altura del virreinato en las costas del Pacífico; posteriormente habrá que referirse a las razones que dieron paso a la fundación del departamento marítimo de San Blas así como las transformaciones que éste sufrió. Por último será importante mencionar los vínculos que por mar y tierra se tejieron entre ambos establecimientos así como con las poblaciones del interior del virreinato. Cabe mencionar que los ejemplos utilizados se centran en rutas marítimas y actividades náuticas establecidas en las costas del Pacífico novohispano ya que éstas reflejan el funcionamiento de los establecimientos portuarios, pero no se tratarán los intercambios comerciales porque dicha temática desborda los propósitos de este trabajo.

CAPÍTULO IX. Acapulco

Como ya se mencionó, el comercio de altura en las costas del Pacífico novohispano se realizaba a través de Acapulco, puerto que vinculó a la Nueva España con Perú, Guatemala, Filipinas y, por supuesto, con los puertos de las cercanías. Pese a su importancia, el lugar no contó con el desarrollo que podría esperarse del principal establecimiento costero del virreinato; generalmente el puerto estaba mal preparado para hacer frente a las necesidades marítimas de esas costas. A pesar a sus carencias, las faenas costeras se realizaban de forma regular y tenían gran relevancia; esto en parte se debía a los vínculos que el puerto estableció con poblaciones del interior. En la medida en la que aumentaron las actividades navales en las costas del Pacífico, el funcionamiento de Acapulco también sufrió adecuaciones a los cambios exigidos por el contexto que se vivía. Para comprender dichas transformaciones es necesario apreciar las condiciones en las que funcionaba el lugar, los contactos que llegaron a establecerse con otros territorios y los cambios que se gestaron en él durante el siglo XVIII.

a) Desde Perú y Guatemala

Como anteriormente se mencionó, hacia 1640 las navegaciones comerciales entre los virreinos de Perú y Nueva España fueron prohibidas. Esto no significó que dejaran de realizarse, sino que se hacían por cuestiones oficiales o de forma ilícita. En el primer caso, las naves llevaban correspondencia, oficiales y mercurio de Huancavelica. En dichos viajes se ordenaba evitar actividades comerciales, por lo que las embarcaciones debían ser registradas.¹

¹ Ejemplo de lo arriba expuesto puede verse con las instrucciones que se dieron en 1696 a las naves peruanas que fueron a Acapulco a recoger a su nuevo virrey; se indicó que esas

Pese a ese tipo de indicaciones, en realidad el comercio ilegal se practicaba con regularidad; algunas embarcaciones justificaban su arribo en puertos no autorizados debido a desvíos causados por las condiciones climáticas. Cuando naves peruanas llegaban a la Nueva España inmediatamente se pensaba en contrabando.²

La ruta con el virreinato del Perú al parecer era una de las más usadas en el comercio ilegal. Por ejemplo en 1706 el Rey se quejó con el Provisor General de la Armada del Mar del Sur y Presidio del Callao respecto a que continuamente llegaban noticias sobre la inobservancia de las leyes que prohibían el tráfico de mercaderías chinas entre virreinos; por ello debían publicarse bandos donde se avisara que ese comercio sería severamente castigado y que los géneros filipinos se quemarían públicamente.³ Los novohispanos también eran amenazados, pues constantemente entablaban negociaciones con las embarcaciones peruleras.

No parece que las amenazas surtieran efecto ya que esas naves continuaron arribando a costas novohispanas y, cuando era detenidas por las autoridades locales, sus tripulantes alegaban llevar correspondencia oficial o

embarcaciones, si salían de Callao, debían llevar a Nueva España mercurio y a su regreso no podrían llevar mercaderías sino únicamente al funcionario. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 213, expediente 17, fojas 490-491v; *Real Orden sobre forma en que se enviará a virrey de Perú desde Acapulco*; Buen Retiro, 22 de mayo de 1696.

² Por ejemplo, la fragata San Miguel de las Ánimas arribó a Acapulco cuando sus destinos en realidad eran Realejo y Sonsonate. La embarcación iba vacía pues, según explicaron sus oficiales, recogería géneros de esos puertos; pero las inclemencias que enfrentó la nave la obligaron a desviar su camino y llegó a Acapulco. Se revisó su caso; se vio que efectivamente no llevaba carga y la dejaron ir aunque su arribo fue considerado sospechoso pues se pensó que sus intenciones eran comprar ilegalmente en Acapulco mercaderías chinas. Pese a las sospechas, la embarcación no fue detenida ya que las autoridades prefirieron usarla como correo; a sus oficiales les encargaron llevar correspondencia a Perú y regresarla. Como recompensa, la nave recibiría una recomendación para que pudieran llevar azogue de Perú a Nueva España, permiso que no a cualquier embarcación se concedía. Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 34, expediente 17, fojas 38-38v; *Informe sobre la nave peruana que arribó a Acapulco proveniente de Guatemala*; Madrid, 19 de marzo de 1709.

³ AGI, Quito, 168, fojas 22-27; *Propuestas para comerciar cacao de Guayaquil*; 9 de febrero de 1706.

haberse enfrentado a dificultades climáticas, lo cual no siempre se les creía. Ejemplo de los recurrentes arribos de embarcaciones peruleras a Nueva España puede verse el siguiente cuadro:

Cuadro 13. Decomiso de naves peruanas en costas novohispanas (1711)

| Embarcación | Lugar de arribo | Carga | Destino oficial | Procedencia |
|---|------------------------|--|------------------------|--------------------|
| Nuestra Señora del Carmen | Xicayán (Zihuatanejo) | cacao, pasajeros con dinero | | Quito |
| Nuestra Señora de Loreto | Zihuatanejo | cacao y pasajeros | Lima | Quito |
| Nuestra Señora de los Reyes | Acapulco | vinos, aguardientes y un pliego para el virrey novohispano | Sonsonate y Realejo | Callao |
| Nuestra Señora de la Soledad y San Francisco Solano | Acapulco | Vinos, aguardientes y un pliego para el virrey | Sonsonate y Realejo | Callao |
| Concepción | Acapulco | cacao y carta para el virrey | Panamá | Guayaquil |
| Nuestra Señora de la Concepción | Zihuatanejo | | Panamá | Guayaquil |
| Nuestra Señora de las Mercedes | Acapulco | aguardientes | | Perú |

Fuente: AGI, México, 1063.

Con el cuadro anterior puede verse cómo en un solo año se decomisaron varias embarcaciones, las cuales probablemente sólo fueran parte de las que practicaban comercio ilícito. Todas tenían por destino puertos centroamericanos, límite permitido a sus navegaciones. En cuanto a sus lugares de arribo, aquellos que llegaron a Acapulco alegaron llevar correspondencia oficial; el resto, posiblemente paró en puertos menores con la esperanza de no ser detectados.

Uno de los comercios ilegales más comúnmente realizado fue el de cacao de Guayaquil. Desde 1680 en el lugar se aumentó considerablemente esa producción así como las exportaciones a Acapulco y Panamá; desde este último lugar se remitía a Tierra Firme. Sin embargo, como el mercado novohispano debía ser surtido por Caracas y Soconusco, y las remisiones del cacao guayaquileño eran tan numerosas que reducían los precios del producto, constantemente se prohibía su comercio.⁴ Estas prohibiciones no se respetaron y las naves guayaquileñas se lanzaban al mar en busca de destinos para su cacao. Esto se puede ver cuando en 1714 se tuvo noticia de que una embarcación dio fondo en el puerto de Melaque (jurisdicción de Purificación); de ella saltó a tierra un hombre que dijo ser el capitán y pasó a la hacienda de don Xínés Gómez de Valdés a vender su cacao; como no pudo hacerlo regresó a su nave y ésta partió. Las autoridades locales recibieron la orden de prender la embarcación por intentar realizar comercio ilícito. En lo que se dictaba dicha orden, la nave llegó al puerto de La Navidad donde el capitán volvió a saltar a tierra y se dirigió al rancho Jaluco, de Antonio Domínguez, en donde se les vendió una vaca a cambio de parte de su carga. No se les pudo detener aunque se logró aprehender a un indio que dijo que la nave provenía de Guayaquil y sólo llevaba cacao.⁵ Se hizo una investigación y se vio que la embarcación también comerció en Colima, de lo cual se culpó al alcalde mayor Francisco Antonio Cañete y al escribano Melchor del Castillo Villaseñor por la tolerancia y disimulo en que incurrieron al recibir la carga e incluso encargarse de su distribución. Esta situación no era nueva ya que se comprobó que anteriormente otra nave, la Santísima Trinidad, también les había dejado

⁴ Pérez Herrero, *Comercio...*, p. 177-179.

⁵ AGI, México, 666, fojas 1-9; *Proceso en contra de naves peruleras que arribaron a Colima*; La Navidad, 6 de marzo de 1714.

cargas de cacao, las cuales fueron llevadas a Guanajuato y Zacatecas.⁶ Ante este tipo de incidentes, en 1732 se ordenó tomar medidas más severas en contra de naves peruanas que traficaran ilícitamente en las costas novohispanas.⁷

El comercio de cacao debió de ser bastante redituable puesto que los comerciantes peruanos constantemente solicitaron licencia para llevarlo de Guayaquil a Acapulco; alegaban que ese producto no tenía otra salida viable pues su envío a Panamá no dejaba suficientes ganancias ya que chocaba con la producción caraqueña. Los interesados en ese tráfico explicaban además que las ganancias obtenidas servirían para proteger a Guayaquil, plaza que en 1709 fue agredida por naves extranjeras. Si se permitía el comercio de cacao, la zona se desarrollaría económicamente y podría financiar su defensa. Por ello solicitaron les concedieran licencia de vender dicho producto en Nueva España y con las ganancias se comprometían a construir una fortaleza.⁸ El tema fue discutido en el Consejo de Indias, donde se vio la posibilidad de llevar esas cargas de Guayaquil a Acapulco a través de las naves de la Armada del Mar del Sur y así que ese comercio beneficiara directamente al erario; sin embargo, el virrey de Perú advirtió que de hacerlo el transporte generaría demasiados costos a la Corona y además sería el fin de la armada ya que comenzaría a traficarse con géneros prohibidos; por último, se dañaría al comercio de Caracas, Maracaibo y Cumaná. Por todo lo anterior, se determinó que se

⁶ AGI, México, 666, fojas 364v-372; *Proceso en contra...* Colima, 27 de febrero de 1715.

⁷ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 51, expediente 90, fojas 369-370; *Informe relativo a la búsqueda de naves del Perú que practican comercio ilícito*; Sevilla, 28 de septiembre de 1732.

⁸ AGI, Quito, 168, fojas 58-59; *Propuestas para comerciar cacao de Guayaquil*; Lima, 30 de junio de 1712. AGI, Quito, 168, fojas 67v-72v; *Propuestas para...* Guayaquil, 16 de diciembre de 1716.

mantuviese la prohibición de traficar con el cacao de Guayaquil, el cual seguiría siendo enviado a Tierra Firme.⁹

Las discusiones sobre el tema no terminaron. En 1720 el superintendente del Juzgado de Arribadas y Embarcaciones del Perú en las costas del Mar del Sur de Nueva España, José Veytia, propuso al monarca español la apertura de este comercio que de todas formas se realizaba sin dejar ganancias al erario. Sugirió que el tráfico sólo fuera de cacao y se hiciera en favor de la Real Hacienda. Las naves llegarían a Acapulco sin hacer otras paradas y pondrían el cacao en manos de particulares, quienes se encargarían de ingresarlo al virreinato; esto no generaría costos al erario. Si los comerciantes llegaban a cometer fraudes sus cargas se decomisarían y a los oficiales se les apresaría y enviaría a presidios. Este tráfico eliminaría las evasiones fiscales y en realidad no perjudicaría a las naves que transitaban entre Guayaquil, Panamá y Lima ni al comercio de Maracaibo, Cumaná y Caracas; esto último debido al alto consumo que en Nueva España había de cacao.¹⁰ El permiso fue concedido y Veytia lo remitió al virrey Marqués de Valero y al castellano de Acapulco.¹¹ Sin embargo, la muerte del superintendente cambió la situación y se retrasó la apertura de ese comercio.

Las peticiones de abrir dicho tráfico continuaron y para 1723, tras algunas revisiones de solicitudes que se hicieron desde cinco años atrás, se concluyó que la pretensión de los vecinos de Guayaquil era justa y provechosa

⁹ AGI, Quito, 168, fojas 79-84; *Propuestas para comerciar...* Balsain, 15 de septiembre de 1722. Es probable que se quisiera evitar que sucediera lo mismo que en el Caribe, donde la Armada de Barlovento entre sus funciones “defensivas” incluían algunas actividades relacionadas con el contrabando. Al respecto puede verse Antonio García de León, *El mar de los deseos. El Caribe hispano musical. Historia y contrapunto*, México, Siglo XXI, Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2002, p. 38-39 y 63.

¹⁰ AGI, México, 826; *Comercio de cacao entre Guayaquil y Acapulco*; Madrid, 31 de enero de 1720.

¹¹ AGI, México, 826; *Comercio de cacao...* Puebla, 22 de mayo de 1722.

para la Real Hacienda.¹² Los comerciantes peruanos daban argumentos sobre los beneficios de ese comercio ya que daría vida al pobre vecindario guayaquileño, activaría la economía de zona y promovería la defensa de esas costas; además, al ser uno de los principales astilleros del Mar del Sur, éste debía ser protegido pues sería peligroso que cayera en manos enemigas.¹³ Se consideró que las continuas navegaciones defenderían la zona y así ésta no volvería a vivir agresiones enemigas, como la que sufrieron a manos del inglés Clipperton.¹⁴ Puede verse que desde inicios del siglo XVIII se intentó regular este tráfico que pese a las prohibiciones de todas formas se realizaba, lo cual dejaba a la Corona fuera de su práctica y, por su puesto, de sus ingresos. Para lograr controlar esa ruta comercial, era necesario permitir el tráfico de cacao y ponerlo bajo la vigilancia de autoridades confiables; sin embargo, las quejas de los comerciantes peninsulares y de los caraqueños, retrasó su puesta en práctica.

Respecto al astillero de Guayaquil, para principios del siglo XVIII ya jugaba un papel importante aunque no funcionaba como un establecimiento oficial ni regular. Antonio de Ulloa explicó la situación de ese lugar, la cual pudo apreciar cuando estuvo en el virreinato peruano durante la expedición científica francoespañola encabezada por Charles Marie de la Condamine en 1734.¹⁵

¹² AGI, Quito, 168; *Comercio de cacao guayaquileño*; Madrid, 15 de marzo de 1722.

¹³ Hay que aclarar que desde el siglo XVII como respuesta a la penetración holandesa en el Pacífico se acrecentaron los gastos de defensa de Guayaquil, por lo que las inversiones defensivas peruanas aumentaron y requirieron del fomento de la construcción naval en dicho puerto; esta contó con inversión tanto privada como gubernamental y los trabajos estimularon la economía local. Al respecto ver Lynch, *España...*, p. 286.

¹⁴ AGI, Quito, 168; *Comercio de cacao...* Los Reyes Perú, 10 de julio de 1722.

¹⁵ Como ya se dijo, esta expedición tenía la finalidad de ver la forma de la tierra. Sin embargo por la amenaza inglesa latente en las costas del Mar del Sur, encabezada por George Anson, se ordenó a Ulloa y a su compañero Jorge Juan que apoyaran la defensa de aquellos litorales. En esta labor Ulloa se familiarizó con las condiciones marítimas y defensivas de ese virreinato. Al respecto ver Solano, *La pasión...*, p. 94-95 y *Antonio...*, p. xv.

En el Mar del Sur y costas del Perú es Guayaquil el paraje donde está el astillero y aunque son pocas las embarcaciones de guerra que se han construido, no ha sido por falta de maderas, teniéndolas en abundancia y muy buenas, sino por no haber sido preciso establecer una construcción formal. La que hay es principalmente para los navíos mercantes que trafican en aquel mar, entre los cuales hay algunos de 900 a 1000 toneladas. Los de guerra, raras veces van allí a carenarse, siendo más proporcionado hacerlo en el puerto de El Callao, donde desarman, y para esto se llevan las maderas de Guayaquil, haciéndose un gran comercio de este ramo, que fuera de lo que consumen los navíos mercantes en las suyas, sirven para la fábrica de casas en Lima...¹⁶

Ulloa también explicó que Guayaquil no contaba con la infraestructura de un astillero formal y, sin embargo, en él llegaron a hacerse construcciones importantes. Así lo dijo:

Allí no hay establecimiento de almacenes ni oficinas, como es regular en los Astilleros de Guerra; pero cuando se ofrece construir algún buque, o dar carena a alguna embarcación del Rey, se sirven de los particulares, llevándose de El Callao las cosas necesarias para el consumo. (...) Aunque no se encuentren allí las disposiciones que son regulares en los otros Astilleros Reales, ni deja de serlo, habiéndose construido en él los navíos de guerra que en lo antiguo componían la Escuadra de aquel mar...¹⁷

Como se ve, tanto funcionarios como navegantes llegaron a referirse a los beneficios que significaría para Guayaquil el poder llevar su cacao a Acapulco. Sin embargo, los argumentos expuestos no convencieron a las autoridades reales ya que aunque se otorgaron algunas licencias para comerciar, éstas fueron esporádicas.¹⁸

¹⁶ Antonio de Ulloa, *La Marina: Fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería* (transcripción y edición de Juan Helguera Quijada), Cádiz, Universidad Servicio de Publicaciones, 1995, p. 42-43.

¹⁷ Ulloa, *La Marina...*, p. 44.

¹⁸ Así se ve cuando en 1723 se concedió al capitán Juan Bautista de Azurza permiso de llevar cacao a Acapulco con la condición de que entregara en México una fianza de mil pesos y de que él comprara el cacao; a cambio no pagaría alcabalas por la primera venta. AGI, Quito, 168; *Comercio de cacao...* Lima, 5 de julio de 1723. La fianza por esta licencia la dieron algunos mercaderes mexicanos, la cual acordaron pagar con la venta de la carga. Ver AGI, México, 826; *Comercio de cacao...* Puebla, 20 de marzo de 1722. Lo anterior evidencia el interés de comerciantes y navegantes peruanos y novohispanos de legalizar un vínculo que posiblemente ya existía.

Pese a la concesión de licencias otorgadas a comerciantes, éstas en realidad eran pocas para las cantidades de cacao que se deseaba transportar, por lo que las travesías ilegales continuaron practicándose. Esto puede verse cuando Joseph Fernández Veytia, nuevo Superintendente de Juzgado de Arribadas y Embarcaciones del Perú en las costas del Mar del Sur en Nueva España,¹⁹ informó los casos de dos naves peruanas que arribaron de forma ilícita. La primera fue la Nuestra Señora de Guadalupe y las Ánimas que atracó maliciosamente en Zihuatanejo cargada de cacao.²⁰ El segundo caso fue el de la nave Santa Rita, la cual procedía de Guayaquil y llegó a Huatulco; su destino era Panamá pero en el camino dos temporales la desviaron de su curso y obligaron a la tripulación a arrojar carga por la borda, entre la que iban los documentos oficiales.²¹ Es probable era que estas situaciones se repitieran con frecuencia. Por otro lado, este tipo de detenciones tenían repercusiones en las licencias otorgadas ya que debido a la malicia de los viajes ilegales las autoridades detenían en su totalidad los contactos entre virreinos y los permisos otorgados se eliminaban.²²

¹⁹ Este funcionario era sobrino de José Veytia y a la muerte de su tío fue nombrado en su lugar de forma interina. Posteriormente el puesto de superintendente quedó a cargo del virrey.

²⁰ Los oficiales de ésta explicaron que su destino era Panamá pero que en su trayecto encontraron enemigos que los persiguieron durante cinco días y finalmente lograron huir de ellos aunque se alejaron mucho de su destino; posteriormente cuando retomaban su derrota se toparon con una tormenta que los obligó a aligerar su carga; según ellos, echaron al mar 300 zurrones de cacao, aguardiente vino, ajos, frijoles, legumbres y las cajas con los registros de la carga. Como quedaron faltos de agua y alimento se vieron obligados de acercarse a tierra y explicar que no llevaban pasajeros, oro, plata o esclavos, sino únicamente cacao. Ver AGI, México, 826; *Expedientes relativos a la detención y remate de naves procedentes de Guayaquil*, Puebla, 30 de marzo de 1723.

²¹ Finalmente la embarcación se acercó a tierra para bastimentarse y saber su ubicación. En ambos casos se consideró que los viajes fueron malintencionados, por lo que tanto las cargas como las naves fueron decomisadas y rematadas. Ver AGI, México, 826; *Expedientes relativos...* Puebla, 18 de julio de 1721.

²² Por eso a Juan Bautista de Asurza y Martín Losuvi, antes mencionados, se les revocaron sus licencias y se les indicó que volvieran a llevar su cacao a Tierra Firme. Ver AGI, Quito, 168, fojas 207-209; *Propuestas para comerciar cacao de Guayaquil*, 19 de mayo de 1724.

Las solicitudes para realizar comercio de cacao entre Guayaquil y Acapulco continuaron remitiéndose a las autoridades reales y en ocasiones se ofrecieron ganancias a la Corona para que las autorizaran. Un ejemplo de ello fue la propuesta que se hizo en 1725 cuando el comerciante peruano Eugenio de Garaicoechea ofreció fabricar tres navíos de guerra con 60 cañones para el Rey a cambio de que lo dejaran llevar cacao guayaquileño a Acapulco por un periodo de 8 años. Se revisó el caso y pese a las ventajas ofrecidas, se negó la licencia con el argumento de que ese comercio dañaría al de Caracas y Maracaibo.²³ Esto no significa que no volvieran a concederse permisos, sino que se daban cuando el tráfico caraqueño se veía afectado. Por ejemplo, en 1761 se autorizó a la nave Nuestra Señora de Belem ir a Acapulco desde Guayaquil debido a que el comercio entre Veracruz y Caracas estaba detenido por el conflicto que se mantenía con Inglaterra; se indicó además que estos viajes sólo se realizarían durante el periodo de guerra. El constante comercio de cacao volvió a obligar a las autoridades a revisar las prohibiciones existentes; finalmente, éstas fueron eliminadas cuando en 1774 se reestablecieron los contactos entre virreinos.²⁴

Cabe recordar que estas posturas de abrir los puertos al comercio formaban parte del Libre Comercio, política real que buscaba reestructurar el tráfico colonial y lograr con ello que las mercaderías españolas sustituyeran las reexportaciones europeas y así fomentar, dentro de un marco proteccionista, la libertad comercial entre los establecimientos hispánicos. Esto dio pauta a la apertura de varios puertos coloniales: 1765 Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita; 1768 la Luisiana; 1770 Yucatán y Campeche; 1774

²³ AGI, Quito, 168, fojas 221-224; *Propuestas para...* Madrid, 24 de mayo de 1725.

²⁴ Luis Navarro, "El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna" [en *Revista de Historia*, Caracas, 1965], p. 14-15; Arcila, *Reformas...* (vol. 1), p. 312-133.

se permitió el tráfico entre Nueva España, Nueva Granada y Perú; 1776 Río de la Hacha y Santa Marta; 1778 ampliación al conjunto de las tierras americanas excepto Venezuela y Nueva España; 1782 se liberalizó el comercio de trigos y harinas; 1785 se creó la Compañía de Filipinas; 1789 Nueva España y Caracas.²⁵ Por lo tanto, las licencias comerciales otorgadas a los puertos de cara al Pacífico fueron parte de políticas más generales tomadas por la Corona.

La apertura de este tráfico significó una inundación de cacao guayaquileño en la Nueva España, aunque para transportarlo de todas formas era necesario solicitar las licencias correspondientes.²⁶ Esto se ejemplifica cuando en 1786 a dos comerciantes peruanos se les permitió llevar 8 mil fanegas de cacao a Acapulco a cambio de que pagaran los reales derechos.²⁷ Sin embargo, no a todos los solicitantes se les concedían licencias, como se ve cuando en el mismo año se les negó el permiso a nueve vecinos de Guayaquil que pidieron llevar cacao a Acapulco por un periodo de 15 años; a ellos se les aconsejó que remitieran sus cargas a Cádiz a través de Cabo de Hornos para que fueran vendidas a la Compañía de Filipinas.²⁸

Respecto a los contactos que los puertos de Nueva España tuvieron con establecimientos de Guatemala, la situación fue diferente ya que estaba permitido que se realizaran, sin embargo debían ser estrictamente vigilados para evitar que a través de ellos se practicaran contrabandos. Las naves usadas en esas derrotas podían ser de particulares, lo que da pauta a pensar

²⁵ Son varios los trabajos que se refieren al tema del Libre Comercio, entre los que pueden mencionarse García-Baquero, "Tres siglos...", p. 193; Lynch, *El siglo...*, p. 319; Fisher, *Relaciones...*, p. 172; Yuste, "Presentación...", p. 11; Pérez Herrero, *Comercio...*, p. 232; Lucena y Pimentel, *Los "Axiomas"...*, p. 93; Guillermo Tardif. *Historia general del comercio exterior mexicano, 1503-1847* (vol. 1), México, Gráfica Panamericana, 1968, p. 105; sólo por mencionar algunos.

²⁶ Romano, *Monedas...*, p. 48.

²⁷ AGI, Quito, 168, N. 14; *Respuestas a solicitudes para comerciar cacao de Guayaquil con Acapulco*; Quito, 17 de febrero de 1786.

²⁸ AGI, Quito, 168, N. 45-46; *Respuestas a solicitudes...* Quito, 18 de junio de 1786.

que algunos de ellos se involucraron en esos viajes por las ganancias que obtenían, legal o ilegalmente. Por ejemplo, en 1715, luego de la aprehensión que se hizo de la nave inglesa (renombrada Nuestra Señora del Carmen) en las costas de Bahía Banderas,²⁹ Agustín Carranza, vecino de México, solicitó que le vendieran esa embarcación para comerciar con los puertos de Guatemala, lo que se le autorizó siempre que la registrara para traficar con aquellas provincias.³⁰ Este comercio posiblemente consistiera en llevar plata de México a cambio de añil, brea, alquitrán, madera y cacao, que eran los productos más importantes del lugar.³¹ Esto deja ver que esas navegaciones de cabotaje estaban permitidas y eran habituales en aquellas aguas, aunque probablemente eran de poco volumen.

Conforme avanzaba el siglo XVIII la necesidad de reentablar relaciones comerciales a lo largo del Mar del Sur incrementó el número de propuestas para lograrlo. Además, la presión enemiga en esos litorales obligó a buscar soluciones para protegerlos. Luego de la toma de La Habana y Manila en 1762 se realizaron varias consultas sobre el restablecimiento de las rutas comerciales entre Perú y Nueva España, las cuales significarían mayor número de bajeles hispánicos a lo largo del Pacífico.

Los miembros del consulado mexicano estaban muy interesados en abrir el comercio entre virreinos aunque insistían en que se realizara únicamente en Acapulco. Por ello en 1765 explicaron lo útil que sería permitir el tráfico entre este puerto y los del virreinato de Perú así como lo poco conveniente de

²⁹ Es probable que los datos aportados sean incorrectos pues fue en 1717 cuando se aprendió a una nave francesa en las costas de Bahía Banderas y la nave fue rebautizada con el nombre arriba mencionado.

³⁰ AGN, General de Parte, volumen 21, expediente 294, foja 211v; *Solicitud de comprar nave y comerciar con Guatemala*; México, 27 de septiembre de 1715.

³¹ Gustavo Palma, "El reino de Guatemala y sus vinculaciones económico-comerciales externas durante la época colonial" en Yuste, *Comercio...*, p. 51.

establecer fletamentos marítimos desde Acapulco a otros establecimientos del Mar del Sur como los de Sonora y Sinaloa. Alegaban que la poca vigilancia existente en esos litorales permitiría a los extranjeros hacerse de la plata novohispana directamente sacada de las minas de esas regiones; este problema ya se había discutido cuando se intentó establecer el comercio entre Guatemala y Guadalajara. Si se abrían aquellos puertos el comercio clandestino causaría severos estragos al erario ya que en ellos se adquirirían productos extranjeros por ser éstos menos costosos que los que se llevaban desde Veracruz. Ese tipo de fraudes ya se habían visto en el comercio realizado en Guatemala y Nicaragua con mercaderías chinas. Concluían que si las costas neogallegas se abrían, los extranjeros serían los más beneficiados.³²

En 1765, en el Consejo de Indias, se hizo una revisión detallada del comercio entre virreinos. Esto fue necesario debido a que en ese año llegaron a Acapulco dos naves peruanas cargadas de cacao. Se enumeraron las ocasiones en las que se intentó reabrir esa ruta así como la inutilidad de las prohibiciones establecidas. El fin principal de éstas había sido impedir que se enviaran a Perú productos chinos, pero no se había logrado. Además, se provocaban más males de los que se buscaba evitar, ya que los productos filipinos de todas formas llegaban a ese virreinato pero no gracias a los naturales, sino a través del comercio holandés o del de otros extranjeros. Por otro lado, las prohibiciones llevaron a que los territorios americanos no se socorrieran mutuamente ante agresiones enemigas. Por lo tanto, si se reabría el comercio entre Perú y Nueva España se solucionarían los anteriores problemas, se formarían vasallos útiles en los litorales del Pacífico, aumentaría

³² AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 442, expediente 20; *Informe sobre lo poco conveniente que sería abrir el comercio marítimo en el Mar del Sur*, México, 21 de mayo de 1765.

el número de bajeles que embarazaran las incursiones de enemigos y se impediría que éstos logaran hacerse de algún establecimiento.³³ Los beneficios que generaría el comercio entre virreinos no se ponía en duda ya que cuando éste existía brindó importantes ganancias; en el caso de la Nueva España se explicó de la siguiente manera:

Que por relación de sujetos verídicos se había entendido que el tiempo que estuvo abierto el Comercio de Nueva España con el Perú floreció la ciudad de la Puebla de los Ángeles con el dispendio de ferreterías, la de Pátzcuaro y de Valladolid con la venta de cobre y estaño labrado, y la Huasteca, provincia de Michoacán, en los paños cuapasteles de rebozo, huipiles, tilmas, bateas y otras especies que se remitían al Perú en cambio de cacao, y algunos otros frutos de aquel reino y muchas veces dinero.³⁴

Si en esos momentos se reabría esa ruta comercial ya no se sufriría de contrabandos, se exhortaría a las personas a que se emplearan en el cultivo de las haciendas para proporcionar alimento o vender mercancías a los puertos y embarcaciones, se daría empleo a vasallos, los reinos se protegerían mutuamente y el erario obtendría considerables ganancias. Se revisaron posturas anteriores y se sugirió derogar las prohibiciones.³⁵

Como se puede ver, dichas limitaciones eran contraproducentes para la Corona ya que las transacciones de todas formas se realizaban y, por hacerse de forma ilícita, no dejaban ganancias al erario; además, el hecho de que los extranjeros participaran en ese contrabando afectaba la seguridad de los propios virreinos, por lo que era necesario realizar cambios en los contactos marítimos que había a lo largo del Mar del Sur. Por otro lado, se requería reabrir el comercio entre virreinos ya que la presencia de los enemigos de

³³ AHN, Códices, legajo 760B, folios 1-8v; *Discusión en torno al comercio entre Perú y Nueva España*. Consejo de Indias; 1768.

³⁴ AHN, Códices, legajo 760B, folios 1-8v; *Discusión en torno...* folios 9-9v.

³⁵ AHN, Códices, legajo 760B, folios 1-8v; *Discusión en torno...* folios 14-43.

España en el Pacífico no dejaba otra salida; la mejor forma de proteger esos litorales era hacer que las embarcaciones hispánicas transitaran dicho océano de forma regular y así que ellas mismas funcionaran como sus vigías y defensoras. Por ello en 1774 se reabrió el comercio entre Nueva España y Perú. Esto también implicó mayor vigilancia en los puertos oficiales al momento de hacer los cobros pertinentes. Así se realizaron las revisiones y los registros:

Con cartas de 21 de diciembre último acompañan Vuestra Señoría y Vuestras Mercedes testimonios de los registros formados al paquebot Nuestra Señora del Rosario alias La Perla Chilena en los puertos del Callao y Guayaquil, y el de la descarga que se ha practicado en ese puerto [de Acapulco] de las 3,540 cargas de cacao y 1 zurrón de cascarilla con 200 libras netas que condujo a su bordo, y no resultando diferencia alguna del cotejo que se ha practicado de mi orden con esos documentos por el Real Tribunal de Cuentas lo aviso a Vuestra Señoría y Vuestra Mercedes para su inteligencia.³⁶

Para facilitar y acrecentar el comercio entre virreinos, se ordenó que en Acapulco no se cobraran alcabalas en la primera venta a los productos procedentes de Perú, tal y como sucedía con los llevados desde Filipinas.³⁷

Los envíos hacia Perú también fueron importantes y tuvieron que ser reglamentados. Esto puede verse cuando en 1776 se ordenó que se preparara una remesa de tabaco en polvo a aquel virreinato.³⁸ La carga iría en la nave Nuestra Señora del Rosario alias la Perla Chilena, que antes había llegado a Acapulco con cacao. Se arregló que por las cargas de tabaco enviadas se cobraran trece pesos por quintal y se entregaran al estanco de Lima.³⁹

³⁶ AGN, Filipinas, volumen 11, foja 230; *Informe del arribo de nave proveniente de Callao y Guayaquil*; México, 19 de enero de 1776.

³⁷ AGN, Alcabalas, volumen 400, expediente 1, foja 132; *Instrucciones y bandos publicados sobre el cobro de alcabalas en Acapulco*; Abril de 1779.

³⁸ AGN, Filipinas, volumen 11, fojas 319-319v; *Orden de embarcar cargas de tabaco en polvo con destino a Perú*; México, 20 de marzo de 1776.

³⁹ AGN, Filipinas, volumen 11, expediente 13, fojas 317-318; *Informe sobre el envío de tabaco al estanco de Lima*; Acapulco, 8 de abril de 1776.

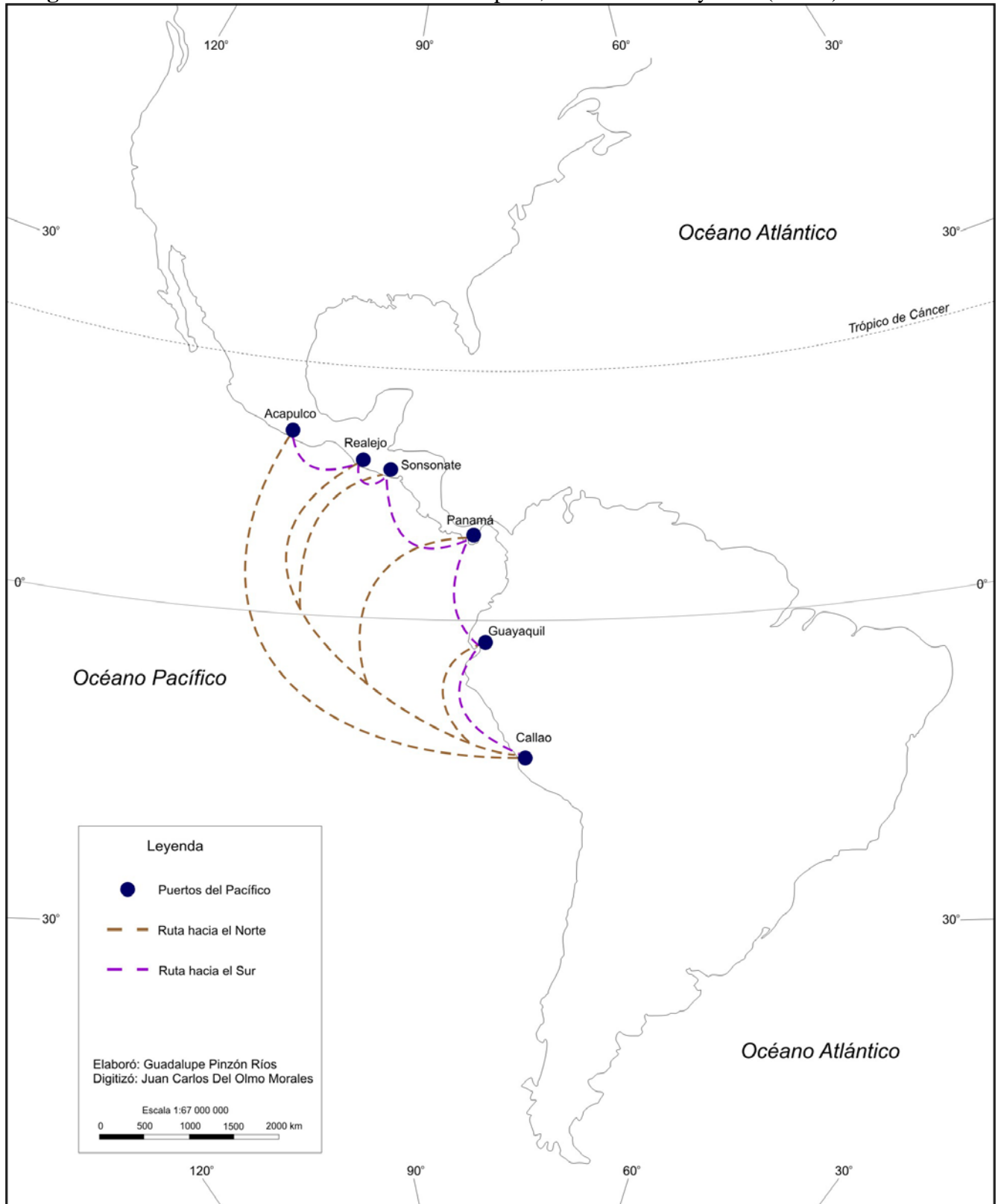
La apertura comercial significó mayor contacto marítimo entre establecimientos coloniales, los cuales paulatinamente se multiplicaron. Si bien las relaciones con Perú se incrementaron, también se buscaron formas de que esto sucediera con puertos de Guatemala. Por ello en 1789 las autoridades peruanas lanzaron la sugerencia de abrir el tráfico de añil entre Realejo y Acapulco, lo cual favorecería el desarrollo del lugar.⁴⁰ Esta propuesta evidenciaba la necesidad de establecer mayor cantidad de rutas a lo largo del Pacífico que sirvieran para vigilarse, protegerse y sobre todo para desarrollar sus respectivas economías de forma independiente a la metrópoli, con la cual cada vez era más difícil tener contacto debido a las guerras contra Inglaterra. Ahora, las autoridades debían auxiliar en lo posible a la construcción de embarcaciones así como al tráfico establecido entre virreinos.⁴¹ [ver imagen 9]

Podría decirse que fueron varias razones por las que se reabrió el comercio entre Perú, Guatemala y Nueva España, entre las que destacan evitar los contrabandos, fomentar las navegaciones y defender los litorales. Los nuevos contactos implicaron transformaciones que obligaron a adecuar las faenas costeras a las nuevas realidades que se vivían y a la multiplicidad de derrotas que se establecían a lo largo del Mar del Sur.

⁴⁰ Esto se debía a que esas cosechas se enviaban a Cádiz desde Omoa, pero por la guerra que se mantenía con Inglaterra en ese momento dicho tráfico estaba en decadencia. Los comerciantes explicaron que si se daban nuevos destinos a ese añil habría mayores utilidades al comercio marítimo. El tráfico podría lograrse usando los correos que iban de Guayaquil a Acapulco, los cuales pararían en los establecimientos guatemaltecos; las naves no únicamente llevarían correspondencia sino también el añil mencionado y con esto los viajes no tendrían costo a la Real Hacienda. Además, esto permitiría dejar al puerto de Omoa, el cual era insufrible para trabajar debido a su difícil temperamento. Si se fomentaba el comercio sugerido, en las cercanías de Realejo se establecerían haciendas, poblados y caminos que harían más transitable la zona. Ver MNM, Ms. 229, documento 23; *Propuesta para establecer comercio de añil entre Realejo y Acapulco* [Lima, 1789].

⁴¹ Arcila, *Comercio...*, p. 266-267.

Imagen 9. Rutas costeras entre costas de Nueva España, Centroamérica y Perú (XVIII)



A partir de: Pérez-Mallaína, *La armada del mar del sur...*; Olveda (coord.), *Los puertos...*

b) Desde Filipinas

Como único puerto de altura en el Pacífico novohispano, en Acapulco había oficiales que se encargaban de hacer las revisiones de los cargamentos para evitar que se cometieran fraudes al erario. Sin embargo, como era común que en las embarcaciones hubiera mercancía fuera de registro, era necesario cotejar los listados con las descargas que se hacían. Aunque al parecer esta práctica era efectiva, en realidad poco se aplicaba ya que buena parte de los funcionarios del puerto estuvieron relacionados con las actividades ilegales del lugar. Estas se manifestaban de distintas formas, como la aceptación de sobornos, la participación directa en el comercio ilegal, desfalcos al momento de hacer reparaciones o de abastecer a las naves, arribos clandestinos a playas cercanas, etcétera. La participación de los funcionarios del puerto en las actividades ilegales dificultaba acabar con dichas prácticas.⁴² Como ejemplo de lo anterior, puede verse cómo en 1712 se descubrió que el castellano Eusebio Gallo autorizó el envío de más de 500 mil pesos sin registrar a Filipinas en la nao Nuestra Señora Begoña.⁴³ Como fue descubierto, tanto él como el guarda mayor ofrecieron indultarse y entregaron diez y seis mil pesos el primero y mil quinientos pesos el segundo.⁴⁴ Además, el virrey duque de Linares dictó una cédula donde se indultaba “a delincuentes del comercio de Filipinas” y se les instaba a no repetir este tipo de delitos.⁴⁵ Gracias a lo anterior, el castellano continuó en su puesto.

⁴² Vidargas, *Navegación...*, p. 218-219; Gerhard, *Pirates...*, p. 41-42; Schurz, *El galeón...*, p. 319.

⁴³ Respecto a esta cantidad, no se explica a quién pertenecía, por lo que no se sabe si era por cuenta y riesgo de comerciantes mexicanos. AGI, Contaduría, 184; *Causa contra el castellano de Acapulco por fraude*; Madrid, 24 de abril de 1714.

⁴⁴ AGI, Contaduría, 184; *Causa contra el castellano...*

⁴⁵ Esta correspondencia fue copiada entre 1720 y 1721, aunque fue elaborada en la década anterior. AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 2025, fojas 9-9v; *Cartas del Consulado de México al virrey* [1712-1714].

Otro tipo de actividad ilícita se relacionó con la presencia de los comerciantes novohispanos en el tráfico Filipino. Las órdenes reales indicaban que en dicho comercio únicamente debían participar los habitantes de las islas, mientras que los novohispanos fungirían como compradores y distribuidores de los productos que llegaran a Acapulco. Pese a lo anterior, la realidad era que muchos comerciantes mexicanos, en gran medida a través de agentes comerciales, eran los principales cargadores de las naos.⁴⁶ Esa fue una práctica común, lo cual se evidencia con las constantes prohibiciones al respecto, como la que hizo en duque de Linares y en donde reiteraba la prohibición que existía de que los comerciantes de Nueva España participaran en ese comercio.⁴⁷

En lo que se refiere a la feria comercial, generalmente las naos de Filipinas arribaban de forma anual al puerto de Acapulco, casi siempre se celebraba en febrero y duraba aproximadamente un mes.⁴⁸ Como la llegada de las embarcaciones se realizaba por el noroeste americano, las naves se acercaban a Cabo Corrientes y de ahí a algún puerto cercano a Guadalajara, que generalmente era La Navidad. Esto se hacía para dejar en tierra a un “gentil-hombre” encargado de llevar aviso al virrey sobre la inminente llegada de la nao; de esta forma desde México se prepararían todas las actividades relacionadas con los envíos de alimentos y pertrechos al puerto así como con

⁴⁶ Carmen Yuste explica que era común que los comerciantes novohispanos pasaran a Manila por periodos breves, acreditando su estancia por motivos militares o deberes de gobierno con el fin de obtener la inscripción en los libros de vecinos de esa ciudad y así aparecer como cargadores en los galeones sin necesidad de residir en las islas. Ver *Emporios...*, p. 126-129.

⁴⁷ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 2025, fojas 9-9v; *Cartas del Consulado de México al virrey* [1712-1714].

⁴⁸ Sobre la feria puede verse Yuste, *El comercio...*, p. 64-66.

las faenas de descarga, compra-venta de mercaderías y las que se relacionaban con el tornaviaje.⁴⁹ [ver imagen 10]

La parada en La Navidad generaba recelos entre las autoridades ya que daba pauta a que se realizaran actividades ilícitas o que se remitieran solicitudes para hacer descargas en ese puerto, lo cual iba en contra de las políticas monopólicas establecidas. Esto último había sucedido cuando los oficiales de la embarcación explicaban que había enemigos en las costas del Pacífico y eso les impedía continuar con su viaje hasta Acapulco; así pasó en 1625 al navío Nuestra Señora de Atocha.⁵⁰ Otra razón para recelar contra las paradas en La Navidad era que en ocasiones la correspondencia enviada desde ese puerto se retrasaba; así se explicó en 1757 cuando se indicó que el gentil-hombre se enfrentaba a caminos desconocidos que lo hacían llegar a México después de que el galeón lo hiciera a Acapulco, por lo que era mejor que el viaje continuara hasta su destino final. Para evitar estas paradas se indicó a las autoridades locales que lanzaran una lancha al agua para recoger los pliegos reales e impidieran que los galeones se acercaran a tierra.⁵¹ Pese a este tipo de indicaciones, el arribo a La Navidad continuó realizándose y esto

⁴⁹ Schurz, *El galeón...*, p. 223. Según la definición que se hace en el diccionario, el gentil-hombre era “la persona que se despachaba al rey con algún pliego de importancia para darle noticia de algún buen suceso, como la toma de alguna plaza, el arribo de alguna flota”. En el caso de la Nueva España, era la persona que llevaba la noticia sobre el arribo de los galeones filipinos al representante del rey en este virreinato. La definición puede verse en Joaquín Escriche, *Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense* (citas y notas de Juan Rodríguez, edición y estudio introductorio de María de Refugio González), México, UNAM, Porrúa, Instituto de Estudios Parlamentarios Eduardo Neri, 1998, p. 268.

⁵⁰ Este ejemplo es explicado por Sales, *El movimiento...*, p. 75.

⁵¹ BNM, Colección Libros Antiguos. Signatura R/32832; *Ordenanzas de marina para los navíos filipinos del Rey que viajen a Nueva España*; 1757. Este documento fue hecho por el gobernador de las Filipinas, don Pedro Manuel de Arandía y Santiestevan, cuyo título era “Señor de Casa de Arandía, profeso de la orden de Calatrava, Gertil-hombre de Cámara de entrada del Rey de las dos Sicilias, Mariscal de Campo de los Ejércitos de su Majestad, Gobernador y Capitán de las islas Filipinas y Presidente de su Real Audiencia.”

obligó a dictar órdenes que al menos prohibieran los contrabandos.⁵² La llegada de las naos a costas neogallegas fue una práctica que se mantuvo vigente durante mucho tiempo.

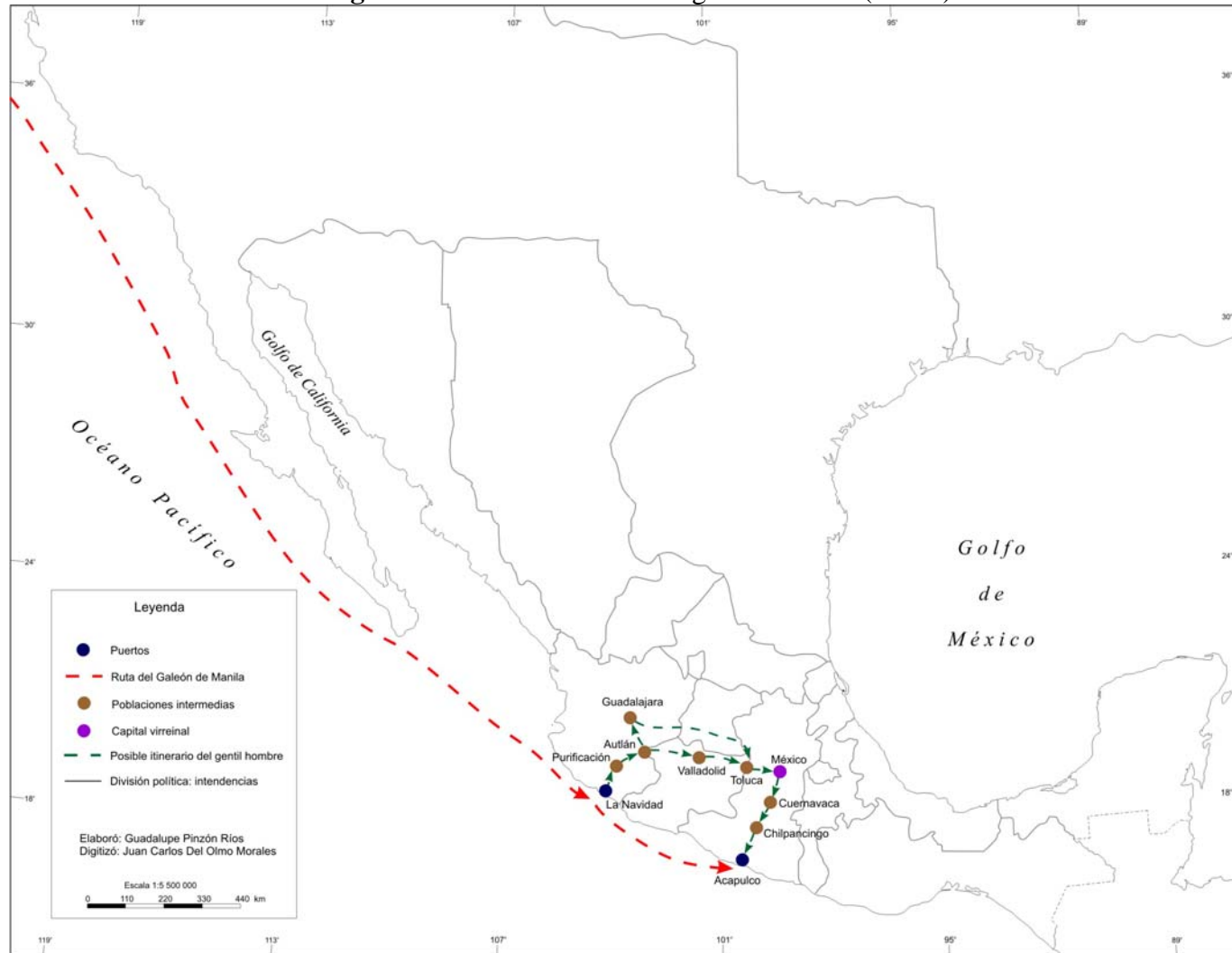
Cuando por fin las naos llegaban a Acapulco había una rutina establecida al momento de hacer la descarga. Casi siempre se seguían los mismos pasos, los cuales iban desde bajar a los enfermos hasta revisar que los fardos y cajas llevados coincidieran con los registros entregados en los puertos; además había que impedir que otras embarcaciones merodearan en torno al galeón.⁵³

Estas órdenes en teoría eran practicadas, como lo deja ver los reportes que se entregaban al respecto, fueran verídicos o no. El caso del patache Nuestra Señora de Covadonga y San Cristobal da ejemplo de ello. El castellano Eusebio Gallo subió a bordo para ordenar el cierre con candado de las escotillas y el guarda mayor puso personal que vigilara que no se hicieran desembarcos. En la ramada destinada para despacho se reunieron los oficiales a vigilar la descarga; primero se bajaron las cajas de permiso de artilleros, marineros y grumetes españoles; posteriormente los ranchos y carga de gente de mar para ver que no se llevaran géneros fuera de registro; finalmente se

⁵² Así se indicó al patache Nuestra Señora de la Portería que arribó en 1758 a esas costas y partió casi inmediatamente. Ver AGN, Filipinas, volumen 5, fojas 66-67; *Informe del arribo del patache Nuestra Señora de la Portería al puerto de La Navidad*; México, 9 de enero de 1758.

⁵³ Schurz, *El galeón...*, p. 319. Para ver el tipo de reglamentaciones establecidas para realizar las descargas puede tomarse como ejemplo la cédula dictada en 1726, donde se indicaba el procedimiento a seguir para realizar el comercio entre Filipinas y Nueva España. Algunas de ellas eran que el maestro de la nave entregara el libro de sobordo al castellano para que se revisara la carga; que en la nave se pusieran guardas que impidieran desembarcos ilegales; que los comerciantes de Manila también pusieran personal de su confianza para vigilar la nave; que los oficiales del puerto no apresuraran a los comerciantes a vender sus mercancías; que las tripulaciones llevaran carga propia según su categoría; que el pago de alcabalas no se realizara en la primera venta salvo si se hacía fuera del puerto; que los comerciantes de Acapulco hicieran juramento de no llevar cantidades de dinero de los vecinos de Nueva España; que se observara que los géneros alimenticios no pagaran derechos reales; entre otros puntos. Ver AGI, Filipinas, 342, L. 9 (1), fojas 477-487; *Cédula relativa al comercio entre Manila y Acapulco*; San Ildefonso, 15 de septiembre de 1726.

Imagen 10. Posible itinerario del gentil-hombre (XVIII)



A partir de: Gerhard, *México...*; González, *Caminos novohispanos...*; Calvo, *Por los caminos...*

hizo la descarga de mercaderías. Cuando se terminó con esta labor se subió nuevamente a la nave para comprobar que no quedara carga así como para revisar las condiciones de la embarcación.⁵⁴

Estas transacciones comerciales, como ya se mencionó, jugaron un papel importantísimo para la Nueva España. Por Acapulco pasaban grandes cantidades de dinero y mercaderías que influyeron en el desarrollo e independencia económica del virreinato. Sin embargo, dicha importancia comercial no se vio reflejada en el establecimiento, pues el principal puerto del Pacífico novohispano fue un lugar de poca infraestructura cuyas edificaciones eran precarias. Ni siquiera las oficinas de las autoridades eran permanentes o hechas con materiales duraderos. Cuando las descargas se realizaban, los oficiales del puerto instalaban su oficina en una enramada o “choza de palma sencilla”. Es probable que esta edificación funcionara como aduana durante mucho tiempo y que constantemente necesitaba reparaciones o incluso ser reedificada. Todavía en 1763 se reportó que dicha aduana estaba tan arruinada que era necesario construirla de nuevo y poner en ella una mesa que sirviera a los trabajos administrativos; los arreglos se hicieron y tuvieron un costo de 400

⁵⁴ AGI, Contaduría, 908; *Autos de visita hecha por castellano y oficiales de Acapulco a patache Nuestra Señora de Covadonga y San Cristóbal*, enero-febrero de 1732. Otro ejemplo similar puede verse con el caso del galeón Santísima Trinidad alias el Poderoso, el cual llegó a Acapulco en diciembre de 1760. Luego de que se acercó a la costa se procedió a revisar las listas del escribano que contenían los nombres de los tripulantes, en la que se incluía a “oficiales, artilleros, marineros, grumetes, españoles y sencillos”. Posteriormente se llamó al maestre de la plata para hacer juramento sobre la salida de la nave así como de su cargamento. Se informó sobre los lugares donde pararon y las razones para hacerlo, que en este caso fue el 6 de diciembre en la bahía de San José del Cabo porque les faltaba agua y de ahí se fueron a La Navidad a echar a tierra al gentil hombre con la noticia de su próximo arribo; de ahí continuaron el viaje hasta Acapulco. Ver AGN, Marina, volumen 18, fojas 33-38v; *Relación sobre el arribo de la nao de Filipinas Santísima Trinidad*; Acapulco, 26 de diciembre de 1760. Un ejemplo más puede verse cuando en 1762 arribó la nave Nuestra Señora del Rosario y San Juan Bautista; ésta paró en California por agua y posteriormente en La Navidad a dejar el aviso de su llegada. Cuando arribó a Acapulco los oficiales del lugar subieron a la nave y con el escribano de testigo se pusieron cadenas y candados en las escotillas, escotillones y paño para evitar descargas ilegales; las llaves quedaron en poder del guarda mayor, quien además apostó guardas en la nave y en tierra. Ver AGN, Marina, volumen 18, fojas 334-337; *Relación sobre el arribo de la nao de Filipinas Nuestra Señora del Rosario y San Juan Bautista*; Acapulco, 7 de febrero de 1762.

pesos.⁵⁵ Las reparaciones fueron constantes debido a la poca calidad de los materiales usados en esa construcción.

En lo que respecta a las viviendas de los oficiales, al parecer éstas ni siquiera eran de su propiedad o del Rey y también estaban hechas de materiales endebles. Para ver lo anterior puede tomarse como ejemplo un reporte hecho en 1781 en donde se informó que tras los terremotos que se sufrieron en el puerto hubo daños considerables en la vivienda del castellano, la cual era una casa antigua de una mujer rica que murió y se la concedió al virrey con la condición de que fuera el palacio del castellano y se pagaran por ella 50 pesos mensuales para mantener la luz del Santísimo Sacramento. Fue hasta ese momento cuando se propuso edificar una casa que sirviera de vivienda al gobernador y de oficina a la Real Hacienda del lugar. Para ello se envió al ingeniero Santiago de Olavarrieta, encargado de las reales obras del puerto, para que hiciera un reconocimiento del lugar y un presupuesto.⁵⁶ Sin embargo, como no había dinero, se consideró que con las reparaciones a la casa del castellano sería suficiente; para esa labor se autorizaron mil pesos.⁵⁷ No parece que hubiera cambios al respecto pues dos años después se mencionaba que el castellano seguía viviendo en esa casa.⁵⁸

Como ya se indicó, Acapulco también carecía de abastecimientos para brindar manutención a la gente de mar y guerra que arribara al puerto así como para otorgar raciones para los almaceneros y sirvientes del lugar.

⁵⁵ AGN, Marina, volumen 19, fojas 379-380v; *Informe sobre obras hechas en la aduana del puerto de Acapulco*; México, 26 de junio de 1763.

⁵⁶ AGN, Filipinas, volumen 17, expediente 22, fojas 292-293; *Expediente promovido por el castellano interino de Acapulco sobre las reparaciones de las Cajas Reales*; México, 23 de abril de 1781.

⁵⁷ AGN, Filipinas, volumen 17, expediente 22, fojas 297-297v; *Expediente promovido...* México, 11 de agosto de 1781.

⁵⁸ Se sabe de esto porque las autoridades se retrasaron con la renta. AGN, Alcabala, volumen 104, expediente 1, foja 349; *Informe sobre retraso en el pago de la renta de la casa usada como sede de la administración de alcabalas de Acapulco*; Acapulco, 8 de enero de 1783.

Generalmente dichos abastos tenían que ser remitidos desde México, Puebla o Veracruz.⁵⁹ Los pertrechos navales tampoco abundaban en el puerto, por lo que en cada arribaba de la nao también se hacían envíos de todo lo necesario para hacerles reparaciones; de ahí la importancia del gentil-hombre, que desde La Navidad llevaba a México aviso de las condiciones en las que las embarcaciones llegaban así como los materiales que necesitarían.

Otras embarcaciones provenientes de establecimientos coloniales también arribaban a Acapulco, pero era necesario que ninguna de ellas se presentara fuera de los tiempos acostumbrados ya que de suceder así podrían crearse problemas y gastos al erario. Por ejemplo, en 1762 el paquebote nombrado Nuestra Señora de la Concepción, proveniente de las misiones de California, arribó a Acapulco antes que la nao; su intención era conseguir jarcia y velamen para las misiones. Sin embargo, el hecho de haber arribado antes que el galeón, cuando lo acostumbrado era que lo hiciera después, generó envío de correos, víveres y pertrechos a Acapulco así como desembolsos innecesarios de la Real Hacienda. Por ello los oficiales de la nave fueron reprendidos.⁶⁰

Para cubrir con los requerimientos de alimentos y pertrechos de las naves que arribaban a Acapulco, en ocasiones se establecían contratas o asientos con particulares, lo que se explicará más adelante.⁶¹

Las carencias del puerto también se relacionaban con falta de circulante para financiar salarios de tripulaciones, de trabajadores portuarios o avituallamiento de las embarcaciones. En el caso de que las remesas de dinero

⁵⁹ Sales, *El movimiento...*, p. 61.

⁶⁰ AGN, Marina, volumen 18, fojas 347-348; *Informe sobre el arribo del patache Nuestra Señora de la Concepción al puerto de Acapulco*; Acapulco, 3 de febrero de 1762.

⁶¹ Algunos autores se han referido al tipo de contratas establecidas en las costas novohispanas. Germán Andrade da ejemplos al respecto en especial del lado del Atlántico. Ver *Un mar...*, a lo largo del capítulo tercero. Por su parte, Sales expone algunos casos sobre contratas establecidas en Acapulco para que se surtiera al lugar de medicinas, pólvora y salitre y algunos alimentos. Ver *El movimiento...*, p. 168-172.

se retrasaran, y para que no se detuvieran las faenas del lugar, las autoridades estaban autorizadas a pedir préstamos a los vecinos del virreinato y luego restituírselos. Por ejemplo en 1759 se devolvió a Antonio Calderón, vecino y del comercio de México, la cantidad de 1,790 pesos 7 tomines de oro que prestó a las cajas de Acapulco para habilitar y aprovisionar una nave que iría a California a llevar los situados de aquel presidio.⁶²

Las condiciones del principal puerto novohispano de cara al Mar del Sur tuvieron que modificarse durante el siglo XVIII. Además de las necesidades defensivas antes mencionadas, los contactos marítimos de Acapulco se incrementaron, por lo que para realizar las faenas requeridas, así como para evitar evasiones al real erario, era necesario que el lugar contara con sus propias embarcaciones. La carencia de éstas se dejó ver cuando en 1758 se indicó que en Acapulco debía brindarse abrigo y ayuda a todas las naves que llegaran solicitando bastimentos, pero tales órdenes no podían cumplirse ya que no se contaba con embarcaciones competentes para realizar las labores indicadas. Era importante que el puerto tuviera sus propias naves ya que a partir de ellas se mantendría comunicación con las naos que llegaran al puerto; además servirían para vigilar los litorales y así evitar que embarcaciones pequeñas se les acercaran con intención de contrabandear. Esto se sabía porque anteriormente Acapulco contó con una embarcación, pero esta se deterioró a tal grado que fue necesario echarla al través por inservible. Por lo tanto, para poder cumplir con las anteriores indicaciones, los oficiales portuarios solicitaron se les dotara con una nueva nave con la que pudieran

⁶² AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 1311, foja 22; *Orden de restituir dinero a Antonio Calderón*; México, 17 de septiembre de 1759.

cumplir con las faenas propias del puerto y evitar fraudes.⁶³ Es probable que la falta de estas embarcaciones en realidad fuera un pretexto para justificar que no se podían evitar los contrabandos practicados en Acapulco, así cada que había órdenes de eliminar el comercio ilícito, las autoridades explicaban que era difícil lograrlo puesto que no tenían los medios para hacerlo; y en lo que se les proporcionaban, dichas prácticas siguieron realizándose.

No hay que perder de vista que el poco desarrollo portuario en realidad ocultaba las grandes riquezas que por el lugar transitaban, las cuales de forma legal e ilegal eran distribuidas entre los comerciantes que arribaban a la feria. Las ventas realizadas eran cuantiosas y generalmente se practicaban de forma similar a las que se hacían en Veracruz, es decir, que los comerciantes mexicanos esperaban a los últimos días de la feria para efectuar las compras y así imponer sus condiciones y precios, sabiendo que al terminar aquella los filipinos no podrían quedarse más tiempo y tendrían que prepararse para regresar a las islas. Además de estas transacciones, también hay que considerar las que se practicaban en las cercanías, como los desembarcos ilegales en Boca Chica, los cuales también dejaban cuantiosas ganancias.⁶⁴

De las importantes transacciones comerciales practicadas en Acapulco sólo una parte de ellas eran legales y dejaban ganancias a la Corona, por lo que era necesario poner freno a tales irregularidades. De ahí la necesidad de reestructurar la administración del puerto y así reducir las pérdidas que sufría el erario. Los principales cambios efectuados en Acapulco se practicaron a partir de la visita de José de Gálvez al virreinato novohispano.

⁶³ AGN, Filipinas, volumen 5, fojas 20-21; *Solicitud de que se provea al puerto de Acapulco con una embarcación*; Acapulco, 18 de febrero de 1758.

⁶⁴ Yuste, *El comercio...*, p. 24; Schurz, *El galeón...*, p. 319.

c) Reestructuración de la administración del puerto

Los temores de que se realizaba contrabando en las costas del Pacífico novohispano no eran gratuitos. Esta práctica existía y era regular pero, al estar en ella involucradas las autoridades locales, era difícil detectarla y detenerla. Por ello desde 1765, cuando José de Gálvez llegó al virreinato novohispano, comenzó la reestructuración de la administración portuaria; esto se hizo a partir de escrutinios más severos a las cajas reales del lugar. El mismo visitador mandó a personal de su confianza a revisar todos los papeles, noticias y documentos que hubiera en Acapulco.⁶⁵ Desde el inicio se detectaron una serie de irregularidades. Por ejemplo, en ese año arribó el navío Santa Rosa y en él había más carga de la registrada, por lo que se ordenó que ésta fuera rematada al mejor postor, de lo cual al Rey le tocaron 2,309 pesos 5 tomines 7 granos.⁶⁶ Gálvez explicó cómo este tipo de fraudes eran regulares en Acapulco y en ellos participaban los oficiales del lugar. Así lo indicó:

(...) en cumplimiento de su Ministerio y de los especiales encargos de sus comisiones dirigidos a evitar fraudes a la Real Hacienda, procuró Su Señoría desde fines del año antecedente (en que no pudo por hallarse en la visita de Veracruz y otros motivos que ocurrieron, enviar persona subdelegada al puerto de Acapulco) tomar en esta capital las providencias que le permitió el tiempo a fin de estorbar las introducciones fraudulentas en ella de los géneros de China que conduce la Nao de Filipinas; y también ha procurado informarse desde entonces por personas instruidas y prácticas de los abusos, fraudes, y desórdenes que anualmente se verifican y repiten en dicho puerto de Acapulco, desde que arriba hasta que sale de él la nao de permiso; pues todos los empleados que debían servir para resguardar los intereses reales han permitido de común acuerdo que se defraude considerablemente por cuantos modos son imaginables.⁶⁷

⁶⁵ AGN, Marina, volumen 23, fojas 75-75v; *Orden de dar documentación de Acapulco a José de Gálvez*; México, 26 de agosto de 1765.

⁶⁶ AGN, Marina, volumen 23, fojas 58-74; *Informe sobre el decomiso y remate de la carga sin registrar de la nave Santa Rosa*; marzo de 1765.

⁶⁷ AGI, México, 1248; *Testimonio de José de Gálvez sobre los desórdenes que comúnmente hay en Acapulco*; México, 7 de noviembre de 1766.

Ante las irregularidades descubiertas, Gálvez suspendió de sus funciones a las autoridades portuarias y en su lugar nombró a Teodoro de Croix, sobrino del virrey, como nuevo castellano; sus funciones principales fueron revisar las cuentas del puerto y eliminar los contrabandos.⁶⁸ Para auxiliarlo, se enviaron también miembros del Tribunal de Cuentas, quienes ocuparon los puestos de contador y tesorero de esas cajas. También se remitieron un guarda mayor con cuatro subalternos, quienes impedirían el contrabando y resguardarían el puerto. El visitador además envió a un subdelegado de Real Hacienda para que visitara las reales cajas del lugar, ayudara al nuevo castellano en lo que pudiera y al mismo tiempo lo vigilara. El nuevo personal debería tomar las decisiones necesarias en el mismo establecimiento a partir de las juntas que organizaran, con ello se acelerarían los cambios en la administración del puerto.⁶⁹

Para poner fin a las actividades ilícitas practicadas en Acapulco, los nuevos funcionarios se dieron a la tarea de investigar las formas en las que éstas se realizaban. Por ello se interrogó a varias personas que conocían el funcionamiento del lugar. Se descubrió que algunas consistían en ingresar mercaderías en las tinajas de ranchos cubriéndolas con arroz u otras menestras, en los baúles de los oficiales y mercaderes los cuales no eran revisados por ser de su uso personal, en las cajas de artillería y en las tinajas de agua. Las labores de carena también representaban desfalcos a la Corona ya que se cobraba demasiado en los arreglos de los cascos cuando en realidad esta labor generaba poco gasto, ya que la mayor parte del tiempo se hacían con fibras de coco. En cuanto a los envíos de dinero, generalmente se remitían

⁶⁸ Arcila, *Reformas...* (vol. 1), p. 167.

⁶⁹ AGN, Marina, volumen 24, fojas 151-162; *Instrucciones que el caballero Teodoro de Croix ha de observar en torno al arribo de la nao de Filipinas*; México, 30 de noviembre de 1766.

más cantidades de las registradas ya que muchas monedas iban pegadas con brea en los costados de las tinajas de agua, entre el zacate del ganado, en las camas de los misioneros y en los cayucos de los tripulantes. Por último, tanto en la carga como en la descarga participaban varias embarcaciones pequeñas, generalmente a cargo de negros, que se acercaban a los galeones para realizar transacciones ilícitas.⁷⁰ Sobre este punto, los oficiales del puerto debían publicar bandos en donde se ordenara que ningún vecino o forastero se acercara a la nao sin licencia ni ocultara géneros o mercaderías que quisieran embarcar, con pena de confiscación. La noticia también debía publicarse en los pueblos, ranchos y estancias cercanas.⁷¹ Así quedó indicado:

Las instrucciones que dicho Castellano ha llevado, así mías, como de este Visitador General, no omite encargo ni prevención alguna que sea conducente al intento pues en ellas se advierte aún lo que se debe practicar en los parajes distantes de la propia costa donde se pueden arrimar con botes y otras pequeñas embarcaciones para extraer géneros, a fin de embarazarlo, y dejar atendida de este modo la voluntad del Rey, y utilidad de su Real Hacienda.⁷²

Luego de las investigaciones, se indicó que las nuevas autoridades también tenían que vigilar que la descarga de los galeones se realizara rápidamente para evitar retrasos así como para impedir la presencia de contrabandistas. Habría que poner especial empeño en la carga de marineros y soldados (la cual sólo era de 30 pesos de géneros regulados a los precios de Filipinas) ya que era común que llevaran mercancías exquisitas que excedían las cantidades permitidas, esto por indicaciones de oficiales o mercaderes.

⁷⁰ AHN, Consejos, Cuaderno A, pieza 1ª, legajo 20730; *Testimonios sobre fraudes en Acapulco*; México, noviembre de 1766. AGI, México, 1248; *Visita de cajas reales de Acapulco*; noviembre 1766-julio 1767.

⁷¹ AGN, Marina, volumen 24, fojas 151-162; *Instrucciones que el caballero Teodoro de Croix ha de observar en torno al arribo de la nao de Filipinas*; México, 30 de noviembre de 1766.

⁷² AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 15 (Segunda Serie), fojas 123-123v; *Informe sobre medidas a tomar en Acapulco para evitar contrabandos*; México, 26 de enero de 1767.

También era necesario revisar las menestras para que en ellas no se llevaran productos ilegales.⁷³

Respecto al envío de los cargamentos a México, los oficiales del puerto vigilarían que no se internaran mercancías sin sus guías correspondientes y que se cobraran las alcabalas de forma correcta; se indicó que por la primera venta realizada en la feria de Acapulco éstas no se pagarían pero posteriormente sí, por lo que debía tenerse mucho cuidado al respecto. También se cobrarían por lo que pasara a otras provincias del reino o por las mercaderías revendidas durante la misma feria.⁷⁴ Esto último provocaba muchos problemas porque algunos comerciantes hacían su segunda venta en el puerto y se negaban a pagar los reales derechos alegando que la transacción se realizaba durante el periodo de feria.⁷⁵

Los oficiales también tendrían cuidado en lo que se refería a la plata llevada en el tornaviaje ya que, como se les indicó, ésta era embarcada y escondida de diversas formas ya mencionadas.⁷⁶

Los funcionarios también vigilarían el contacto que la nao tuviera con otras embarcaciones; esto se debía a que era común que durante su estancia en Acapulco llegaran naves provenientes de Guatemala, Tierra Firme, Perú y California. Si eso pasaba, las que provinieran del sur debían ser detenidas por estar prohibido ese contacto; tendrían que asegurar las naves, registrarlas, aprehender caudales e informar de lo ocurrido. En cuanto a las naves de las misiones o de puertos menores, había que ordenarles que no se acercaran a la

⁷³ AGN, Marina, volumen 24, fojas 151-162; *Instrucciones que el caballero...*

⁷⁴ AGN, Marina, volumen 24, fojas 151-162; *Instrucciones que el caballero...*

⁷⁵ AGN, Marina, volumen 28, fojas 277-282v; *Indicaciones sobre la forma en la que han de cobrarse alcabalas en Acapulco*; México, 5 de mayo de 1768.

⁷⁶ AGN, Marina, volumen 24, fojas 151-162; *Instrucciones que el caballero...*

nao y someterlas a registros para ver que no se llevaran sus mercaderías.⁷⁷ Todas las medidas a aplicar fueron aprobadas por el monarca español, quien además en 1767 ratificó el nombramiento de Teodoro de Croix como castellano de Acapulco.⁷⁸

Para cumplir con las órdenes dadas, ese funcionario vio que el puerto necesitaba una nave propia, como ya antes se había informado. Las canoas del lugar estaban maltratadas y eran inútiles al servicio de la Corona. Una nave nueva permitiría subir a las naos y poner vigilancia en ellas para evitar fraudes. Por ello el funcionario se dio a la tarea de buscar una embarcación en aquellos litorales y tuvo la suerte de encontrarla. En las cercanías a Acapulco un particular comenzó a hacer una nave para bucear por perlas, pero por falta de dinero no la terminó. Así que los oficiales compraron el casco y concluyeron la construcción; el costo de ello ascendió a 172 pesos 2 reales.⁷⁹ El virrey aprobó la decisión tomada por la Junta de Acapulco.⁸⁰

Además de los cambios aplicados para mejorar el funcionamiento del puerto, los nuevos oficiales vigilaron estrictamente todas las embarcaciones que arribaron a Acapulco. Por ejemplo, cuando en 1767 llegó la fragata San Carlos se procedió a interrogar a sus oficiales. Según informaron éstos, la nave paró en La Navidad a dejar al gentilhombre. En la carta enviada a México se indicaba la prisa que se tenían de regresar a las Filipinas debido a las urgencias que se sufrían en las islas; esto era viable ya que el casco de la nave no estaba dañado. Se hizo revisión de éste y se vio que efectivamente estaba

⁷⁷ AGN, Marina, volumen 24, fojas 151-162; *Instrucciones que el caballero...*

⁷⁸ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 90, expediente 70, foja 123; *Aprobación del nombramiento del nuevo castellano de Acapulco*; Madrid, 3 de marzo de 1767.

⁷⁹ AGN, Marina, volumen 24, fojas 343-345; *Informe sobre la compra del casco de una nave, así como de su conclusión en Acapulco*; Acapulco, 12 de enero de 1767.

⁸⁰ AGN, Marina, volumen 24, foja 345v; *Informe sobre la compra...* México, 22 de enero de 1767.

en buen estado y sólo requería reparaciones menores, por lo que se aprontaría su regreso. Sin embargo, en lo que se refería a la carga, se vio que en la bodega se llevaban mercancías sin registrar: 7 fardos y 1 cajoncito mediano con marca de San Agustín; todo se incautó. Posteriormente se mandó una misiva a las autoridades de Manila en donde se informaban los fraudes que se cometieron en esta nao para que pusiesen remedio al asunto.⁸¹

Croix se familiarizó con varios tipos de fraudes cometidos en el puerto. Decía que era público y notorio que se faltaba a la religión cuando se mentía en los juramentos hechos durante avalúos. Tampoco se cumplía la regla de que “nadie registre efectos propios como ajenos ni ajenos como propios” ni la orden de que “ningún residente de la Nueva España debe de participar en el comercio de esa carrera”. Generalmente, el valor de las cargas era mayor a lo que quedaba registrado. Además, se sabía que cuando las naves salían de Cavite, en el canal de San Jacinto se introducían contrabandos, los cuales se desembarcaban al llegar a costas novohispanas: en el cabo de San Blas con el pretexto de hacer aguada y en La Navidad con el de dejar los pliegos y al gentilhombre. Para evitar contrabandos, Croix sugirió que cuando la nao se acercara a las costas de Acapulco se desatara el barco del Rey con el guarda mayor y un ministro que la abordaran, vigilaran y distribuyeran guardas de día y de noche. Posteriormente se haría la descarga; se comenzaría por los ranchos y cajas de permiso que antes no se registraban. Además, éstas debían hacerse

⁸¹ Las autoridades filipinas respondieron a esta misiva y explicaron que los contrabandos no se cometían al momento de cargar la embarcación, sino que se realizaban durante el trayecto; además dijeron que la vigilancia en los litorales de esas islas era muy difícil, por lo que las acciones para frenar los comercios ilícitos debían implementarse en Acapulco. Ante esta respuesta se amenazó que si se quería continuar con el tráfico de esas islas con la Nueva España los oficiales de Manila debían tomar medidas para evitar contrabandos. También indicaron que dichas embarcaciones no regresarían a las islas con más dinero del permitido, el cual debía ser el doble de lo registrado al llegar; en este caso, la cantidad permitida fue de 132 mil pesos. Ver AGN, Marina, volumen 25, fojas 173-230v; *Relación sobre el arribo de la fragata San Carlos de Borromeo*; enero-julio de 1767.

con listados en mano y de ser necesario se abrirían los fardos para revisarlos, pese a que estaba prohibido hacerlo en Acapulco. Por último, era necesario hacer más jacales para guardar las mercaderías que llegaban y así impedir que éstas salieran del puerto previamente y sin la autorización requerida.⁸² La distribución de las edificaciones reales también era un tema a discutir ya que las mejores casas de Acapulco estaban en manos de los comerciantes, quienes incluso habían obligado a los vecinos a vendérselas; esto dejaba a los oficiales fuera de los mejores predios. Era necesario que las autoridades estuvieran en lugares bien ubicados para vigilar el funcionamiento del puerto así como para cumplir con sus respectivas obligaciones; por ello Croix sugirió que se construyeran casas para ellos en lugar de rentarlas temporalmente; con el dinero que se ahorraría podrían edificarse viviendas y oficinas y ya no volvería a gastarse innecesariamente en alquileres.⁸³

Con las investigaciones y propuestas de Croix es posible que las autoridades reales tomaran conciencia de las carencias existentes en el puerto, las cuales aunque no detenían su funcionamiento sí dificultaban el control de las autoridades sobre él. En cierta forma, el cambio de oficiales en Acapulco fue la manera en la que las autoridades reales intentaron retomar el control de las finanzas del puerto, aunque todavía faltaba mucho por hacer.⁸⁴

Algunas costumbres no cambiaron demasiado, como el hecho de que las naos pararan en La Navidad. Esta situación puede verse cuando en 1776 el navío San Joseph arribó a ese puerto para avisar que necesitaría varias

⁸² AGN, Marina, volumen 28, expediente 257-266v; *Sugerencias de Teodoro de Croix para eliminar el contrabando en Acapulco*; México, 29 de julio de 1768.

⁸³ AGN, Marina, volumen 28, expediente 257-266v; *Sugerencias de Teodoro de Croix...*

⁸⁴ Incluso Carmen Yuste explica que aunque fueron importantes las revisiones a las que fue sometido el puerto, luego de la visita de Gálvez no se volvieron a implementar ese tipo de inspecciones. Ver *Emporios...*, p. 335-336.

reparaciones así como surtir su caja de botica.⁸⁵ Su trayectoria fue descrita detalladamente; se informó que la nave salió de Cavite, por necesidad pararon en San Joseph de California ya que durante la travesía perdieron 15 hombres y enfermaron 120, y luego en La Navidad se detuvieron a dejar al gentil-hombre.⁸⁶ Ante este tipo de noticias se insistía en que las naos hicieran parada regular en Monterrey o en San Francisco para que se abastecieran de víveres y demás provisiones necesarias, además de que con eso se fomentarían los establecimientos californianos.⁸⁷ Al parecer esto sí se cumplió aunque no fue regla general ni se dejó de recalar en La Navidad como se esperaba. Esto en parte puede deberse a que con las derrotas acostumbradas tal vez se establecieron tratos comerciales ilegales a los cuales no se quiso renunciar. Por la razón que fuera, las paradas en ese puerto neogallego continuaron realizándose, como se ve cuando la fragata San José salió de Cavite en 1777, pasó por Cabo San Lucas y luego a La Navidad para avisar que llegaba en buenas condiciones y por lo tanto deseaba regresar a las islas rápidamente.⁸⁸ Lo mismo hizo la fragata San Pedro, la cual en noviembre de 1778 paró en la Navidad para dejar la correspondencia donde avisaba que llegaba en buenas condiciones.⁸⁹

Por lo que se ve, si bien las rutas entre Filipinas y Acapulco no se modificaron demasiado, las revisiones y el control sobre el puerto novohispano sí lo hicieron y fueron más estrictos.

⁸⁵ AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 2, fojas 15-15v; *Informe del arribo del navío San Joseph al puerto de La Navidad*; La Navidad, 3 de enero de 1776.

⁸⁶ AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 5, foja 75; *Informe del arribo de la fragata San Joseph a Acapulco*; México, 21 de enero de 1776.

⁸⁷ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 107, fojas 388-389; *Orden de Gálvez de que las naos hagan parada en Monterrey o San Francisco*; Aranjuez, 16 de mayo de 1776.

⁸⁸ AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 24, fojas 359-360v; *Solicitud de la fragata San José de regresar pronto a Filipinas*; La Navidad, 9 de noviembre de 1777.

⁸⁹ AGN, Filipinas, volumen 13, expediente 1, fojas 36-37; *Informe del arribo de la fragata san Pedro a las costas de la Navidad*; La Navidad, 13 de noviembre de 1778.

d) Aperturas comerciales

La apertura comercial de Acapulco implicó importantes cambios en él. Como antes se mencionó, a partir de 1774 el cacao guayaquileño fue uno de los principales productos en ingresar a ese puerto y, pese a las protestas de los caraqueños, las remesas continuaron.⁹⁰ Las transacciones comerciales ya no únicamente se realizaban en épocas de feria, por lo que cada vez mayor número de comerciantes y personas ligadas a las transacciones marítimas se quedaban en el puerto, permanecían en él más tiempo o lo visitaban con mayor frecuencia. Arrieros de Tixtla circularon más entre el puerto y otros establecimientos; los agentes comerciales poco a poco hicieron de Acapulco su lugar de residencia; y los almaceneros del lugar (generalmente los comerciantes ricos) cada vez rentaron más sus bodegas ante la insuficiencia de arrieros que se llevaran toda la carga.⁹¹

El aumento comercial que vivió Acapulco pronto dejó ver problemas nuevos, como los que se relacionaron con el cobro de alcabalas. Para conseguir más ingresos para el erario, se planteó la idea de cobrar reales derechos a productos que antes estaban exentos de tal obligación, como los alimentos. En 1777 se sugirió cobrar alcabalas por el azúcar con la que se surtía a las tropas de Acapulco y que era llevada de Chilpancingo.⁹² Un año después, llegaron al puerto indicaciones de que se cobraran alcabalas sobre las harinas que se comercializaban en el lugar. Respecto a los productos de consumo local, como huevo, queso o verduras, siguieron siendo exentos de los

⁹⁰ Para ver sobre el tráfico comercial en el Pacífico ver Arcila, *Reformas...* (vol. I), p. 132-133.

⁹¹ Hernández, *Élites...*, p. 118.

⁹² AGN, Alcabala, volumen 400, expediente 1, fojas 36-36v; *Carta de administrador de Acapulco Roque de la Maza al director general de Alcabalas Miguel Páez*; Acapulco, 6 de noviembre de 1777.

reales derechos debido a su poco valor.⁹³ Por otro lado, para 1781 trataron de hacerse ajustes en los cobros de alcabalas ya que se indicó a los funcionarios de Acapulco que éstas debían aumentarse del 2 al 4 y 6%; por toda transacción realizada en el lugar se pagarían los reales derechos excepto en aquellos en los que se comerciara con los efectos llevados por indios y que consistieran en productos de su labranza o crianza.⁹⁴

Todas las indicaciones sobre nuevos cobros de alcabalas, aunado al aumento comercial que hubo en Acapulco, probablemente provocaron que el personal administrativo fuera insuficiente para encargarse de ellos. Por ejemplo, para 1784 las autoridades locales reportaron que tenían problemas para recaudar alcabalas; se quejaron de que aunque la primera venta efectuada en el puerto estaba exenta de gravámenes, la segunda o la tercera ya debían de pagar alcabalas; sin embargo, vecinos y forasteros evadían ese pago alegando que sus transacciones se realizaban durante el periodo de feria.⁹⁵

Por otro lado, las revisiones más detalladas generaron quejas por parte de los comerciantes, quienes alegaban que eran excesivos los aforos que se les exigían. Sin embargo las autoridades informaban que dichos cobros eran justos ya que el comercio de Acapulco era de los más lucrativos del reino; ponían como ejemplo que las pocas tiendas del lugar obtenían ganancias hasta de un 200% en ventas. Sin embargo esa riqueza aún no dejaba suficientes ganancias al erario debido a que las alcabalas seguían sin ser cobradas

⁹³ AGN, Alcabalas, volumen 400, expediente 1, foja 132v; *Instrucciones y bandos publicados sobre el cobro de alcabalas en Acapulco*; abril de 1779.

⁹⁴ AGN, Alcabala, volumen 400, expediente 1, fojas 298-298v; *Orden de aumentar alcabalas por motivo de guerra*; México, 10 de enero de 1781.

⁹⁵ AGN, Alcabala, volumen 49, expediente 4, fojas 198-198v; *Informe sobre fuga de alcabalas que existe en Acapulco*; Acapulco, 14 de enero de 1784.

debidamente; esto en parte se debía a que los comerciantes no declaraban el verdadero valor de los productos vendidos. Ejemplo de ello se veía con el aguardiente, bebida que generalmente no se medía o pesaba, por lo que no se hacían los cobros correspondientes a su valor y eso hacía que sus traficantes obtuvieran ganancias hasta de un 200%, mientras que el erario recibía poco ingreso.⁹⁶ Además, había tiendas puestas en enramadas por parte de comerciantes del mismo virreinato en las que vendían “provisiones y bastimentos” durante los periodos de feria y que por no ser negocios permanentes no pagaban reales derechos; los dueños de dichas enramadas vendían sus productos más baratos que las tiendas formales y no registraban sus transacciones, por lo que era común la evasión al erario.⁹⁷

Como los desórdenes en torno a las alcabalas parece que fueron constantes, en 1789 el castellano Salcedo hizo una revisión de algunos aspectos que dificultaban su cobro, problemas que según el mismo funcionario, en gran medida se debían a la apertura comercial que se decretó en los establecimientos portuarios novohispanos, lo cual acrecentó el tráfico comercial del lugar. En primer lugar, el personal del puerto estaba mal pagado y era insuficiente para cumplir con todas sus obligaciones. Explicó que al Comisionado del Real Tribunal del Consulado sólo se le pagaba durante el tiempo en el que estaba la nao en el puerto; se le entregaban 500 pesos para él y 300 para un escribano que le ayudara. Y las funciones que desempeñaban eran numerosas pues ellos solos debían encargarse de hacer las guías con las que se introducirían todas las mercaderías que llegaban; además, el escribano

⁹⁶ AGN, Alcabalas, volumen 189, expediente 7, fojas 150-153v; *Informe sobre ajuste de alcabalas en Acapulco y razones*; México, 10 de julio de 1788.

⁹⁷ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 187, expediente 7, fojas 147-148; *Solicitud para que los dueños de tiendas enramadas del puerto también paguen derechos al Rey*; México, 19 de abril de 1788.

desempeñaba el oficio de guarda para evitar las extracciones clandestinas. El personal que estaba a cargo de esos funcionarios era insuficiente para custodiar los diversos pasos o veredas que comúnmente usaban los defraudadores; y como no tenían otro ingreso, además del mencionado y con el cual apenas podían subsistir, era imposible mantenerlos sin distracciones, pues tenían que buscar otras utilidades. Esto los hacía descuidar su trabajo.

Otro problema con el que se enfrentaban los oficiales portuarios al momento de cobrar alcabalas era que muchos de los efectos no iban registrados en las guías; varios productos salían con pases simples de la aduana debido a que eran registrados como de “uso”, es decir, que serían consumidos y no vendidos. En teoría no se pagaba por ellos, pero en ocasiones los forasteros las sacaban con ese pretexto y posteriormente las vendían en sus localidades sin pagar los correspondientes derechos reales. También había dueños de tiendas en pueblos o hacendados que compraban mercancías de “uso personal” que en realidad eran repartidas entre los peones o intercambiarlas por algodón a agricultores de las localidades; podría decirse que la reventa era algo usual en el puerto y no siempre podían cobrarse los reales derechos. Una evasión más se realizaba cuando comerciantes de tierra adentro se asociaban con vecinos del puerto para que éstos compraran mercaderías como si fuesen para ellos y posteriormente, poco a poco, las enviaban a sus respectivos dueños.

Salcedo se quejaba de que estas evasiones eran todavía más difíciles de solucionar ya que los encargados del comercio se iban de él en cuanto el último fardo salía del lugar. Esto provocaba que no hubiera personal competente para revisar las transacciones que se hacían en Acapulco al

terminar la feria o al momento en que llegaban naves de Guayaquil con las 100 mil fanegas de cacao que tenían permitido llevar (con valor aproximado de 150,875 pesos). El encargado de revisar esas transacciones, es decir el sustituto del contador, generalmente contaba con poca instrucción y por ignorancia no realizaba bien los cobros de los reales derechos. Según el castellano, era necesario poner el mismo empeño en la vigilancia del comercio peruano y guayaquileño que el que se ponía en el filipino. Para mostrar los desórdenes en los cobros, Salcedo explicó que en 1789 no llegó a Acapulco el comisionado de avería debido a que no hubo navío de China; sin embargo, sí arribaron 2 fragatas de Guayaquil cargadas de cacao, a las cuales no se les exigieron los justos dineros y su cargamento se envió al interior del reino.

Hay que considerar que el informe de Salcedo puede ser un poco exagerado ya que su objetivo era que le autorizaran coordinar el cobro de alcabalas en el puerto, solicitud que hizo en 1789. Pidió que se le pagaran 800 pesos para él y sus ayudantes y el 10% de lo cobrado por averías en el caso de que no fueran naves al puerto.⁹⁸ Su propuesta fue aceptada luego de establecer algunas condiciones con el Consulado de México.⁹⁹

⁹⁸ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 697, expediente 6, fojas 1-4; *Correspondencia entre Francisco Salcedo y el Consulado de México*; Acapulco, 1 de septiembre de 1789.

⁹⁹ Esas condiciones fueron a) la entrega de una fianza; b) Que por trabajo de administrar averías sólo se abonara el 15% deducido del total producto de 6 a mil que pertenecían a los fondos del consulado, sin gozar de premios por los aumentos temporales que solían hacerse; y c) que cada cuatro meses debía mandar cuenta de lo que producía el ramo y cada año una cuenta total. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 697, expediente 6, fojas 5-7; *Correspondencia entre Francisco Salcedo y el Consulado de México*; México, 22 de septiembre de 1789. Pero Salcedo no quedó conforme y volvió a explicar que las condiciones de pago que le puso el Tribunal de Cuentas no podía aceptarlas ya que de lo obtenido él debía satisfacer gastos de oficina y el salario de un escribiente fijo, el cual no debía ser menor a 300 pesos anuales. No podía aceptar lo que le proponían porque él sería el perjudicado. Explicó que no eran gravosos los 800 pesos que pedía ni el 10% de averías cuando no iba navío ya que su trabajo significaría mayores ganancias al erario, esto debido al aumento comercial del puerto ocasionado por la aplicación del comercio libre, así como a la mejor administración en los cobros de los reales derechos. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 697, expediente 6, fojas 9-11; *Correspondencia entre Francisco Salcedo y el Consulado de México*; México, 23 de septiembre de 1789. El caso volvió a ser revisado por el Consulado y aprobada la propuesta de Salcedo con algunas condiciones como dar fiadores, gastos para escribiente,

Es posible que mejorara la vigilancia sobre el tráfico del puerto, aunque no se logró acabar con los contrabandos. Esto se ve cuando un año después del trato que se hizo con el castellano, de México le enviaron órdenes de que pusiera mayor atención al “comercio secreto” que solía hacerse en Acapulco al terminar la feria.¹⁰⁰ Esto se debió a una denuncia que se hizo, en la que se informaba que al puerto llegaban alhajas de forma clandestina. El nuevo administrador explicó que esta ilegalidad no podía atribuirse a la ineptitud de los guardas.¹⁰¹ El puerto nunca había estado tan vigilado, según lo explicó Salcedo:

Nunca, Señor Excelentísimo, han vigilado con más esmero ni he dado órdenes tan adecuadas para precaver el menor fraude. Yo personalmente ni me separé de día del lugar a donde se hacen las descargas, inspeccionando con escrupulosidad cuanto vino a tierra, ni falté una sola noche a rondar la bahía en la falúa de rentas, manteniéndome constante hasta la mañana en atalaya del navío, y operaciones del resguardo, despreciando los efectos bien sensibles de este fiero riguroso clima y los evidentes daños del sereno que ya padezco.¹⁰²

El castellano consideraba que eran los filipinos los culpables de este contrabando. No dudaba que éste continuara practicándose al esconder mercancías en parajes indecentes o imperceptibles, pero para tratar de evitarlo se revisaban con mayor escrutinio las idas y venidas a bordo de la tripulación. Y luego de la noticia se tomó una nueva medida: revisar las cajas y baúles de los comerciantes filipinos. Gracias a ello se lograron aprehender dos cajitas de perlas y brillantes.¹⁰³

remisión de cuentas, etcétera. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 697, expediente 6, fojas 12v-15v; *Correspondencia entre Francisco Salcedo y el Consulado de México*; Acapulco, 26 de octubre de 1789.

¹⁰⁰ AGN, Alcabala, volumen 104, expediente 1, fojas 133-134; *Medidas tomadas para evitar ventas ilícitas en Acapulco*; Acapulco, 18 de enero de 1790.

¹⁰¹ AGN, Alcabala, volumen 104, expediente 1, fojas 129-131; *Informe sobre denuncia de contrabando de alhajas en el puerto*; Acapulco, 23 de marzo de 1790.

¹⁰² AGN, Alcabala, volumen 104, expediente 1, foja 131; *Informe sobre denuncia...*

¹⁰³ AGN, Alcabala, volumen 104, expediente 1, fojas 131-132; *Informe sobre denuncia...*

Como se ve, los contactos marítimos de Acapulco aumentaron durante la segunda mitad del siglo XVIII; esto obligó a reestructurar el sistema de cobros que se tenía en el puerto. Las revisiones a naves y cargamentos fueron más detalladas con la intención de evitar contrabandos, así como de controlar las transacciones efectuadas en el lugar. Pese a las medidas tomadas, no se pudieron evitar del todo los contrabandos, pero el hecho de que se estableciera mayor vigilancia alteró el funcionamiento de Acapulco y, por lo mismo, el sistema marítimo-comercial del lugar.

Pese a la importancia de Acapulco, al parecer su papel como centro comercial de la zona siendo débil en comparación con establecimientos como Guadalajara, Puebla o Zacatecas. Incluso Humboldt llegó a mencionar que la actividad mercantil de ese puerto se reducía al galeón de Manila, a algunos contactos de cabotaje con Zacatula, Guatemala y San Blas y a cuatro o cinco barcos de procedentes de Guayaquil y Lima.¹⁰⁴ A pesar de su importante papel, en realidad Acapulco no pudo acaparar todas las faenas marítimas que se requerían en Nueva España, lo que dio posibilidad a que se desarrollara otro establecimiento portuario.

¹⁰⁴ Humbolt, *Ensayo...*, p. 482.

CAPÍTULO X. San Blas

Como antes se mencionó, San Blas es importante en la historia de las navegaciones en el Pacífico novohispano. El lugar fue creado como Departamento Marítimo, lo que implicaba que sus funciones serían militares. Sin embargo, la necesidad hizo que poco a poco se practicaran en él actividades comerciales. Este proceso en gran medida se debió a las adecuaciones requeridas en las rutas marítimas de la Nueva España. Algunas de ellas fueron consecuencia de las presiones enemigas, como ya se hizo mención. Para aumentar las navegaciones en esos litorales fue necesario crear en ellos actividades económicas lucrativas, entre las que destacó el comercio. Por otro lado, las rutas mercantiles se vieron favorecidas con la búsqueda de nuevos derroteros, con la creación de nuevos establecimientos portuarios y con la apertura de otros ya existentes. Todas estas circunstancias permitieron a San Blas incrementar paulatinamente sus funciones y contactos. Es importante conocer la relevancia de ese establecimiento ya que a partir de él poco a poco se modificaron las rutas marítimo-comerciales del virreinato, así como las tradiciones y faenas náuticas que se tenían en los establecimientos costeros de Nueva España.

a) Primeras propuestas de actividad comercial

Desde el momento en el que San Blas fue fundado, lo cual sucedió al mismo tiempo que la expulsión jesuita, comenzó la reestructuración de las navegaciones por California y las costas neogallegas, las cuales pasaron del control de los religiosos al de los funcionarios de la Corona. Oficiales reales fueron enviados al establecimiento a organizar la nueva estructura naval, en la

que hombres y navíos desempeñarían funciones específicas en obediencia a reglamentos y decretos dictados en la metrópoli y adaptados a las realidades coloniales.¹⁰⁵ Como se intentó mantener un estricto control de las faenas a realizar, fue necesario que las embarcaciones quedaran registradas en un padrón; además, todos los pobladores que quisieran bucear por perlas o pescar en aquellas aguas tuvieron que matricularse.¹⁰⁶ Las restricciones se debían a que éste era un establecimiento que dependía de forma directa de la autoridad y del financiamiento real, por lo que las actividades comerciales quedaron prohibidas. Las funciones del lugar sólo abarcarían remesas de alimentos a las Californias, exploraciones cartográficas, toma de territorio del noroeste americano y diversas faenas relacionadas con envío de correos, revisiones de litorales y defensa costera.¹⁰⁷ Sin embargo, en la medida en la que las navegaciones se hicieron regulares también se practicaron algunas actividades comerciales. Por ejemplo, al momento de realizar los viajes de abastecimiento a las misiones y territorios del noroeste ilegalmente se llevaban algunas mercaderías, las cuales en un principio se pagaban con carne o cereales.¹⁰⁸ Respecto a la Baja California, también se establecieron intercambios; a ese lugar se enviaban desde Sonora, Sinaloa y San Blas herramientas, herrería, loza o textiles a cambio de productos agropecuarios.¹⁰⁹ Dichos contactos paulatinamente aumentaron y permitieron el incremento de actividades económicas así como de contactos marítimos.

¹⁰⁵ Vidargas, *Navegación...*, p. 154; Moncada, "Los ingenieros...", p. 146.

¹⁰⁶ AGN, Historia, volumen 326, foja 228; *Orden de que pobladores se matriculen para pescar o bucear por perlas*; San Blas, 3 de diciembre de 1768.

¹⁰⁷ Guirao, "Notas...", p. 274; Calderón, *Los virreyes...*, p. xx.

¹⁰⁸ Martha Ortega explica que debido a que el comercio hacia la Alta California estuvo prohibido para cualquier otra provincia hispánica, los vecinos del lugar siempre estuvieron dispuestos a pagar por algunas comodidades aunque fuera de forma ilegal, pero como no había circulante, en ocasiones los intercambios se hacían con carne y cereales. Ver *Alta...*, p. 168-169.

¹⁰⁹ Dení Trejo, *Espacio y economía en la Península de California, 1785-1860*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999, p. 47.

Por lo anterior, surgieron algunas propuestas para hacer de San Blas un establecimiento mercantil, lo cual coincidía con los cambios y reglamentaciones implementadas en torno a la apertura comercial que se autorizaba en algunos puertos americanos.¹¹⁰ En 1772 el comisario Francisco Trillo dio licencia al capitán Joseph Marín registrar en la nave Santa Gertrudis la cantidad de 4 mil pesos para ir a Acapulco y comprar géneros de Filipinas; esto se debía a que la nave viajaría a ese puerto para recoger los cañones que serían usados en la fragata que se construía en San Blas. Ante esta iniciativa, el virrey Bucareli tuvo que reprender al comisario y recordarle que no debía otorgar tales licencias ya que la relación comercial entre esos puertos no estaba permitida. Sin embargo, al momento de informar lo acontecido, el virrey comentó al ministro Julián de Arriaga lo provechoso que sería que los géneros chinos se introdujeran por mar desde Acapulco a todas aquellas regiones.¹¹¹

Otro ejemplo sobre este mismo tema se deja ver cuando en 1779 Antonio de Areche, visitador del virreinato del Perú, hizo recomendaciones para que se abriera el comercio directo entre Perú y San Blas. Su propuesta se basó en el Reglamento de Comercio Libre que se expidió en enero de 1774 para los reinos de Nueva España, Perú, Nueva Granada y Guatemala. Areche consideró que se obtendrían importantes beneficios al erario si se permitía que se crearan redes mercantiles entre puertos peruanos y el de San Blas, establecimiento desde el cual a su vez se abastecería a los territorios de Sonora, Sinaloa y las Californias. Debido a que las naves de ese departamento

¹¹⁰ Jean Meyer explica cómo la misma fundación del puerto se estimuló la economía regional, lo cual poco a poco llevó al establecimiento de redes comerciales. Ver *Breve historia de Nayarit*, México, Fondo de Cultura Económica, Colegio de México, 1997, p. 73. Por su parte, Trejo explica cómo desde fines del XVIII el comercio en la Baja California aumentó, tanto en las modalidades de altura como de cabotaje. Ver *Espacio...*, p. 59.

¹¹¹ RAH, Colección Bucareli, volumen 9/4313, carta 413, folios 203v-204v; *Propuesta para abrir el comercio en las costas del Mar del Sur*, México, 26 de mayo de 1772.

marítimo viajaban constantemente a las provincias del noroeste, los envíos que se hicieran no tendrían costo a la Real Hacienda. Areche aclaró que los productos remitidos desde El Callao y Guayaquil no competirían con los llevados en las flotas y, por lo tanto, no se dañaría a comerciantes de Andalucía. Y las naves peruanas, a su regreso, podrían adquirir en Acapulco mercaderías diversas que hicieran falta en Perú. Además, esta apertura comercial también tendría buenos resultados en la defensa de los litorales del Pacífico ya que ambos virreinos se mantendrían bien comunicados y protegidos.¹¹²

El interés de abrir el comercio entre puertos peruanos y San Blas también fue compartido por algunos mercaderes. Esto puede verse cuando al mismo tiempo que Areche envió su misiva al Ministro de Indias, el comerciante peruano Juan Gordonez solicitó licencia para remitir mercancías desde Perú al mencionado departamento marítimo. A cambio, ofrecía vender los productos a mitad de su precio para que los territorios del noroeste americano se vieran bien abastecidos. Sin embargo, el Rey no concedió ese permiso debido a que en la real cédula dictada en enero de 1774 claramente se indicaba que sólo Acapulco estaba habilitado para comerciar con puertos peruanos.¹¹³

Lo anterior no significaba que las navegaciones entre San Blas y Perú no se realizaran. Éstas se practicaban pero debían ser por órdenes oficiales; por eso cuando alguna nave transitaba entre esos establecimientos era registrada para comprobar que no llevara cargamentos.¹¹⁴ Pese a lo anterior, hubo intentos de

¹¹² AGN, Indiferente de Guerra, volumen 532-A, fojas 1-6v; *Propuesta de Antonio de Areche para activar comercio entre Perú y Nueva España*; Lima, 8 de mayo de 1779.

¹¹³ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 117, expediente 164, fojas 300-300v; *Se niega permiso para comerciar entre Perú y San Blas*; San Ildefonso, 2 de octubre de 1779.

¹¹⁴ Así se dejó ver cuando la nave peruana Nuestra Señora de Balvanera llegó a Acapulco procedente de San Blas con pliegos reales. La nave fue revisada y se comprobó que iba sin mercancías; además se tomó juramento a oficiales, como a toda nave que llegaba al puerto.

llevar productos peruanos al puerto de San Blas. Ejemplo de ello puede verse cuando Francisco de la Bodega y Cuadra regresó a dicho puerto con diversas mercaderías de El Callao.¹¹⁵ Él fue comisionado en 1777 para ir a Perú a comprar la nave La Favorita; antes de iniciar su regreso solicitó al virrey de ese reino licencia de llevar cacao como generala,¹¹⁶ carga que pagaría los gastos que ese oficial había hecho durante la travesía; el permiso le fue otorgado en Lima.¹¹⁷ Sin embargo, Bodega tuvo problemas al llegar a Nueva España ya que estaba prohibido comerciar en San Blas. Por eso se decretó que el permiso que se le concedió no era válido; por tanto, se debían cobrar los derechos reales correspondientes a las mercancías que se introdujeron en el virreinato novohispano y no repetir este tipo de transacciones.¹¹⁸ Por lo anterior, el receptor de Guadalajara cobró las alcabalas de los productos que se vendieron en Tepic.¹¹⁹

Esto fue importante ya que obligó a reiterar que Acapulco era el único puerto con licencia para realizar comercio de altura; incluso cuando se reabrió el contacto entre virreinos se indicó que éste seguía siendo el único punto del Pacífico novohispano para comerciar con naves provenientes de Chile y

Los oficiales explicaron que esta embarcación sólo llevaba pliegos del comandante y comisario de San Blas dirigidos al ministerio de Acapulco; la nave iba sin carga ni pasajeros y su tripulación estaba compuesta de 11 marineros. Ver AGN, Filipinas, volumen 16, expediente 7, fojas 43-45; *Visita practicada al navío Nuestra Señora de Bavanera*; Acapulco, 28 de junio de 1780.

¹¹⁵ Bernabeu, *La aventura...*, p. 202.

¹¹⁶ Esta era una concesión otorgada a los oficiales de las embarcaciones para que llevaran mercaderías libres de gravámenes. Según la definición, es "privilegio que antiguamente se concedía a los oficiales de marina que navegaban a la América, para poder llevar según su grado cierta pacotilla exenta de todo derecho". Ver O'Scanlan, *Diccionario...*, p. 295.

¹¹⁷ AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 208-209v; *Solicitud de Francisco de la Bodega y Cuadra de llevar mercaderías de Lima a San Blas*; Lima, 2 de octubre de 1777. Sobre este viaje también puede verse Bernabeu, *La aventura...*, p. 202; Trábulse, *Ciencia...*, p. 52-53.

¹¹⁸ AGN, Provincias Internas, volumen 33, foja 70; *Orden de cobrar derechos reales al cargamento que introdujo Francisco de la Bodega y Cuadra a San Blas*; México, 9 de septiembre de 1778.

¹¹⁹ AGN, Alcabala, volumen 215, fojas 312-132v; *Orden de cobrar alcabalas por carga llevada por Francisco de la Bodega y Cuadra*; Guadalajara, 30 de abril de 1779.

Perú.¹²⁰ Es decir, que continuaban las prohibiciones para establecer tráfico con San Blas. Esto se ve en esta revisión que se hizo del caso de Bodega:

Su Majestad me manda advertir a Vuestra Excelencia como lo hago que el puerto de San Blas no lo es habilitado para el comercio de los otros Reinos de América, gracia que únicamente es concedida al de Acapulco para aquellas cosas permitidas en la Real Cédula que abrió la negociación por la Mar del Sur.¹²¹

Pese a lo anterior, las prohibiciones poco a poco se eliminaban o daban paso a la concesión de licencias para realizar intercambios mercantiles de forma esporádica. Puede ser que la creciente necesidad por entablar contactos marítimos entre las colonias americanas obligara a las autoridades a permitir ciertos beneficios económicos a los oficiales que participaran en las nuevas derrotas, los cuales se ligaban a prácticas comerciales. Así se ve cuando al mismo Bodega y Cuadra, en 1781, se le ordenó que fuera a El Callao en la fragata La Favorita para recoger los “azogues” sobrantes en aquel reino.¹²² Para favorecer al oficial en esta travesía, el virrey le autorizó registrar madera, alquitrán y brea por su cuenta; por su carga pagó 200 pesos a razón del cinco por ciento del derecho de salidas.¹²³

Por otro lado, las remesas que se hacían desde San Blas a las Californias al parecer también propiciaron una ruta comercial regular. Los viajes ya no llevaban únicamente las cargas comunes para las misiones y presidios, sino

¹²⁰ AGN, Filipinas, volumen 13, fojas 828-286v; *Acuse de recibo del permiso para practicar comercio libre en costas de Perú y Chile y costas meridionales*; México, 15 de junio de 1778. Esta limitante también puede verse en Arcila, *Reformas...* (vol. 1), p. 132-133.

¹²¹ AGN, Marina, volumen 50, fojas 23-23v; *Orden de que no se vuelva a permitir el comercio entre San Blas y Perú*; México, 11 de julio de 1781.

¹²² AGN, Marina, volumen 52, fojas 238-241v; *Informe sobre retraso que sufre La Favorita*; San Blas, 26 de marzo de 1781.

¹²³ AGN, Marina, volumen 52, fojas 187-188; *Informe sobre la madera, alquitrán y brea que embarcó Francisco de la Bodega*; San Blas, 10 de mayo de 1781. Aunque el viaje se había planeado en la fragata La Favorita, finalmente Bodega tuvo que hacerlo en la Santiago, Esto se debió a que La Favorita sufría daños considerables en su casco, por lo que fue necesario cambiar de nave. AGN, Marina, volumen 52, fojas 101-101v; *Informe sobre condiciones de naves Favorita y Santiago*; San Blas, 7 de junio de 1781.

que en ellas también se enviaban mercaderías diversas con las que se comerciaba en aquellos establecimientos; su transporte también debía generar ganancias al erario. Por ello en 1781 se avisó al padre procurador fray Josef Munguía que los directores generales de alcabalas ordenaron que se cobraran derechos reales sobre los efectos y frutos que se destinaban a las Californias. De esto se avisó al comisario Francisco de Trillo para que en San Blas y Tepic se reconocieran los efectos a enviar y para que valoraran sus precios.¹²⁴

Como puede verse, los contactos comerciales de San Blas se establecieron de acuerdo a las necesidades que se presentaban en los litorales del Pacífico y en el mismo virreinato. El interés de permitir las actividades comerciales en ese puerto también respondía al desarrollo económico del reino, el cual llevó a buscar nuevas rutas para establecer tráficos mercantiles. Las prohibiciones no podían mantenerse por demasiado tiempo; además, la experiencia había mostrado que prohibir las transacciones marítimas en aquellos litorales únicamente fomentaba las prácticas de contrabando, algo que no se podía permitir y que finalmente llevó a establecer las condiciones necesarias para establecer rutas comerciales que estuviesen bajo la vigilancia de las autoridades reales.

b) Relaciones con Filipinas

Como antes se mencionó, las navegaciones entre San Blas y las Filipinas también se establecieron a causa de las presiones enemigas en el Mar del Sur. Cada vez más embarcaciones extranjeras navegaron por aquellas aguas, lo que obligó a las autoridades hispánicas a buscar nuevos derroteros que dieran

¹²⁴ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 33, expediente 17; *Informe de que se cobrarán alcabalas a las cargas enviadas a Californias*; Guadalajara, 3 de agosto de 1781.

seguridad y continuidad a las navegaciones hacia las islas del Poniente. Además, las guerras mantenidas contra Inglaterra, así como los bloqueos que dicho reino establecía a las colonias españolas, obligaron a los funcionarios reales a autorizar y diversificar los contactos comerciales entre sus posesiones de ultramar. Por ejemplo, en 1781, debido al enfrentamiento que se mantenía contra Inglaterra, el ministro Gálvez indicó que para evitar que América careciera de productos europeos se autorizaba abrir el comercio de Filipinas para que por ahí se proveyera de esos géneros y de los asiáticos tanto Nueva España como Perú, las mercaderías se remitirían a Acapulco a través del galeón anual y posteriormente se enviarían a otros establecimientos, tal y como había pasado en 1779 también debido a la guerra.¹²⁵

En el caso de San Blas, este puerto se encontraba en el camino de las naos provenientes de Filipinas pero al no ser un puerto comercial estaba prohibido que se bajaran en él mercaderías. Por ello toda nave proveniente de aquellas islas que atracaba en ese departamento marítimo debía ser revisada y sellada para evitar que se cometieran contrabandos. En teoría, las naos ni siquiera debían de parar en ese establecimiento, pero como en él había mejores bastimentos para realizar reparaciones algunas de ellas arribaban al lugar y solicitaban que les hicieran arreglos, los cuales pagarían con la venta de parte de su carga. Ante estas situaciones, las autoridades de San Blas debían esperar autorización de realizar reparaciones así como de permitir la venta de géneros. Ejemplo de lo anterior se deja ver con el arribo en 1773 de la nave Nuestra Señora de la Consolación, alias El Buen Fin. Esa embarcación salió de Filipinas debido a la necesidad que se tenía en las islas de recoger el situado,

¹²⁵ AGN, Alcabala, volumen 400, expediente 1, fojas 293-294; *Aviso para abrir rutas comerciales entre Filipinas, México y Perú*; México, 16 de octubre de 1781.

el cual no habían recibido desde hacía tiempo.¹²⁶ Ante esa situación, Francisco Solano se ofreció a despachar una nave que buscara una nueva derrota que podría usarse en periodos de guerra. Este viaje no tuvo costo para la Real Hacienda ya que fue financiado por particulares. La travesía tuvo importantes logros ya que los oficiales registraron la existencia de islas nuevas, las bautizaron y marcaron en los mapas con los que contaban, en los cuales no se tenía referencia de su existencia; también se indicó cuáles islas contaban con animales comestibles, poblaciones, costas con peces que sirvieran de alimento y lugares donde se podía hacer aguada. Llegaron a San Blas luego de seis meses de viaje.¹²⁷ Sin embargo, al enfrentarse a mares desconocidos, la nave pasó por turbonadas que la dañaron; finalmente cuando llegó a las costas americanas los pilotos decidieron parar en San Blas y se negaron a continuar hasta Acapulco para no sufrir más vientos contrarios; además, para financiar sus reparaciones y estancia pidieron licencia de vender su carga.¹²⁸

En un principio el virrey decidió que se descargara la nave en San Blas y todo se llevara a Guadalajara, donde se vendería. Pero el castellano de Acapulco protestó ante esa decisión; alegó que era mejor que la nave continuara su viaje por muchas razones, entre las que estaban el clima más severo de San Blas, que ahí no se tenía experiencia para las descargas de las

¹²⁶ Lo anterior se debió a que la embarcación oficial que intentó llegar a Nueva España, la San Carlos, regresó luego de cinco meses de navegación sin poder siquiera salir de las islas.

¹²⁷ El plan de los pilotos de la nave era ir por el cabo Bojeador o del Engaño rumbo a Veracruz, pero no era un viaje viable. Se decidió ir a Acapulco por una nueva ruta, pasando por la isla de Gilolo, en la costa de Nueva Guinea. El viaje sería benéfico para la Corona por significar el establecimiento de nuevos derroteros por lo que se podría viajar a América, o incluso a España, sin pasar por Malaca y Sonda, lugares donde ingleses y holandeses contaban con establecimientos y armadas. AGS, Guerra Moderna, legajo 6900; *Autorización para viaje de la fragata El Buen Fin*; 20 de enero de 1777. La travesía de esta embarcación, los logros obtenidos y la parada de la nave en San Blas puede verse con detalle en Lourdes Díaz-Trechuelos, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1956

¹²⁸ AGS, Guerra Moderna, legajo 6900; *Autorización para viaje de la fragata Nuestra Señora de la Consolación, alias El Buen Fin*; 20 de enero de 1777.

naos, que en ese lugar los bastimentos eran caros y sería costoso el envío de hombres y pertrechos necesarios y, principalmente, porque San Blas no era un puerto comercial. La discusión en torno a la descarga de la nave Nuestra Señora de la Consolación fue llevada ante el Fiscal de Real Hacienda, quien concluyó que era mejor que la nave continuara su viaje porque su presencia en San Blas despertaba sospechas de contrabandos, además de que serían elevados los gastos que se hicieran para poner guardas que lo impidieran, así como para el envío a Filipinas del situado y de reclutas.¹²⁹ Para evitar que la embarcación se enfrentara nuevamente con turbonadas, se ordenó que esperara en ese puerto hasta que pasara noviembre (y con él el cordonazo de San Francisco) y luego viajara a Acapulco. Mientras tanto, no debía bajarse ninguna mercancía.¹³⁰

Posteriormente, otras naves filipinas también llegaron a San Blas, pero la decisión de enviarlas a Acapulco no siempre resultaba la mejor opción, sobre todo si llegaban dañadas. Así se deja ver cuando en 1781 arribó la embarcación Nuestra Señora de Aránzazu procedente de Manila y que por daños en su casco no continuó su viaje.¹³¹ Para evitar que se descargaran

¹²⁹ RAH, volumen 9/4333, Colección Bucareli, carta 1058, folios 16-27; *Informes sobre conveniencias e inconveniencias de descargar la Nao Nuestra Señora de la Consolación, alias El Buen Fin en San Blas*; México, 27 de agosto de 1773.

¹³⁰ RAH, volumen 9/4334, Colección Bucareli, carta 1103, folios 32-37; *Informe sobre la junta celebrada en torno al arribo de la nave Nuestra Señora de la Consolación, alias El Buen Fin*; México, 26 de septiembre de 1773. AGS, Guerra Moderna, legajo 6900; *Autorización para viaje de la fragata El Buen Fin*; México, 11 de agosto de 1773. AGI, Filipinas, 337, L. 19 (2), fojas 11-23; *Relación del arribo a San Blas de la fragata Nuestra Señora de la Consolación, alias El Buen Fin*; Sal Idefonso, 18 de agosto de 1774. Este caso también puede verse en Yuste, *El comercio...*, p. 46.

¹³¹ En los documentos no se indica el lugar de origen de esta embarcación; es probable que fuera peruana que hizo viaje a Filipinas y a su regreso pasó por Nueva España. Esto se deduce al “comercio libre concedido por su Majestad a los habitantes de aquellas Islas con los demás de sus Américas”. Ver AGN, Marina, volumen 52, foja 366; *Informe sobre la forma en la que se descargarán mercancías de la nave Aránzazu*; San Blas, 13 de enero de 1781.

mercancías ilegalmente, las autoridades pusieron guardas en la nave.¹³² Ésta fue revisada y se concluyó que no podía continuar con su viaje; para iniciar las reparaciones era mejor llevar su carga a los almacenes del puerto, donde se vigilaría rigurosamente.¹³³ En las labores de descarga fue necesario hacer lo que se acostumbraba en Acapulco, es decir, revisar las listas que indicaban el cargamento; esto era necesario ya que comúnmente en esas naves se llevaban mercancías fuera de registro. Esto pudo verse cuando se descubrieron “un cajón de cera y cajitas de loza traídas de Manila a este Departamento fuera de registro”, carga que fue decomisada.¹³⁴ Por otro lado, como la nave no podía seguir su viaje sin recibir reparaciones, y éstas sólo podrían pagarlas con algunos de sus géneros, se determinó que se vendiera parte de su carga; en las transacciones realizadas debían pagarse los reales derechos, como se hacía en Acapulco.¹³⁵ Para ello fue necesario evaluar las mercancías y ver los precios de las facturas comprendidas en el registro.¹³⁶ Esto en realidad deja ver que San Blas, por necesidad, en ocasiones se convirtió en punto de arribo de naves provenientes de Filipinas, para lo cual se hizo necesario realizar faenas aduanales como en Acapulco.

Fue necesario regular la llegada de esas embarcaciones ya que oficialmente en San Blas no estaban planeados sus arribos y, cuando sucedían, había que adecuar la infraestructura portuaria (entre la que estaba la gente, las naves, los almacenes y los bastimentos) a las actividades a realizar.

¹³² AGN, Marina, volumen 52, fojas 360-360v; *Informe del arribo de la nave Aránzazu al puerto de San Blas*; San Blas, 11 de enero de 1781.

¹³³ AGN, Marina, volumen 52, fojas 366-367; *Aviso de traslado de mercaderías de la nave Aránzazu a los almacenes del puerto*; San Blas, 13 de enero de 1781.

¹³⁴ AGN, Marina, volumen 52, fojas 179-179v; *Informe sobre decomiso que se hizo al navío Aránzazu*; San Blas, 4 de mayo de 1781.

¹³⁵ AGN, Marina, volumen 52, fojas 221-222v; *Autorización de vender carga de la nave Aránzazu*; San Blas, 1 de marzo de 1781.

¹³⁶ AGN, Marina, volumen 50, fojas 39-39v; *Orden de hacer avalúo a la carga del navío Aránzazu*; México, 1 de septiembre de 1781.

Así puede verse cuando en 1781 el comisario Trillo informó al virrey los problemas que generaba el arribo de aquellas embarcaciones con la intención de recibir carenas ya que esto obligaba a descargarlas y usar a los bajeles de San Blas para llevar las mercancías a su destino final. Esto retrasaba las faenas del puerto, además de significar la práctica de otro tipo de actividades; las embarcaciones y almacenes del lugar sólo debían servir al Real Servicio y no a fines comerciales. Por eso pidió le avisaran lo que debía hacer al respecto. Además, era importante saber qué tipo de funciones comerciales se realizarían en ese puerto, sobre todo cuando de él partieron rumbo a Manila por órdenes reales dos bajeles (fragata Princesa y paquebote el Príncipe) que estaban próximos a regresar y seguramente lo harían con generalas concedidas a los oficiales.¹³⁷

El tema de las generalas, al parecer, era un problema que comenzó en San Blas cuando a sus embarcaciones se les ordenó dirigirse a otros establecimientos. La situación ya se había presentado cuando Bodega y Cuadra viajó a Perú; posteriormente sucedió cuando las naves se dirigieron a las Filipinas. Los oficiales de estos últimos viajes comenzaron a embarcar mercaderías chinas, con licencia del gobernador de las islas, y por las cuales solicitaban no pagar los reales derechos; esto como premio a sus servicios en estas navegaciones extraordinarias. Dichas licencias no siempre eran aceptadas. Por ejemplo en 1782, cuando llegó el Paquebote San Carlos de regreso de Manila, comandado por Bruno de Heceta, a este oficial no se le concedió el derecho a generala que solicitó, el cual consistía en 35 mil pesos en efectos libres de derechos. Como esta situación no se había presentado en

¹³⁷ AGN, Marina, volumen 49, fojas 359-360; *Carta del comisario Trillo al virrey Mayorga*; San Blas, 14 de agosto de 1781.

San Blas, se tuvo que consultar al fiscal Ramón Posada, quien negó el permiso. Las razones que se dieron fueron, por un lado, que esas licencias se daban en las naves que llegaban a Acapulco; por el otro, que los oficiales de las embarcaciones estaban excluidos del derecho de las generalas ya que éstas sólo debían gozarlas los marineros y soldados, quienes podían llevar carga de 30 pesos de valor en objetos de Filipinas. Posada explicó además que existía un permiso de 500 mil pesos para naves que llegaran a esas islas, pero que en él se indicaba que las mercancías llevadas debían evaluarse para que pagaran los reales derechos, tanto las que iba en cajas marineras y artilleras así como fardos, envoltorios o cajones que pertenecieran a particulares. Ninguno de los puntos anteriores los cumplía Heceta. Además, se prohibía comerciar a oficiales, generales, ministros y gente de armada ya que esa actividad no correspondía a su profesión. Para reiterar las prohibiciones sobre comerciar en San Blas, Posada retomó el caso de Bodega y Cuadra, quien finalmente tuvo que pagar los reales derechos. Por tanto, Heceta debía hacer los mismos pagos por su carga.¹³⁸ Esto en realidad se contrapone a la naturaleza de las generalas, la cual ya se explicó que era una concesión a los oficiales de las embarcaciones y no a los marineros y soldados, quienes más bien gozaban del derecho de llevar algunas mercaderías en sus “cajas de permiso”, carga que variaba dependiendo del nivel del personal.

Pese a la explicación de Posada, las licencias de llevar generala por parte de los oficiales de las naves continuaron solicitándose. Esto se ve cuando un año después Diego Choquet, quien hizo un viaje a Manila, regresó con mercancías diversas para comerciar; la tripulación también llevaba su propia

¹³⁸ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 459, expediente 225, fojas 661-664v; *Razones por las que se prohíbe a Bruno de Heceta gozar de generalas sobre el cargamento que trajo de Manila*; México, 5 de enero de 1782.

carga.¹³⁹ Las autoridades virreinales ordenaron que por ella se pagaran los reales derechos. Además, se había violado la ley porque Choquet llevaba también, 900 libras canela fuera registro, la cual fue confiscada y vendida tanto en San Blas como en Acapulco.¹⁴⁰

Hubo algunos oficiales que sí tuvieron permiso de llevar mercancías debido a que la peligrosidad de sus viajes les hacía merecedores de tal beneficio. Así pasó a Francisco Mourelle y Josef Cañizares, quienes en 1785 llegaron de su viaje de Manila con generalas que se les concedieron. Ellos habían llevado noticia al gobernador de aquel establecimiento sobre la paz que se había firmado entre España e Inglaterra. Ambos oficiales, desde las islas, solicitaron permiso a José de Gálvez para gozar del derecho de llevar mercaderías, lo cual posteriormente les fue autorizado como compensación al peligroso viaje que enfrentaron y por los servicios que prestaron a la Corona.¹⁴¹ Pero cuando llegaron a San Blas, a esos navegantes se les autorizó que no pagaran reales derechos siempre que su carga fuera vendida en el mismo puerto. Esto no agradó a los oficiales ya que habían solicitado llevar sus mercancías a otro establecimiento donde hubiera más compradores. Mourelle explicó que en San Blas tardarían más en vender su carga, además de que el lugar no contaba con almacenes para guardarla.¹⁴² Así lo dejó ver en su solicitud al fiscal Posada:

Cuando hice mi arribo a este departamento procedente de Manila hice presente a Vuestra Señoría que respecto de no ser San Blas paraje de comercio; pues el concurso de gentes en dicho puerto se reduce

¹³⁹ AGN, Marina, volumen 50, fojas 358-358v; *Orden de cobrar derechos por la carga del oficial Choquet*; San Blas, 31 de enero de 1782. AGN, Marina, volumen 50, fojas 329-332; *Cobros que se harán a tripulantes del paquebote San Carlos*; San Blas, 31 de enero de 182.

¹⁴⁰ AGN, Marina, volumen 50, foja 237; *Informe sobre cargamento de canela fuera de registro*; México, 30 de abril de 1782. AGN, Marina, volumen 74, expediente 4, fojas 16-17v; *Informe sobre la venta de canela decomisada al navegante Choquet*; México, 27 de julio de 1787.

¹⁴¹ AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 15, fojas 320-323; *Informe sobre el próximo viaje de dos goletas de San Blas*; México, 26 de septiembre de 1785.

¹⁴² AGN, Marina, volumen 63, expediente 9, fojas 276-278; *Relación sobre la forma en la que han de cobrarse derechos reales a Francisco de Mourelle*; San Blas, 20 de abril de 1785.

puramente a las tripulaciones de los buques que hay en él, y hallarse al mismo tiempo tan destituido de habitaciones y almacenes que la mejor y más apreciable casa es una choza formada de paliza y cubierta de ramas de palma¹⁴³

Mourelle pidió le permitieran llevar todo a Tepic sin pagar el 8% de entrada porque no se realizaría primera venta en el puerto y ya había pagado derechos del 16 2/3 % al hacer el desembarco, como hacían las naves de Acapulco. Su solicitud fue denegada.¹⁴⁴ Sin embargo las consultas siguieron realizándose y en lo que se tomaba una resolución, Mourelle prefirió llevar su carga a Guadalajara y pagar el 8% correspondiente.¹⁴⁵

El viaje de Mourelle y Cañizares, pese a los reales derechos que les cobraron, parece que fue bastante redituable para ambos navegantes. Esto se ve porque posteriormente Cañizares se negaba a realizar más viajes pretextando mala salud; sin embargo, las autoridades locales alegaban que eso era falso y que la razón para no participar en ellos era que “desde ese viaje a Manila en el que se volvió rico ya no quiere embarcarse nuevamente”.¹⁴⁶

Aunque el destino final de las naos de Manila continuó siendo Acapulco, las relaciones comerciales con Filipinas poco a poco se hicieron comunes en San Blas pues en cada viaje que se hacía desde este establecimiento a las islas llegaban mercaderías diversas que eran vendidas en el lugar, situación que se regularizó a partir de la apertura comercial que se aplicó en ese departamento marítimo.

¹⁴³ AGN, Marina, volumen 63, expediente 9, foja 276; *Relación sobre la forma...*

¹⁴⁴ AGN, Marina, volumen 63, expediente 9, fojas 278v-280; *Relación sobre la forma...* Los cobros hechos por la carga de Mourelle se hicieron en San Blas ya que así era como se acostumbraba en Acapulco. Al respecto, Carmen Yuste explica que los gravámenes pagados por la carga de los galeones se hacía en ese puerto y se debían a los derechos de almojarifazgo; con lo recolectado incluso se obtenía el monto del situado que se enviaría a las Islas. Ver *Emporios...*, p. 36-37.

¹⁴⁵ AGN, Marina, volumen 63, expediente 9, foja 288v; *Relación sobre la forma...*

¹⁴⁶ AGN, Marina, volumen 74, expediente 11, fojas 80-80v; *Carta del comisario Camacho a José Cañizares sobre la falsedad de los padecimientos*; Tepic, 7 de mayo de 1787.

c) Mercaderías prohibidas

Las actividades comerciales en San Blas iban en aumento. Éstas se realizaban con las Filipinas, con Perú e incluso con los establecimientos del noroeste. La presencia de naves procedentes de otros establecimientos que solicitaban reparaciones, las cuales serían pagadas con la venta de parte de sus cargamentos, al parecer no fue tan esporádica, lo cual ponía a San Blas en la obligación de funcionar como puerto comercial. El problema que esto significaba era que algunas de las mercaderías desembarcadas podían ser de manufactura extranjera, en especial inglesas. El ingreso de tales productos estaba prohibido, sin embargo era un problema constante para las autoridades, quienes frecuentemente remitían reales ordenanzas indicando que aquellos ingleses que osaran contrabandear en costas americanas debían ser aprehendidos y castigados con severidad. Estas copias eran enviadas a puertos comerciales, como se hizo en 1772 a Veracruz, Campeche y Acapulco.¹⁴⁷ Si bien esta orden en un primer momento no se remitió a San Blas, posteriormente fue necesario incluirlo en los envíos y éstos se hicieron regulares.

Las constantes prohibiciones sobre el ingreso de mercaderías extranjeras a San Blas evidencian que esta práctica existía. Como en ocasiones las naos recalaban en ese puerto para hacer reparaciones, es posible que al desembarcar cargamentos se filtraran algunos productos extranjeros. Esto lo evidencian bandos que prohibían tales actividades.¹⁴⁸

¹⁴⁷ RAH, Colección Bucareli, volumen 9/4312, carta 335; *Forma en que deben ser tratados los invasores y contrabandistas ingleses*; México, 24 de abril de 1772.

¹⁴⁸ Uno de ellos fue publicado en abril de 1781 e indicaba "... que se den por decomiso todas las embarcaciones del comercio interior de no a otros puertos de Indias en que se hallaren

Por otro lado, las cargas del Perú parece que también iban en aumento pues pese a que se había indicado que no se podían hacer viajes directos a San Blas éstos sí se realizaban desde Acapulco.¹⁴⁹ En las remesas peruanas había peligro de que se introdujeran mercaderías prohibidas en Nueva España ya que a través de Cabo de Hornos éstas podían ser llevadas a Perú. Por otro lado, a través de Panamá también cabía la posibilidad de que ingresaran géneros extranjeros que en gran medida provenían de las islas del Caribe, los cuales posteriormente pudieron ser remitidos por mar a los puertos novohispanos.

El creciente aumento de contactos marítimos en San Blas obligó a vigilar más detalladamente las naves que llegaban al puerto, principalmente para evitar que se colaran productos ingleses. El comisario Trillo llegó a informar que era probable que esos géneros llegaran de forma indirecta al puerto, aunque se vigilaría que su ingreso no se practicara. Así lo explicó:

De estos difícilmente vendrán aquí pero si por el Perú o Manila se diere el caso que recalen algunos daré cabal cumplimiento a lo que Su Majestad y Vuestra Excelencia me previene en su citada orden.¹⁵⁰

La apertura comercial que se daba a lo largo del Pacífico, que creaba nuevas derrotas y que influía en las actividades practicadas en San Blas, puede verse con el arribo del navío San Francisco de Paula, alias El Hércules. Como se explicó anteriormente, dicha embarcación salió de Cádiz rumbo a las Filipinas por parte de la Casa de Ustáriz. Su regreso a la Península se vio interrumpido

géneros prohibidos, como así lo previene la Real Orden del mes de junio último...". Ver AGN, Marina, volumen 52, fojas 273-273v; *Bando que informa penas de comiso a naves que lleven géneros prohibidos*; San Blas, 20 de abril de 1781.

¹⁴⁹ Así lo deja ver la AGN, Marina, volumen 49, fojas 386-387; *Carta del comisario Trillo al virrey Mayorga*; San Blas, 28 de agosto de 1781, en donde se indicaban también los cobros que debían hacerse en Acapulco a las mercaderías peruanas: 5% de almojarifazgo y 5% de alcabala. Esta práctica igualaba a Acapulco con Veracruz.

¹⁵⁰ AGN, Marina, volumen 49, fojas 412-413; *Medidas a tomar para evitar contrabando inglés*; San Blas, 7 de noviembre de 1781.

por la guerra que se mantenía con Inglaterra (1779), por lo que el gobernador de las Islas le autorizó ir Acapulco vía Cantón, como ya se hizo mención. Del puerto novohispano la nave se trasladó a Perú y posteriormente volvió a Manila, donde se le volvió a conceder una licencia de viajar a América vía Macao. Sin embargo, este viaje estuvo lleno de contratiempos. En 1785 la nave llegó a San Blas solicitando reparaciones.¹⁵¹ Cuando en México se anunció su llegada, el fiscal de Real Hacienda advirtió que en ese puerto no debía traficarse con sus mercaderías porque no estaba autorizado para comerciar; sólo podía venderse lo necesario para cubrir gastos que se generaran durante su estancia, tales como labores de carena, compostura de casco, compra de materiales y manutención de la tripulación.¹⁵² Sin embargo, la derrota de la embarcación generó recelos de que llevara mercaderías prohibidas, por lo que el caso tuvo que ser revisado.

Los oficiales de la nave explicaron que partieron de Paita en abril de 1783, que atravesaron el Pacífico y al pasar por China les llegó la noticia de la Paz firmada en París. Por ello fondearon en Macao el 10 de agosto. Cuando salían, al pasar por el canal de Formosa sufrieron de muchas lluvias y el 24 de octubre vieron la isla de Guadalupe, al este de California. Como muchos hombres padecían escorbuto, decidieron parar en la isla de San Roque pero en ella no se encontraron ni los auxilios ni el agua que necesitaban, por lo que prefirieron ir a cabo San Lucas, lo cual lograron el día 30. Ahí perdieron el ancla, el navío varó en la arena y se rompió el timón. Por arreglar los desperfectos no vieron

¹⁵¹ El caso de esta embarcación puede verse en Ruiz, "La Casa... ", p. 189-192. Por otro lado, en el proceso que se siguió a esta nave también se aclaró que cuando salió de Paita rumbo a Filipinas, iba armada de corso y llevaba mercancías peruanas; sus patentes y licencias fueron entregadas por el virrey peruano Agustín de Jauregui. Al respecto ver AGN, Marina, volumen 63, expediente 10, fojas 293; *Expediente formado sobre el arribo del navío Hércules al puerto de San Blas*; San Blas, 18 de noviembre de 1784.

¹⁵² AGN, Marina, volumen 67, expediente 10, fojas 265-265v; *Orden de no comerciar la carga del navío Hércules en San Blas*; México, 13 de diciembre de 1784.

que se les metía agua. En San José del Cabo recibieron la ayuda de 42 hombres para sacarla con bombas, trabajo que se realizó de forma permanente. Como era seguro que no podrían continuar con su viaje si no recibían reparaciones, decidieron ir a San Blas para arreglar el timón y la quilla. Para financiar los gastos pidieron que los dejaran vender sus mercancías antes de que se inutilizaran. También solicitaron que les permitieran introducir su carga a establecimientos donde se vendieran mejor y más rápido de lo que se haría en el puerto; por las transacciones realizadas pagarían los gravámenes reales. Además, comprarían a precios justos todo lo que les vendieran para hacer las reparaciones.¹⁵³

El problema que significó el arribo de esta nave era que solicitaba realizar un comercio que no se practicaba habitualmente. Al salir de Macao no había pagado derechos como hacían las naves que provenían de Manila, por lo que se les debía cobrar desde el momento en que entraban a territorio novohispano. También se pagaría el derecho de extracción de Filipinas, así como almojarifazgo. Estas fueron observaciones que se hicieron en San Blas para mostrar que sí se podía descargar las mercancías.¹⁵⁴ Además, había algunos pertrechos en la nave que servirían en el puerto, como el hierro, el cual podría ser usado en el arsenal y por ello se pidió licencia de comprarlo.¹⁵⁵ Los oficiales del puerto pasaron a la nave a reconocerla y vieron que era urgente realizar reparaciones, pero para hacerlo era necesario bajar la carga a tierra; como no había el número suficiente de almacenes, ésta fue puesta en las

¹⁵³ AGN, Marina, volumen 63, expediente 10, fojas 292-294; *Expediente formado sobre el arribo del navío Hércules al puerto de San Blas*. San Blas, 18 de noviembre de 1784.

¹⁵⁴ AGN, Marina, volumen 63, expediente 10, fojas 296-298v; *Expediente formado...*

¹⁵⁵ AGN, Marina, volumen 63, expediente 10, fojas 299-299v; *Expediente formado...*

embarcaciones del puerto que acababan de llegar de sus respectivas travesías.¹⁵⁶

En respuesta a este problema, se autorizó que se vendiera únicamente aquella carga que corriera el riesgo de perderse y con las ganancias obtenidas se les autorizaba comprar a precios justos maderas, breas y alquitrán de los almacenes del puerto para las reparaciones que necesitaran. La nave debía ser reparada lo más pronto posible para que continuara su viaje sin pretexto alguno.¹⁵⁷ Sin embargo, en lo que se hacían las consultas y las reparaciones pertinentes, la carga debía ser tomada en “comiso” ya que la navegación practicada estaba prohibida.¹⁵⁸

El verdadero problema del Hércules fue que hizo una derrota diferente a las acostumbradas, la cual no quedaba claro si estaba permitida o no; y al haber adquirido mercaderías en Macao no se sabía cómo proceder ni cobrar los reales derechos; además se planteó la situación de si su carga podría venderse o no por tener un origen diferente al común.

Esto deja ver que se abrían nuevas rutas y derroteros, lo cual tuvo que ser reglamentado por las autoridades al momento de que las naves llegaban a puertos novohispanos. Y en el caso de San Blas, éste poco a poco fue haciéndose de lo necesario para recibir este tipo de naves dañadas y proceder a su descarga; si bien sus condiciones no eran las mejores, al menos contaba con los suficientes pertrechos al momento de hacer buena parte de las reparaciones a las naves que lo requirieran. La llegada de embarcaciones de

¹⁵⁶ AGN, Marina, volumen 63, expediente 10, fojas 300-302v; *Expediente formado...*

¹⁵⁷ AGN, Marina, volumen 63, expediente 10, fojas 365-365v; *Expediente formado...* 4 de febrero de 1785.

¹⁵⁸ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 131, fojas 37-37v; *Decomiso de la carga del navío Hércules*; Aranjuez, 10 de mayo de 1785.

distintos destinos fue un tema discutido con frecuencia, incluso cuando se decretó la apertura comercial.

d) Apertura comercial

Era evidente que desde su creación, y pese a las prohibiciones establecidas, San Blas funcionaba como puerto comercial. Martha Ortega explica que en torno a esta actividad existieron dos etapas en dicho establecimiento. La primera se desarrolló entre 1777 y 1784 y consistió en envíos de abastecimiento a las Californias, en cuyos viajes se introducían algunas mercaderías que en realidad no eran numerosas debido a la escasez de circulante, el cual generalmente se usaba para pagar a soldados. La segunda abarcó los años de 1785 y 1790, en ella hubo cambios importantes ya que el monto de los alimentos enviados disminuyó a causa de que los cultivos en territorios norteños se incrementaron, así como la cría de animales que abastecían de carne a las poblaciones. Por lo tanto, los productos que se seguían remitiendo desde San Blas eran “secundarios” como chocolate, canela, panocha, telas, herramientas, pólvora y tabaco, los cuales no podían conseguirse en esas poblaciones más que por mar.¹⁵⁹

Por otro lado, las paradas de los galeones y las remisiones desde Acapulco también se acrecentaron, y eso hizo que las actividades marítimo-comerciales de San Blas paulatinamente se diversificaran y multiplicaran; por ello fue necesario reglamentarlas y así controlarlas. Al decretarse en 1786 el Comercio Libre en puertos mayores y menores de América, hubo modificaciones en las

¹⁵⁹ Ortega, *Alta...*, p. 112-114.

prácticas comerciales en el departamento marítimo. Por un lado, el comercio con la Alta California se permitió y reguló.¹⁶⁰

Respecto a Perú, las remesas de sus productos se autorizaron pero debían realizarse a través de Acapulco, como ya se mencionó. Como estas navegaciones eran tardadas y no siempre autorizadas, la propuesta de establecer derrotas entre puertos peruanos y San Blas volvieron a discutirse. El Consulado de México, en 1786, retomó la propuesta hecha por el visitador Areche en 1779 sobre establecer navegaciones directas entre Perú y San Blas, para que desde este último se llevaran mercaderías necesarias a las Provincias Internas y a las misiones del norte. Del Perú se llevaría cacao, aguardiente, vino, aceite, aceituna, pasa, almendra, nuez, higo seco, azafrán, cascarilla, sal para minas, etcétera;¹⁶¹ y de México ferrería, quinquera, zapatos, jabón, petates y esteras. La idea era que todos los habitantes de provincias americanas se beneficiaran de esas transacciones y ambas Américas se ayudaran mutuamente; además, aumentarían la navegaciones en el Mar del Sur y las provincias del norte recibirían más fácilmente aquellos productos que sólo llegaban por tierra desde Veracruz o Acapulco. Para llevar a cabo estos planes sólo se necesitaba poner oficina de Real Hacienda en San Blas.¹⁶² En 1786 los miembros del Consulado explicaron que ese comercio no afectaba

¹⁶⁰ Ortega explica que pese a la apertura comercial entre San Blas y las provincias norteamericanas, éstas de todas formas quedaron excluidas del comercio filipino, por lo que el contrabando jugó un papel principal en esas regiones. Ver *Alta...*, p. 115-116. Valdría pena preguntarse si algunos de los productos chinos ilegales les eran enviados desde San Blas.

¹⁶¹ Arcila explica que cuando se reabrió el comercio entre virreinos en 1774 se prohibió que de Perú se llevara a Nueva España vinos, aguardiente, vinagre, aceite de olivas, aceitunas, pasas y almendras. Sin embargo, la propuesta de Areche, y la revisión que se hizo de ella, indicaba que se realizara ese comercio, lo que podría significar que las remesas se hacían y por lo tanto había que sacar provecho de ello y permitir su comercio. Ver *Reformas...* (vol. 1), p. 132-133.

¹⁶² AGN, Indiferente de Guerra, volumen 523-A, fojas 9-10; *Revisión de la propuesta del visitador del Perú Areche sobre abrir el comercio en el Mar del Sur*; México, 19 de septiembre de 1786.

sus propias transacciones, por lo que estaban de acuerdo en que San Blas se abriera al comercio con Perú. Así lo dejaron ver:

En estos términos parece que siendo dignas las Provincias Internas del auxilio que se propone, y no perjudicándose la Nueva España, no tiene el Consulado mérito suficiente para quejarse del pensamiento del señor Areche, y que puede ponerse en práctica sin reparo por lo que mira a esta Universidad de Mercaderes, que es lo único que nos tocaría representar...¹⁶³

Los ministros del Tribunal de Cuentas de México coincidieron con el Consulado e indicaron que los productos de Andalucía, como vinos, aguardientes, aceitunas, pasas, almendras, etcétera, en realidad no se verían afectados con el comercio entre Perú y San Blas ya que el incremento de la población posibilitaba el consumo de todas las mercancías y, por lo tanto, no se estorbarían entre ellas. Además, los vasallos de las Provincias Internas las recibirían con mayor comodidad que cuando les eran enviadas por tierra desde Veracruz. La idea de Areche significaría grandes ventajas a ambos reinos y varias poblaciones se beneficiarían.

Ante la propuesta anterior, las autoridades de Acapulco no tardaron en reaccionar. Alegaron que el comercio con Perú debía de continuar realizándose a través de ese puerto ya que éste contaba con un mejor fondo y mayor resguardo. Además San Blas estaba 20 leguas navales más lejos de la capital en comparación con Acapulco, por lo que los fletes debían ser mayores. Pese a las quejas, los ministros respondieron que había menos riesgo de llegar a San Blas desde Perú que de Acapulco porque la navegación era más dilatada; además, en San Blas no se padecía tanto de broma como en Acapulco por tener agua corriente y ventilación. La derrota planeada, además, fomentaría el poblamiento del departamento marítimo, el cual no se había desarrollado

¹⁶³ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 523-A, foja 10; *Revisión de la propuesta...*

debido a las pocas navegaciones practicadas en el lugar, las que a su vez no dejaban ganancias a los habitantes; este era un problema severo ya que la falta de pobladores en la zona dificultaba su defensa.¹⁶⁴ [ver imagen 11] Era necesario activar comercialmente la región ya que eso traería beneficios a la Corona, como lo explicaron los mismos ministros:

... y así aún cuando hubiese de la comunicación con el Perú, y de su comercio algún perjuicio para el de España, no es comparable con las utilidades que planificada resultarán en el fomento de la población, no solo de estos puertos, sino de otros que se erigirán en toda la costa, siendo antemurales para su defensa.¹⁶⁵

Si se retomaba la idea de Areche sobre abrir el comercio entre Perú y San Blas se vería beneficiada la comunicación entre ambos virreinos, se fomentaría el poblamiento de los establecimientos portuarios, aumentarían las marinerías, se construirían buques y habría maestranzas especializadas cada vez más eficientes.¹⁶⁶ Además, con esa ruta se llevaría alivio a las Provincias Internas y no se generarían perjuicios a los comercios de España. Por último, si se efectuara ese tráfico, la Real Hacienda recibiría beneficios por los derechos cobrados en los puertos.¹⁶⁷

Al parecer el comercio fue abierto y generó importantes ganancias, principalmente en la región occidental del virreinato. Esto se deduce ya que para 1789 los miembros del Consulado cambiaron su postura y criticaron el papel de San Blas; tal vez se debiera a que restaba sus ganancias de las mercaderías que llegaban por Acapulco o el control de su distribución; lo cierto es que hicieron una relación sobre los aspectos que hasta ese momento

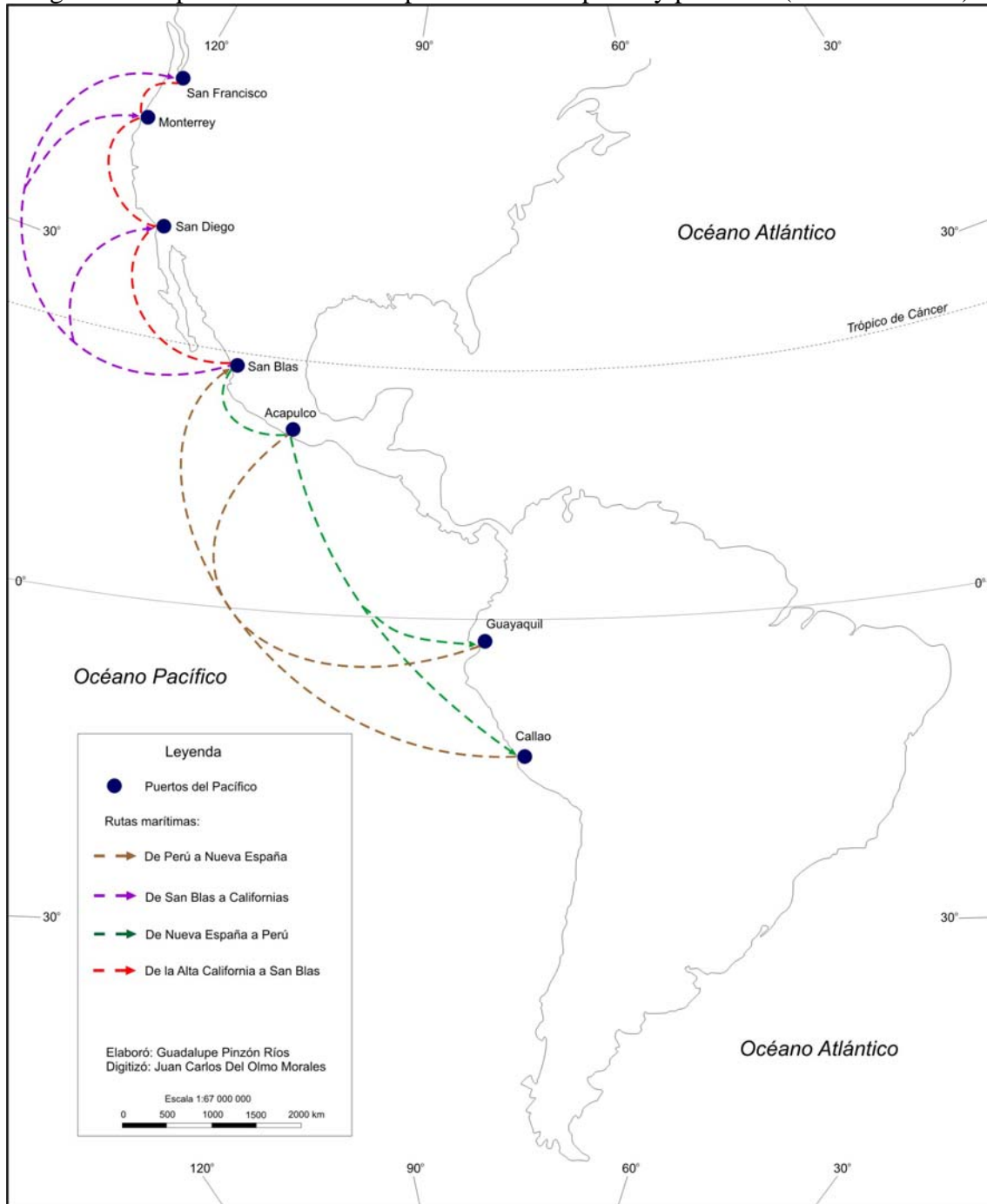
¹⁶⁴ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 523-A, fojas 17v y 22-25v; *Opiniones del Tribunal de cuentas sobre apertura comercial entre Perú y Nueva España*; México, 19 de julio de 1787.

¹⁶⁵ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 523-A, fojas 25v-26; *Opiniones del Tribunal...*

¹⁶⁶ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 523-A, fojas 26-27; *Opiniones del Tribunal...*

¹⁶⁷ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 523-A, fojas 30v-31v; *Opinión favorable a la propuesta de Areche*; México, 6 de octubre de 1787.

Imagen 11. Mapa de las rutas entre puertos novohispanos y peruanos (fines del XVIII)



A partir de: Pérez-Mallaína, *La Armada...*; González, *Caminos novohispanos...*

habían afectado al comercio novohispano: argumentaron que aquel establecimiento era quimérico porque su temperamento era malsano, que era un lugar distante y el traslado de mercancías, materiales y gente provocaba excesivos gastos. Consideraban que hubiera sido mejor navegar desde Acapulco hacia el noroeste o haber seleccionado un paraje más cercano, tal vez ubicado en las costas del obispado de Michoacán ya que estaba a la mitad de camino, y eso hubiera reducido los fletes a la mitad.¹⁶⁸ Estas explicaciones en realidad se contraponen al desarrollo comercial de la región en donde se ubicó al puerto así como a las posibilidades comerciales que éste dio a ciudades como Guadalajara o Tepic.¹⁶⁹ El aumento comercial también se evidenció cuando en 1784 se permitieron las prácticas mercantiles entre San Blas y la Alta California, lo que activó las navegaciones en aquellas costas.¹⁷⁰ Por su parte, el comercio con Filipinas aumentó de tal forma con productos como el algodón que posteriormente en Guadalajara se multiplicaron en número de talleres textiles.¹⁷¹ Poco después se decretó el comercio libre en los litorales del Pacífico, lo cual respondió al crecimiento de las transacciones marítimas y a la necesidad de adecuar el cobro de alcabalas en ellas. A partir de estos cambios, según explican algunos autores, incluso algunas embarcaciones procedentes de Panamá comenzaron a llegar a San Blas con mercaderías diversas tanto de Europa como de otros puertos americanos.

¹⁶⁸ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 440, expediente 12; *Informe sobre aspectos que han afectado al comercio de la Nueva España*; México, 31 de mayo de 1788.

¹⁶⁹ Al respecto, J. Meyer explica que el Consulado de México estaba celoso de los comerciantes de Guadalajara por las ganancias que obtenían a través del comercio náutico, por lo que constantemente intentaron frenar su actividad. Ver *Nuevas mutaciones: el siglo XVIII*, México: Universidad de Guadalajara, París: Centre d'Etudes mexicaines et centroamericanes, 1990, p. 50. También se pueden encontrar referencias sobre el tema en la introducción que Ernesto de la Torre hace a Gutiérrez, *San Blas...*, p. xvii; Pedro López, "San Blas. Surgimiento y decadencia" en Olveda y Reyes, *Los puertos...*, p. 100-101.

¹⁷⁰ Ortega, *Alta...*, 112-114.

¹⁷¹ J. Olveda, *El comercio entre Guadalajara y Panamá*, México, Colegio de Jalisco, Secretaría de Relaciones Exteriores, 2003, p. 26-27.

Todo esto ayudó a que la Nueva Galicia se consolidara económicamente y dependiera cada vez menos de la capital virreinal.¹⁷²

El aumento del tráfico comercial realizado en las costas del Pacífico novohispano tuvo que ser reconocido por la metrópoli, lo que se evidenció cuando en 1788 se dictó una real cédula en la que se igualaba a Acapulco y a Veracruz en sus funciones, comercios, método de descarga y despacho de embarcaciones.¹⁷³ Estas ordenanzas alcanzaron a San Blas ya que generalmente cuando se comerciaba en ese lugar había que seguir los reglamentos aplicados en Acapulco.

El arribo de embarcaciones de Perú a las costas novohispanas, ya fuera a Acapulco o a San Blas, parece que se volvió regular. Por eso cuando se anunció la llegada del navío peruano Nuestra Señora de Copacabana procedente de Puná con cacao, mantequilla del mismo cacao, oro y dos colchas de algodón, se avisó que su presencia era consecuencia del Libre Comercio concedido en esos mares.¹⁷⁴

El número de destinos de las embarcaciones no fue lo único que se amplió, sino también el tipo de mercaderías traficadas. Es probable que la creciente cantidad de productos comerciados, y la imposibilidad de España para abastecerlos, provocó que en noviembre de 1789 se otorgaran permisos para introducir algunas mercancías extranjeras. Así se indicó:

Con el objeto de ampliar la libertad del comercio de América se ha servido su Majestad, conformándose con el dictamen de la suprema Junta de Estado, alzar la prohibición de los hilos extranjeros, medias, calcetas y cintas de hilo, y permitir que se embarquen como géneros de lícito

¹⁷² López, "San Blas...", p. 102-103; Muriá y López, *Nayarit...*, p. 14-15.

¹⁷³ AGN, Alcabala, volumen 104, expediente 1, fojas 75-77; *Bando donde se amplía el comercio libre al puerto de Acapulco*; Acapulco, 28 de agosto de 1789.

¹⁷⁴ AGN, Alcabala, volumen 104, expediente 1, foja 149; *Informe del arribo de navío peruano*; Acapulco, 13 de enero de 1790.

comercio, con tal que en el mismo cargamento se lleve igual valor de los Nacionales de su especie.¹⁷⁵

Lo anterior abría puertas para establecer nuevas rutas comerciales que llevaran dichas mercancías, siempre que se cumpliera con las condiciones señaladas. Por ejemplo, en el mismo año se permitió a la Compañía de Navieros de Málaga comerciar con los puertos de El Callao y San Blas, para beneficio tanto de accionistas como de la agricultura de aquella región. El proyecto contaba con la aprobación del Rey. Esto planteaba una comunicación directa entre la Península y las Provincias Internas, las cuales no recibían los frutos y efectos de España por ser lugares muy distantes de Veracruz. Se avisó que se debía dar toda la ayuda posible a ese proyecto. Además se declaró que frutos de Europa y extranjeros debían pagar en San Blas lo mismo que se pagaba en Guayaquil.¹⁷⁶

Las rutas comerciales desde San Blas, como puede verse, se ampliaron, multiplicaron y diversificaron. Esto en gran medida se debió a que este establecimiento adquirió experiencia naval ya que desde su fundación la organización de expediciones marítimas obligó a enviar a él personal capacitado en las faenas del mar. Las constantes navegaciones realizadas en el lugar fomentaron las actividades de construcción y reparación de embarcaciones, por lo que se convirtió en una plaza reconocida para tales funciones y por ello fue constantemente visitada. Por otro lado, la necesidad de establecer más contactos y derrotas a lo largo del Mar del Sur llevó a que poco a poco a los oficiales de San Blas se les encargara participar en travesías que

¹⁷⁵ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 442, expediente 7; *Orden de permitir comercio de hilos extranjeros*; Cádiz, 5 de noviembre de 1789.

¹⁷⁶ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 296, expediente 9; *Real Orden que aprueba comercio entre Málaga con San Blas y El Callao*; México, 9 de noviembre de 1789.

no únicamente iban a las Californias, sino también a Perú e incluso a Filipinas.¹⁷⁷ Si las derrotas desde San Blas aumentaron, sus actividades comerciales también lo hicieron, por lo que cada vez fue más difícil para las autoridades limitar las transacciones realizadas por este establecimiento, por lo que fue necesario establecer regulaciones que beneficiaran no únicamente a los que participaran en ellas, sino también al erario.

¹⁷⁷ Para ver el desarrollo comercial de San Blas puede consultarse a Bernabeu, *La aventura...*, p. 199-202 y "El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas" en Florentino Rodao (coord.), *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989, p. 27-28; López, "San Blas...", p. 97; Guirao, "Notas...", p. 267; Romano, *Monedas...*, p. 50-51.

CAPÍTULO XI. Contactos locales en las costas del Pacífico novohispano

Ya se ha visto el papel de Acapulco y San Blas, los contactos que establecieron con Centro, Sudamérica y Filipinas, así como los cambios que se implementaron en ellos de acuerdo a las necesidades comerciales, defensivas y portuarias tanto coloniales como metropolitanas. En ese contexto, también es importante considerar que el desarrollo de esos puertos en gran medida se basó en las relaciones que se establecieron entre ellos y diversas poblaciones de la Nueva España, tanto en las costas como al interior del virreinato. En el caso de los puertos menores, las navegaciones realizadas en ellos dieron pauta a que se realizaran diversas actividades costeras que beneficiaron a las economías locales y vincularon las faenas navales a la población del virreinato; además todo lo anterior favoreció los tráficos ilegales. Estas navegaciones se manifestaron más en actividades como la búsqueda de perlas, el comercio de cabotaje y las remesas de alimentos y pertrechos que se hacían a las misiones californianas.

Por otro lado, no hay que perder de vista que es necesario conocer la forma en la que los puertos se vincularon con las poblaciones del interior del territorio novohispano ya que de ellas se proveyeron de hombres, mercaderías, alimentos, entre otros. Esto se debía a que los puertos no tenían lo necesario para mantener ni a sus habitantes ni a los hombres que participaban en las travesías. Además, tampoco contaban con los materiales suficientes para realizar las faenas que las navegaciones requerían, por lo que siempre debía existir una población que los proveyera de lo necesario y que los vinculara con otros establecimientos. Para el XVIII, las relaciones comerciales en el virreinato se diversificaron y ampliaron; hubo avances en la mercantilización de

producción agrícola y ganadera a lo largo del territorio colonial y cada vez más manufacturas locales se distribuían y consumían en él.¹⁷⁸ Es posible que estas transformaciones influyeran en los intercambios que se realizaban por vía marítima, así como para mejorar los abastos que se hacían a los establecimientos portuarios.

a) *Vínculos marítimos*

Las navegaciones realizadas entre los mismos puertos novohispanos de cara al Pacífico se realizaron desde el siglo XVI con diversos fines que, como ya se mencionó, iban desde los exploratorios hasta los comerciales. Dichas navegaciones se realizaron con cierta regularidad, mantuvieron contacto entre establecimientos costeros, vincularon a poblaciones cercanas al mar a los trabajos costeros y dieron experiencia marítima a los habitantes de aquellas regiones.

Hubo varias razones para que los hombres del virreinato practicaran faenas náuticas, entre las que se encuentran las ganancias que obtendrían en el comercio de cabotaje y la búsqueda de perlas. Ambas actividades estaban muy ligadas ente sí pues generalmente cada vez que se solicitaban licencias para hacer una embarcación que transitara por las costas del Pacífico novohispano sus dueños indicaban que deseaban practicar ambas.

Las costas del Pacífico, al parecer, contenían muchos placeres de perlas; para explotarlos era necesario contar con la autorización real. Generalmente, los interesados en esa actividad pagaban una fianza de 12

¹⁷⁸ Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 71; P. Pérez Herrero, "El México Borbónico: ¿un 'éxito' fracasado?" en Josefina Zoraida Vázquez (coord.), *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano. El impacto de las Reformas Borbónicas*, México, Nueva Imagen, 1992, p. 123.

pesos en reales, cantidad que iba a financiar a la Real Armada de Barlovento según lo acordado en la Recopilación de Leyes de Indias título 25 del libro 4. Con ello no solo obtenían la licencia sino que las autoridades locales, tanto de los lugares de salida como los de arribo, debían proporcionarles todo lo que necesitaran ya fueran bastimentos, pertrechos, hombres o alimentos; dichos funcionarios no estorbarían a esas navegaciones o serían multados con 200 pesos. A cambio, quienes solicitaban las licencias también se comprometían a registrar todo lo obtenido ante las autoridades locales para que posteriormente esto fuera llevado a las cajas reales y así pagaran los justos derechos.¹⁷⁹

Las navegaciones realizadas por las costas novohispanas fueron constantes, lo que permite suponer que las poblaciones de este virreinato de alguna forma vincularon sus economías a actividades marítimas. En dichas labores participaron funcionarios locales, empleados de todo tipo, comerciantes, etcétera. Para conocer algunos permisos solicitados a las autoridades del virreinato puede verse el siguiente cuadro:

Cuadro 14 Relación de solicitudes para bucear por perlas en las costas del Pacífico (s. XVII-XVIII)

| NOMBRE | LUGAR | ACTIVIDAD | AÑO |
|--|--|--|------|
| Martín de Jorgavez (alcalde mayor de Zihuatanejo) | Zihuatanejo (provincia de Zacatula) | búsqueda de perlas | 1665 |
| Alonso Sánchez de Cavesuelas (hacendado) | Autlán y costas de Purificación | comunicación, pesca y búsqueda de perlas | 1684 |
| Salvador de Salayce | Chiametla | construcción de canoa para buscar perlas | 1684 |
| Fernando Bueno (alcalde mayor de Motines) | Costas de la Nueva Galicia | bucear por perlas | 1698 |
| Juan Bautista Bueno | Costas de la Nueva Galicia | bucear por perlas (por 10 años) | 1698 |

¹⁷⁹ Ejemplo de esto se ve en las condiciones que se estipularon en la AIPEJ, Libros de Gobierno de la Audiencia de Guadalajara, volumen 14, expediente 67, fojas 120v-122; *Licencia para bucear por perlas por un periodo de 10 años*; Guadalajara, 10 de abril de 1698.

| | | | |
|---|---|---|------|
| Xines Gómez de Valdés | Costas de la Nueva Galicia | hacer canoa para buscar perlas | 1700 |
| Pedro Sarmiento (alférez de Autlán) | Costas de la Nueva Galicia | búsqueda de perlas | 1702 |
| Joseph López (vecino de Sentispac) | California, Nueva Galicia y Acapulco | bucear por perlas y traficar | 1710 |
| Antonio Rubio de Monroy (alcalde mayor de Sentispac) | Costas desde Acapulco hasta California | traficar | 1714 |
| Fernando de la Pasque (vecino de Colima) | Costas de la Nueva Galicia | buscar perlas y hacer canoa | 1722 |
| Pedro Pérez (chino residente en California) | Seno californiano y costas de Nueva Galicia | bucear por perlas y comercio de cabotaje | 1725 |
| Antonio de Mozán (vecino de Tepic) | California y otros parajes del Mar del Sur | construir nave y bucear por perlas | 1727 |
| Juan de León (vecino de California) | Seno Californiano | búsqueda de perlas | 1727 |
| Marcos de Alpanseque (vecino de Cocula) | Costas de la Nueva Galicia | buscar perlas y hacer canoa | 1728 |
| Francisco Tamarín y Góngora (alcalde mayor de Purificación) | Costas de la Nueva Galicia | echa nave, bucear por perlas y hacer comercio de cabotaje | 1741 |
| Francisco Moreno (vecino de Purificación) | Purificación | bucear por perlas | 1748 |
| Bernardo Rodríguez de Larrea (capitán de mar y comandante de armas de California) | Seno Californiano | bucear por perlas | 1748 |

Fuente: Diversos ramos y volúmenes del AIPEJ, BPEJ y AGN.

El buceo de perlas fue una actividad que continuó practicándose a lo largo del siglo XVIII y se realizó a la par que el comercio de cabotaje. Las naves con las que se practicaban esas actividades eran elaboradas en las mismas costas novohispanas, por habitantes de las cercanías que veían en las labores navales un modo de vida y posiblemente estas faenas se convirtieron en un

oficio común.¹⁸⁰ Este tipo de navegaciones debieron ser redituables ya que incluso vecinos de la ciudad de México llegaron a solicitar licencia para practicarlas.¹⁸¹

Pese a la importancia de estas navegaciones, es probable que las autoridades locales no registraran todas las ganancias que se sacaban de ellas. Incluso en los informes que se enviaban a la metrópoli se referían a los “cortos productos que se perciben en estos negocios”. En el caso de las costas neogallegas, la Real Audiencia de Guadalajara era la encargada de llevar los libros de cuentas que indicaban lo que se percibía de la pesca de perlas y cuya información la obtenían de las relaciones de autoridades locales de regiones costeras.¹⁸²

Al ser tan amplia la región administrada, es posible que no se registrara todo lo que se obtenía del buceo de perlas. Por ello eran constantes las órdenes que indicaban la necesidad de evitar los contrabandos desde Sonora a Colima así como ordenar castigos severos a quienes no cumplieran con las leyes de la Recopilación. Los dueños de barcos y canoas tenían que sacar

¹⁸⁰ Vidargas, *Navegación...*, p. 32-33.

¹⁸¹ Tal fue el caso de Joseph Muñoz e Isidro Marín de la Poza, quienes pidieron su respectivo permiso a las autoridades de Acapulco para navegar en las costas del Mar del Sur, sin especificar lugar. Ver AGN, General de Parte, volumen 34, expediente 2, fojas 2-2v; *Solicitud para bucear por perlas*; México, 13 de enero de 1744. También puede verse el caso del capitán Joaquín Colla, comerciante matriculado y vecino de México, quien en 1790 solicitó permiso de bucear por perlas en las costas de Zacatula; se le autorizó su solicitud y se indicó que se avisaría a las autoridades de Acapulco para que no pusieran embarazo alguno a sus empleados (mulatos y negros que viajarían en las canoas). Ver AGN, General de Parte, volumen 72, expediente 17, fojas 14v-15; *Solicitud para pescar perlas en Zacatula*; México, febrero de 1790.

¹⁸² Algunos de esos funcionarios eran el capitán de los presidios de California o los alcaldes de las provincias de Tomatlán y Purificación. Ver RAH, Colección Bucareli, volumen 9/4315, folios 132-132v; *Informe sobre las ganancias obtenidas en el Tribunal de Cuentas de Guadalajara por la pesca de perlas*; Guadalajara, 8 de marzo de 1768.

licencias y presentarlas siempre en los lugares a los que arribaran; también debían informar de dónde salían y llegar al lugar que hubiesen indicado.¹⁸³

Cuando el Departamento Marítimo de San Blas fue establecido, Gálvez ordenó que el buceo de perlas de aquellas costas quedara bajo la jurisdicción de la nueva fundación. Argumentó que las abundantes y famosas pesquerías que se sabía existían en las costas del Pacífico habían sido acaparadas por los jesuitas y por ello las ganancias para el erario habían sido mínimas. Para cambiar esa situación, el visitador ordenó que las autoridades del nuevo puerto se encargaran de coordinar la búsqueda de perlas en las costas neogallegas.

Así lo indicó:

Examinada la decadencia y ningún valor de este ramo en la Visita de las cajas de Guadalajara, dispuse a mi tránsito por San Blas que el Comandante de aquel puerto diese las licencias para el Buceo de los Placeres de las costas colaterales, donde los hay bien conocidos, asegurando los Derechos del quinto, y que también las pudiese despachar para Californias, con la circunstancia de presentarlas al Gobernador o Comisarios de aquella Península, en la que dejó instrucción particular sobre este asunto con el fin de arreglar la pesquería de perlas y que los buzos no destruyan los placeres sacando de ellos las conchas que se llaman de cría, pero se necesita de tiempo y cuidado para restablecer este ramo a su corriente y valor antiguo.¹⁸⁴

Es probable que lo dicho por Gálvez no fuera del todo cierto ya que, por un lado, Ignacio del Río ha explicado cómo los religiosos procuraron no involucrarse en la pesquería de perlas para no poner en riesgo las funciones de las misiones;¹⁸⁵ por el otro lado, si bien sí hubo reducción en la pesquería de perlas esto en parte pudo deberse a las presiones enemigas que se sufrieron en esos litorales durante buena parte del siglo XVIII.

¹⁸³ AGI, Guadalajara, 86; *Propuesta para evitar el contrabando de perlas en las costas del Mar del Sur*, México, 12 de julio de 1717.

¹⁸⁴ José de Gálvez, *Informe general que en virtud de Real Orden instituyó y entregó el excelentísimo señor marqués de Sonora siendo visitador general de este reino, al excelentísimo señor virrey don Antonio Bucareli y Ursúa*, ed. facsimilar (estudio introductorio de Clara Elena Suárez Argüello), México, CIESAS, Porrúa, 2002, p. 130-131.

¹⁸⁵ Río, *El régimen...*, p. 116-117.

Cuando se creó San Blas, se indicó que todas las naves que quisieran pescar y comerciar debían registrarse en un padrón que se haría en ese lugar. Según explica Marcial Gutiérrez, fueron muchas las solicitudes que se presentaron en el puerto para bucear por perlas en el golfo de California; las ganancias debían ser recaudadas por la contaduría del puerto.¹⁸⁶ Esta actividad debió ser redituable ya que en 1771 llegó a México una propuesta para establecer una compañía de accionistas que planeaba fomentar la producción de minas de Sonora y Sinaloa así como la pesca de perlas en el golfo de California; los interesados alegaban que esta actividad había estado abandonadas desde hacía varios años, lo cual contrasta con lo explicado por Gutiérrez y por tanto puede ser que esta argumentación fuese una justificación para facilitar la obtención de las licencias pertinentes. Para practicar las navegaciones planeadas, los miembros de la compañía explicaron que hacían canoas de poco porte y reclutaban buenos buzos que había en la zona, entre ellos indios californios, yaquis y mayos. Además planeaban hacer una feria anual en Guaymas, para lo cual se construirían otras naves que transportarían efectos desde San Blas.¹⁸⁷ No hay referencias del establecimiento de estas compañías, pero sí de que las navegaciones perleras a manos de particulares continuaron.

Con la nueva administración en San Blas, en un primer momento se pensó en cobrar 50 pesos a cada nave perlera que saliera, pero la idea se rechazó porque éstas podrían obtener muchas ganancias, por lo que el real erario reduciría sus ingresos. Se consideró que era mejor que se continuara con la costumbre de manifestar las perlas recolectadas valiéndose del

¹⁸⁶ Gutiérrez, *San Blas...*, p. 88-89.

¹⁸⁷ AHN, Diversos-Colecciones, legajo 28 N. 43, folios 1r-4r; *Plan de establecer compañía accionista en Sonora y Sinaloa*; México, 15 de abril de 1771.

juramento de armadores y buzos así como del registro de las embarcaciones.¹⁸⁸ Los permisos continuaron solicitándose y concediéndose, incluso a personas que podían contratar gente para desempeñar las faenas necesarias en tal labor, como fue el caso de doña Leonora Enciso, a quien en 1781 se permitió emplear a alguien de su confianza que buceara por perlas en los placeres que se encontraban en la jurisdicción de San Blas con las canoas que pudiera armar.¹⁸⁹

Como puede verse, la búsqueda de perlas fue una práctica común en las costas novohispanas de cara al Pacífico, la cual pese a que se adecuó a los cambios que se gestaron en el desarrollo económico del virreinato, así como a las transformaciones administrativas que se implementaron en aquellos litorales, fue una actividad que se mantuvo en funcionamiento. Estas navegaciones dejan ver que las labores marítimas en aquellas costas fueron comunes, sólo que a nivel local. Es verdad que las políticas monopólicas impidieron el desarrollo de los puertos del Pacífico novohispano, pero esto se relaciona con actividades de magnitudes considerables.¹⁹⁰ Las navegaciones y actividades marítimas que se desarrollaron fueron a una escala menor y generalmente relacionadas con faenas como comercio de cabotaje, pesca de perlas y viajes de abastecimiento, éstas eran realizadas por particulares en naves de pequeño calado, por lo que era fácil que atracaran en diversos puntos

¹⁸⁸ AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 50-50v; *Orden de continuar con el registro habitual en torno al buceo de perlas*; México, 12 de marzo de 1778.

¹⁸⁹ AGN, Marina, volumen 50, fojas 18-19v; *Permiso para bucear por perlas*; México, 11 de julio de 1781.

¹⁹⁰ Por ello Olveda explica que las principales villas costeras del Pacífico no pusieron su mirada en el océano sino que se ligaron más a las actividades económicas relacionadas a la ganadería y minería; por lo que no vivieron del mar sino que las labores realizadas en él eran complementarias. Esto limitó el desarrollo de puertos en esa franja costera. Ver *Conquista...*, p. 307-308.

de esos litorales.¹⁹¹ Y pese a que dichas navegaciones se modificaron a partir de las expediciones organizadas desde San Blas, como ya se vio, tanto la pesquería de perla como el comercio de cabotaje fueron actividades que continuaron practicándose.

Por otro lado, no hay que perder de vista el papel de las navegaciones que se hacían para abastecer a las misiones californianas. Dichos viajes en cierta forma pueden ser considerados como de cabotaje ya que traficaban entre puertos menores de la Nueva España.

Como antes se mencionó, desde principios del siglo XVIII las autoridades reales permitieron los abastecimientos regulares a las misiones jesuitas establecidas en la California. Hay que recordar que Guadalajara desde el siglo XVII cobró importancia como centro de distribución de las regiones del norte del virreinato; su relevancia hizo que sus vecinos presionaran para usar puertos como Chacala o Banderas como base del galeón de Manila o para realizar abastecimientos por vía marítima.¹⁹² Aunque no lo consiguieron, dichos puertos sirvieron a navegaciones menores, las cuales durante el siglo XVIII estuvieron muy ligadas a las misiones jesuitas del noroeste. La prueba de que esos establecimientos eran usados se ve cuando en 1709 el obispo de Guadalajara indicó que todos los envíos realizados a las misiones debían hacerse a través de Banderas.¹⁹³ Pese a esa indicación, en realidad fue Matanchel el que funcionó como punto de enlace con los territorios norteños,

¹⁹¹ Vidargas, *Navegación...*, p. 150.

¹⁹² Luna, "Chacala...", p. 78.

¹⁹³ AGI, Guadalajara, 75; *Misiones jesuitas en California*; 9 de julio de 1708.

por lo que a sus playas llegaban por tierra los cargamentos que por mar serían enviados a las misiones.¹⁹⁴

Las remesas remitidas a los jesuitas implicaron un desarrollo comercial en Guadalajara y zonas aledañas así como una relación comercial entre aquellos que se encargaban de conseguir y remitir los abastos a las misiones. Según explica Juan Domingo Vidargas, esto se debió a que en dicha ciudad residía el procurador de la Compañía de Jesús encargado de reexpedir los situados que llegaban de México y serían enviados hacia Matanchel para de ahí ser embarcados hacia Loreto. Una parte de dicho situado servía para comprar en la misma Guadalajara los abastos que se enviarían a las misiones.¹⁹⁵ La importancia de las remesas náuticas realizadas en Matanchel se evidencia cuando varios vecinos de Guadalajara o de poblaciones cercanas dirigían cargamentos a ese puerto. Por ejemplo, Francisco Patiño tenía una tienda en Guadalajara (de donde era vecino) y de ella se remitían bastimentos a las misiones, los cuales eran enviados con arrieros financiados por el mismo comerciante; las instrucciones de estos transportistas eran llevar los cargamentos a Matanchel e introducirlos en el patache correspondiente.¹⁹⁶

Las naves usadas para llevar abastos a las misiones generalmente pertenecían a los mismos religiosos, quienes las adquirían en esas costas o las mandaban hacer en otras. Así puede verse cuando en 1700 la fragata San Telmo (perteneciente a Pedro Ampuero) fue evaluada para que el padre

¹⁹⁴ Para conocer el proceso en el cual Chacala y Matanchel lucharon por ser las sedes del comercio con las misiones, en el cual salió ganador el segundo, véase Luna, "Chacala...", p. 81-81; Mathes, "Martancel...", p. 39-41.

¹⁹⁵ Vidargas, *Navegación...*, p. 32-33. Sobre los procuradores y las remesas también puede verse Río, *El régimen...*, p. 134-135.

¹⁹⁶ BPEJ, Real Audiencia de Guadalajara, Ramo Bienes de Difunto, caja 64, expediente 2; *Auto formado contra Francisco Patiño*; Guadalajara, 19 de julio de 1746.

procurador de las misiones californianas, Juan Ugarte, pudiera comprarla.¹⁹⁷ Las embarcaciones manufacturadas en las mismas costas neogallegas o californianas se adecuaban mejor a las necesidades marítimas de aquellos litorales; esto puede verse con la nave San Joseph, que dirigía Sebastián Romero, residente en Compostela, la cual era de poco calado y para su navegación fue abastecida con productos de ese lugar y cargada en Chacala.¹⁹⁸ No todas las embarcaciones usadas eran de buena calidad; así se deja ver cuando en 1702 el padre Francisco María Picolo se quejó de que el alguacil mayor de Compostela le vendió una nave en malas condiciones. En el viaje a la California hizo mucha agua y los padres la regresaron a Matanchel para que el antiguo dueño la reparara.¹⁹⁹

Como ya se dijo, los bajeles con los que se surtía a las misiones jesuitas en realidad debían ser financiados por la Corona, y cuando los padres llegaban a necesitar otra, la solicitaban. Generalmente eran los mismos religiosos los que se encargaban de conseguir las naves o hacerles reparaciones y posteriormente pasaban las cuentas a las autoridades virreinales. Así se deja ver cuando en 1760 la nave con la que contaban, la San Francisco Javier alias el Águila, estaba arruinada, por lo que el padre procurador Juan de Armesio solicitó una nueva. Acordaron que los religiosos la mandarían construir con los mayores ahorros para la Real Hacienda; la nueva nave se hizo en Loreto, se le

¹⁹⁷ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 1400, expediente 15; *Expediente formado en torno a la venta de la fragata San Telmo*; Guadalajara 26 de junio de 1700.

¹⁹⁸ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 1400, expediente 14; *Autos hechos contra Sebastián Romero*; Compostela, 28 de agosto de 1700.

¹⁹⁹ El jesuita solicitó que la nave fuese llevada a Acapulco, lugar que contaba con personal náutico capaz de analizar si la nave podía ser reparada o debía ser hecha de nuevo. Para corroborar las condiciones de la nave se tomaron testimonios de los tripulantes, los cuales reiteraron el mal estado de la embarcación. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 1400, expediente 16; *Diligencias practicadas en torno a la venta de la fragata San Joseph*; Tepic, 27 enero de 1702.

llamó La Concepción y tuvo un valor de 10,233 pesos 7 tomines. Para 1762 los religiosos llevaron la cuenta a México para que se les pagara ese dinero.²⁰⁰

Las rutas hacia las misiones se hacían de forma tan frecuente que implicaron el establecimiento de contratas para conseguir los abastecimientos así como para remitirlos a Matanchel.²⁰¹ Las navegaciones hacia las misiones y presidios se convirtieron en tareas regulares en los litorales del Pacífico, involucraron a trabajadores y comerciantes de las cercanías y poco a poco las mismas actividades económicas del virreinato se vincularon más a ellas. Cuando los jesuitas fueron expulsados de sus misiones, se reestructuró el sistema marítimo del noroeste y pasó a manos de las autoridades reales, como ya se mencionó. El cambio consistió en poner bajo el control virreinal y metropolitano navegaciones que existían y cobraban importancia. Si bien las travesías hechas por el noroeste americano se incrementaron durante la segunda parte del siglo XVIII no hay que perder de vista que las faenas marítimas ya se practicaban en aquellas aguas y se vinculaban con las economías locales del virreinato.

b) Acapulco y su relación con el centro

El abasto que este puerto recibió a lo largo de su existencia generalmente venía de México, Puebla y Veracruz, e incluía materiales navales, alimentos y trabajadores. De México se enviaba la dieta seca, pertrechos, libros, papel, tejidos, plomo y medicinas; de Puebla géneros de la dieta seca, pipas, paños,

²⁰⁰ AGN, Provincias Internas, volumen 213, expediente 8, fojas 69-70; *Orden de pagar costo de nave La Concepción al padre Juan de Armesio*; México, 9 de marzo de 1762. Sobre las naves usadas en las misiones y su manufactura puede verse con detalle en Río, *El régimen...*, p. 140-153.

²⁰¹ Ver cuadro 3.

sebo y jerguetas; y de Veracruz vino de Europa y materiales náuticos.²⁰² Esto no significa que dichos establecimientos contaran con todo lo que se necesitaba en Acapulco, sino que en algunas ocasiones en ellos se acopiaban los productos que se enviarían a ese puerto.

Muchos mercaderes del virreinato se relacionaron con los envíos realizados a los puertos novohispanos. Matilde Souto llega a explicar que esto se practicaba a partir de préstamos a la Corona y donativos sustanciosos, los cuales se entregaban a cambio de privilegios y concesiones.²⁰³ Los asientos o contratas con particulares también jugaron un papel principal. Éstos tenían por objetivo brindar a la Corona y a la Marina la seguridad de contar con los productos o servicios requeridos en establecimientos portuarios en los momentos en que fuera necesario.²⁰⁴ En el caso de Acapulco, al momento de realizarse las ferias comerciales o prepararse navegaciones, los asentistas eran convocados para surtir al puerto de lo que hiciera falta e incluso de encargarse de las remisiones.

No todos los productos usados en Acapulco procedían del interior del virreinato, sino que hubo algunos que podían conseguirse en las cercanías del puerto. Uno de ellos era el pescado salado que se consumía tanto en el lugar como en las embarcaciones. Respecto a materiales, las tablas de pino también podían ser llevadas desde poblaciones aledañas.²⁰⁵ Otro producto conseguido era el cáñamo usado en la jarcia; ese material provenía de la sabana guerrerense y era trabajado por algunos habitantes del puerto, quienes se

²⁰² Sales, *El movimiento...*, p. 168.

²⁰³ Matilde Souto, *Mar abierto...*, p. 43. Aunque generalmente estas remesas eran de dinero que financiaba la defensa del virreinato, cabe considerar que de dichos envíos salían los gastos para apertrear naves y puertos.

²⁰⁴ Andrade, *Un mar...*, p. 83-84.

²⁰⁵ Sales, *El movimiento...*, p. 168.

encargaban de tejer la cordelería. Otro material conseguido en la zona era la brea, la cual se sacaba de los pinos que había en el “Cerro de la Brea” o bien era remitida de establecimientos cercanos como Huatulco, Suchitepec, Ecatepec y Ejutla.²⁰⁶ Las jurisdicciones de Chilapa y Tixtla, además de proveer al puerto de arrieros, también se encargaban de enviar petates con los que se envolvían los cargamentos así como algunas cargas de algodón cultivado en las cercanías; éste último cada vez aumentaba sus remisiones ya que a fines del XVIII sus cultivos se multiplicaron. Había además productos llevados de poblaciones pequeñas del interior del virreinato que eran usados directamente en las faenas portuarias, como se ve en el caso de los costales de fibra de maguey en los que se envolvían los bultos, los cuales en su mayoría eran fabricados en los llanos de Apam e Ixmiquilpan, zonas donde abundaba el maguey pulquero.²⁰⁷

Remesas tanto de alimentos como de materiales permitían al puerto de Acapulco cumplir con sus funciones, y estas prácticas fueron acostumbradas desde que el lugar fue nombrado único puerto comercial del Pacífico novohispano; su situación en realidad tuvo pocas variantes. Para conocer los tipos de envíos hechos a Acapulco, y que incluso se regularizaron desde el siglo XVII, puede verse cómo en 1641 se preparaba la remisión de una nao rumbo a las islas del Poniente. Para que ésta contara con lo necesario para su viaje, las autoridades virreinales autorizaron que de los almacenes reales se sacaran 300 quintales de bizcocho para las raciones de la tripulación,²⁰⁸ de

²⁰⁶ Ostwald Sales explica que estas remesas de brea desde “El cerro de la Brea” se conservó por largo tiempo pues todavía cuando Alejandro Malaspina pasó por Acapulco, se le surtió de este material de la forma acostumbrada; dicha brea en ese momento tenía un valor de 700 pesos. Ver *El movimiento...*, p. 155.

²⁰⁷ Hernández, *Élites...*, p. 128; Sales, *El movimiento...*, p. 165-166.

²⁰⁸ AGN, Reales Cédulas Duplicados, volumen 49, fojas 248v-249; *Orden de enviar carga de bizcocho al puerto de Acapulco*; México, 19 de noviembre de 1641.

Puebla se enviaron otros 750 quintales de bizcocho bajo y 250 de blanco.²⁰⁹ Al mismo tiempo se avisó a las autoridades de Veracruz que remitieran a Acapulco jarcia y varios materiales para preparar el tornaviaje de la nao²¹⁰. Además, en México se reclutó a hombres de mar y artilleros cuyo destino serían aquellas islas.²¹¹

Las naos no eran las únicas que necesitaban abastos ya que hubo ocasiones en que se practicaron navegaciones extraordinarias que también necesitaron ser abastecidas. Por ejemplo en 1687 se ordenó a las autoridades de Acapulco preparar tres naves que fueran al encuentro de la nao de Filipinas para informar sobre la presencia de piratas que se pensaba había en aguas del Pacífico. Para llevar a cabo esa labor fue necesario recurrir a México, Puebla y Veracruz. Como esta era una navegación extemporánea, se hicieron pregones para conseguir proveedores que ofrecieran los mejores precios. En México se buscó a aquellos que pudieran abastecer de cecina, queso, manteca, vinagre, cajetas, cáñamo, pólvora, balas, cureñas y armas de fuego; de Puebla a quienes pudieran suministrar bizcocho, menestras y mulas que llevaran las cargas a Acapulco; y de Veracruz las propias autoridades portuarias fueron las encargadas de remitir agujas de marear, cuadrantes, ampolletas, lonas, cobre, hilo y agujas de vela. En las zonas cercanas a Acapulco también se consiguieron algunos productos útiles como huevo, leña, sal, gallinas, cebo, brea y clavazón.²¹²

²⁰⁹ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 49, expediente 233, fojas 214v-215; *Expediente relativo al aprovisionamiento de la Nao de Filipinas*; México, 8 de febrero de 1642.

²¹⁰ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 49, expediente 233, fojas 215-215v; *Expediente relativo...*

²¹¹ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 49, expediente 236, fojas 216-216v; *Expediente relativo...* México, 2 de marzo de 1642.

²¹² AGN, Marina, volumen 34, expedientes 260-265, fojas 559v-563; *Sobre la preparación de tres naves que servirán de convoy a la nao de Filipinas*; México, 19-26 de septiembre de 1687.

Como antes se dijo, este tipo de remesas fueron constantes y variaron poco. Esto pudo haber especializado los envíos que se hacían al puerto e incluso general que, para el siglo XVIII, en las mismas cercanías cada vez hubiera mayor cantidad de productos de los cuales echar mano; sin embargo, algunas mercancías como los cereales y materiales náuticos continuaron siendo solicitados a otros establecimientos. Esto puede verse cuando en 1761 se hizo pregón en las cercanías de Acapulco para conseguir abasto de carne así como avisar a Nicolás de Olivarre, vecino de Puebla y asentista de bizcochos, para que enviara lo que correspondía a las navegaciones de Filipinas.²¹³ Otro ejemplo se deja ver cuando en 1778 se dictaron órdenes para hacer el bizcocho que debía enviarse a Acapulco para las naos de Manila indicando que se aprontasen los hornos y operarios de México para la fábrica de dicho alimento en sus dos calidades: prieto y blanco; éstos se harían con la harina que se enviara de la administración de alcabalas de Puebla.²¹⁴ Es probable que para fines del siglo XVIII la reducción de producción cerealera de la zona de Puebla, y el desarrollo de la del Bajío, produjera cambios en las remesas de bizcocho realizadas a Acapulco; pero no hay muchas referencias al respecto.²¹⁵

En cuanto a la carne, cada vez se hacían mayor número de contratas en las cercanías al puerto, lo que habla de un desarrollo ganadero en esos lugares. En gran medida se establecían contratas con vecinos que se comprometían a entregar cantidades de carne seca en tasajo y pescado salado para las raciones de las tripulaciones, práctica que se utilizó desde el siglo

²¹³ AGN, Marina, volumen 18, fojas 95-95v; *Aviso del abasto de víveres que debe hacerse al galeón Santísima Trinidad*; Acapulco. 7 de febrero de 1761.

²¹⁴ AGN, Filipinas, volumen 13, foja 294; *Informe sobre la elaboración de bizcocho en Acapulco*; México, 31 de octubre de 1778.

²¹⁵ Sorhegui, "La Habana...", p. 41-42.

XVI.²¹⁶ Eso se deja ver cuando en 1758 se hizo un pregón en Acapulco para conseguir al mejor postor que abasteciera a las embarcaciones de carne de novillo sin costilla ni hueso así como de pescado que fuera robalo, mojarra y corbina bien salado y acondicionado. José Ferrari se quedó con esta concesión ya que fue el único postor.²¹⁷

Un papel importante en los abastos de carne lo tuvo la hacienda de San Marcos, ubicada en las cercanías de Acapulco. Al parecer ésta se quedó con dicho asiento durante un buen tiempo pues en 1766 hubo un testimonio de que aquella proveía a las naves de Filipinas a precios caros, con daño al erario, pero que era una situación arreglada ya que pertenecía al castellano Gallo.²¹⁸ Sin embargo, pese a que dicho funcionario posteriormente dejó el puesto y tal vez su relación con la hacienda, ésta seguramente siguió con su papel de proveedora ya que para 1787 continuaba remitiendo carne al puerto.

Cuando una contrata terminaba era necesario conseguir un nuevo postor recurriendo pregones y licitaciones. Para conocer dicho proceso puede verse lo que pasó en 1787 cuando el permiso de abastecimiento de la mencionada hacienda de San Marcos llegó a su fin. Inmediatamente se ordenó realizar pregones para conseguir un nuevo asentista que se encargara de abastecer al navío San Andrés, el cual había parado en San Blas para hacer reparaciones pero estaba próximo a llegar a Acapulco.²¹⁹ El pregón debía hacerse durante nueve días e indicar que debía proveerse a dicha nave de carne de tasajo enjuto, bien acondicionado (salada), sin gordura ni hueso alguno así como

²¹⁶ Sales, *El movimiento...*, p. 171.

²¹⁷ AGN, Filipinas, volumen 5, fojas 12-14v; *Contrata realizada con José Ferrari para surtir de carne y pescado al patache Nuestra Señora de la Portería*; Acapulco, 3 de febrero de 1758.

²¹⁸ AHN, Consejos, cuaderno A, pieza 1ª, legajo 20730; *Testimonios sobre fraudes en Acapulco*; México, noviembre de 1766.

²¹⁹ AGN, Alcabalas, volumen 104, expediente 1, foja 37; *Carta de Pedro Antonio de Salcedo a Juan Navarro, director general de alcabalas y pulques*; Acapulco, 22 de enero de 1787.

encargarse de su traslado al puerto.²²⁰ La idea de realizar los pregones durante ese tiempo era que las propuestas fueran públicas y así los competidores ofrecieran cada vez mejores precios; pese a los planes, esto no resultó como se esperaba. Al noveno día apareció el primer postor, José Gómez del Pielago quien ofreció el servicio si se le pagaban 27 ½ reales la arroba de carne. Más tarde Manuel García Herreros, administrador de la hacienda San Marcos, hizo propuesta de continuar con la contrata como lo había realizado antes. Pero él pedía varias cosas: 1) Que pudiera surtir a todos los navíos que llegaran al puerto, ya fuera de Filipinas o no. 2) 27 ½ reales la arroba de carne. 3) Que cuando entregara la carne en el puerto se le recibiera y si no se podía, que fuera llevada a almacenes por cuenta de la Real Hacienda. 4) Que le pagaran los petates usados a medio real cada uno. 5) Sugería que la contrata fuera por seis años.²²¹ Se pregonaron ambas posturas con la finalidad de que surgiera una propuesta mejor, lo cual se logró ya que Pedro de Jesús Pisa, capitán de milicias y vecino de ese puerto y en representación de Benito Antonio Rodríguez (de esa vecindad y comercio) ofrecía surtir de carne a las embarcaciones a un precio de 27 reales la arroba por un periodo de siete años; algunas de sus condiciones fueron abastecer a todas las naves que llegaran a Acapulco, que cuando llevara la carne se la recibieran y de no poderse que fuera enviada a almacenes por cuenta de Real Hacienda y que se le pagaran los petates usados a 1 ½ reales cada uno.²²² Se continuó con el pregón pero no hubo más propuestas, así que las que se tenían fueron enviadas a México

²²⁰ AGN, Marina, volumen 40, fojas 76-77; *Expediente formado para el abasto de carne de las naos de Filipinas*; Acapulco, 15 de enero de 1787.

²²¹ AGN, Marina, volumen 40, fojas 78-80v; *Expediente formado...* Acapulco, 24 de enero de 1787.

²²² AGN, Marina, volumen 40, fojas 83-83v; *Expediente formado...* Acapulco, 25 de enero de 1787.

para que se decidiera cuál debía seleccionarse.²²³ En lo que se tomaba la decisión final, los postores bajaron sus precios hasta que García Herreros ofreció vender la carne a 18 reales la arroba; éste se quedó con la concesión.²²⁴

Respecto a los materiales usados en Acapulco, estos en gran medida continuaron enviándose desde Veracruz, principalmente aquellos productos especializados para las navegaciones; esto se deja ver con el envío de barriles para aguada que se hizo en 1763 así como un palo de trinquete para las naos de Filipinas.²²⁵ Si llegaban a presentarse retrasos en las remesas de materiales, en ocasiones se echaba mano de objetos de las localidades, aunque posteriormente debían ser reintegrados. Así pasó cuando en 1765 llegó a Acapulco el navío Santa Rosa requiriendo muchas reparaciones antes de iniciar su tornaviaje; la madera para esa labor se mandó pedir al interior, y como los barriles para hacer aguada no llegaron a tiempo, fue necesario usar los de algunas embarcaciones jesuitas que estaban en el puerto; posteriormente les serían repuestos.²²⁶ Los retrasos en las remesas de materiales navales en ocasiones obligaron a echar mano de sustitutos. Por ejemplo, en el caso de que no se consiguiera cáñamo para hacer velas y jarcia, obligaba a que se usaran materiales como la pita, la cual al parecer tuvo buenos resultados al momento de hacer mantas con las que a su vez se hicieron velas. Para producirla es probable que se establecieran algunas

²²³ AGN, Marina, volumen 40, fojas 80-83v; *Relación de postulantes que ofrecen abasto de carne a las embarcaciones de Acapulco*; Acapulco, 24-25 de enero de 1787.

²²⁴ AGN, Marina, volumen 40, fojas 83v-84v; *Expediente formado...* Acapulco, 29 de enero de 1787.

²²⁵ AGN, Marina, volumen 19, fojas 197-197v; *Informe sobre el envío de barriles para agua al puerto de Acapulco*; Chilpancingo, 17 de octubre de 1763.

²²⁶ AGN, Marina, volumen 23, fojas 34-49; *Reparaciones que se hicieron al navío Santa Rosa*; febrero de 1765.

contratas con poblaciones del interior del virreinato. Así parece que sucedió con las mantas que se pidieron al pueblo de Ixmiquilpan:

Estoy con el desconsuelo de que absolutamente han tenido en el Galeón pertrecho alguno, que darnos, no haber ni una manta de Ilocos para poder hacer velas, pues de doscientas, que necesitaban para acabar una vela del Galeón de Filipinas, tasadamente se pudieron hallar ciento; con que se hace preciso el solicitar por allá lona, y lazos o reata y de Ixmiquilpan para que hagan o vendadura, porque totalmente esta desnudo; y en los almacenes no hay pertrecho chico, ni grande, lo que volvemos en esta ocasión a representar a Su Excelencia.²²⁷

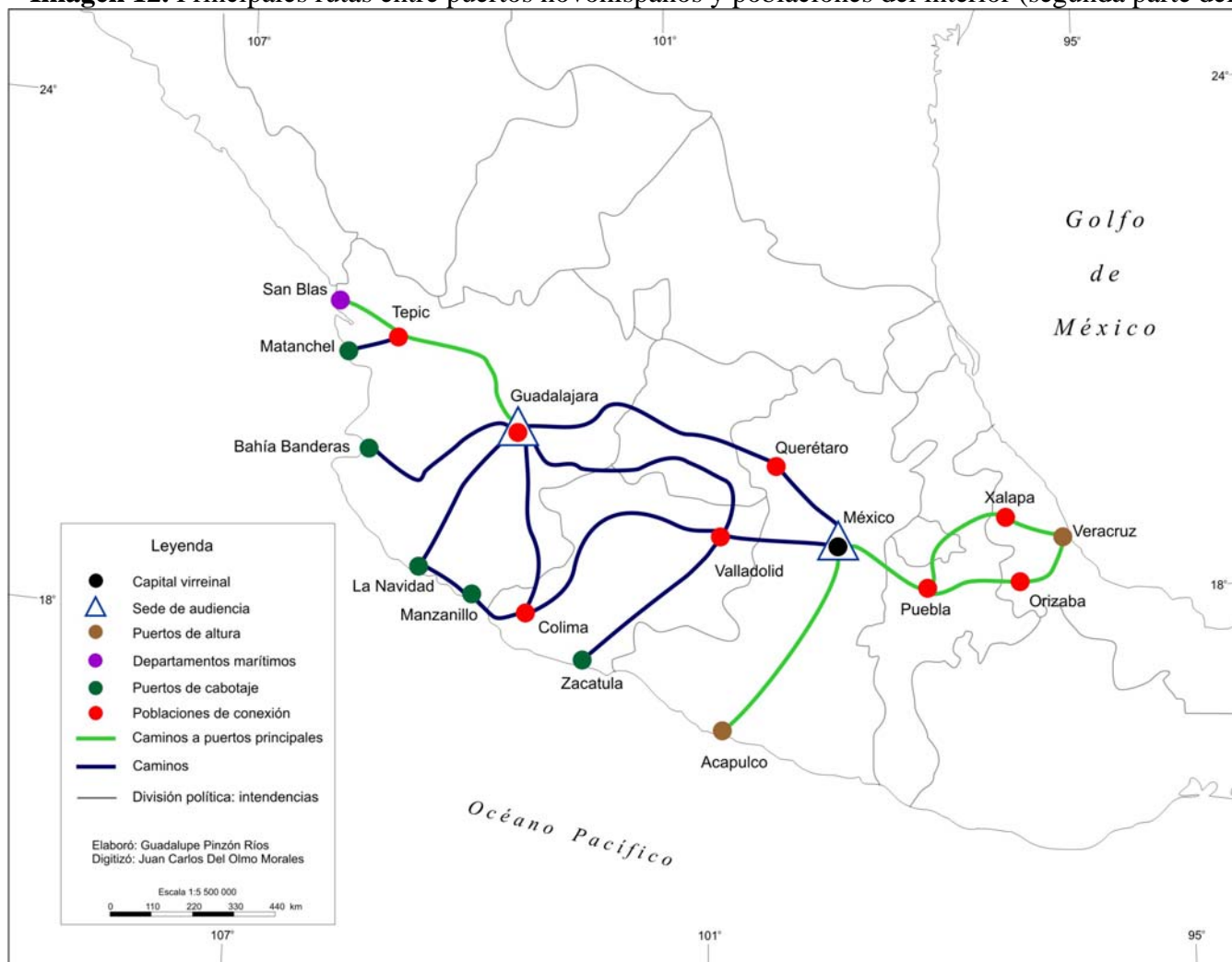
Al parecer, los principales envíos de pertrechos continuaron realizándose desde diversos puntos del virreinato, pero el hecho de que hubiera poblaciones novohispanas que produjeran algunos materiales útiles a las navegaciones tal vez estrechó sus lazos con los puertos del Pacífico. [ver imagen 12]

b) San Blas y su relación con Occidente

Cuando los jesuitas fueron expulsados y el puerto de Matanchel fue desarticulado en favor del Departamento Marítimo de San Blas, los vínculos de aquellas regiones con los puertos neogallegos ya tenían cierta relevancia. Tepic por ejemplo, gozaba de importancia comercial gracias a su posición en el eje Guadalajara-Matanchel-Loreto. Por otro lado, se sabe que desde fines del siglo XVII, con el auge minero que tuvieron El Rosario y Bolaños, hubo un arrastre económico y poblacional hacia las regiones de Sentispac y Acaponeta, las cuales a su vez dieron pauta para que se crearan nuevas poblaciones más al norte. En el desarrollo de esos establecimientos, Tepic funcionó como zona de paso de plata y ganado. Su importancia geográfica también se hizo evidente cuando el pueblo se convirtió en lugar de residencia de propietarios de

²²⁷ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 298, expediente 1, fojas 32-33; *Informe sobre la carena de pertrechos en Acapulco*; Acapulco, 8 de abril de 1754.

Imagen 12. Principales rutas entre puertos novohispanos y poblaciones del interior (segunda parte del XVIII)



A partir de: Gerhard, *México...*; González, *Caminos novohispanos...*; Olveda (coord.), *Los puertos...*

haciendas ganaderas de la región de Compostela.²²⁸ La apertura de San Blas permitió a Tepic continuar con sus funciones, las cuales en gran medida se debieron al interés de la sociedad negallega por expandir su economía hacia el norte y, por su puesto, a su posición geográfica.²²⁹

La lejanía de San Blas con respecto a la capital virreinal obligó a las autoridades portuarias a depender cada vez menos de las remesas realizadas desde México y paulatinamente buscar sus propias zonas de abastecimiento; una de las cuales fue Guadalajara. De esta ciudad generalmente eran remitidos los cereales consumidos en el puerto y gracias a las remesas enviadas pronto llegaron a establecerse rutas regulares entre dichos establecimientos. Esta ciudad, desde el siglo XVII, tuvo importantes funciones comerciales que se vincularon con el desarrollo de zonas mineras del norte; su evolución fue constante y principalmente se basó en su importancia mercantil y en el hecho de funcionar como eje articulador de la región occidental; además, el crecimiento de la zona dio paso al desarrollo de actividades ligadas a la agricultura y a la ganadería.²³⁰ El crecimiento de Guadalajara se evidenció en la expansión de centros manufactureros así como en las relaciones mercantiles y circuitos comerciales internos que cohesionaron la zona y le dieron cierta autonomía con respecto al centro.²³¹

Para la segunda parte del siglo XVIII el desarrollo del Occidente no únicamente abarcó a Guadalajara, sino que incluyó varias poblaciones ubicadas entre dicha ciudad y San Blas. Poco a poco, cada vez más

²²⁸ Luna, "Chacala...", p. 81-83; Luna, "Tepic...", p. 145; Van Young, *La crisis...*, p. 204 y *La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII. La economía rural de la región de Guadalajara, 1675-1820*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, p. 156.

²²⁹ Luna, "Chacala...", p. 86; Luna, "Tepic..." p. 143; Romano, *Monedas...*, p. 52; Vidargas, *Navegación...*, p. 33-34.

²³⁰ Van Young, *La ciudad...*, p. 154-155; J. Olveda, *La oligarquía de Guadalajara*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991, p. 35-36; Marichal, *La bancarrota...*, p. 82.

²³¹ Pérez, Herrero, "El México...", 130-131.

localidades (pueblos o haciendas) participaron en el abasto de víveres y pertrechos del puerto y de las misiones californianas, aunque buena parte de las remesas continuaron enviándose desde aquella ciudad. El vínculo creado entre esas poblaciones fue importante en el desarrollo de la región pues se convirtieron en el paso obligado de mercaderías que iban a San Blas y participaron en la colonización del noroeste, algo que sucedía desde tiempos de los jesuitas.²³²

Para que San Blas funcionara de la mejor manera posible, sus autoridades tenían órdenes de conseguir lo necesario para que los trabajos se realizaran, principalmente de aquello que fuera de primera necesidad. Por eso llegaron a establecerse contratas de víveres. Ejemplo de ello es la orden que en 1770 se dio al comisario Francisco de Trillo para que estableciera asientos que abastecieran de reses al departamento marítimo con la finalidad de que no hubiera escasez de carne y eso provocara que se alteraran los precios.²³³ Las contratas también se hacían con la finalidad de que las embarcaciones siempre contaran con el abastecimiento necesario y que así los trabajos portuarios no se retrasaran. Estos envíos funcionaban de forma un poco diferente de lo que se acostumbraba en Acapulco ya que en este departamento era necesario que se realizara poco tiempo antes de que las naves partieran para que fuera fresca y durara más tiempo. Así se deja ver cuando en 1770 se avisó que en la contrata hecha para abastecer a las naves El Príncipe y el San Carlos se acordó que la carne se enviara poco antes de que las naves zarparan ya que

²³² Ortega, "Ensayo...", p. 13; Muriá en la introducción que hace a *Coloquio San Blas...*, p. 9.

²³³ AGN, Marina, volumen 30, expediente 12, fojas 59-59v; *Sobre la contrata que debe hacerse para abastecer de reses a San Blas*; México, 12 de agosto de 1770.

no resistiría mucho tiempo los calores que se padecían en el puerto, por lo que no podía ser llevada a almacenes sino directamente a las embarcaciones.²³⁴

Otros alimentos también eran enviados al puerto de forma similar. A los vecinos con quienes se establecían asientos para que abastecieran al puerto se les obligaba a llevar sus cargas poco antes de que las naves iniciaran sus navegaciones. Así se ve cuando en 1778 el comisario del puerto Francisco Hijosa explicó la relación que se estableció con don Juan Joseph Vélez, del comercio del pueblo de Tepic, quien acopiaba los víveres necesarios en San Blas y los remitía a ese lugar en cuanto se lo indicaban.²³⁵ Como en el caso de la carne, las relaciones que se establecían con particulares debían especificar que los alimentos no podían conservarse en los almacenes del puerto ya que se descomponían rápidamente, por lo que los encargados de surtirlos se comprometían a llevar sus cargas directamente a las embarcaciones; así, en el caso de que aquellas se descompusieran, no generarían costo a la Real Hacienda.²³⁶

Era tan difícil conservar los alimentos en el puerto que incluso esto provocaba problemas al momento de dar las raciones a los empleados del lugar ya que éstas generalmente debían entregarse en especie y estar en buenas condiciones, lo cual no siempre se lograba. Para solucionar esta situación, en 1780 las autoridades portuarias hicieron la propuesta de que los ranchos se dieran en dinero porque así la Real Hacienda gastaría menos, no se preocuparía porque los alimentos se descompusieran y las autoridades sólo

²³⁴ AGN, Marina, volumen 3, expediente 12, fojas 50-52v; *Aprestamiento de naves Príncipe y San Carlos*; San Blas, 31 de agosto de 1770.

²³⁵ AGN, Provincias Internas, volumen 218, fojas 326-326v; *Carta del comisario Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*; San Blas, 19 de diciembre de 1778.

²³⁶ AGN, Marina, volumen 44, expediente 17, fojas 266-267; *Carta de Francisco de Trillo al virrey Mayorga*; San Blas, 16 de agosto de 1780.

se ocuparían de los abastos que se enviaban a las misiones así como de las raciones de las tripulaciones, lo cual se continuaría haciendo a partir de contratas.²³⁷ Esto fue aprobado por el virrey Mayorga; incluso se indicó que para que hubiera mayor cantidad de postulantes para las contratas, éstas debían anunciarse en Tepic, Guadalajara y otros lugares cercanos.²³⁸ Es probable que la forma en la que se realizaban los abastos para el puerto se modificaran paulatinamente y poco a poco algunos de los productos antes enviados de otras localidades fueran hechos en las cercanías de San Blas. Así parece que sucedió en 1781 cuando se indicó que en el puerto mismo se hacían preparativos para abastecer a las embarcaciones, como construir las quarterolas y pipas que servirían para llevar agua. En cuanto a la galleta o bizcocho ya se hacía en Tepic, lugar en el que desde 1771 se construyeron “dos fábricas de galleta”,²³⁹ lo cual permitió que en 1781 se estableciera una contrata con Juan Joseph Vélez, vecino del lugar, para que proveyera de ese alimento a las naves de San Blas.²⁴⁰

Por otro lado, desde la fundación del puerto se ordenó que se promovieran en las cercanías los cultivos de productos alimenticios, lo cual serviría para proveer al propio establecimiento e incluso contar con algún sobrante que sirviera en las navegaciones.²⁴¹ Por ello fueron constantes las ordenanzas enviadas a las autoridades de San Blas para que promovieran dichas siembras. Además, era importante hacerlo debido a las recurrentes

²³⁷ Para ver el paso de raciones en especie a dinero véase Pinzón, *Entre...*, p. 154-155.

²³⁸ AGN, Marina, volumen 44, expediente 17, fojas 267v-268; *Autorización para establecer concesiones con particulares para abastecer a las naves de San Blas*; México, 22 de septiembre de 1780.

²³⁹ Luna, “Tepic...”, p. 144-145.

²⁴⁰ AGN, Marina, volumen 52, fojas 48-48v; *Informe sobre construcción de pipas y fábrica de galleta*; San Blas, 4 de julio de 1781.

²⁴¹ Estos cultivos fueron independientes a los de tabaco, que también proliferaron en la región. Ver Luna, “Tepic...”, p. 144-145.

guerras en las que España participó, por lo que había que conseguir alimento seguro para el puerto e incluso para que los sobrantes se enviaran a establecimientos en los que hicieran falta. Así se indicó en el bando publicado en 1781, donde se ordenó fomentar la agricultura en las zonas aledañas a San Blas no sólo en ese tiempo de guerra sino también en el de paz; esto era necesario ya que cada vez eran más las harinas del virreinato que se enviaban a La Habana.²⁴²

El papel de Tepic como abastecedor de San Blas, aún cuando éste perdió sus funciones de departamento marítimo en la década de 1790, no parecen haber sufrido reveses, sino que por el contrario continuaron realizándose; las remesas enviadas corrían a cargo de cada vez mayor cantidad de particulares y abarcaban múltiples productos como panocha, textiles de manta corrientes, sayales, pañetes, cocos, rebozos, cintas, y materiales para embarcaciones.²⁴³

Respecto a los instrumentos para navegar, como agujas de marear, continuaron siendo enviados desde Veracruz ya que en el virreinato ese era el único establecimiento que contaba con ellos, pues estos eran remitidos desde España; incluso el comisario Trillo llegó a comentar que en las costas del Pacífico no había otra forma de conseguirlos que no fuera por aquel puerto.²⁴⁴ Por lo anterior, las remesas de dichos instrumentos, así como de herramientas y pertrechos en general, continuaron siendo enviados desde las costas del Seno Mexicano. Esto significaba un gran problema ya que a San Blas constantemente llegaban embarcaciones que necesitaban reparaciones, por lo

²⁴² AGN, Marina, volumen 52, fojas 258-258v; *Bando que ordena fomentar la agricultura en los alrededores del puerto*; San Blas, 24 de abril de 1781.

²⁴³ Luna, "Tepic...", p. 147; Pinzón, *Entre...*, p. 105-108.

²⁴⁴ AGN, Marina, volumen 3, expediente 12, fojas 50-52v; *Aprestamiento de naves Príncipe y San Carlos*; San Blas, 31 de agosto de 1770.

que era necesario que sus almacenes estuviesen bien abastecidos en cualquier momento. Cuando faltaban algunos pertrechos, inmediatamente se solicitaban a las autoridades pertinentes. Por ejemplo, en 1782 el comisario Trillo pidió que se enviaran a los almacenes de San Blas 2/3 de hilo para coser velas, 4 mil agujas para velas y 2 mil para empalomar, 500 rempujos, 4 o 6 quintales de estoperoles y tachuelas de bomba ya que sin lo anterior el trabajo en el puerto se retrasaría.²⁴⁵ Para que las remesas no se vieran frenadas, incluso se hicieron propuestas de que éstas fueran regulares y se establecieran contrataciones con personas calificadas para tales fines; por ejemplo, Trillo sugirió que los bastimentos para San Blas siempre se enviaran a través de la Casa de Cossío ya que en ella se podían comprar cables viejos y materiales para calafatear así como estopas y cáñamo. Si dicha casa no contaba con los materiales solicitados podría conseguirlos en las cercanías; por ejemplo en el caso del cáñamo, éste se adquiriría en Veracruz; y las jarcias podían ser elaboradas en ese mismo puerto con la pita que les era remitida.²⁴⁶ Como se ha dicho, las remesas de estos materiales no parece que se hubieran modificado, como se deja ver cuando en 1781 se solicitaron a Veracruz 400 quintales de cáñamo, estopa para carenar al paquebote Aránzazu, 100 quintales de fierro y 100 planchas de plomo.²⁴⁷ Por los trabajos realizados, los envíos de pertrechos cada vez fueron más insuficientes y no siempre cubrían las necesidades que se tenían en dicho puerto; por ello en 1789, se ordenó que las autoridades de éste anualmente entregaran una relación de los pertrechos

²⁴⁵ AGN, Marina, volumen 50, fojas 397-397v; *Lista de materiales necesarios en el almacén de San Blas*; San Blas, 28 de marzo de 1782.

²⁴⁶ AGN, Marina, volumen 30, expediente 41, fojas 152-153v; *Materiales necesarios en San Blas para navegaciones*; San Blas, 6 de diciembre de 1770.

²⁴⁷ AGN, Marina, volumen 49, fojas 397-399; *Solicitud de materiales necesarios para labores de carena*; San Blas, 6 de diciembre de 1781.

que hacían falta (o harían falta) en el lugar, ya que por las urgencias de las navegaciones no se podía perder demasiado tiempo esperando su envío desde otro establecimiento.²⁴⁸

Entre los materiales que más se necesitaban en San Blas y que constantemente eran solicitados estaban el velamen y la jarcia. Esto obligó a que se planteara la posibilidad de sembrar cáñamo y lino en las cercanías. Esta era una política real impulsada por Carlos III para fortalecer ramos de hilado y tejido para la fábrica de jarcia y cordelería. Muchos fueron los intentos gubernamentales para promover la siembra de ambas especies en distintos lugares de Nueva España. En 1772, se solicitaron semillas de cáñamo a José Antonio Alzate Ramírez para su cultivo en Sonora y para la fabricación de cabos y lonas destinadas a embarcaciones de la costa norte del Pacífico y evitar así gastos de traslado. Para 1775 Pedro Antonio de Cossío presentó un proyecto para fabricar lonas de algodón en Veracruz para el velamen de naves de San Blas, La Habana e incluso Europa; en el trabajo se usaría a reos como tejedores y operarios en San Juan de Ulúa.²⁴⁹ Para 1777 se ordenó que se promovieran esos cultivos entre los pueblos de indios del virreinato. Así se indicó:

... haga que los indios y demás castas de los pueblos de estos dominios se apliquen a la siembra, cultivo y beneficio del cáñamo y lino, para que estos frutos como primeras materias, se puedan traer a España libres de todos derechos de exportación, y entrada en estos Reinos, para fomento de las fábricas de lienzo, lonas y jarcias de que tanto necesitan así esta Península como esos vastos dominios.²⁵⁰

²⁴⁸ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 142, expediente 83, fojas 107-107v; *Orden de solicitar repuestos para San Blas anualmente*; Madrid, 22 de febrero de 1789.

²⁴⁹ Andrade, *Un mar...*, p. 106-109; Arcila, *Reformas...* (vol. II), p. 45-46.

²⁵⁰ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 110, expediente 35, fojas 60-60v; *Orden de que se fomenten cultivos de cáñamo y lino*; El Pardo, 12 de enero de 1777.

Era de tal importancia fomentar esos cultivos que para 1778 se indicó que se publicaran bandos que los promovieran en todos los territorios; incluso se ordenó enviar personal especializado que instruyera a los naturales en esa labor; así los vasallos del Rey tendrían el alivio y utilidad que esta producción les daría. Se estudiaron las tierras aledañas a San Blas para ver si eran aptas para cultivar cáñamo y lino; el maestro corchador del puerto indicó que esas tierras eran buenas para tal actividad y que de ellos podrían obtenerse cables, jarca, lonas y velamen para el puerto, los cuales serían de gran utilidad.²⁵¹ Para promover los cultivos, el comisario Francisco Hijosa indicó que hacía falta contar con semillas y rastrillos para llevarlo a cabo.²⁵² Como respuesta a su indicación, el virrey Bucareli ordenó remitir a San Blas las semillas y herramientas necesarias para tal fin.²⁵³ No parece que estos cultivos funcionaran del todo ya que para 1781 se reportó que sólo habían crecido cinco matas, sin embargo se harían nuevos intentos con la esperanza de que posteriormente se obtuvieran mejores resultados.²⁵⁴ Al parecer estos cultivos no prosperaron. Incluso algunos de ellos fueron llevados a las misiones californianas, pero tampoco tuvieron gran éxito porque aunque los cultivos sí se desarrollaron no hubo embarcaciones suficientes que llevaran la carga a San Blas y ésta terminaba pudriéndose en la playa.²⁵⁵

Por otro lado, se había visto en Veracruz que la pita también podía ser usada como material para hacer jarca y velamen. Por esa razón las

²⁵¹ AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 281-282v; *Orden de publicar bando que fomenta los cultivos de cáñamo en Nueva España*; San Blas, 20 de abril de 1778.

²⁵² AGN, Provincias Internas, volumen 218, expediente 80, fojas 333-334; *Carta de Francisco de Hijosa al virrey Bucareli*; México, 19 de noviembre de 1778.

²⁵³ AGN, Marina, volumen 52, foja 434; *Orden de promover los cultivos de lino y cáñamo*; México, 30 de marzo de 1781.

²⁵⁴ AGN, Marina, volumen 52, fojas 134-135; *Relación sobre la siembra de cáñamo que se hizo en San Blas*; San Blas, 1 de mayo de 1781.

²⁵⁵ Andrade, *Un mar...*, p. 115-116; Ortega, *Alta...*, p. 150-151; Arcila, *Reformas...* (II), p. 55-64.

autoridades de San Blas buscaron establecer contrataciones con poblaciones que pudiesen surtir al puerto de esta fibra. Esto se logró al hacer un trato con las autoridades de Aguascalientes, el cual consistía en que el alcalde de esa villa pregonara en los pueblos de su jurisdicción la necesidad de ese material y así surgirían postores. En 1781 el mejor precio ofrecido fue de dos pesos el quintal que había sido dado por Clemente Ximénez. Las autoridades de San Blas consideraron elevado el costo, por lo que pidieron que lo redujera debido a que además en ese momento había escasez de mulas, por lo que el traslado del material sería caro; no parece que se lograra tal reducción y la contrata de todas formas se realizó. Es probable que esto se debiera al poco número de postulantes ya que, según las autoridades de la villa, aquellas no se podían hacer con los pueblos de indios de las cercanías porque su producción era poca.²⁵⁶

Posiblemente este tipo de asientos en cierta forma aliviaran las necesidades que había en San Blas, sin embargo también lo es que la producción obtenida no fuera suficiente para las labores que ahí se realizaban, por lo que las remesas de materiales desde Veracruz continuaron realizándose; así se deja ver cuando en 1789 se ordenó comprar velas en ese puerto para ser remitidas a San Blas con la mayor economía posible.²⁵⁷

La creciente actividad marítima en San Blas se evidencia con la constante carencia de pertrechos, los cuales se agotaban ya que las navegaciones eran constantes. Esto se ve cuando en 1788 el comisario Francisco Hijosa explicó que cuando él llegó a San Blas como comisario llevó

²⁵⁶ AGN, Marina, volumen 52, fojas 350-352; *Informe sobre las dificultades de enviar pita de Aguascalientes*; San Blas, 4 de enero de 1781.

²⁵⁷ AGN, Marina, volumen 74, expediente 19, fojas 231-234; *Solicitud de mandar lona para hacer velas a San Blas*; San Blas, 1 de octubre de 1789.

8,200 piezas de lona para el puerto, la cual ya se había agotado. Como se necesitaba más debido a que acababa de llegar la fragata Concepción procedente de Realejo (nave que fue construida para el servicio de San Blas), tuvo que solicitarse de Veracruz 200 piezas de la lona más baratas así como 200 o 300 quintales de jarcia trozada para estopa. Se indicó que en el caso de no haber la estopa común, entonces se enviara la que se hacía con coco o cualquier otra planta ya que se había visto que servían, aunque duraban menos.²⁵⁸ Como se mencionó, los envíos eran comunes pero significaban considerables gastos al erario; esto puede verse con la remesa que se hizo en 1790 de 200 piezas de jarcia, 100 de lona, 100 de lienzos brin, 100 chuzos, desde Veracruz y cuyo costo ascendió a 2,768 p 7 ¼ reales.²⁵⁹

Las crecientes necesidades del departamento marítimo hicieron que se buscaran poblaciones cercanas que pudiesen proveerlo de algunos materiales útiles en las navegaciones para establecer contratas con ellos. Así pasó con el pueblo de indios de Tequepexpan, con el cual se pactó que abasteciera al puerto de brea y alquitrán; dicho trato fue modificado en 1776 ya que los indios pidieron aumentar los precios de aquellos productos.²⁶⁰ Este aumento al parecer fue autorizado porque se acordó que el precio sería 12 pesos por arroba de brea y 6 reales por la de alquitrán.²⁶¹

Hay que considerar que uno de los principales problemas para abastecer a San Blas de todo lo que necesitara era el excesivo costo que tenían los

²⁵⁸ AGN, Marina, volumen 74, expediente 18, fojas 180-180v; *Solicitud de lonas y estopa para el puerto de San Blas*; San Blas, 6 de febrero de 1788. AGN, Marina, volumen 74, expediente 18, foja 182; *Solicitud de lonas y estopa para el puerto de San Blas*; México, 1 de marzo de 1788.

²⁵⁹ AGN, Marina, volumen 74, expediente 19, foja 318; *Cuenta hecha sobre los envíos hechos al almacén de San Blas*; México, 20 de marzo de 1790.

²⁶⁰ AGN, Marina, volumen 34-A, fojas 107-107v; *Solicitud de aumentar los costos de brea y alquitrán que se surten al San Blas*; Guadalajara, 31 de mayo de 1776.

²⁶¹ AGN, Provincias Internas, volumen 10, expediente 37, fojas 225-225v; *Contrata hecha con indios de Tequepexpan por brea y alquitrán*; San Blas, 20 de marzo de 1777.

fletes, lo que a su vez elevaba el precio de las mercancías y herramientas enviadas. El 1787 Francisco Hijosa se quejó ante el virrey y la audiencia de lo necesario que era hacer un ajuste de fletes de víveres, efectos y útiles que se mandaban al puerto. Explicó que las primeras remesas realizadas para llevar mercaderías a las naves que irían al noroeste se hicieron con mulas de los vecinos de Tepic y el pago por ello fue de un peso por carga, es decir medio real por legua. Así quedó el trato hasta 1773 en que los arrieros pidieron un aumento, pero él les explicó que el pago era justo porque los precios de las mercancías se habían mantenido fijas; con ello logró que los costos de transporte se quedaran igual. En el año de 1780 a él lo enviaron a España y al parecer los comisarios siguientes alteraron los fletes arreglados. Ahora que Hijosa había regresado (1787) éstos eran excesivos para el erario. Por eso pidió el comisario que se arreglaran sus costos como estaban antes, es decir, a un peso por carga. Esto lo solicitó luego de que el comisionado para comprar víveres en las cercanías de San Blas, Matías de los Ríos, le avisó que los arrieros de Tepic se negaban a llevar cargas porque les ofrecían menos de diez reales por cada una. Por eso pidió se regularan nuevamente los precios de los fletes.²⁶² Esto era urgente que se arreglara ya que Matías de los Ríos informó que tenía 40 fanegas de maíz en espera de ser enviadas al puerto, que ofreció pagar 8 reales por carga pero los arrieros pedían 12. Como en ese momento había escasez de mulas, Hijosa solicitó que los animales de la salinera del Zapotillo se utilizaran en el transporte de este cereal porque si llegaban las aguas corría peligro de descomponerse o simplemente se dificultaría aún más

²⁶² AGN, Marina, volumen 74, expediente 12, fojas 101-103; *Queja de los altos precios de transporte que hay entre San Blas y Tepic*; San Blas, 2 de mayo de 1787.

su transporte; además también corrían peligro la galleta, azúcar, panocha y manteca que se había acopiado con anterioridad.²⁶³

La respuesta a esta solicitud fue hecha por el fiscal Posada quien explicó al comisario Hijosa que la arriería era importante para el tráfico y comercio, por lo que merecía ser protegida. Las mulas en ese momento costaban 2 ó 3 veces más que en el año de 1767 en el que él hizo arreglos para fijar el precio de los fletes; eso hacía imposible obligar a los arrieros a alquilar sus mulas al mismo precio que antes. Además, el Rey no quería privilegios ni ahorros si ello significaba arruinar a sus vasallos; se entendía que hubo muchos gastos y dificultades no esperados en los transportes, pero era comprensible y respetable. Nadie dedicaría su trabajo a la arriería si comprara recuas caras sin ganancia o incluso con pérdidas. Finalmente, el fiscal envió a Hijosa un bando hecho del 27 de septiembre de 1785 donde se indicaban los ajustes hechos al respecto. Sin embargo, se agradeció al comisario por su loable celo y economía.²⁶⁴

Respecto al dinero, a San Blas se enviaba un situado que dependía de las reales cajas de Guadalajara. Se encargó a la Fábrica de Tabacos de esa ciudad que hiciera envíos regulares al departamento marítimo, y cuando había alguna cuenta extemporánea, como por ejemplo de pertrechos enviados al puerto, la cuenta se enviaba a Guadalajara. Por eso cuando en 1788 las autoridades de Veracruz solicitaron se les pagara en envío de materiales que

²⁶³ AGN, Marina, volumen 74, expediente 12, fojas 99-99v; *Informe sobre el retraso de envío de alimentos a San Blas por falta de mulas*; San Blas, 2 de mayo de 1787.

²⁶⁴ AGN, Marina, volumen 74, expediente 12, fojas 105-106v; *Informe sobre la imposibilidad de reducir el costo del transporte entre San Blas y Tepic*; México, 2 de julio de 1778. Toda esta defensa que Posada hizo a los arrieros de la Nueva España es explicado en Arcila, *Reformas...* (I), p. 111-121.

se hizo a San Blas, cuyo monto ascendió a 6,912 pesos 3 tomines, se indicó que dicha cuenta debía remitirse a la ciudad neogallega.²⁶⁵

Las actividades realizadas en San Blas incrementaron sus vínculos con las poblaciones del interior, las cuales no únicamente se diversificaron, sino que permitieron al puerto depender cada vez menos de las remesas hechas desde México o Veracruz. Esto significó un desarrollo económico y comercial en la zona aledaña al puerto.

* * *

Como se ha podido ver, las relaciones que se establecieron entre los puertos del Pacífico y las poblaciones del interior, jugaron un papel relevante en el desarrollo de la Nueva España. En primer lugar, Acapulco continuó siendo el principal establecimiento comercial y por él se realizaron las más importantes transacciones del virreinato. Sin embargo, debido a que en ellas se incurría en ilícitos que dejaban a la Corona un poco al margen de las ganancias que brindaba ese comercio, fue necesario hacer modificaciones a esa situación. Por ello, y como parte de las políticas absolutistas de la dinastía Borbón, se implementaron diversas medidas para retomar el control de las transacciones comerciales realizadas en Nueva España. Además, la presión que los extranjeros ejercían sobre los litorales del Mar del Sur obligó a las autoridades hispánicas a replantear el funcionamiento de las navegaciones en dicho océano. Los contactos interportuarios aumentaron ya que se consideró que las

²⁶⁵ AGN, Marina, volumen 74, expediente 18, foja 203; *Orden de pagar a Veracruz por la lona comprada para el puerto de San Blas*; México, 1 de octubre de 1788.

navegaciones comerciales servirían para vigilar y proteger los territorios coloniales de cualquier agresión enemiga; al mismo tiempo, dichos vínculos instaron a las autoridades a estar más al pendiente de las transacciones realizadas para así evitar contrabandos.

Como los contactos marítimos de la Nueva España se acrecentaron, fue necesario permitir que otros establecimientos se abrieran al comercio; esa fue la situación de San Blas. Pese a que éste lugar en sus inicios no tenía fines comerciales, las necesidades tanto del virreinato como de la Metrópoli lo obligaron a desempeñar esas funciones; multiplicó sus destinos y contactos, lo que deja ver la importancia que cobraban las faenas del mar en el virreinato. El desarrollo de este puerto significó un arrastre económico y poblacional tanto para el occidente como para el noroeste novohispano. Además, gracias a las faenas de construcción y reparación que se desempeñaban en el departamento marítimo, podría decirse que éste también logró un avance tecnológico; esto evidencia que las funciones de los establecimientos portuarios se especializaron de formas diferentes. Podría decirse que si Acapulco continuó siendo el principal puerto comercial en el Pacífico novohispano, San Blas fue el principal establecimiento para hacer reparaciones a las embarcaciones, por lo menos hasta principios del siglo XIX. Cabe destacar que pese al desarrollo tanto de Acapulco como de San Blas en lo que se refiere al comercio, su infraestructura continuó siendo pobre y sus edificaciones, para fines del siglo XVIII, apenas comenzaban a modificarse.

QUINTA PARTE

Sanidad y religiosidad en las costas del Pacífico novohispano

Durante mucho tiempo, las zonas costeras fueron poco habitadas debido a que sus duras condiciones físicas (humedad, calor e insectos) dificultaron la fundación de poblaciones. Sin embargo, desde el siglo XVIII se hizo necesario reestructurar las condiciones de los establecimientos costeros y combatir los males tropicales que dificultaban la creación de asentamientos. También fue importante mejorar las condiciones sanitarias de las navegaciones.

La lucha contra los males costeros y náuticos no únicamente se planteó con fines de “humanidad”, sino que conllevaban intereses específicos que se relacionaban con aumentar el número de pobladores en los litorales para así contar con suficientes trabajadores; esto a su vez evitaría que las faenas costeras se retrasaran. Lo anterior también derivó de las políticas de salud pública implementadas por las autoridades novohispanas durante el siglo XVIII, en especial durante la última parte de éste, ya que se había apreciado la utilidad de prevenir enfermedades o al menos de atacarlas rápidamente a partir de medidas sanitarias. Podría decirse que la salud pública monitoreaba e intentaba corregir el ambiente que provoca enfermedades con el fin de evitarlas.¹

En el caso de los puertos, gran parte de las medidas sanitarias implementadas se centraron en combatir sus malsanas condiciones. Para atacar a los males característicos de puertos y embarcaciones se recurrió a dos armas: las políticas sanitarias y las religiosas. Las primeras tuvieron la

¹ Michael Meyer, “Public health in northern New Spain” en *Estudios de Historia Novohispana*, no. 11, 1991, p. 135-137.

intención de acondicionar el entorno para hacer que los cuerpos de los trabajadores y de los habitantes sufrieran los menores estragos posibles por el ambiente tropical en el que se movían; cuando eso era inevitable, había que atender sus dolencias y tratar de reintegrarlos lo más pronto posible a sus funciones habituales. Las segundas entraban en acción en la atención de las almas, en el consuelo dado a aquellos para quienes las cuestiones sanitarias dejaron de surtir efecto, y en las rogativas públicas que buscaban que a través de los santos las enfermedades o desgracias no se presentaran o se fueran rápidamente.

Por lo anterior, el objetivo de este apartado es estudiar cómo a lo largo del siglo XVIII fue necesario combatir los males que atacaban a los litorales y a las navegaciones a través de la aplicación de políticas sanitarias y religiosas; esto se hizo a fin de mitigarlos lo suficiente para permitir que las actividades comerciales y marítimas de las costas novohispanas no sufrieran tropiezos.

Es importante entender que al analizar las políticas mencionadas no se pueden dejar de lado las manifestaciones de curación popular así como los cambios que se gestaron en ellas ante las medidas aplicadas por las autoridades.² Además, también hay que considerar que este tipo de temáticas no siempre cuentan con demasiada información, por lo que será necesario extrapolar algunos datos. Hay que aclarar también que en esta ocasión los ejemplos usados se centrarán en los puertos de Acapulco y San Blas ya que fueron los lugares donde se implementaron políticas sanitarias y religiosas en el litoral Pacífico. No se pretende hacer comparaciones entre los establecimientos mencionados debido a que sus orígenes y funciones fueron

² José Ronzón, *Sanidad y modernización en los puertos del Alto Caribe 1870-1915*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Atzacapatzalco, Porrúa, 2004, p. 79.

diferentes; entonces lo que se verá es la evolución que tuvieron así como algunos puntos de coincidencia que hubo en las políticas impuestas por las autoridades reales. También es importante mencionar que no se hará un seguimiento de los padecimientos comunes en las costas ni de sus orígenes, sino que simplemente se les mencionará para saber sus repercusiones en los establecimientos portuarios de cara al Pacífico así como las formas en las que se trató de combatirlos. Con lo anterior, no se pretende hacer una diferenciación entre las medidas aplicadas en los puertos y embarcaciones de las del interior del territorio colonial, sino apreciar que los primeros también fueron contemplados en las políticas de cambio de las autoridades con el fin de mejorar sus condiciones y así acrecentar su desarrollo, por lo que dichas medidas se convirtieron en una de las herramientas usadas para lograrlo.

Para abordar esta temática será necesario estudiar las condiciones de los litorales, los males que los caracterizaban y las medidas tomadas para combatirlos. Por otro lado, también será necesario conocer al personal e instituciones que participaron en el saneamiento de costas y naves así como el tipo de atenciones, tanto física como espiritual, que se brindaron a los enfermos.

CAPÍTULO XII. Los males del mar

Las costas novohispanas, como se mencionó, se caracterizaron por ser húmedas y calurosas. En ellas además abundaban alimañas y mosquitos que incluso podía convertirse en transmisores de enfermedades, lo cual dio a las zonas costeras fama de ser lugares malsanos donde la muerte tenía presencia permanente. Aunado a lo anterior, los litorales eran puertas abiertas a las enfermedades contagiosas, pues los contactos con otras poblaciones permitían el traslado de los males de unas regiones a otras.

Los malestares padecidos en las regiones costeras del Pacífico novohispano fueron causa de que los principales puertos de la Nueva España fueran pobres y poco desarrollados, y donde el número de habitantes permanentes fuera reducido. Sin embargo, desde mediados del siglo XVIII se intentó revitalizar las regiones costeras, y para implementar medidas al respecto, fue necesario conocer los padecimientos característicos en ellas para así combatirlos.

a) Situación climática

A lo largo del periodo colonial hubo descripciones que se refirieron a las condiciones de las costas de Acapulco y San Blas. Aunque cada uno de ellos contaba con características y desarrollos diferentes, lo cierto fue que ambos lugares coincidían en su excesiva temperatura y grado de humedad, las cuales provocaron que todavía para el siglo XVIII fueran zonas insalubres donde las enfermedades endémicas eran comunes.³ Baste ver narraciones como la de Alejandro de Humboldt, quien explicó que las regiones costeras eran lugares bajos y pantanosos en los cuales las aguas estancadas podían provocar

³ Muriel, *Hospitales...*, p. 283-284.

enfermedades ya que hojas, insectos y despojos de materia animal se descomponían en ellas con los rayos del ardiente sol.⁴

El caso de Acapulco es de los más conocidos por ser sede de las ferias comerciales del Pacífico y por tanto un lugar asiduamente visitado y descrito. Al parecer, la época de lluvias (mayo-octubre) era la más insalubre ya que el lugar se volvía en extremo bochornoso. Además, las brisas marítimas o vientos del oeste eran poco comunes, por lo que no modificaban la temperatura del lugar.⁵ Esto se debía a que el establecimiento estaba al pie de una serie de elevaciones que dificultaba la circulación del aire y que por lo tanto impedía que el puerto se refrescara. Humboldt hizo referencia al tema al explicar que Acapulco estaba al respaldo de una cadena de montañas de granito “donde la reverberación y el calórico radiante aumenta el sofocante calor del clima”.⁶

El bochorno que se padecía en el lugar se acrecentaba un poco más con los estancamientos de agua del puerto, entre los que destacaba la ciénega que rodeaba el castillo de San Diego y que en realidad se convirtió en un depósito de aguas hediondas donde insectos e incluso lagartos provocaron estragos a los vecinos del puerto.⁷ Dichas aguas fueron lugar de concentración de enjambres de mosquitos, los cuales además de ser molestos a los vecinos y visitantes del lugar, también eran transmisores de enfermedades como la malaria o la fiebre amarilla.⁸ Otros padecimientos comunes del lugar fueron los gastrointestinales (causados por ingerir alimentos y agua en malas

⁴ Humboldt, *Ensayo...*, p. 520.

⁵ González, *Malaspina...*, p. 91.

⁶ Humboldt, *Ensayo...*, p. 156.

⁷ Muriel, *Hospitales...*(vol. 1), p. 216. Humboldt también llega a hacer referencia al problema mencionando que esos charcos de agua servían de guarida a los cocodrilos. Ver *Ensayo...*, p. 516.

⁸ Olveda, *Conquista...*, p. 17.

condiciones) así como fiebre, disentería y mal gálico (conocido también como bubas o sífilis).⁹

Todo lo anterior provocó que la mayor parte de la gente que tenía que ir a Acapulco lo hiciera por corto tiempo, como ya se mencionó que hacían los comerciantes y oficiales reales. Éstos últimos procuraban trasladarse a zonas menos calurosas en cuanto las ferias comerciales terminaban, lo que evidencia que sus lugares de residencia estaban tierra adentro. Para ello pedían autorización de salir del puerto:

Habiendo ya navegado la fragata La Rosa y concluido todos los asuntos de nuestro cargo en este destino, esperamos de la piedad de Vuestra Excelencia nos conceda su venia para retirarnos a nuestras casas, pues a más de la crecida enfermedad que se experimenta en este puerto, nos hallamos con muy corta salud para permanecer en él.¹⁰

Podría pensarse que cuando en 1774 las relaciones comerciales entre Perú y Nueva España fueron reabiertas, los oficiales portuarios se quedaban en Acapulco ya que las embarcaciones peruleras no tenían una fecha determinada de arribo. Sin embargo no fue así y dichas autoridades siguieron pidiendo permiso de salir del puerto alegando que estarían al pendiente del arribo de las naves y, en cuanto se tuviera noticia de su arribo, se trasladarían al puerto. Esto vuelve a verse con las licencias solicitadas, como ésta que en 1781 hizo el castellano para que lo dejaran tomar el camino a Tixtla y trasladarse a la capital novohispana a recuperar su salud. Así argumentó su imposibilidad de quedarse en Acapulco:

Esta ansia de salir de aquí es universal, por el sumo horror que todos tienen a este clima, cuyo adverso influjo no indemniza a la salud más robusta, ni al hombre más arreglado; de suerte que hablando de nosotros,

⁹ González, *Malaspina...*, p. 94.

¹⁰ AGN, Marina, volumen 23, foja 76; *Solicitud de oficiales portuarios de retirarse de Acapulco*; Acapulco, 7 de abril de 1765.

debemos estimar por un singular favor del Cielo el no enfermarnos en la estación más urgente...¹¹

Además de las razones expuestas por el castellano, los oficiales portuarios también alegaban que era difícil permanecer en Acapulco debido a los altos costos que ahí llegaban a alcanzar todas las mercancías. Esto se debía a que en tiempos de aguas los caminos se volvían intransitables y la población queda incomunicada, por lo que el costo de traslado de víveres aumentaba.¹²

Si Acapulco era un lugar difícil de tolerar, al parecer San Blas era aún peor. El lugar era excesivamente caluroso y húmedo debido a su bahía rodeada de esteros; esto provocaba que las plagas de mosquitos fueran todavía más abundantes. Su presencia ha sido considerada causa del poco desarrollo del lugar ya que dificultaba el trabajo de los hombres. Esto se ve a partir de algunas narraciones, como esta que hizo Juan Pérez:

...la plaga imponderable... no permite el menor sosiego; no deja de ocupar las manos en otra cosa que en separarlos del rostro, y no queda el recurso de cubrirlo porque el calor sofocaría; es menester abandonarse al tormento que haya de causar aquellos importunos enemigos.¹³

El pueblo de San Blas en un principio fue ubicado cerca de la costa, pero pronto fue reubicado en el cerro de San Basilio con la finalidad de evitar las inundaciones así como de permitir que la brisa refrescara el establecimiento; sin embargo, esto último no se logró debido a que los vientos eran insuficientes para aliviar el excesivo calor y humedad del lugar. Algunos viajeros, como José Bustamante, hicieron referencia al tema:

La villa de San Blas se halla situada a un cuarto de legua del arsenal y a la falda de una eminencia que presenta su cara a la brisa, reinante por lo

¹¹ AGN, Filipinas, volumen 16, expediente 27, fojas 197; *Solicitud de oficiales de Acapulco de salir del puerto*; Acapulco, 15 de febrero de 1781.

¹² AGN, Filipinas, volumen 16, expediente 27, fojas 197-198; *Solicitud de oficiales...*

¹³ Tomado de Olveda, *Conquista...*, p. 18.

general desde las diez de la mañana hasta las seis de la tarde; el terral la reemplaza a pocas horas, pero la situación local del pueblo no proporciona gozar de este beneficio tan apreciable en estos climas calurosos.¹⁴

San Blas tampoco contó con gran desarrollo y la mayoría de sus construcciones eran de palma pues este material, además de ser barato, hacía que las edificaciones fueran frescas; por eso era comúnmente usado en lugares tropicales.¹⁵ Juan Pérez llegó a mencionar que el puerto se componía de humildes chozas de zacate ubicadas sobre un suelo pantanoso y hediondo.¹⁶ Estas condiciones al parecer variaron poco pues un par de décadas después José Bustamante explicó que el puerto estaba compuesto de una porción de chozas cubiertas de paja, algo característico de lugares malsanos habitados sólo por necesidad.¹⁷

También en San Blas la época más difícil de tolerar era la de lluvias, la cual iba de julio a noviembre. En esos meses, el calor y la humedad eran todavía más severos, los caminos que comunicaban al puerto se hacían intransitables, se dificultaba el traslado de bastimentos o provisiones y las plagas de mosquitos se multiplicaron.¹⁸ Estos insectos debieron representar una dificultad severa ya que viajeros y funcionarios hicieron referencia los problemas que ocasionaban; por ejemplo José Bustamante explicó que aquellos se concentraban en los numerosos esteros del lugar y dificultan la vida y trabajo de los vecinos. Así lo dijo:

¹⁴ José Bustamante, *Diario general de viaje: corbeta Atrevida* (estudio introductorio y selección de textos de María Dolores Higuera), Colección General "La expedición Malaspina 1789-1794", tomo IX (coord. María Dolores Higuera), España, Ministerio de Defensa, Museo Naval, Lunwerg Editores, 1999, p. 213.

¹⁵ Thurman, *Naval...*, p. 23.

¹⁶ Tomado de Olveda, *Conquista...*, p. 18.

¹⁷ Bustamante, *Expedición...*, p. 213.

¹⁸ Cárdenas, *San Blas...* (vol. 1), p. 42; Sylvia Hilton, *La Alta California española*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 76.

Si este es un inconveniente poco agradable para habitar en la población y el arsenal puede inferirse cuán más molesto debe ser a los operarios en este sitio donde el terreno bajo y menos ventilado contribuye a que se multipliquen [los mosquitos] ... trayendo atraso conocido en las obras que allí se ejecutan.¹⁹

Era tan difícil permanecer en San Blas que la gente constantemente solicitaba permiso de salir del lugar. Cabe recordar que este puerto era un departamento marítimo permanentemente habitado por empleados matriculados que tenían prohibido abandonar el establecimiento sin la licencia correspondiente; por ello se veían en la necesidad de solicitar permisos a los funcionarios locales para trasladarse a lugares más frescos, como Tepic. Ya se mencionó que algunos miembros de la oficialidad residían en ese pueblo, sin embargo, el resto del personal lo hacían en el puerto, en donde debía de quedarse aun si estaban enfermos. Muchos hombres se trasladaban a Tepic a hurtadillas, por lo que las autoridades amenazaron con reducir los sueldos a la mitad a aquellos que se alejaran del puerto. Pero aunque la gente se quedara, en ocasiones su salud era tan deficiente que ni siquiera podía trabajar, por lo que hubo oficiales, como Ignacio de Arteaga, que prefirieron concederles licencias de ir a Tepic a recuperar su salud.²⁰

En el caso de las tripulaciones, éstas eran atendidas en cuanto arribaban a San Blas, ya fuera que pertenecieran al establecimiento portuario o bien sólo hicieran parada en él. Hay que recordar que a diferencia de Acapulco, lugar que funcionaba como puerto de arribo de los Galeones, San Blas era puerto de origen muchas navegaciones, por lo que la gente de mar residía en él y por lo tanto ahí era atendida, aunque en ocasiones se les dejaba salir a

¹⁹ Bustamante, *Expedición...*, p. 213.

²⁰ AGN, Filipinas, volumen 49, expediente 23, fojas 64-64v; *Licencia que se concedió a marinos para retirarse del puerto*; San Blas, 27 de febrero de 1781.

poblaciones vecinas para que recuperaran su salud. Ésta era una práctica necesaria ya que era evidente que los enfermos no se repondrían en San Blas, por lo que incluso hubo casos en los que a tripulantes de naves que no pertenecían al puerto también recibieron licencia de alejarse de él.²¹

Es decir que los establecimientos portuarios del Pacífico novohispano se caracterizaron por sus difíciles condiciones físicas. Pese a sus diferencias, tanto Acapulco como San Blas coincidieron en sus poblamientos pocos desarrollados con edificaciones endebles en donde era necesario hacer modificaciones para que ambos funcionaran de forma permanente y donde la gente se quedara a vivir y paulatinamente se aclimatara a las condiciones físicas.

Respecto al resto de las zonas costeras al parecer no eran muy diferentes. Se sabe poco de ellas, aunque algunas investigaciones recientes han dejado ver que las poblaciones también eran escasas, que los asentamientos generalmente eran pobres, poco desarrollados y que en ellos predominaba la población de color.²²

En general puede decirse que las condiciones físicas de los litorales era difíciles de tolerar y eso en gran medida dificultó su desarrollo. Como ya se dijo, fue a mediados del siglo XVIII en el que se hizo necesario modificar esa situación, lo cual en cierta forma se lograría combatiendo los males tropicales a

²¹ Este fue el caso de la nave Aránzazu que llegó procedente de Manila con graves daños y con su tripulación enferma, por lo que se concedió que esta última gozara de licencia de dos meses para retirarse a pueblos cercanos a reponerse luego de tan traumático viaje. Ver AGN, Marina, volumen 52, fojas 215-218; *Licencia que se concedió a tripulantes de nave Aránzazu*, San Blas, 1 de marzo de 1781.

²² Ejemplos de ello son los trabajos de Jesús Hernández respecto a la región de Zacatula y Jaime Olveda, Pedro Luna, Juan Carlos Reyes, Pedro López, entre otros, sobre las costas neogallegas. El primer autor explica que Zacatula estaba en su mayoría habitada por indios, negros y mulatos en gran medida dedicados a la producción algodonera. Ver Hernández, "El comercio...", p. 224-256. Por su parte, las explicaciones sobre los litorales neogallegos también hacen referencia a la población de color, lo cual puede verse en Olveda y Reyes, *Los puertos...*; y Olveda, *Conquista...*, p. 15-19.

fin de mitigarlos lo suficiente para que la gente lograra establecerse en esas zonas y se acostumbraran a ellas.

b) Los males a combatir

Los padecimientos que era necesario combatir en los litorales americanos se manifestaban tanto en las costas como en las embarcaciones. No hay que perder de vista que muchos de los males marítimos terminaban siendo atendidos en tierra firme, por lo que también hay que considerarlos.

En cuanto a las costas se refiere, hay que recordar que el clima tropical llegaba a provocar agotamiento, calambres e insolación debido al excesivo calor así como a los abrasadores rayos del sol.²³ Otros problemas comunes en esos lugares eran los gastrointestinales (causados por ingerir agua y alimentos en mal estado), infecciones provocadas por heridas y enfermedades contagiosas transmitidas por los característicos mosquitos de la zona.²⁴ Además, también podían presentarse problemas de zarpullido, causado por las intensas transpiraciones y que provocaba ronchas y comezón intensa.²⁵

²³ Manuel Martínez Báez, *Factores económicos y sociales en la génesis de las llamadas enfermedades tropicales*, México, El Colegio Nacional, 1994, p. 38-38.

²⁴ Cabe mencionar que uno de los padecimientos transmitidos por mosquitos que más estragos provocó fue la fiebre amarilla, la cual también fue conocida como "calentura pútrida", "enfermedad de Siam" o "vómito prieto". Aunque durante el periodo colonial no se sabía su origen, sí se llegó a relacionar con los estancamientos de agua. Fue hasta 1881 en que se catalogó a los mosquitos transmisores de esta enfermedad, la frecuencia de los padecimientos, las condiciones de la enfermedad y la catalogación de los síntomas. Al respecto puede verse Fernando López-Ríos, *Historia médica de las navegaciones colombinas (1492-1504)*, España, Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, 1994, p. 111. Por otro lado, la malaria también era una enfermedad transmitida por los mosquitos y se piensa que tuvo un origen similar a la fiebre amarilla en los territorios americanos. Al respecto puede verse Guillermo Fajardo Ortiz, *Los caminos de la medicina colonial en Iberoamérica y las Filipinas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Medicina, 1996, p. 32-34. Ya se ha mencionado que se conocen más casos de esta enfermedad en las costas del Atlántico ya que, según explica Jaime Olveda, la población negra, importante transmisora de este mal por su resistencia a él, fue menor en los litorales del Pacífico durante las primeras décadas del XVI y por lo tanto se retrasó un poco la propagación de esos padecimientos. Ver *Conquista...*, p. 171-172.

²⁵ Martínez Báez, *Factores...*, p. 38.

Los males que asolaban a los pobladores y visitantes de las regiones portuarias no únicamente deben adjudicarse a los climas tropicales; también es necesario considerar las condiciones en las que generalmente se encontraban los puertos, los cuales se caracterizaban por su falta de higiene, pues era común que estuvieran rebosantes de basura e inmundicias.²⁶ Por lo tanto, la insalubridad de los puertos era en gran medida la causante de los padecimientos sufridos en ellos. En esos lugares las enfermedades estaban latentes y sólo bastaban ciertos factores para convertirlas en problemas severos.²⁷ Además, también hay que considerar los accidentes y los ataques a los puertos; estos últimos generalmente se dieron en el Atlántico (1577, 1663, 1678 y 1685), y generaron un considerable número de heridos.²⁸

Los males que se padecían en las zonas tropicales afectaban tanto a las costas del Atlántico como a las del Pacífico y no únicamente dificultaban la estancia de trabajadores, sino que ponían en peligro los poblamientos. El mismo Humboldt llegó a decir que las condiciones malsanas de las costas de ambos océanos provocaban que el aumento poblacional fuera imperceptible debido a los altos índices de mortandad.²⁹ Si durante mucho tiempo este problema no se modificó en Acapulco por ser un lugar del que la gente se podía retirar cuando no eran periodos de feria; dicha situación era diferente en San Blas, lugar que como ya se dijo, desde sus orígenes se planteó como un poblamiento permanente y del que la gente no podía alejarse. Sin embargo, las condiciones físicas del Departamento Marítimo eran tan duras que se hizo

²⁶ Ronzón, *Sanidad...*, p. 80.

²⁷ Humboldt hizo referencia al tema al explicar: "Estoy lejos de considerar el calor extremado como la única y verdadera causa del vómito; pero ¿cómo podrá negarse que en los parajes en que el mal es endémico, no hay una unión íntima entre el estado de la atmósfera y el curso de la epidemia?" Ver *Ensayo...*, p. 524.

²⁸ Fajardo, *Los caminos...*, p. 36.

²⁹ Humboldt, *Ensayo...*, p. 41.

necesario atender las dolencias de vecinos y trabajadores a fin de evitar que el lugar se despoblara; por ello desde el principio las autoridades solicitaron la presencia de personal sanitario que ayudara a aliviar los padecimientos y así evitar perder gente y que las faenas del lugar se retrasaran. Además, fue necesario permitir a los trabajadores trasladarse a poblaciones vecinas; esto se debía a que si no se les otorgaban licencias de todas formas abandonaba el establecimiento; y no bastaban amenazas para retenerlos. Así lo deja ver este informe del comisario Francisco de Hijosa:

... pues a vista de la mortandad de gente que de un mismo mal se ha experimentado en el presente año y que aún sigue, no me veo libre de los lastimosos clamores con que a todas horas, así empleados en el astillero y arsenal como los vecinos de esta villa, impetran las licencias para que les permita salir a vivir a los pueblos inmediatos por no verificarse en ellos semejantes pestes; pero sin embargo de haberme negado a tan natural pretensión por considerar en los atrasos del servicio que evidentemente han de resultar, y amonestándolos con perpetua pérdida de empleos, privilegios de que gozan y tierras que poseen como individuos y pobladores, no me es posible evitar la fuga que hacen favorecidos de la noche y de la práctica que tienen de los montes, por lo cual me veo cuasi en términos de no tener de quién echar mano para los precisos trabajos del Departamento...³⁰

En cuanto a las navegaciones se refiere, cabe recordar que las embarcaciones también eran lugares malsanos en donde las muertes eran comunes. Los padecimientos ahí sufridos pueden ser considerados parte de los males que ponían en peligro el funcionamiento de los puertos. Además, las embarcaciones en gran medida llegaron a provocar algunos males acaecidos en los litorales ya que muchos de ellos fueron transportados por mar a distintas regiones. Incluso en algunos momentos se temió el arribo de las embarcaciones o se les culpaba de los males padecidos en los puertos. Esto al parecer fue constante, como se deja ver en esta narración de Humboldt:

³⁰ AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 4-5v; *Carta del comisario Hijosa al virrey Bucareli*; San Blas, 10 de abril de 1774.

En todos los climas los hombres se persuaden hallar algún consuelo en la idea de que una enfermedad, que se considera como pestilencial, es de origen extranjero. Como entre la tripulación numerosa y amontonada en barcos sucios y poco aseados, fácilmente se engendran calenturas malignas, sucede muchas veces que el principio de una epidemia data de la llegada de una escuadra: y entonces, en vez de atribuir el mal al aire viciado que contienen las embarcaciones faltas de ventilación, o la influencia de un clima ardiente y malsano en los marineros recién desembarcados, se asegura que la han traído de un puerto vecino en donde ha tocado la escuadra o convoy durante su navegación de Europa a América. Así es que muchas veces se oye decir en México que el navío de guerra que ha conducido tal o tal virrey, ha traído fiebre amarilla que ha cesado muchos años antes.³¹

Era importante proteger a los tripulantes porque de ellos dependía el éxito de los viajes. Si ellos enfermaban las travesías podía truncarse o no realizarse como se esperaba. Fueron muchos los hombres que murieron en las navegaciones transpacíficas, ya fuera en travesías hechas entre Nueva España y Filipinas, entre ese virreinato y el de Perú o bien en las expediciones organizadas hacia el noroeste americano.³² Por ejemplo en 1776 el navío San Joseph tuvo un duro viaje desde que había salido de Cavite; hizo parada en San Joseph de California luego de que perdieron 15 hombres y llevaban 120 enfermos. Luego siguieron su viaje y pararon en La Navidad a dejar al gentilhomme para que avisara que cuando llegaran a Acapulco necesitarían que se atendiera a sus enfermos y se les surtiera de medicamentos su botica.³³

³¹ Humboldt, *Ensayo...*, p. 515.

³² Sólo para tener alguna idea sobre las muertes acaecidas en los galeones filipinos, Jaime Olveda llega a explicar que en 1606 en tornaviaje a Filipinas murieron 80 personas, y en 1620 la nao que iba a Acapulco ya había perdido 99 tripulantes cuando arribaron a costas neogallegas. Ver "La Navidad...", p. 26. Por otro lado, narraciones como la que hizo Francesco Gemelli también dejan ver la mortandad en las naves procedentes de Perú; este viajero narró que en un patache peruano que viajó de Panamá a Acapulco murieron veintidos personas de una enfermedad "casi contagiosa" y otras por caerse al mar en una tempestad. Ver *Viaje...*, p. 7.

³³ AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 2, fojas 15-15v; *Informe del arribo de la fragata San Joseph al puerto de La Navidad*; La Navidad, 3 de enero de 1776. AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 5, foja 75; *Informe sobre el arribo de la fragata San Joseph al puerto de Acapulco*; México, 21 de enero de 1776.

Para conocer los males comúnmente padecidos en las naves puede verse el siguiente cuadro:

Cuadro 14. Padecimientos en las embarcaciones

| Padecimiento | Razones |
|--|---|
| Escorbuto | Mal que comenzaba aproximadamente a las seis semanas de no consumir alimento fresco (vitamina C) y se padeció más en las navegaciones transpacíficas ya que en ellas no había paradas dónde abastecerse |
| Sarpullido | Causado por la sudoración excesiva y la suciedad en la piel por la poca posibilidad de lavarse y el hacinamiento en la nave |
| Problemas gastrointestinales | Causados por el consumo de alimentos y agua en mal estado y representados principalmente con fiebre, vómito y diarrea |
| Agotamiento | Causada por la falta de descanso regular debido a las vigías, a que los hombres eran despertados por estorbar a las maniobras de la nave o porque su presencia era necesaria |
| Debilidad | La malnutrición mermaba las defensas de los hombres, por lo que eran más propensos a padecer infecciones u otros males |
| Fiebres diversas | Causados por infecciones o contagios transmitidos por piojos, chinches y ratas que infestaban las naves, además de las provocadas por consumir alimentos en mal estado |
| Estreñimientos o constipación de vientre | Provocados por el consumo de alimentos secos, pesados, duros y salados durante las travesías |
| Insolación | Provocados por exposición constante y prolongada a los rayos del sol, principalmente en zonas excesivamente cálidas |
| Deshidratación | Padecida principalmente en climas cálidos donde la profusa sudoración era común y provocaba la pérdida de líquidos, los cuales en las travesías no siempre era posible reponer |
| Enfermedades contagiosas diversas | Viruela, malaria, fiebre amarilla o bubas, padecimientos transmitidos por hacinamiento en naves y contacto con zonas afectadas |
| Enfermedades crónicas en general | Cardiopulmonares, reumatismos, ulceraciones en las extremidades o problemas estomacales que eran frecuentes entre tripulantes y pocas veces los hombres lograban recuperarse, por lo que eran males latentes en ellos |
| Accidentes | Comunes durante los viajes, no siempre bien atendidos y podían dejar a hombres expuestos a infecciones |

Fuente: Pérez-Mallaína, *Los hombres...*, Martínez-Hidalgo, *Las naves...*; López-Ríos, *Historia médica...*, Sales, *El movimiento...*, Ramazini, *Las enfermedades...*,

Hay que considerar además que los hombres de mar eran propensos a enfermar debido a que vivían en ambientes extremos, vestían ropa húmeda y

sucia, gastaban grandes cantidades de energía y sus alimentos cada vez eran de menor calidad debido a la dificultad de conservarlos en buen estado: por todo ello se entiende que la salud de los hombres se deterioraba a la par que avanzaba la navegación.³⁴ Además, si los alimentos llevados no estaban acondicionados de forma correcta podían corromperse rápidamente, dejando a los tripulantes con el riesgo de quedar sin ellos y someter a las tripulaciones hambres y a múltiples enfermedades. En cuanto al agua se refiere, en ocasiones esta tampoco debía ser tomada en cualquier sitio ya que podía ser dañina a la salud de los navegantes.³⁵ Como ejemplo de los estragos que provocaba la descomposición de los alimentos durante las travesías puede verse el viaje realizado desde San Blas entre 1783 y 1784, descrito por un cirujano:

Certifico en virtud de la orden que antecede su fecha veinte y seis de noviembre, haber reconocido los víveres de a bordo, y con especial el pan, que es el que merece la mayor atención, y le encontré corrompido, amargo y lleno de gusanos y pasando después a ver la carne, hallé que también esta estaba la más de ella rancia, de modo que algunos ranchos apenas la prueban, de cuya mala calidad de estos alimentos se podrá venir en conocimiento de lo próximo que nos hallamos a un contagio general, por lo que se hace preciso para evitar ser víctimas de este dar de mano a estos alimentos mal acondicionados y racionar la tripulación con arroz.³⁶

Si los males padecidos en las naves se extendían rápidamente sobre los tripulantes, en ocasiones los oficiales se veían en la necesidad de suspender la travesía. Esto puede verse con el primer viaje de Juan Pérez cuya tripulación, como ya se mencionó, enfermó de escorbuto así como por los fríos a los que

³⁴ López-Ríos, *Historia médica...*, p. 59-63. Este autor señala además que no hay que perder de vista que buena parte de las calorías consumidas provenían del alcohol (ya fuera vino o diversos tipos de aguardientes), por lo tanto eran huecas, no nutrientes y se almacenaban como grasa en el hígado, por lo que no siempre daban energía a los navegantes.

³⁵ Así pasó a la tripulación de Vicente Vila de 1768, quienes bebieron agua de zonas desconocidas y muchos hombres murieron. Ver Hilton, *La Alta...*, p. 97.

³⁶ AGN, Marina, volumen 67, expediente 10, fojas 265-265v; *Reconocimiento que hizo el cirujano Juan García a alimentos y tripulantes*; 26 de noviembre de 1783.

fue sometida, por lo que se tomó la decisión de detener el viaje y regresar a un puerto conocido; cuando el viaje terminó habían muerto diez hombres, enfermado otros diez y sólo ocho tripulaban la nave.³⁷ Otro ejemplo se ve con el viaje comandado por Bruno de Heceta, quien en 1775 informó que no podía continuar con su travesía ya que la gente estaba débil, enferma y apenas contaba con unos cuantos hombres para maniobrar la embarcación. La gente fue atendida por el cirujano de la nave, quien informó que en ella había veintinueve enfermos, muchos de los cuales estaban picados de escorbuto. Por eso decidieron no continuar con su viaje y acercarse a Monterrey, donde bajaron a los enfermos.³⁸

Cabe recordar que en las navegaciones realizadas por el noroeste americano las tripulaciones tuvieron que enfrentarse a los fríos de aquellas zonas, algo a lo que no estaban acostumbrados. Por ello las narraciones de dichos viajes llegaron a describir cómo esas condiciones climáticas afectaban la salud de la tripulación, como se ve en el diario de viaje de Antonio Mourelle de 1775:

El temperamento lo experimentamos demasíadamente frío con continuas aguas, y neblina sin haberse visto el sol durante los tres días que allí estuvimos ni tampoco corriesen más que ventolinas de tierra de que resultó que nuestros marineros con el continuo trabajo poco abrigo en su descanso, y falta de ropa para enjugar el cuerpo empezó a enfermar quedándonos sólo dos hombres en cada guardia.³⁹

Otro ejemplo al respecto se ve con el viaje descrito por Juan Pérez en 1774:

...los tiempos cargados con neblina, y mar sorda del N y NO y mucho frío en extremo, de fuerte que nos tiene enfermos cuasi a todos, el frío y

³⁷ Salvador Bernabeu, "Juan Pérez navegante y descubridor de las Californias (1768-1775)" en José Luis Peset (ed.), *Culturas de la costa noroeste de América*, España, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros, 1989, p. 280-281.

³⁸ AGI, Estado, 38A, N. 11 (1); *Diario de navegación de Bruno de Heceta a cargo de la fragata Santiago; 1775.*

³⁹ AGI, Estado, 38A, N. 5 (1), folio 21v; *Diario de navegación de Antonio Mourelle a cargo de la goleta Sonora; 1775.*

humedad de la neblina, no hay hombre que no tenga su achaque, unos con dolores de huesos, otros de cabeza, otros arromadizados, a otros les han salido mucho fuego por la boca y garganta, lo que no ha sucedido en los 55 grados.⁴⁰

En cuanto al escorbuto se refiere, éste siguió provocando estragos en las navegaciones del Pacífico ya que a pesar de que las embarcaciones costeaban los litorales del noroeste, no siempre podían conseguir en ellos alimentos frescos. El padecimiento comenzaba a evidenciarse cuando a los hombres se les inflamaban las encías, lo que se agravaba a lo largo de viaje.⁴¹ Como era un mal que imposibilitaba a los tripulantes a continuar trabajando porque les “engarrotaba las extremidades”, en ocasiones los oficiales se veían en la necesidad de modificar el itinerario de viaje y regresar a alguna base donde pudieran abastecerse y atender a los enfermos. El mismo Pérez, llegó a hacer referencia a dicho mal y a los problemas que causó a la navegación:

Estos mismos días 29 y 30 de agosto se nos descubrieron siete escorbutos que no solo tenía infestada la boca sino que les había embargado el movimiento de las piernas por habérselos entumecido los muslos de las corvas de suerte que jamás fue posible estirarlas ni mantenerse sobre ellas, quedando por esta razón enteramente inútiles de cuyas resultas nos quedaron solo dos hombres en cada guardia de los cuales, uno se mantenía al timón, y el otro para la maniobra. Estos trajeron contagio de la fragata pues con ellos tuvimos el reemplazo. Ya que nos vimos con la gente llena de tan contagioso mal el que podía (como es factible) extenderse a todos los restantes, resolvimos volvernos aprovechando los vientos que nos fuesen favorables y aguantar los contrarios solo con la prevención de acercarnos a la costa a fin de reconocerla cuanto nos sea posible. La infelicidad en que estaban las gentes sin la menor comodidad ni separación de los restantes como así mismo sin dieta, ni medicinas, ni cirujano, que a lo menos los sostuviese nos tenía con notable sentimiento siendo esta la razón más fuerte que nos obligó a seguir derrota para Monterrey.⁴²

⁴⁰ AGI, Estado, 38A, N. 3 (2), folio 2v; *Diario de navegación de Juan Pérez en la fragata Santiago*; agosto, 1774.

⁴¹ Descripción de la forma en la que el escorbuto se apoderaba de las tripulaciones puede verse en AGN, Marina, volumen 67, expediente 10, foja 265v; *Reconocimiento que hizo el cirujano Juan García a alimentos y tripulantes*; 26 de noviembre de 1783.

⁴² AGI, Estado, 38A, N. 5 (1), folio 24v; *Diario de navegación de Antonio Mourelle a cargo de la goleta Sonora*; 1775.

Otro ejemplo de la forma en la que el escorbuto podía incluso detener los viajes puede verse con el viaje descrito por Vicente Vila en 1769:

El motivo de la demora en este puerto y no poder parar a seguir a Monterrey y ha citado por hallarme con toda la gente de mi tripulación enferma del escorbuto, contando de este número diez y seis muertos y oficiales de mar, y el resto de ella enfermos unos más agravados que otros, sin tener a mi bordo más que dos marineros convalecientes para todo trabajo, como también el paquebot El Príncipe hallarse acometido del mismo contagio, habiéndose muerto nueve marineros y los restantes de marinería enfermos no tan contagiado más que con cinco hombres de mar (no enteramente buenos) para toda faena...⁴³

Por otro lado, los accidentes eran comunes en las navegaciones y afectaban las travesías ya que si varios hombres se lastimaban cabía la posibilidad de que no hubiera suficiente personal para realizar las labores comunes en las embarcaciones.⁴⁴

Con lo anterior, puede verse que los males padecidos en las naves y en los litorales podían afectar los trabajos marítimos y portuarios realizados en los litorales novohispanos. Mucha gente moría en esas actividades, lo que frenaba o ponía en peligro los planes de las autoridades en torno a las navegaciones y al desarrollo de los establecimientos costeros.⁴⁵ De ahí la importancia de conocer esos males y atacarlos.

⁴³ AGN, Historia, volumen 329, fojas 54-55; *Informe de Vicente Vila sobre contratiempos que impidieron su arribo a Monterrey*; San Diego, 6 de julio de 1769.

⁴⁴ Así se vio en la travesía que hizo Diego Choquet a las Filipinas. Él explicó que en ella la nave fue golpeada por un huracán, el cual los sumergió varias veces dejó a muchos hombres, incluyendo al oficial Choquet, heridos y tullidos; este navegante incluso se vio en la necesidad de entregar el mando al piloto Juan González y con suerte lograron llegar a su destino. Ver AGN, Marina, volumen 58, foja 128; *Choquet narra las causas de sus padecimientos*; Isla de Luzón, 7 de agosto de 1781.

⁴⁵ Incluso Fernando López Ríos afirma que las enfermedades y el hambre hicieron perecer a más marinos que los peligros del mar o la violencia de los enemigos. Ver *Historia médica...*, p. 45. Cabe decir que esos males también se aplicaron en el caso de los litorales.

CAPÍTULO XIII. Lucha contra la naturaleza

La necesidad de cambiar las condiciones costeras y marítimas en el Mar del Sur obligaron a las autoridades a estudiar las formas en las que se podían mitigar los padecimientos tropicales a fin de impedir que los establecimientos portuarios redujeran su número de habitantes o que las naves quedaran sin mano de obra suficiente. Para lograr esos objetivos era importante combatir directamente los principales males de las zonas portuarias y de alta mar.

Hay que recordar que las medidas tomadas en los puertos novohispanos eran continuación de las que se aplicaban en ciudades y puertos europeos a fin de mejorar la salud pública. Durante la segunda parte del siglo XVIII la práctica médica no fue ajena a la Ilustración y esta obligó a plantear nuevas acciones en el ejercicio y la enseñanza médica, la cual fue reforzada con conocimientos relativos a la botánica y a la cirugía, así como a políticas relacionadas con la reestructuración hospitalaria, la mayor distribución de libros médicos, la difusión de propuestas novedosas para atender enfermos con métodos distintos o medicamentos conseguidos en expediciones médico-naturales, entre otros aspectos.⁴⁶ Los conocimientos médicos del siglo XVIII poco a poco dejaron de lado la teoría de los humores⁴⁷ para dar paso a otro tipo de ideas que implicaron mayor conocimiento de la anatomía humana o de la circulación de la sangre; una de las de mayor auge fue conocida como el “brawnismo”, la cual iba en contra del galenismo y la teoría humoral, señalaba las virtudes terapéuticas de plantas y compuestos químicos y explicaba que las

⁴⁶ Fajardo, *Los caminos...*, p. 5-6.

⁴⁷ Esta teoría explicaba que cuatro humores (colérico, melancólico, flemático y sanguíneo) definían salud y cuando éstos se desequilibraban el cuerpo enfermaba. Para recuperar la salud era necesario recurrir a purgas, sangrías y dietas; las dos primeras equilibraban los humores corporales y la tercera evitaba que se volvieran a alterar. Ver Alba Dolores Morales Cosme, *El hospital general de San Andrés: la modernización de la medicina novohispana (1770-1833)*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Colegio Nacional de Químicos, Farmacéuticos Biólogos México A.C., 2002, p. 87.

enfermedades no se definían como alteración de algún humor, sino como efecto de la irritabilidad del sistema nervioso. A pesar de los conocimientos mencionados, las prácticas de remedios, purgantes y sangrías no se desecharon del todo y convivieron con los nuevos métodos al momento de luchar contra los males que atacaban a los establecimientos costeros.⁴⁸

Las medidas sanitarias comenzaron a practicarse en las costas peninsulares y posteriormente fueron llevadas a las coloniales. Para ello, primero fue necesario indagar los índices de mortandad que había en los establecimientos portuarios así como sus causas; posteriormente, hubo que regularizar las medidas a aplicar y subordinar la práctica de los médicos a una administración general. Algunas medidas sanitarias fueron más vigiladas: las cuarentenas debieron ser aplicadas con mayor rigurosidad, se implementaron de mejor forma algunas políticas de higiene pública (como el traslado de cementerios y basureros fuera de las poblaciones), se reglamentaron tareas relacionadas con el abasto de agua potable, se aplicaron cambios en torno a drenajes y lavanderías, y se modificó el uso que se daba a los nosocomios.⁴⁹

Las políticas sanitarias aplicadas en los puertos hispánicos respondían a la necesidad de las autoridades de proteger el movimiento mercantil, los intereses comerciales y las condiciones de las poblaciones portuarias tanto de la metrópoli como de sus colonias.⁵⁰

⁴⁸ Morales, *El hospital...*, p. 113-114.

⁴⁹ Romeo Cruz, *Los hospitales del puerto de Veracruz, 1760'1800*, Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura, Gobierno del Estado de Veracruz, 1998, p. 12-14.

⁵⁰ Cruz, *Los hospitales...*, p. 74.

a) Saneamiento costero

Para combatir las enfermedades y las epidemias en los puertos fue necesaria una lucha conjunta entre la gente de esos lugares y sus autoridades.⁵¹ Ya se había mencionado que entre los principales males que afectaban a las zonas portuarias estaban la falta de higiene, la humedad, el calor, los insectos y los estancamientos de agua.

En cuanto a los problemas de higiene, algunas medidas tomadas fueron desecar pantanos, mejorar las fuentes de agua potable de los vecinos, alejar los hospitales y cementerios de las poblaciones, hacer fumigaciones con ácido muriático en las salas de los enfermos, iglesias y naves, entre otros.⁵² Estas medidas también fueron pensadas para los puertos del Pacífico, aunque tardaron en ser aplicadas porque las condiciones físicas y poblacionales de esos lugares fueron diferentes de los que se ubicaban en las costas del Atlántico.

Algunos de los principales problemas en los puertos del Mar del Sur que fueron considerados con más detalle se relacionaron con la ventilación y con estancamientos de agua, los cuales en gran medida eliminaría los “miasmas” y el exceso de moscos.

Respecto a Acapulco, ya se mencionó que uno de los principales problemas a resolver era la falta de ventilación del puerto. Para lograrlo al parecer se hicieron obras de “corte de cerros” para permitir que el aire circulara de forma más fácil y que así el puerto se ventilara. Es posible que esta obra

⁵¹ Ronzón, *Sanidad...*, p. 14. Aunque este autor considera que fue en el siglo XIX cuando se comenzaron a tomar medidas sanitarias en los puertos, lo cierto es que eso vino sucediendo desde antes, como arriba se menciona.

⁵² Estas observaciones las mencionó Humboldt a su paso por el puerto de Veracruz; además, también hizo evidente la necesidad de derrumbar las murallas del lugar para que el aire circulara de mejor forma y la gente no viviera apiñada. Ver Humboldt, *Ensayo...*, p. 536.

estuviera terminada a fines del siglo XVIII ya que a Alejandro de Humboldt le tocó enterarse de su utilidad; dicho viajero mencionó que las obras de “San Nicolás... consistieron en hacer un corte a la montaña destinado a dar entrada a los vientos del mar”.⁵³ Es posible que esta obra favoreciera la ventilación del lugar.

En el caso de San Blas, ya se mencionó que pese a que el pueblo estaba en el cerro de San Basilio, la brisa del mar no alcanzaba a refrescar el lugar, por lo que el comandante Bruno de Heceta hizo algunas investigaciones sobre la forma en la que se podría lograr mejor ventilación. Para ello consultó a los cirujanos del puerto sobre si era necesario recurrir al desmonte, es decir cortar matorrales, y eliminar así el aire condensado por los vapores de la tierra.⁵⁴ Como respuesta dichos cirujanos acordaron que el desmonte era la mejor opción para ventilar el lugar, evitar los miasmas de los matorrales y eliminar el exceso de moscos que había y que tanto perturban el sueño o dañaban los humores corporales.⁵⁵

Las autoridades también habían considerado que el poblamiento de las regiones costeras paulatinamente eliminaría los miasmas y ahuyentaría las plagas de mosquitos. Esto se lograría si en las costas se practicaban actividades lucrativas. Por ello, cuando se discutieron cuestiones comerciales en torno a los puertos novohispanos, generalmente se mencionaban los beneficios sanitarios que eso traería a los establecimientos costeros, como se ve cuando en 1787 se discutió la apertura de una ruta comercial entre Perú y

⁵³ Humboldt, *Ensayo...*, p. 156.

⁵⁴ AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 8-8v; *Cuestionario aplicado a cirujanos de San Blas sobre la atención que debe darse a enfermos del puerto*; San Blas, 10 de febrero de 1771.

⁵⁵ Por las informaciones que se dan, se sabe que el desmonte consistía en arrancar los matorrales del lugar ya que éstos evitaban que el aire circulara libremente. Ver AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 9-17v; *Informe de cirujanos de San Blas para sanear el puerto*; San Blas, 14 de febrero de 1777.

San Blas. Así lo llegaron a explicar los funcionarios del Tribunal de Cuentas de la Nueva España:

... no hay duda que el temperamento tan nocivo de San Blas, se mejorará, pues la población ahuyenta los insectos, y que con ella podrán darse providencias de desmante que es uno de los motivos, los víveres abundarán, como todo aquello que se necesite para subsistir, porque es notorio que el comercio se fomenta donde hay consumo, y con esto habrá abundancia y serán las ventas por cómodos precios.⁵⁶

En cuanto a los estancamientos de agua se refiere, era necesario eliminarlos.⁵⁷

En el caso de Acapulco, el castellano interino Rafael Basco explicó que los padecimientos de ese puerto en gran medida se debían a la laguna contigua al vecindario del lugar, donde además de haber mosquitos también se generaba un vapor negro que cubría al puerto desde la mañana hasta la tarde; luego ese vapor se condensaba en lluvia, la cual causaba enfermedades a los vecinos y por eso se temía al sereno del puerto. En esas aguas había gordolobo, basura y lama que provocaban malos olores; además, se habían convertido en lugar de residencia de lagartos y cocodrilos, los cuales eran peligrosos para hombres y animales.

Era necesario desecar esas aguas por todos los males que causaban; sin embargo Basco explicó que sus predecesores no lo consideraron posible debido a que el fondo de esa laguna era más profundo que el de la orilla del mar; sin embargo, el castellano había visto en islas francesas e inglesas que sí se podía desecar la laguna cavando cunetas por donde el agua corriera hacia el mar. Este trabajo no generaría gastos al erario ya que lo realizaría la tropa fija, la cual ya había dejado de laborar en el muelle. La cuneta se hizo, recorrió

⁵⁶ AGN, Indiferente de Guerra, volumen 523-A, foja 27; *Opiniones del Tribunal de cuentas sobre apertura comercial entre Perú y Nueva España*; México, 19 de julio de 1787.

⁵⁷ Christon Archer explica que ya las autoridades relacionaban las enfermedades tropicales con los estancamientos de agua. Ver *El ejército...*, p. 65.

mil varas y el trabajo se concluyó en 15 días. Finalmente se desecó la laguna y se ordenó que se mantuviera limpia la zanja para que no se volviera a estancar el agua. Además, también se ordenó que se plantaran árboles en la orilla de la cuneta. Así, esta obra además de ser útil se convirtió en un paseo.⁵⁸ Su utilidad fue descrita así:

Si el muelle fue tan útil para el comercio, este desagüe lo es mucho más para la humanidad, porque conserva la vida de aquellos habitantes, y según la buena física, debe hacer menos insano aquel aborrecido clima...⁵⁹

Al parecer esta obra fue importante para sanear el establecimiento ya que cuando la expedición de Malaspina transitó por el lugar, este navegante indicó que el desagüe que se había realizado en los últimos tiempos había mejorado el clima del lugar.⁶⁰

En el caso de San Blas, la desecación de los esteros no fue una opción planteada ya que el puerto estaba rodeado de ellos. Lo que llegó a consultarse con los cirujanos del lugar era si convenía alejar a los trabajadores de la costa y trasladar el arsenal al pueblo; así los hombres no caminarían bajo el rayo del sol a la hora de comer ni respirarían los miasmas de los pantanos.⁶¹ La respuesta de dichos cirujanos no contemplaba mover el arsenal; sin embargo recomendaron que se construyera una calzada que facilitara el traslado de los hombres del puerto al pueblo para que así respiraran poco dichos miasmas; además, sugirieron que a los trabajadores se les protegiera de las inclemencias

⁵⁸ AGS, Guerra Moderna, legajo 6978; *Expediente relativo a la laguna que fue desecada en Acapulco*; México, mayo de 1783. AGN, Filipinas, volumen 17, expediente 19, fojas 345-347v; *Informe sobre la desecación de un pantano en Acapulco*; México, 15 de mayo de 1783.

⁵⁹ AGN, Filipinas, volumen 17, expediente 19, fojas 347-347v; *Informe sobre la desecación de un pantano en Acapulco*; México, 15 de mayo de 1783.

⁶⁰ González, *Malaspina...*, p. 91.

⁶¹ AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 8-8v; *Cuestionario aplicado a cirujanos de San Blas sobre la atención que debe darse a enfermos del puerto*; San Blas, 10 de febrero de 1771.

del sol.⁶² Por lo anterior, el comisario Hijosa envió una solicitud a las autoridades virreinales para construir tinglados donde los hombres pudieran abrigarse del sol y lluvias mientras trabajaban, lo cual sería benéfico para el erario porque así enfermarían menos; y para resolver el problema de los traslados, el comisario sugirió que las raciones de los hombres se les dieran en el mismo puerto. Por último, se reiteró la importancia de realizar labores de desmonte para hacer caminos, calles y plazas, lo cual además facilitaría la ventilación del lugar.⁶³

Como puede verse, una de las formas en las que se lograría acrecentar los poblamientos portuarios sería aplicando medidas sanitarias que facilitarían la estancia de empleados y vecinos en esos lugares. Su presencia paulatinamente acondicionaría dichos establecimientos, facilitaría su permanencia en ellos y las personas se acostumbrarían a los climas tropicales hasta que los padecimientos propios de esos lugares dejaran de afectarles demasiado. Hay que recordar que finalmente no se trataba de eliminar todos los males de las costas, sino mitigarlos lo suficiente como para permitir que la gente los tolerara y se asentara en los establecimientos portuarios; así, la mano de obra no escasearía ni los trabajos se detendrían.

b) Saneamiento de embarcaciones

Como se ha dicho, las naves por sí mismas eran lugares donde las enfermedades provocaban estragos a la salud de las tripulaciones. La capacidad de trabajo de los nautas dependía de su condición física, por lo que

⁶² AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 9-17v; *Informe de cirujanos de San Blas para sanear el puerto*; San Blas, 14 de febrero de 1777.

⁶³ AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 4-5; *Medidas sanitarias sugeridas por el comisario Heceta para San Blas*; San Blas, 20 de febrero de 1777.

era preciso conservarla. Por otro lado, sus padecimientos eran resentidos con gran pérdida económica, por eso había que curarlos, dar la atención correcta a enfermos y heridos, y tratar de evitar los males comunes en las embarcaciones.⁶⁴ El éxito y desarrollo de las navegaciones en gran medida dependía de los bastimentos de las naves, por lo que desde el siglo XVI los viajes hechos por el Pacífico fueron vigilados para que contaran con aprovisionamientos de cabos, velas, anclas y demás equipos así como suficientes provisiones de agua y alimento no sólo para el viaje, sino llevando un margen en el caso de que se demoraran; también era necesario que la tripulación fuera numerosa y que el piloto estuviera capacitado en sus funciones.⁶⁵ Ya para el siglo XVIII el éxito de las navegaciones se debió en gran medida a los avances científicos y en las técnicas que mejoraron los barcos y las condiciones de vida a bordo; estas últimas se basaron en nuevas reglas de conducta establecidas en las jornadas marítimas.⁶⁶ Sin embargo, lo anterior no era suficiente para asegurar el éxito de las navegaciones, pues las enfermedades podían llegar a afectarlos. Por ello, al mismo tiempo que se aplicaron medidas sanitarias en los establecimientos costeros también fue necesario mejorar las condiciones sanitarias de las embarcaciones ya que de ellas dependían muchos de los trabajos realizados en los puertos así como las exploraciones y los contactos que se realizaban a través de los mares. Las medidas tomadas en las naves buscaban evitar los principales padecimientos de los tripulantes, por lo que generalmente se atacaba a los males más

⁶⁴ Martínez Báez, *Factores...*, p. 51-52.

⁶⁵ Borah, *Comercio...*, p. 188-189.

⁶⁶ S. Bernabeu, *El Pacífico ilustrado: del lago español a las largas expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 96.

conocidos: falta de higiene, escorbuto, cambios de temperatura, hambre, sed y accidentes.

En primer lugar, era importante que las naves que arribaran a puertos novohispanos no ocasionaran contagios en tierra, por lo que había que realizarles visitas sanitarias y poner restricciones a embarcaciones que llegaran de lugares azotados por epidemias.⁶⁷ Y en el caso de que hubiera hombres con algún mal contagioso, se les llevaba a hospitales provisionales para evitar que se propagaran las epidemias o la nave era puesta en cuarentena.⁶⁸ Las cuarentenas no siempre fueron bien vistas ya que retrasaban las actividades comerciales y provocaban recelos entre el sector mercantil; por ello, a pesar de los temores que había a los contagios, las pérdidas económicas al parecer fueron de mayor peso. Esta medida sanitaria fue muy discutida en Veracruz, y es probable que esto también sucediera en las costas del Pacífico.⁶⁹

Respecto a la higiene en las naves, este era un problema importante a resolver ya que los hombres permanecían en ellas a veces por meses enteros. La limpieza de las embarcaciones tenía por finalidad eliminar piojos, pulgas y ratas. Para ello desde la segunda parte del siglo XVIII se determinó que las naves recibieran sahumeros de mercurio, azufre, cuerno, vinagre o estiércol.⁷⁰ Esta práctica al parecer era común, como se ve en descripciones hechas sobre naves de San Blas:

⁶⁷ Cruz, *Los hospitales...*, p. 74 y “La política sanitaria en Veracruz de 1790 a 1820” en Blázquez, Contreras..., *Población...*, p. 189.

⁶⁸ Muriel, *Hospitales...* (vol. 2), p. 266; Fajardo, *Los caminos...*, p. 61.

⁶⁹ Romeo Cruz explica lo anterior con varios ejemplos, uno de ellos fue de un caso de viruela en una embarcación que llegó a Veracruz, la cual no fue puesta en cuarentena por las pérdidas que esto ocasionaría a la Real Hacienda. Ver “La política...”, p. 188-196, y *Los hospitales...*, p. 76-77.

⁷⁰ Así se ve en las órdenes dadas en el puerto de Veracruz para que cada nave que llegara se sometiera a dichos sahumeros, de preferencia durante cuarenta días. Ver AHAFM, Protomedicato, volumen 4, expediente 8, fojas 9-10; *Informe sobre sahumeros que se hacen a naves que arriban a Veracruz*; [México] 18 de abril de 1793.

...se sahúma de tiempo en tiempo el entrepuente, con pólvora revuelta con azufre, amasados los dos ingredientes con vinagre, a fin de purificar el aire de la bodega...⁷¹

Los sahumeros eran importantes ya que no únicamente buscaban eliminar malos olores y miasmas, sino también las plagas de ratas e insectos. Esto puede verse cuando en 1789 una nave que salió de San Blas a cargo de José Camacho y Francisco Hijosa fue revisada para comprobar que fue mal acondicionada y que los trabajos de carpintería y calafatería debían revisarse; pero entre los males más severos estaba el que la embarcación había sido mal sahumada, por lo que no se eliminó la presencia de las ratas.⁷² En el caso de Acapulco, las naves que llegaban podían recibir estos sahumeros. Como ejemplo se puede ver el diario de Malaspina, en donde se informó que cuando su nave estuvo en Acapulco esos métodos sirvieron para disminuir y desterrar las cucarachas que desde Guayaquil y Panamá habían infestado su nave; para obtener mejores resultados, los sahumeros se hicieron luego de bajar a tierra los pertrechos y de pintar la parte habitable de la nave.⁷³ Por su parte, Bustamante también describió los preparativos que hizo antes de salir de Acapulco rumbo a San Blas y que consistían en asear el buque y mantener las bodegas y partes ocultas de la nave limpias y ventiladas para evitar enfermedades.⁷⁴ Aunque no se mencionan los sahumeros, es probable que se realizaran como parte de las tareas de limpieza de la nave.

Respecto al escorbuto, no se tenía conocimiento de sus causas, aunque en cierta forma se le relacionó con la falta de productos frescos, por lo que las

⁷¹ "Diario de viaje de José Martínez de 1789". Tomado de Cárdenas, *San Blas...*, p. 138.

⁷² Tomado de Cárdenas, *San Blas...*, p. 138-139.

⁷³ Esto puede verse en la descripción que hace en su narración. Ver Malaspina, *Diario...*, p. 265.

⁷⁴ Ver Bustamante, *Diario...*, p. 231.

autoridades reales ordenaron que se buscaran paradas donde las embarcaciones pudieran reabastecerse de alimentos, de agua y donde sus enfermos fueran atendidos. Las navegaciones transpacíficas eran las que representaban mayores problemas ya que las travesías podían llegar a prolongarse hasta seis meses; al salir de Manila las naves podían detenerse en algunas de las islas de aquel archipiélago, pero luego de adentrarse en el Pacífico no tenían lugar dónde detenerse, sino hasta llegar a territorio americano; por eso era importante que desde su arribo se adecuara un lugar donde hicieran parada. Como ya se mencionó, esta idea se retomó y trató de aplicarse desde las concesiones que se dieron a los jesuitas para evangelizar la California; a ellos se les encargó informar sobre un punto de arribo para las naos. Aunque algunos galeones sí llegaron a hacer parada en la península, no todos lo hicieron, por lo que posteriormente Gálvez fue una de las autoridades que ordenó que dichas embarcaciones se reabastecieran en las costas de las Californias y así continuar su viaje a Acapulco.⁷⁵ Cuando las misiones del noroeste ganaron importancia, también se convirtieron en parada de las naves que venían de Filipinas o que exploraban el noroeste. Así se ve cuando en 1782 paró en San Diego el paquebote San Carlos para recibir bastimentos de agua, leña y pan.⁷⁶ Con esta medida la idea era que los hombres pasaran menos tiempo sin consumir alimentos frescos y así evitar en lo posible el escorbuto.

El desconocimiento sobre esa enfermedad hizo que surgieran varias teorías para combatirla. Una de ellas se relacionó con los cambios de

⁷⁵ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 107, fojas 388-389; *Orden de Gálvez de que las naos hagan parada en Monterrey o San Francisco*; Aranjuez, 16 de mayo de 1776.

⁷⁶ AGN, Marina, volumen 49, expediente 96, foja 202; *Informe sobre el arribo que hizo el paquebote San Carlos en San Diego*; San Blas, 3 de enero de 1782.

temperatura que se padecían en las navegaciones hacia el noroeste americano, pues se pensaba que el tránsito de calor a frío era causa de ese mal. Para evitar que las tripulaciones enfermaran se ordenó que los hombres llevaran ropas abrigadoras con las que pudieran soportar las bajas temperaturas. Este tipo de medidas se pueden ver con testimonios de algunos viajeros, como José Bustamante:

Miraba yo como una de las primeras causas de propagarse la más temible, el escorbuto, el tránsito casi repentino que íbamos a hacer de dos climas tan opuestos; después de navegar tanto tiempo en la zona tórrida; y con esta atención todo mi cuidado se dirigió a contar desde el principio las causas que produce aquel mal terrible destructor del navegante.⁷⁷

Los cambios de temperatura en las navegaciones, por si mismas, eran un problema serio que había que atender. Ya se mencionó que las descripciones de las travesías dejaban ver las bajas temperaturas y vientos helados a los que se enfrentaban los tripulantes, por lo que fue necesario que la gente contara con vestuario especial, el cual fue financiado por la Real Hacienda y consistía en chamarretas, chupas, calzones y de paño y camisetas, ropa que en cada viaje debía de ser proveída.⁷⁸ Además, las naves debían ir con aguardiente suficiente para racionar a los tripulantes ya que, según los oficiales, esta bebida daba vigor a los hombres y calor cuando los tiempos eran malos y hacía mucho frío.⁷⁹

Por último, se consideró que parte de las mejoras en las embarcaciones debía centrarse en la atención que se diera a las tripulaciones cuando éstas

⁷⁷ Bustamante, *Diario...*, p. 231.

⁷⁸ Bernabeu, *Trillar...*, p. 62-63.

⁷⁹ El tema del aguardiente en las naves se discutió desde 1769 ya que se llegó a pensar que esa bebida era causante de los numerosos casos de escorbuto padecido en las navegaciones sanblaseñas, por lo que las autoridades del lugar prohibieron su consumo. Ante dicha orden, oficiales como Juan Pérez se opusieron a ella debido a la utilidad de la bebida durante las navegaciones por los mares helados. Ver AGN, Californias, volumen 79, expediente 42, fojas 108-109; *Utilidad del aguardiente en las embarcaciones*; San Blas, 2 de septiembre de 1769.

enfermaran o se accidentaran. Para ello debían de contar con personal especializado en atenderlos (como los cirujanos de mar, de quienes se hablará más adelante), así como medicamentos y utensilios para ello. Era importante que las naves fueran bien provistas de remedios, los cuales debían de servir para aliviar los “males del mar”. Para surtir las boticas de las embarcaciones reales, generalmente las autoridades portuarias establecían contrata con asentistas, quienes se encargaban de abastecer a las naves de las medicinas pertinentes así como de aguardientes y utensilios.⁸⁰ Las autoridades reales pusieron tal empeño en que las boticas de las embarcaciones fueran bien provistas que incluso para 1785 se publicó una real cédula donde se indicaban qué tipo de bálsamos, gomas y géneros medicinales debían usarse en las naves así como la forma en la que debían ser embarcados y conservados durante las travesías.⁸¹ Era importante que los abastos de medicinas fueran abundantes en los viajes ya que las dosis usadas en alta mar eran más elevadas que en tierra firme porque se pensaba que así se obtenían mejores efectos.⁸² Las contrata para surtir las boticas de las naves en los puertos del Pacífico también se llevaron a cabo. Generalmente para ello se recurría a almoneda pública para conocer la más ventajosa postura, como sucedió en Acapulco en 1756 a la salida del Galeón de Manila.⁸³ En el caso de San Blas, como eran más las naves que salían del puerto y que debían de ser abastecidas de medicamentos, desde 1780 se establecieron contrata con

⁸⁰ Esto puede verse en documentos publicados por David Marley (ed.), *Seis impresos relativos al establecimiento y gobierno e diversos hospitales navales españoles del siglo XVIII (1748-81)*, México, Rolson-Bain, Colección Documenta Novae Hispaniae, 1983, p. 16.

⁸¹ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 131, fojas 441-441v; *Orden de que medicamentos sean transportados con gran cuidado*; San Ildefonso, 22 de julio de 1785.

⁸² Bernardini Ramazzini, *Las enfermedades de los trabajadores. De morbis artificum diatriba* (traducción de Juan Manuel Arroyo Álvarez), México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Porrúa, Profedet, 2000, p. 340-341.

⁸³ AGN, Marina, volumen 1 (primera parte), expediente 16, foja 366-366v; *Alistamiento de alimentos y medicinas para el galeón Santísima Trinidad*; México, 4 de marzo de 1756.

boticarios del lugar; la primera estuvo a cargo de Joseph Plaza, quien se comprometió a surtir de medicamentos a las naves así como de recoger los sobrantes al regreso de éstas para poder utilizarlos en otros viajes o en el hospital del lugar.⁸⁴

Puede verse que fueron muchos los intentos de las autoridades por mejorar las condiciones de vida en las navegaciones para que las tripulaciones padecieran lo menos posible durante las travesías. Para el siglo XVIII ya no sólo se buscaba atender a los enfermos, sino evitar que los hombres enfermaran, por lo que las políticas de prevención también fueron importantes.

Cabe mencionar que las medidas sanitarias en torno a las embarcaciones fueron aplicadas en varias partes de Europa y algunas de esas noticias llegaban hasta las costas novohispanas. Entre los viajes más conocidos por sus medidas sanitarias estaban los de James Cook.⁸⁵ Sus informes incluso fueron retomados por navegantes como Malaspina. Algunos de ellos se referían a que los hombres debían de pasar menos tiempo en la intemperie, cambiar sus ropas cuando estas se mojaran, exponerse lo menos posible a las lluvias, llevar ropas limpias de cama y vestuarios, y mantener el barco limpio y seco.⁸⁶ Cuando Malaspina inició su viaje consultó al protomédico de la real

⁸⁴ AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 1, fojas 31-31v; *Carta del comisario Trillo al virrey Mayorga*; San Blas, 16 de agosto de 1776. Para ver más detalles sobre las contrataciones hechas en San Blas con el boticario Plaza puede verse Pinzón, *Entre...*, p. 225-227.

⁸⁵ James Cook planeó con detalle las medidas sanitarias a tomar durante sus travesías. Hay que recordar que uno de los principales males a atacar era el escorbuto, el cual había provocado estragos en diversas navegaciones; entre las más conocidas estaba la de George Anson. Por lo anterior, Cook se dedicó a estudiar viajes previos y remedios utilizados en ellos; además, consultó a varios médicos y funcionarios sobre antiescorbúticos usados en la época. Algunos de los remedios que llevó a bordo eran jugo concentrado de malta no fermentado, cerveza, caldo envasado y algo de jugo de limón y naranja; además se le recomendó conseguir alimentos frescos siempre que fuera posible. Por otro lado, Cook también fue estricto en torno a la higiene de las naves y de las tripulaciones. Los hombres debían de cuidar su higiene personal y sus ropas y siempre debían de estar limpios, abrigados y secos. Respecto a la nave, los alojamientos y ropas de cama deberían de estar limpios y bien aireados. Ver Price, *Los viajes...*, p. 23-24.

⁸⁶ Bernabeu, *El Pacífico...*, p. 178.

armada Joseph Salvaresa pidiéndole su opinión sobre algunos puntos que pretendía practicar en su navegación para conservar la salud de la tripulación. Algunos de ellos se centraron en temas como antiescorbúticos, alimentos y policía así como la forma de tratar a navegantes antes de enfermar y ya enfermos. Se hablaba de guardar suficiente agua y renovarla cada que fuera posible. Para mantener a la tripulación sana habría que mantener disciplina, la cual consistía en razonamientos más que en maltratos. Era importante que el espacio en el puente fuera amplio para que cada marino extendiera cómodamente su coy y la separación entre ellos sirviera para que los miasmas de los que se levantaran no traspasaran a los vecinos. El fogón estaría en la cubierta donde dormiría la marinería y así el humo repelería el aire infecto. Las maderas de la cubierta también deberían ser frotadas con frecuencia, en especial con vinagre. En cuanto a la ropa, habría prendas para el frío y todas deberían lavarse con agua dulce más que con salada y también se mantendría el aseo del buque. Respecto al tránsito de mucho frío a mucho calor, Malaspina preguntaba qué se podía hacer para evitar los temibles resfriados. Y en cuanto a los comestibles consideró que debían ser de buena calidad, en especial las menestras por ser consideradas antiescorbúticas. Respecto a los horarios para dar los alimentos, esto era un problema en alta mar, pero se intentaría resolverlo entregando tres raciones al día: almuerzos, comidas fuertes y variadas así como una merienda ligera basada en chocolate y pan tostado con manteca. En cuanto a la conservación de equipajes, expuso las ventajas que tendría retomar las propuestas de Cook, quien explicó que las embarcaciones debían ser ventiladas y sahumadas interiormente, haber mucho espacio interior libre para el acomodo de la gente, llevarse comidas sanas y abundantes, y

aplicar una disciplina vigorosa para el aseo de las personas y de los buques. El protomédico consideró bastante acertadas las medidas de Malaspina y sólo le aclaró que era mejor el fuego que el vinagre para el aseo de la cubierta y para combatir el aire pútrido; que el cambio de frío a calor era más problemático y que el exceso de ropa ocasionaría molestias a los tripulantes. Sus comestibles estaban bien planeados y consideró acertada su propuesta de llevar como antiescorbútico trozos de corteza de limón, los cuales se tomarían en infusión con un poco de miel.⁸⁷

Como se ve, las medidas tomadas por Malaspina eran en gran medida algunas de las aplicadas en las navegaciones realizadas en el Pacífico. Éstas muestran la necesidad de mantener a los hombres en las naves en las mejores condiciones posibles para que los viajes no se truncaran, política aplicada en todos los territorios españoles. Muchas de ellas se centraban en llevar alimentos sanos y nutritivos y de mantener buque y personas limpios; y en el caso de que no se lograra preservar la salud de los navegantes entrarían en acción cirujanos y sangradores. Además, durante el viaje se recolectarían hierbas y cortezas con propiedades medicinales que enriquecerían la farmacia de los buques con productos como la quina, usada para las fiebres.⁸⁸ Este tipo de medidas y conocimientos se aplicaron cada vez más en las navegaciones americanas.

⁸⁷ MNM, Colección Malaspina, Mss. 123, folios 81-91. *Consideraciones en torno a la conservación de la salud de las tripulaciones*. Cádiz, 23 de diciembre de 1788-10 de febrero de 1789.

⁸⁸ González, *Malaspina...*, p. 49.

c) Hospitales portuarios

La atención hospitalaria en los puertos novohispanos generalmente no era eficiente. Primero hay que entender que los nosocomios eran lugares donde se recibía a los necesitados, por lo que generalmente funcionaban como hospitales de pobres, hospederías de peregrinos, orfanatos y asilos para enfermos. Por su función de caridad, la vida en el hospital generalmente giraba en torno a una iglesia.⁸⁹ Para el siglo XVIII se intentó cambiar la situación. Las autoridades europeas empezaron a considerar lo importante que era mantener un servicio médico adecuado en los puertos con el fin de que siempre hubiera el número suficiente de hombres para las labores marineras y defensa de litorales; por otro lado, desde el punto de vista comercial se requería que las navegaciones y faenas portuarias no se detuvieran por problemas sanitarios. Según explica Romeo Cruz, las autoridades no se preocupaban tanto por los habitantes, sino que buscaban desterrar enfermedades que se convertían en epidemias o pandemias que trastornaran los intereses mercantiles y productivos de los puertos por ocasionar una gran mortandad e interrumpir las transacciones comerciales.⁹⁰ Por lo tanto, parte del espíritu reformista borbónico se reflejó en las mejoras médicas, tanto en naves como en hospitales.⁹¹

Los cambios implementados en los hospitales portuarios de la Nueva España en realidad también fueron consecuencia de la mala administración en la que generalmente se encontraban. Para fines del XVIII se llegó a considerar que los nosocomios servían para fomentar la holgazanería, por lo que había

⁸⁹ Muriel, *Hospitales...* (vol. 1), p. 12-13.

⁹⁰ Cruz, *Los hospitales...*, p. 118.

⁹¹ Marley, *Seis impresos...*, p. i.

que cambiar sus funciones.⁹² Lo primero que había que hacer era quitar a los religiosos la administración de los nosocomios, pues no se confiaba en ellos debido a la mala atención que generalmente daban a los pacientes; además había contra ellos acusaciones de malversación de fondos, venta de medicamentos a los enfermos, abandono de hospitales, escándalos por jugar, emborracharse o relacionarse con mujeres, y uso de trajes civiles. Entre los cambios implementados, algunos hospitales fueron militarizados y se pusieron al servicio de las tropas fijas.⁹³

Como Veracruz era el puerto que contaba con más hospitales es donde más se pueden apreciar las quejas que había sobre la atención que daban los religiosos a las tripulaciones y cómo ésta no cubría las necesidades del lugar.

Así puede verse en esta orden de revisar esos nosocomios:

Habiendo entendido el Rey que el arribo de las flotas, bajeles de azogues y de otros de Su Majestad al puerto de Veracruz, suelen adolecer muchos males individuos de las tripulaciones por el efecto de las faenas que ocurren, o por otros accidentes, y que conducidos al Hospital de la Ciudad, no hallan en él, aquellos oportunos auxilios que debían esperar, pues ni son visitados por el síndico, mas que una vez al día, ni el número de sólo cinco religiosos es capaz de asistirlos bien aunque lo pretenda su celo, porque dedicados a lo menos, dos a las funciones de su gobierno, y administración del Hospital, y siendo otro, que es sacerdote muy avanzado de edad, padecen los pobres enfermos lo que no es conforme a la hospitalidad y a sus necesidades...⁹⁴

Uno de los principales denunciadores de las condiciones de los hospitales veracruzanos fue el virrey Revillagigedo, quien al tomar posesión de su puesto en 1789 revisó la defensa, gobierno y salubridad de Veracruz. Lo que encontró fue que los hospitales del lugar estaban abarrotados de enfermos y en

⁹² Cruz, *Los hospitales...*, p. 14.

⁹³ Cruz, *Los hospitales...*, p. 147-148; Muriel, *Hospitales...* (vol. 1), p. 244-246; Marchena, *Oficiales...*, p. 221-224.

⁹⁴ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 83, expediente 49; *Orden de poner remedio a la mala atención hospitalaria que reciben las tripulaciones en Veracruz*; 1 de enero de 1763. Para ver las condiciones de los hospitales del puerto de Veracruz, además puede verse la obra de Cruz, *Hospitales...*, p. 99-122.

condiciones tan espantosas que los consideró peligrosos para los pacientes y para la población misma.⁹⁵ Los cambios a aplicar en esos nosocomios también fueron llevados a los que se ubicaron en las costas del Pacífico.

En parte, para mejorar las condiciones de hospitales fue necesario que contaran con aprovisionamiento de medicamentos, por lo que durante la segunda parte del XVIII se hicieron contratas con boticarios particulares que mantuvieran surtidos a los hospitales, práctica que ya se realizaba en los puertos peninsulares.⁹⁶ Además, se intentó que los medicamentos a usar fueran más modernos y que con ello se desechara a los viejos remedios; para llevar un control de aquellos y regular su uso se recurrió a las farmacopeas.⁹⁷

En el caso del Pacífico novohispano, el hospital más antiguo era el de Acapulco, cuyo nombre era Hospital de Nuestra Señora de la Consolación. Este establecimiento fue fundado por Bernardino Álvarez a fines del siglo XVI y por lo tanto quedó a cargo de los Hipólitos.⁹⁸ En un principio, consistía en un

⁹⁵ Archer, *El ejército...*, p. 63-64.

⁹⁶ Morales, *El hospital...*, p. 114. Esto también puede verse en un documento rescatado por Marley en el que se explica que el asiento con un hospital es un contrato entre la corona y un particular (o grupo de particulares) para que a cambio de una cantidad de dinero se hagan cargo de administrar hospitales y provisión de medicinas tanto de hospital como para la real armada. Ver "Explicación de lo que es un Asiento de Hospital", tomado de Marley, *Seis impresos...*, documento II.

⁹⁷ Morales, *El hospital...*, p. 88. Cabe mencionar que las farmacopeas eran listados de medicamentos donde se especificaba el nombre y uso de los diversos remedios a usar. Se hicieron diversas farmacopeas tanto para hospitales de tierra adentro como para los portuarios. Como ejemplo de los últimos puede verse la farmacopea de Leandro Vega, la cual fue planeada para la armada y puertos. Él era médico de cámara del rey y protomédico de la real armada y fue publicada en 1724 y aceptada en Cádiz, Ferrol y Cartagena, aunque hubo que hacerle adecuaciones porque había medicinas que no se usaban que se estropeaban o que no se encontraban en los lugares de arribo de las naves o no se padecían los mismos males en todos los lugares y por tanto no se requerían los mismos remedios. Al respecto puede verse José Luis Valverde, *La dotación de medicamentos en los buques de la armada durante los siglos XVII y XVIII*, Ganado, Universidad de Ganado, 1979, p. 12-18.

⁹⁸ Cabe recordar que Bernardino Álvarez observó que en el puerto de Veracruz se necesitaba implementar formas de atender a los numerosos enfermos del lugar ya que las condiciones de los viajes trasatlánticos eran desastrosas, los viajeros llegaban débiles, desvitaminados por la falta de alimentos frescos y con frecuencia padeciendo alguna epidemia, la cual podía ser contagiada en el puerto. Los que más necesitaban atención eran los enfermos en el puerto y los que iban en camino a la capital, iban por ellos en mulas y los hospedaban en San Hipólito hasta que conseguían trabajo o un cristiano acomodo. Pero algunos enfermos ni siquiera podían salir de la isla de San Juan de Ulúa, por lo que fue necesario formar un hospital ahí y

galerón de madera con techo de paja. Debido a la utilidad del nosocomio Felipe II, en cédula de 1598, ordenó que se le construyera de cal y canto; la nueva edificación contó con 50 camas distribuidas en cinco salas.⁹⁹ El financiamiento del hospital dependía en gran medida de los aportes recibidos por el Real Patronato así como de limosnas pedidas por los religiosos, principalmente en la ciudad de México. Además, también se cobraba grumetajes a los galeones y a los navíos provenientes de Perú, el cual consistía en un porcentaje de los salarios de los tripulantes que servía para financiar la atención que se les podía brindar en ese lugar. El hermano mayor del hospital era el encargado de la administración del nosocomio y su nombramiento siempre debía ser ratificado por las autoridades reales.¹⁰⁰

Los cobros de grumetajes generalmente se realizaban cuando era necesario hacer reparaciones al hospital; para ello se establecían costos a las mercaderías filipinas comerciadas en el lugar, como se hizo en 1651 cuando se estableció el 2% sobre esas cargas. Este tipo de cobros se fueron especializando, pues para el siglo XVIII se establecieron de forma regular a partir de contratas. En el caso de las tropas del lugar, se indicó que las autoridades del puerto pagaran dos reales diarios por cada enfermo que tuvieran en el hospital; en cuanto a las tripulaciones, los oficiales de las embarcaciones pagarían una soldada por cada enfermo atendido (la cual consistía en dos pesos tomados de los sueldos de los tripulantes). Estos

otro en tierra firme. Los Hipólitos fueron estableciendo una red de hospitales que iban de Veracruz a México e incluso a Acapulco. Al respecto ver Muriel, *Hospitales...* (vol. 1), p. 221-222.

⁹⁹ Muriel, *Hospitales...* (vol. 1), p. 217-219; Francisco Guerra, *Hospital en Hispanoamérica y Filipinas en 1492-1898*, Madrid, Ministerio de Sanidad y Consumo, Secretaría General Técnica, 1994, p. 262-263.

¹⁰⁰ Así lo deja ver el nombramiento que se hizo en 1659 de fray Juan Enríquez como hermano mayor de la orden y encargado de ese hospital. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 600, expediente 394, foja 394; *Nombramiento del nuevo administrador del Hospital Real de Acapulco*; 1659.

cobros, sin embargo, no eran regulares, por lo que cuando no llegaban embarcaciones al puerto, el nosocomio veía reducidos sus ingresos.¹⁰¹

Generalmente, a pesar de la pensión que se recibía por parte del rey, el hospital de Acapulco estaba en crisis. Ésta se acrecentaba en determinados momentos, como se vio cuando en 1630 el padre-administrador Luis Hernández se quejó de que la ayuda que se daba al hospital era insuficiente en esos momentos de peligro ocasionados por los ataques holandeses. Para la defensa costera se habían enviado tropas al puerto, cuyos miembros enfermaron y los religiosos tuvieron que atenderlos. Además, faltaba poco para que llegaran los galeones y en ellos siempre se llevaba a varios enfermos. Hubo que aclarar que el hospital sólo contaba con dos padres que atendían a los pacientes: uno de ellos era cirujano y el otro barbero. También era necesario comprar manta para las camas; el problema era que no había forma de hacerlo ya que los religiosos carecían de dinero y no podían pedir más préstamos porque ya tenían una deuda considerable que no habían podido pagar. Por esta razón, Hernández, solicitó que se enviaran al hospital revisores que vieran las necesidades del lugar, lo cual fue aceptado por las autoridades virreinales.¹⁰²

Además de los gastos realizados en la atención a enfermos, el hospital constantemente necesitaba reparaciones debido a las condiciones físicas del lugar, a los terremotos que se padecían y al poco mantenimiento que se daba a la edificación. Generalmente los arreglos eran solicitados cuando ya eran muy necesarios. Por ejemplo, en 1643 fray Juan Ronson, procurador general del nosocomio, solicitó al virrey que se hicieran reparaciones, en la enfermería,

¹⁰¹ Muriel, *Hospitales...* (vol.. 1), p. 217-219; Guerra, *Hospital...*, p. 263.

¹⁰² AGN, Tierras, volumen 30, expediente 18, fojas 1-2; *Informe sobre las condiciones del Hospital Real de Acapulco*; 1630.

iglesia, botica y cocina ya que estaban descubiertas y expuestas a la intemperie; si no se hacían arreglos, los temporales de la época terminarían de arruinar la edificación. Como este era un establecimiento muy necesario, se mandó al fraile la cantidad de 1,692 pesos de oro común para las reparaciones y se ordenó al castellano y a los oficiales portuarios que revisaran el hospital e informaran sobre los daños que sufría.¹⁰³ En otras ocasiones también se hizo necesario hacer reparaciones, como sucedió en 1678 debido a daños causados por temblores¹⁰⁴ y en 1691 ya que se reportó que el edificio estaba semidestruido y ya sólo contaba con 16 camas para atender a los enfermos.¹⁰⁵ Esto deja ver que las reparaciones fueron constantes.

Los primeros cambios que sufrió el hospital de Acapulco se llevaron a cabo durante la segunda parte del siglo XVIII, en especial a partir de la visita ordenada por Gálvez. En 1767 el visitador indicó que se hiciera una relación sobre las condiciones del nosocomio así como de los ingresos que recibía a partir de los salarios de las tripulaciones.¹⁰⁶ Gálvez consideró que en esos momentos el hospital ofrecía buena atención a los enfermos; al parecer la edificación contaba con una sala de 25 camas completas con colchón, dos sábanas de lienzo blanco, colchas y almohadas limpias y en buen servicio. Había además sábanas, colchones y camas extra guardados en el claustro. Los medicamentos también estaban en buenas condiciones. El personal del hospital era completo pues se componía de un prior, un padre sacerdote, un capellán de la orden betlemita, un enfermero mayor, dos enfermeros segundos

¹⁰³ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 48, expediente 174, fojas 67v-68v; *Solicitud de que al hospital de Acapulco se le repare el techo*; México, 9 de junio de 1643.

¹⁰⁴ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 407, libro 3, fojas 21.21v; *Informe sobre gastos realizados en la reparación del hospital de Acapulco*; 1678.

¹⁰⁵ AGN, Hospitales, volumen 5, expediente 6, fojas 309-309v; *Revisión del hospital de Acapulco*; 18 de diciembre de 1691.

¹⁰⁶ AGN, Bandos, volumen 6, expediente 82, fojas 359v-360v; *Expediente formado en torno a la guarnición del fuerte de Acapulco*; México, 21 de enero de 1767.

y dos mozos que asistían en la cocina y limpieza del hospital. Pese a las buenas condiciones en las que Gálvez encontró al nosocomio de Acapulco, a partir de la visita ordenada, los administradores del hospital vieron limitadas sus acciones; los religiosos dejaron de tener mano libre en la atención que se daba a los pacientes, pues esta sería supervisada por los oficiales de las embarcaciones que enviaran a sus enfermos. Cada capitán de navío debía inspeccionar la asistencia que se daba a sus hombres y nombrar un oficial que les hiciera visitas regularmente. Las faltas que se encontraran debían reportarse al castellano para que tomara las providencias necesarias.¹⁰⁷ Este tipo de indicaciones en realidad son parte de los cambios implementados en varios hospitales portuarios, pues las restricciones hacia la administración de los religiosos se hicieron generales y, en algunos casos, hasta se eliminó su presencia de ellos.

No todas las autoridades consideraron que el hospital de Acapulco estaba en buen estado. El virrey Croix, por ejemplo, revisó un informe sobre la edificación que se hizo con la finalidad de reestructurar la ayuda anual de 400 pesos que se le daba por parte del rey. El castellano le había informado que la asistencia a los enfermos no era buena ya que sólo la daban el prior y un enfermero (ambos legos), quienes no podían brindar la atención debida a los pacientes ni les brindaban los medicamentos correctos, por lo que terminaban muriendo. Por eso sugirió que se continuara entregando el financiamiento otorgado por el rey pero a la vez se vigilara que los religiosos cumplieran con las indicaciones que las autoridades les hicieran respecto al hospital.¹⁰⁸

¹⁰⁷ AGN, Bandos, volumen 6, expediente 82, fojas 360v-362v; *Expediente formado en torno a la guarnición del fuerte de Acapulco*; Acapulco, 29 de enero de 1767.

¹⁰⁸ AGN, Bandos, volumen 6, expediente 82, fojas 369-374; *Expediente formado...* México, 21 de enero de 1767.

Lo probable es que no se hicieran grandes modificaciones al nosocomio acapulqueño, ni en su estructura ni en su organización. Por eso para 1772 las autoridades locales reportaron que el hospital estaba en pésimas condiciones. Esto se supo porque en esos momentos había muerto el prior y un fraile, lo que dejó al establecimiento sin atención alguna. Además, los oficiales del puerto reportaron que el techo de la Iglesia está destruido, que la botica del hospital contaba con medicamentos corrompidos e inservibles, y que las camas eran pocas y no estaban bien dotadas de sábanas o fundas para los colchones. Se discutió que una de las principales causas por las que el hospital estaba en tan malas condiciones se debía a la relajación en la que habían caído los religiosos a su cargo. Además, los ingresos del nosocomio eran insuficientes e irregulares, sobre todo porque sólo recibían la renta otorgada por el rey (que para esos momentos ya era de 800 pesos anuales) y ciertos pagos cuando arribaba la nao de Filipinas; sin embargo, éstos no alcanzaba ni para mantener a los religiosos, mucho menos a los enfermos. Ante todas estas carencias, los oficiales del puerto sugirieron que el hospital quedara a cargo del gobierno; para ello se nombraría a una persona de confianza que se encargara de su administración y así los religiosos sólo estarían a cargo de asistir a los enfermos.¹⁰⁹

Las autoridades virreinales estudiaron la situación del hospital y consideraron algunas opciones. Una de ellas fue hacerle reparaciones, tanto por la importancia de la edificación como por la difícil situación en la que se encontraba. Y como el financiamiento anual del hospital, ya fuera la renta real o la contribución del 2% de salarios de la tropa fija del lugar, no cubriría esos

¹⁰⁹ AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 181-187; *Testimonios del expediente formado sobre condiciones del hospital de Acapulco; 1772.*

costos, la Real Hacienda debía asumirlos.¹¹⁰ Otra opción estudiada fue abandonar la edificación antigua y hacer una nueva en un sitio más alto y mejor ventilado, pero eso implicaría costos más elevados. Sin embargo, en esos momentos los religiosos del convento franciscano de Acapulco solicitaron al padre provincial de su orden abandonar esa plaza debido al poco número de miembros con los que se contaba. Eso daba opción de trasladar el hospital a ese convento y el antiguo usarlo como bodega. Ante esta posibilidad, las autoridades virreinales ordenaron hacer presupuestos sobre el posible traslado.¹¹¹ Por otro lado, la cuestión del financiamiento también era importante y debía incrementarse, por lo que se consideró que era pertinente cobrar también a las naves provenientes de Guatemala y Perú como se hacían con las de Filipinas, y que las raciones de pan y carne de los soldados y tripulantes enfermos fueran cedidas al hospital durante el tiempo que permanecieran en él. En el caso de los reos que purgaban penas en el fuerte de San Diego, si enfermaban y eran llevados al hospital, pagarían su estancia con el real y medio que se les había asignado, tal y como se hacía en San Juan de Ulúa con los forzados. En cuanto a los comerciantes, éstos deberían aportar un real por cada cien pesos de ganancias que obtuvieran en la feria del lugar.¹¹²

Las ideas anteriores al parecer fueron aprobadas; esto se deduce ya que para diciembre de 1773 las autoridades portuarias procedieron a recibir el

¹¹⁰ Los daños reportados eran que la capilla del lugar estaba maltratada y con paredes cuarteadas, el techo en ruina, el pavimento inservible, el campanario cayéndose, y la enfermería necesitaba techo nuevo. Ver AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 194-195. *Testimonios del expediente formado sobre condiciones del hospital de Acapulco*; México, 12 de mayo de 1773.

¹¹¹ AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 195-196v; *Testimonios del expediente formado sobre condiciones del hospital de Acapulco*; México, 14 de septiembre de 1773.

¹¹² AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 196v-198; *Testimonios del expediente formado sobre condiciones del hospital de Acapulco*; México, 25 de septiembre de 1773. Respecto al financiamiento de las naves peruanas, al parecer esto se aplicó como arriba se indica, según informa Josefina Muriel en su estudio. Ver *Hospitales...* (vol. 1), p. 218-219.

convento franciscano para usarlo como hospital; antes de hacer el traslado, se ordenó que se revisaran las condiciones de la edificación así como las reparaciones a realizar para acondicionarlo.¹¹³ Se ordenó además que el antiguo hospital fuera usado como almacén real, con lo cual la corona se ahorraría 300 pesos anuales que se pagaban de alquiler por una casa que ni siquiera tenía amplitud necesaria para servir como bodega y que además estaba llena comején.¹¹⁴ El traslado del hospital se realizó hasta 1777 y a partir de entonces el viejo edificio fue usado como bodega y oficina; incluso se destinaron 50 pesos anuales como sueldo para un guardia almacén que custodiara los efectos ahí contenidos.¹¹⁵ [ver imagen 13] Como se ve, los cambios en la infraestructura del hospital se modificaron, sin embargo, la atención continuó a cargo de los hipólitos. Al respecto, Marchena explica que en plazas donde las guarniciones militares no eran numerosas (generalmente menores a mil soldados) se establecían contratas con instituciones religiosas para que éstas se hicieran cargo del cuidado, tratamiento y recuperación de la tropa. Para ello se les daba parte del situado asignado a la plaza así como parte de los sueldos de los enfermos atendidos.¹¹⁶ Pese a que su explicación se centra en los puertos del Caribe, esta situación es muy similar a lo que aconteció en Acapulco y por lo tanto se entiende por qué los hipólitos no fueron eliminados en la atención que se daba a los enfermos del puerto.

Pese al traslado del hospital, al parecer la atención brindada a tripulantes, vecinos y miembros de las milicias continuó siendo deficiente. Esto se ve

¹¹³ AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, foja 203; *Testimonios del expediente formado sobre condiciones del hospital de Acapulco*; México, 28 de diciembre de 1773.

¹¹⁴ AGN, Correspondencia de Virreyes, volumen 62, fojas 207v; *Testimonios del expediente formado...* México, 11 de octubre de 1774.

¹¹⁵ AGN, Filipinas, volumen 12, expediente 13, fojas 114-114v; *Autorización para trasladar el hospital de Acapulco al ex-convento franciscano*; México, 15 de enero de 1777.

¹¹⁶ Marchena, *Oficiales...*, p. 224-225.

cuando en 1783 el virrey Mayorga indicó que las carencias del lugar hacían que el vecindario y tropa recurrieran a cualquier curandero sin ciencia en lugar de hacerlo al hospital. Lo probable es que se debiera a la poca preparación de los hipólitos, por lo que era necesario que el hospital portuario contara con un cirujano que atendiera enfermedades y que por cuenta de la Real Hacienda administrara medicamentos y socorros enviados al lugar.¹¹⁷ El nombramiento de cirujanos para hospitales portuarios ya se había realizado en puertos como Veracruz y San Blas con buenos resultados ya que ese personal contaba con conocimientos teóricos y prácticos que se adecuaban más a las necesidades de esos establecimientos. Sin embargo, la presencia de un cirujano en Acapulco se retrasó y para la década de los 90 comenzó a tramitarse el envío de uno.¹¹⁸

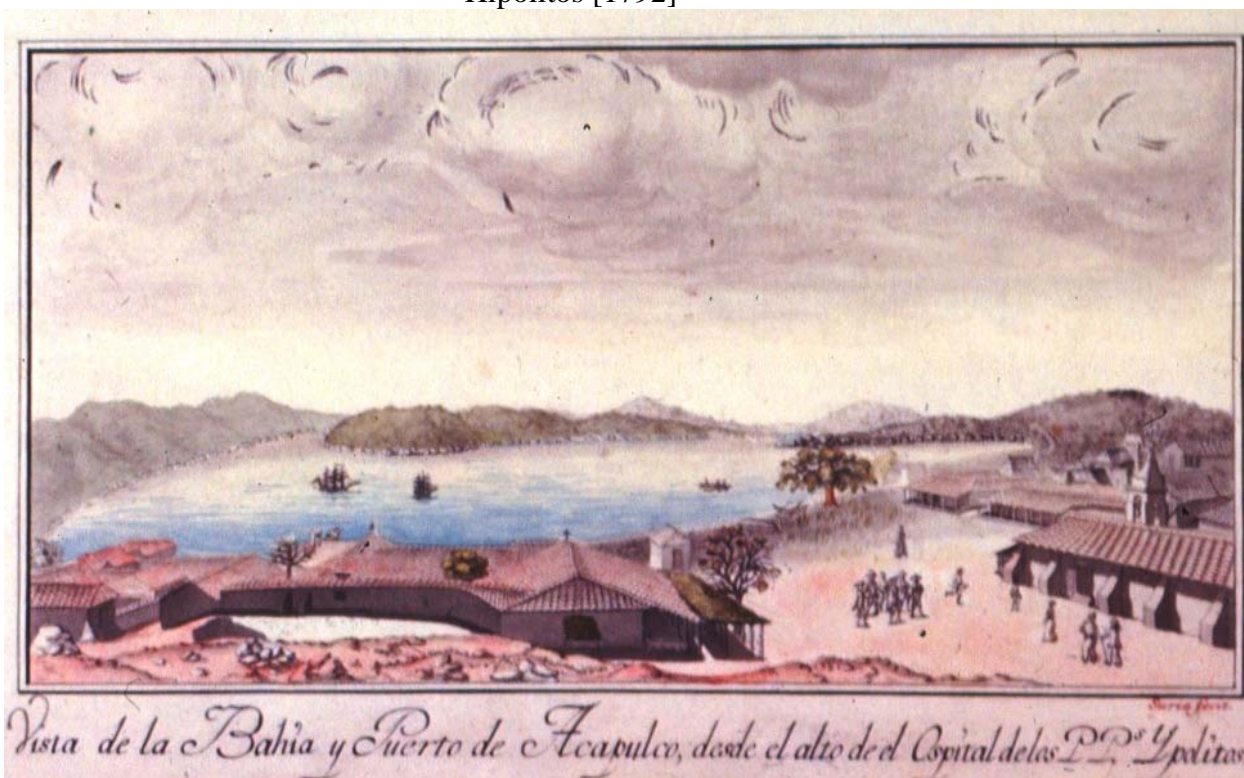
Al parecer las condiciones del hospital de Acapulco mejoraron aunque los hipólitos no fueron descartados del todo convivieron con el cirujano encargado del lugar; esto se evidencia en el diario de Alejandro Malaspina, quien explicó que los enfermos de sus naves fueron bajados al hospital y que se recuperaron pronto gracias a la buena situación de ese nosocomio, a la seguridad del régimen descrito por su cirujano y a la buena atención brindada por los padres hipólitos, quienes atendían a los enfermos con la mayor caridad, docilidad y aseo.¹¹⁹

¹¹⁷ AGS, Guerra Moderna, legajo 6953; *Reglamento para la Compañía de Veteranos de Acapulco*; México, 17 de marzo de 1786.

¹¹⁸ Puede verse todo el proceso de la solicitud de la plaza hecha por el cirujano Manuel Gallardo, del nombramiento del cirujano Alexo Ramón Sánchez y de los análisis hechos sobre sus respectivas personas y aptitudes en AHAFM, Hospital Real de Acapulco, volumen 4, expediente 6, fojas 9-10v; *Revisiones sobre cirujanos para el puerto de Acapulco*; México, 14 de mayo de 1792.

¹¹⁹ Malaspina, *Diario...*, p. 265-266. Por su parte, Francisco Guerra explica que fue hasta 1795 cuando la Real Caja del Hospital de Acapulco pasó a manos de la administración real y que los religiosos se ocuparon exclusivamente de atender a los enfermos. Ver *Hospital...*, p. 163.

Imagen 13. Vista de la bahía y puerto de Acapulco lo alto del hospital de los Padres Hipólitos [1792]



Fuente: Museo Naval, Colección Malaspina, 2506

Respecto al hospital de San Blas, desde los inicios del puerto se pensó en la necesidad de contar con esa edificación. Se tenía conciencia de la importancia de contar con personal sanitario en ese departamento marítimo, pero se puso más atención en las navegaciones y por ello los primeros cirujanos enviados al lugar fueron destinados a ellas. Sin embargo, pronto se vio que en tierra también era necesario atender enfermos, aunque las primeras medidas para hacerlo fueron temporales. Por ejemplo en 1769 cuando el navío El Príncipe llegó al puerto con su tripulación enferma de escorbuto se puso a los enfermos en una casa, se usaron medicinas que había en el puerto, se encargó a un cirujano de mar que cuidara a los pacientes y se tuvieron que comprar pabellones que los protegieran de los mosquitos.¹²⁰

Debido a la necesidad de contar con un hospital en San Blas, su edificación fue planeada desde 1778. Las autoridades portuarias avisaron que su construcción comenzó en marzo de ese año y que no tuvo costo para la Real Hacienda ya que en él laboraba el personal del puerto de forma rotatoria y luego de terminar sus jornadas correspondientes. La edificación se concluyó rápidamente y fue necesario avisar a las autoridades que se necesitaban algunos pertrechos como catres de cuero y varios menesteres.¹²¹ En respuesta se autorizó que la construcción y que las autoridades del lugar compraran lo que hiciera falta.¹²² Cabe mencionar que, a diferencia de lo que pasó en Acapulco, en un principio los gastos del hospital de San Blas fueron asumidos

¹²⁰ Todos estos costos corrieron por cuenta de la Real Hacienda. AGN, Californias, volumen 79, expediente 27, fojas 72-73; *Atención que se dio a enfermos de escorbuto de la nave El Príncipe*; San Blas, 3 de agosto de 1769. Sobre las primeras solicitudes de que se contara con un hospital en San Blas puede verse Thurman, *Naval...*, p. 237-238.

¹²¹ AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 273-275; *Informe sobre la construcción del hospital de San Blas*; San Blas, 20 de marzo de 1778.

¹²² AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 274; *Informe sobre la construcción del hospital de San Blas*; San Blas, 20 de marzo de 1778. Sobre la construcción del hospital y su funcionamiento puede verse Guerra, *Hospital...*, p. 319; Muriel, *Hospitales...* (2), p. 276-277; Pinzón, *Entre...*, p. 242-247.

en su totalidad por las autoridades reales; esto se debía a que era un lugar donde se atendía a los empleados del rey contratados para servir en ese establecimiento y en las navegaciones. Esta situación se modificó hasta la década de 1790.¹²³

Al parecer fue buena decisión construir el hospital ya que un par de años después el comisario Francisco de Trillo informó los beneficios que se habían obtenido en el puerto desde que se contaba con él. Según su informe, antes los enfermos morían sin recibir los sacramentos por no tener quién los socorriera, en cambio en esos momentos se les asistía con prontitud y método. Desde que se contaba con el nosocomio, se habían curado muchos enfermos y cada vez menos hombres morían; además, los pacientes se aliviaban más rápido, por lo que se retrasaba menos el real servicio. En cuanto a las medicinas se refería, desde que se construyó el hospital se gastaba menos en medicamentos ya que en ese lugar se les administraban mejor a los enfermos y con gran ahorro, por lo que los efectos eran más eficaces. Debido a la buena atención brindada en el hospital portuario, Trillo explicó que los hombres no podían fingirse enfermos; por otro lado, aquellos hombres que no tenían posibilidad de recuperarse recibían de un capellán los servicios religiosos necesarios.¹²⁴ No hay que perder de vista que este informe pudo ensalzar demasiado la utilidad del hospital para mostrar que las órdenes de las autoridades eran aplicadas en San Blas, pero al menos sirve para ver que se puso atención a los problemas sanitarios de ese establecimiento.

¹²³ El cambio respecto a los cobros a realizar en el hospital de San Blas se hicieron cuando las autoridades ordenaron que a los soldados del lugar se les cobrara un porcentaje de sus sueldos; esa política sólo duró hasta 1797, cuando los costos volvieron a ser asumidos por la Real Hacienda. Al respecto puede verse a Muriel, *Hospitales...* (2), p. 278-279 y Guerra, *Hospital...*, p. 320.

¹²⁴ AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 3, fojas 57-58; *Informe sobre beneficios obtenidos en San Blas desde la construcción del hospital*; San Blas, 9 de agosto de 1780.

Por otro lado, hay que considerar que la puesta en marcha del hospital de San Blas en tan corto tiempo tal vez se debiera a la calidad de sus materiales, los cuales eran palma y madera; esto lo hizo un establecimiento poco durable y en realidad poco se hizo para cambiar esa situación. Así se vio cuando en 1783 sufrió un incendio luego de caerle un rayo durante una tempestad.¹²⁵ Como era necesario reubicar a los pacientes, las autoridades del lugar usaron una casa (de palazón y zacate) como hospital; lo hicieron porque su dueño, el cirujano José María Vega, en esos momentos estaba en una expedición. La casa era tan pequeña que no tenía cabida para todos los enfermos del lugar, por lo que a los hombres menos enfermos se les envió a sus viviendas.¹²⁶ Esto hizo perder el control sobre ellos, que no se les diera buena atención y que por lo tanto no se aliviaran tan pronto ni regresaran a sus respectivas labores.

La necesidad de un hospital en San Blas llevó a que su construcción fuera discutida ante las autoridades virreinales. El boticario Joseph Plaza, encargado de surtir las boticas del nosocomio y de las embarcaciones, envió una misiva al fiscal Posada en donde explicó la necesidad de que en ese lugar se edificara un hospital porque la Real Hacienda gastaba más sin él. Explicó que la curación de los enfermos se retrasaba ya que no se les vigilaba estrictamente, los medicamentos no se les aplicaban de forma correcta y muchos preferían recurrir a las mujeres del lugar y a sus remedios, lo cual no se podía evitar.¹²⁷ El mismo comisario Trillo también envió un informe al fiscal Posada sobre el

¹²⁵ AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, foja 176; *Informe sobre el incendio del hospital*; San Blas, 10 de septiembre de 1783.

¹²⁶ AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, fojas 187 y 202; *Carta del boticario Plaza al comisario Trillo*; San Blas, noviembre de 1783.

¹²⁷ La reclamación de Plaza se debía a que si no había enfermos en el hospital, él surtía de pocos medicamentos al lugar y por tanto sus ganancias se veían reducidas. Ver AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, fojas 204-205; *Solicitud del boticario Plaza de que se construya nuevo hospital*; julio de 1784. Respecto a las contratas hechas por algunos boticarios para surtir al hospital de San Blas puede verse Muriel, *Hospitales...* (2), p. 278 y Guerra, *Hospital...*, p. 320.

posible acondicionamiento de un almacén para ser usado como hospital; sólo habría que poner una pared y un par de cuartitos, uno para el cirujano y otro para el enfermero. Los costos de estos arreglos ascenderían a 400 pesos.¹²⁸ Debido a la necesidad de contar con el nosocomio, lo probable es que la construcción se llevara a cabo.

La edificación no fue lo único que las autoridades intentaron regular, sino también el trabajo de sus empleados. Por ello, encargaron a oficiales de Veracruz que redactaran un reglamento en donde se organizara el funcionamiento del hospital de San Blas. Esto posiblemente se debiera al interés de las autoridades de regularizar las prácticas sanitarias de todos los nosocomios portuarios, tanto de la Península como de las colonias.¹²⁹ El reglamento para San Blas se hizo pensando en las “necesidades” que se tenían en los establecimientos portuarios novohispanos. Algunos de los puntos a destacar del nuevo reglamento fueron:

- Que se ubique en casa con cabida suficiente, dependiendo del número de enfermos que acostumbre atender. Que la casa esté en lugar seco y ventilado de aires puros.
- El gobierno lo llevará un contador, Llevará libro de asientos en donde se registrará a los enfermos que entren, día de ingreso, filiación, día en que salga o muera. Toda la administración y gastos los llevará ese contador.
- El contador nombrará enfermeros que atenderán a enfermos. Uno por cada diez enfermos.
- El contador debe revisar que no falten utensilios como platos, tasas, bacinicas, escupideras, descanso y vasos para agua; y para la cocina las ollas, retenes, chocolateras, etcétera.
- Los alimentos están reducidos a tres clases: ración, media ración y dieta.

¹²⁸ AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, fojas 206-206v; *Carta del fiscal Posada sobre la construcción de un nuevo hospital en San Blas*; México, 3 de julio de 1784.

¹²⁹ Esto se deduce debido a que en 1776 José de Gálvez remitió una carta al virrey Bucareli para que viera el nuevo reglamento hecho para los hospitales reales de Cuba con la intención de dar un ejemplo de la forma en la que podrían funcionar los hospitales portuarios en Nueva España. El resultado de esa misiva fue que un año después el reglamento fue remitido a las autoridades de Veracruz para que lo pusieran en práctica. Eso puede verse en el estudio introductorio que hace Marley al documento 5 de su compilación. Ver *Seis impresos...*

- Ración= 12 onzas de carnero, 2 onzas de garbanzo o arroz, 12 onzas de pan
- Media ración= 10 onzas de carnero, 2 onzas de garbanzo o arroz, 9 onzas de pan.
- Dieta= $\frac{1}{4}$ gallina, 12 onzas carnero, 1 onza garbanzo o arroz, no manteca ni jamón.
- Desayuno de ración= plato de sopa de caldo de olla y 3 onzas de las 12 de pan señaladas. Por comida 12 onzas carnero, el garbanzo o arroz y 6 onzas pan. Cena otro plato de sopa de sólo caldo, 3 onzas de pan.
- Media ración= desayuno y cena plato de sopa; comida 10 onzas carnero con garbanzo o arroz y 5 onzas pan.
- Dieta= nada de comida, pero sí pucheros (con trastes separados)
- Si facultativo lo autoriza o aconseja los enfermos pueden comer asados, picadillos, arroz, etc. También vino en las comidas y yemas de huevo.¹³⁰

Hay que aclarar que la medicina utilizada en los hospitales era ineficaz ya que continuaba recurriendo a remedios poco útiles que incluso en ocasiones tenían origen medieval; por ello mucha gente atendida en esos lugares no se recuperaba. En realidad, lo que vino a mejorar las condiciones sanitarias en los puertos fueron las medidas higiénicas practicadas en ellos, como la desecación de pantanos, el derrumbamiento de murallas, la eliminación de matorrales la recolección de basura, el traslado de los cementerios, entre otros aspectos. Además, también fue importante permitir que los enfermos “cambiaran de aires” y pudieran recuperarse en lugares menos malsanos que las costas.¹³¹ Estas medidas fueron parte de las políticas sanitarias implementadas por las autoridades reales, las cuales si bien no siempre fueron eliminar los padecimientos comunes en los puertos, al menos intentaron prevenirlos o mitigarlos. Además, permitieron que las autoridades acrecentaran la vigilancia y control que tenían sobre esos establecimientos.

¹³⁰ AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 2, fojas 36-36v; *Reglamento del hospital de San Blas*; Veracruz, 8 de noviembre de 1786.

¹³¹ Marchena, *Oficiales...*, p. 228-230.

Podría decirse que los hospitales jugaron un papel relevante en los cambios sanitarios implementados en los puertos novohispanos, los cuales iban dirigidos a centralizar la organización de esos establecimientos en favor de la propia corona. Es posible que las reglamentaciones estuvieran más organizadas en San Blas al tratarse de un establecimiento de reciente creación, mientras que el de Acapulco más bien fue sometido a transformaciones que se realizaron de forma paulatina y en ocasiones con alguna resistencia, como se ve con la rezagada presencia de cirujanos en ese nosocomio. Sin embargo, la atención brindada a tripulaciones, miembros de milicias y vecinos del lugar fue una estrategia pensada para sanear los establecimientos costeros, fomentar los poblamientos, acrecentar las actividades económicas y mejorar la defensa de los litorales coloniales.

CAPÍTULO XIV. El personal sanitario

Es importante conocer a las personas en las que en gran medida recayó la aplicación y revisión de las medidas sanitarias. El personal ya fuera oficial o no, era el que convivía con la gente y hacía que las políticas de salud pública se llevaran a cabo de la mejor forma posible. Hay que entender, sin embargo, sus diferencias y la forma en la que dicho personal laboró en los distintos puertos del Pacífico novohispano. Para conocer a la gente que se hizo cargo de aplicar las medidas sanitarias en estos establecimientos, es importante abordar desde el personal autorizado hasta el que practicaba medicina popular. Ambos tuvieron que convivir y tolerarse entre sí; además, los dos fueron importantes ya que cada quién con sus respectivos conocimientos y experiencias prestaron ayuda a los enfermos de los establecimientos portuarios.

a) Oficial (cirujanos, sangradores y boticarios)

Una de las medidas a tomar en torno a la salud pública de los puertos novohispano fue la de contar con personal capacitado que llevara a cabo las políticas sanitarias tomadas por las autoridades. Cabe aclarar que dicho personal se hizo cargo de la salud de los empleados portuarios tanto en la costa como en las embarcaciones. Su presencia tuvo mayor alcance durante la segunda parte del siglo XVIII ya que, como se ha mencionado, fue el periodo en el que más cambios se realizaron. Al respecto, cabe mencionar que durante esa centuria la medicina reformó su práctica y administración en la Nueva España. Hay que recordar que ésta en un inicio consistió en dejar el control de los médicos del virreinato al Cabildo de la ciudad de México, el cual para 1527 nombró al doctor Pedro López como primer protomédico, cuyas funciones

fueron imponer penas a individuos que curasen sin tener licencia. Posteriormente fue creado el Tribunal de Protomedicato, institución reguladora de la atención que se brindara a la población y cuyo personal debía examinarse en él; por ello médicos, cirujanos, boticarios, barberos, flebotomianos, algebristas y parteras no podían practicar su oficio sin la licencia otorgada por esa institución.¹³²

Durante los siglos XVI y XVII había dos tipos de cirujanos: los latinos y los romancistas. Los primeros, junto con los médicos, tenían cursos universitarios y su función era practicar cirugía, administrar remedios externos e internos al cuerpo y curar enfermedades con métodos mixtos. Se diferenciaban de los médicos ya que estos últimos sólo curaban enfermedades internas y no ejercían la cirugía ya que no manipulaban el cuerpo; sus remedios, por lo tanto eran recetados luego de diagnosticar el padecimiento. Respecto a los cirujanos romancistas, eran quienes prescribían y aplicaban los medicamentos; estaban autorizados para ejecutar operaciones, hacer sangrías, componer huesos, extirpar cataratas, curar hernias, etcétera; pero como no contaban con cursos universitarios, se les exigía que practicasen cuatro años con algún profesor aprobado por el protomedicato. Debido a sus múltiples funciones para curar padecimientos comunes, en ocasiones los cirujanos eran más capaces que los médicos al momento de atender enfermos; además, estos últimos generalmente se ubicaban en ciudades, mientras que los primeros podían obtener un permiso para ejercer en pueblos.¹³³ Era tal la gama de actividades que ejercían los cirujanos que en ocasiones invadían las esferas

¹³² Noemí Quezada, *Enfermedad y maleficio. El curandero en el México colonial*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1989, p. 15.

¹³³ Fajardo, *Los caminos...*, p. 41-42; Quezada, *Enfermedad...*, p. 16-19.

de los médicos, lo que provocó constantes quejas de éstos y demandas ante el Protomedicato.¹³⁴

En el caso de las navegaciones, desde el siglo XVI la presencia de los cirujanos fue más útil que la de los médicos ya que éstos generalmente sólo estaban en naves de la armada (en el caso de la Carrera de Indias en la capitana y almiranta) y sus conocimientos teóricos no siempre servían para atender las dolencias de las tripulaciones; en cambio, los cirujanos estaban en casi todas las embarcaciones y sus conocimientos se adecuaban más a las necesidades de las navegaciones ya que su experiencia práctica los ayudaba a curar heridas, luxaciones y fracturas, además de recetar vomitivos, unciones, jarabes o hacer sangrías. Sin embargo, su papel era poco reconocido y por lo tanto compartían el mismo nivel que el resto de la marinería.¹³⁵

Para el siglo XVIII la situación de los cirujanos comenzó a cambiar pues su estatus inferior con respecto a la medicina comenzó a ser cuestionado. José Patiño creó un cuerpo de cirujanos de mar y para 1728 instituyó una planilla en la que les concedía cierta jerarquía. En las naves se les daban puestos de primeros y segundos y servían tanto en las embarcaciones como en los hospitales portuarios. En ocasiones, cuando no había cirujanos latinos suficientes, se echaba mano de romancistas o incluso sangradores hábiles en la cirugía. Fue hasta la creación del Real Colegio de Cirugía de Cádiz en 1768, así como de las posteriores fundaciones en Madrid y Barcelona, cuando los cirujanos contaron con una instrucción más profesional alejada de la organización gremial, lo cual les permitió que se revalorara su trabajo manual,

¹³⁴ Fajardo, *Los caminos...*, p. 23.

¹³⁵ López-Ríos, *Historia médica...*, p. 150; Mikel Astrain, *Barberos y gente de mar, la sanidad naval y la profesión quirúrgica en la España Ilustrada*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996, p. 128-129; Marchena, *Oficiales...*, p. 226-227.

antes tan despreciado por los médicos.¹³⁶ Así quedó indicada la fundación de esa institución:

Teniendo presente el Rey las grandes ventajas que se seguirán a su servicio, y la utilidad que experimentarán los Oficiales, Tropa y Marinería de la Armada, y de navíos particulares del comercio en la cura de sus enfermedades, del establecimiento de un seminario o colegio en que se enseñe la cirugía fundamentalmente a los que deban servir de cirujanos, así en los hospitales de marina como en los bajeles de guerra y marchantes. Ha resuelto su majestad se establezca este colegio en el hospital de marina de Cádiz...¹³⁷

Con la fundación de los Reales Colegios de Cirugía los cirujanos obtuvieron un ascenso social, llegaron a constituir una élite con formación académica y consiguieron ciertos beneficios materiales, como el goce de sueldo regular tanto en las naves como en tierra. Además, dicha profesionalización les dio la capacidad de descalificar a los médicos por su formación meramente teórica y su inexperiencia para realizar trabajo quirúrgico. Esto no significa que los médicos fueran rezagados en su práctica, sino que tuvieron que convivir con los cirujanos, en especial al momento de elaborar formularios médico-quirúrgicos donde se indicaran los remedios comunes.¹³⁸ Por otro lado, la poca utilidad de los médicos había hecho necesario que se usara a cirujanos en la atención de enfermos en los puertos y en las naves. Esto se debía a que se había visto que los tratamientos médicos eran lentos y deficientes, por lo que muchos enfermos no mejoraban o hasta morían; en cambio, los métodos quirúrgicos cada vez fueron más eficientes y por ello en los establecimientos

¹³⁶ Miguel Aragón Espeso, *Los cirujanos de la armada española en el siglo XVIII*, tesis doctoral, Facultad de Valladolid, 2001, p. 29; Morales, *El hospital...*, p. 72; Astrain, *Barberos...*, p. 129-130; María Luisa Rodríguez-Sala, *Los cirujanos del mar en la Nueva España (1572-1820) ¿miembros de un estamento profesional o de una comunidad científica?*, México, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma de Nayarit, Instituto Veracruzano de Cultura, Academia Mexicana de Cirugía (serie cirujanos en la Nueva España vol. I), 2004, p. 48-52.

¹³⁷ Tomado de Marley, *Seis impresos...*, documento 1.2.

¹³⁸ Aragón, *Los cirujanos...*, p. 29; Morales, *El hospital...*, p. 72; Astrain, *Barberos...*, p. 130-131.

costeros y en las navegaciones los pacientes atendidos por cirujanos vivían, aunque muchos de ellos quedarán mancos, cojos o tuertos.¹³⁹

Es importante mencionar que en los puertos novohispanos de cara al Mar del Sur, fue en San Blas donde en primer lugar se planeó el envío de cirujanos de mar. Desde la fundación del establecimiento y la organización de las primeras expediciones al noroeste americano, se contó con ese personal.¹⁴⁰ Como en las navegaciones la mortandad era considerable, se pensó que en ellas siempre debía haber un cirujano, un sangrador, un boticario y un capellán; sin embargo, la falta de personal no permitió que se cumpliera con ese plan e incluso en los informes de los oficiales del lugar se decía que a veces las naves no tenían ni cirujanos ni capellanes ni cajas de botica, y que los tripulantes corrían con suerte si durante el viaje podían recibir algún tipo de atención cuando paraban en el puerto de San Diego.¹⁴¹

A diferencia de las naves, en el puerto no se contaba con cirujanos ni sangradores que atendieran las dolencias del personal. Su ausencia se hizo evidente cuando en 1774 el lugar fue atacado por una “enfermedad pestilencial” que mató a varios de los trabajadores y muchos de los que sobrevivieron huyeron del puerto ya que en él no había forma de atenderse. Para hacer frente esta urgencia, las autoridades virreinales enviaron a San Blas una caja de medicinas para combatir la epidemia, el problema era que no había

¹³⁹ Quezada, *Enfermedad...*, p. 18-19; Marchena, *Oficiales...*, p. 219-220.

¹⁴⁰ Thurman, *Naval...*, p. 63-64.

¹⁴¹ AGN, Californias, volumen 79, expediente 42, fojas 108-109; *Utilidad del aguardiente en las embarcaciones*; San Blas, 2 de septiembre de 1769. Cabe mencionar que desde la fundación de San Diego se estableció un hospital en el lugar para atender a los enfermos que llegaran de las navegaciones hechas por el noroeste así como de los galeones provenientes de Filipinas; ese nosocomio se levantó desde 1769 y fue hecho de materiales provisionales como madera, tierra y lienzos. Ver Guerra, *Hospital...*, p. 209.

quién administrara dichos medicamentos, por lo que el remedio fue inútil.¹⁴² Ante esa situación, las autoridades virreinales ordenaron a las de Guadalajara que remitieran un médico a San Blas, sin embargo, se dijo que en esa ciudad no había suficientes y por tanto no podían hacerlo. El envío de un galeno desde México tampoco era viable debido a los altos costos que eso generaría.¹⁴³ Mientras tanto, se consultó al Protomedicato sobre el tipo de personal que debía enviarse a San Blas y ahí se sugirió que no se remitieran médicos, sino que era mejor enviar cirujanos ya que en ese puerto se necesitaba personal que tuviera conocimientos anatómicos que no nada más hiciera observaciones médicas, sino que participara de forma directa en la curación y alivio de las dolencias.¹⁴⁴ Así quedó sugerido:

...confieso a Vuestra Excelencia que las proporciones de un cirujano anatómico me han merecido más atención para los auxilios del Departamento, por no ceñirse esta facultad solamente a las observaciones médicas sino que comprende todas las que conducen a la curación y alivio de las dolencias, y necesidades a que está sujeta la naturaleza con más propensión en semejantes parajes.¹⁴⁵

Ante esta nueva perspectiva el Protomedicato sugirió enviar al cirujano Juan García, quien hacía tiempo había llegado a Nueva España, trabajó en el Hospital Real de Naturales y estaba aprobado por el Protomedicato. Por las recomendaciones con las que iba, Juan García fue nombrado cirujano de San Blas y se le asignó un salario de 600 pesos anuales, más 100 de gratificaciones de mesa y 250 de ayuda de costa. Su obligación sería asistir

¹⁴² AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 1-3; *Carta del comisario Hijosa al virrey Bucareli*; San Blas, 15 de abril de 1774.

¹⁴³ AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 4-6; *Carta del fiscal Areche al virrey Bucareli*; México, 2 de mayo de 1774. AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, foja 7; *Carta del fiscal Areche al comisario Hijosa*; México, 27 de julio de 1774.

¹⁴⁴ AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 9-11; *Carta del fiscal Areche al Protomedicato*; México, 17 de septiembre de 1774.

¹⁴⁵ AGN, Marina, volumen 35, expediente 11v; *Sugerencia de enviar a un cirujano a San Blas*; México, 8 de octubre de 1774.

tanto al vecindario como a los empleados del rey que laboraban en ese puerto.¹⁴⁶

A partir del anterior nombramiento, las autoridades virreinales vieron la necesidad de regular la práctica de los cirujanos en San Blas, por lo que se decretó que dicho puerto contara con un cirujano mayor que fuera la cabeza de la atención sanitaria del lugar y cuyas obligaciones debían quedar bien especificadas:

1. Bajo su dirección estarán todos los cirujanos de buques.
2. Todos los cirujanos asistirán diariamente al hospital provisional y obedecerán al Cirujano Mayor, así como distribución, indicaciones o métodos a seguir en la asistencia a enfermos.
3. Vigilar carga de medicinas en navíos.
4. Hacer diario de enfermos a bordo con enfermedad, remedio, etcétera y entregarlo todo al cirujano mayor para deducir método de cura y ver caja de medicinas.
5. Que se avise al comisario las medicinas que hagan falta.
6. Procurar establecer hospital para atender a los enfermos que gocen de sueldo del Rey.¹⁴⁷

Pronto, desde España llegó la autorización de que San Blas contara con cirujanos permanentes que atendieran las dolencias de los enfermos del lugar.¹⁴⁸ Las autoridades reales indicaron que siempre se contara con ellos en las navegaciones, pero que sólo se usara a aquellos que fueran aprobados por el Protomedicato.¹⁴⁹ Por ejemplo, cuando en febrero de 1778 murió el cirujano Pedro Castán inmediatamente los oficiales del puerto solicitaron el envío de otro; afortunadamente para ellos, anteriormente se habían pedido más cirujanos y la muerte de Castán coincidió con la llegada de dos personas

¹⁴⁶ AGI, Guadalajara, 514, N. 70, folios 1210-1212; *Informe sobre nombramiento de cirujano para San Blas*; México, 26 de noviembre de 1774.

¹⁴⁷ AGN. Marina, volumen 35, expediente 1, fojas 19-19v; *Órdenes provisionales que debe seguir el Cirujano Mayor de San Blas*; México, octubre de 1774.

¹⁴⁸ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 107, foja 457; *Autorización de contratar cirujano y capellán para San Blas*; Aranjuez, 11 de junio de 1776. También puede verse este documento en AGN, Hospitales, volumen 67, foja 6.

¹⁴⁹ Cárdenas, *San Blas...*, p. 111-112; Gutiérrez, *San Blas...*, p. 107.

aprobadas por el Protomedicato: Pedro Carvajal y Gervasio Sánchez. Gracias a su llegada, las plazas de cirujanos quedaron cubiertas, por el momento.¹⁵⁰

Generalmente, el personal solicitado para San Blas procedía del Colegio de Cirugía de Cádiz, pero como éste no siempre quería trasladarse a ese puerto, a pesar de los altos salarios que se les ofrecían, era necesario solicitar voluntarios del colegio de Barcelona, el segundo más importante de España.¹⁵¹ Todo personal contratado arribaba al puerto de Veracruz y de ahí tenía que ser remitido a San Blas, práctica que se hizo regular.¹⁵²

Al ver la utilidad de ese personal más que los médicos, en Acapulco también se instó a que se enviara a un cirujano. Hay que recordar que la atención estaba a cargo de los hipólitos, quienes contaban con un médico pero cuyos remedios y métodos ya no se adecuaban a las actividades del puerto, en especial cuando éstas se acrecentaron. Por ello para 1780 se indicó que se contratara un cirujano aprobado por el Real Protomedicato. Sólo se encontró a José Ignacio Montiel cuyas habilidades estaban comprobadas por el protomédico pero quien todavía no había sido evaluado. Dicho cirujano pidió un adelanto de 500 pesos de un salario que sería de 960 anuales para pagar la

¹⁵⁰ AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 106-107; *Aviso sobre arribo de dos nuevos cirujanos a San Blas*; San Blas, 27 de enero de 1777. AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 178-179; *Informe sobre el deceso del cirujano Pedro Castán*; San Blas, 20 de febrero de 1778.

¹⁵¹ Ejemplo de lo anterior se deja ver cuando en 1789 se pidió a Cádiz el envío de cuatro cirujanos, pero sólo se presentó uno, por lo que fue necesario solicitarlos a Barcelona. Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 142, expediente 75, fojas 96-96v; *Aviso sobre el reclutamiento de un cirujano de Cádiz para San Blas*; Madrid, 20 de febrero de 1789. Respecto a los salarios de los cirujanos, Josefina Muriel explica que éstos eran más altos en San Blas que otros establecimientos del virreinato. Esto en parte se debía a los intentos de las autoridades por convencer a ese personal a trasladarse a un establecimiento donde se sabía que la vida era difícil y cara. Ver *Hospitales...* (2), p. 279. En cuando a la formación de los cirujanos de mar y de milicia puede verse Rodríguez-Sala, *Cirujanos de mar...*, p. 52-54 y *Los cirujanos del ejército...*, p. 28-29.

¹⁵² Así pasó con los cirujanos José Ledesma y Juan de Molina, de quienes se dijo que en cuanto llegaran inmediatamente debían ser remitidos al departamento marítimo para embarcarse en las expediciones del real servicio. Ver AGN, Marina, volumen 77, expediente 5, foja 181; *Orden de remitir cirujanos a San Blas*; Veracruz, 21 de enero de 1792.

evaluación así como su traslado a Acapulco, lo cual no se le autorizó por considerarse que para un cirujano era mucho dinero, por lo que era necesario hacer una relación de los salarios que se pagaban en el puerto a ese tipo de personal. Para sorpresa de las autoridades, al hacer la relación se dieron cuenta de que nunca se había enviado un cirujano a Acapulco. Además, el salario más elevado que se pagaba en ese puerto era para canteros, quienes llegaban a ganar 780 pesos anuales; ante esa noticia a las autoridades tal vez ya no les pareció tan elevado el salario que pedía el cirujano. Entonces se hizo una relación de lo que se pagaba a los cirujanos de San Blas y se vio que el mayor recibía 960 anualmente, mientras que los segundos ganaban 840. Luego de estas revisiones, se aceptó a Montiel, sin embargo nunca ocupó el puesto y se terminó nombrando a un cirujano natural de Cataluña, Joseph Oter, recién evaluado por el protomedicato de Barcelona.¹⁵³ Pero para 1781 éste todavía no llegaba al puerto, por lo que se informó a las autoridades que su presencia era muy necesaria porque el único que curaba las dolencias de los enfermos, el prior del hospital, había caído enfermo y por ello los habitantes vivían en sufrimiento.¹⁵⁴

Al ver la necesidad que se tenía en el puerto de un cirujano, para 1785 las autoridades virreinales promovieron la contratación de otro. Se nombró a Secundino Muñoz para que quedara a cargo del Hospital Real de Acapulco, pero éste renunció pronto ya que el clima del puerto le sentaba mal y por ello solicitó empleo en el Regimiento de Dragones de México, donde fue aceptado. El Protomedicato tuvo que buscar otro cirujano. José María Contreras Manuel

¹⁵³ AGN, Filipinas, volumen 16, expediente 38, fojas 383-394v; *Expediente hecho en torno a la contratación de un cirujano para Acapulco*; México, julio-diciembre de 1780.

¹⁵⁴ AGN, Filipinas, volumen 17, expediente 3, fojas 28-28v; *Informe de la necesidad que hay en Acapulco del cirujano*; Acapulco, 6 de noviembre de 1781.

Gallardo y Matías Madrid compitieron por el puesto, sin embargo al final ninguno de los solicitantes tuvo acceso a él y se optó por pedir un cirujano a España; mientras llegaba, Secundino Muñoz tuvo que quedarse en el puerto ya que la necesidad que se tenía de él obligó a las autoridades dejarlo ahí. Pero su presencia era insuficiente para atender a los enfermos del puerto ya que su número se multiplicó al aumentar las transacciones realizadas en ese lugar.¹⁵⁵ Por ello las autoridades se vieron en la necesidad de pedir más cirujanos que tuvieran las habilidades de Muñoz; y como se consideró que no había muchos en Nueva España, se solicitó se remitieran desde España.¹⁵⁶

Los cirujanos, por lo tanto, jugaron un papel importante en la atención que se brindaba a los enfermos en los establecimientos portuarios. Sus habilidades y conocimientos los llevaron a hacerse cargo de la aplicación de las medidas sanitarias pensadas para los establecimientos portuarios. Sin embargo en esa labor no estaban solos, ya que contaron con otro tipo de personal que los auxiliaba: los sangradores. Éstos también fueron necesarios en la atención que se brindaba en los puertos, generalmente asistían a los cirujanos y cumplían con las órdenes que estos les daban pues también eran diestros en hacer cortes, sangrías, cauterizaciones, composturas de huesos, etcétera. Su puesto era reconocido por las autoridades y por lo tanto debían de contar con licencia del Protomedicato. A diferencia de los cirujanos, los sangradores generalmente no cursaban estudios, sino que aprendían su oficio

¹⁵⁵ AGS, Guerra Moderna, legajo 6964, folio 245; *Solicitud de cirujano para el hospital de Acapulco*; México, 30 de julio de 1792.

¹⁵⁶ AGS, Guerra Moderna, legajo 6964, folio 245; *Solicitud de cirujano para el hospital de Acapulco*; México, 30 de julio de 1792.

al ser aprendices de cirujanos y luego de algunos años de práctica podían presentar un examen.¹⁵⁷

No hay muchos registros de sangradores en el puerto de Acapulco, mientras que en el de San Blas hay más referencias sobre ellos. Esto en parte puede deberse a que el segundo establecimiento contó con remesas de ese personal al mismo tiempo que se hicieron las de cirujanos; mientras que en el primero, es posible que el oficio de sangradores lo siguieran ejerciendo los religiosos de San Hipólito.

Debido a la necesidad que se tenía en los puertos de sangradores, en ocasiones se tomaba a personas sin oficio y se les convertía en ayudantes de cirujanos, por lo que tras años de práctica podían solicitar que se les evaluara. Así pasó con el grumete Juan Gallardo, quien durante mucho tiempo fue ayudante del cirujano Gervasio Antonio Sánchez. Sus funciones habían sido manejar la botica, atender achaques leves y hasta ayudar en intervenciones quirúrgicas; por su experiencia, dicho cirujano lo recomendaba para obtener el puesto de sangrador en San Blas.¹⁵⁸ Gallardo había solicitado el puesto ya que luego de laborar diez años en el hospital de Manila, había viajado a San Blas y ya se había acostumbrado a ese temperamento, por lo que podría ser útil en las navegaciones del lugar. Sin embargo, pese a su experiencia práctica, el grumete no contaba con conocimientos teóricos del oficio de sangrador, por lo que solicitó al Protomedicato que no le aplicaran los exámenes correspondientes pero que le hicieran una inspección en la práctica. De ser aprobado, prometía dedicarse a los libros para compensar sus carencias. El puesto de sangrador era algo que Gallardo ya desempeñaba tanto en las naves

¹⁵⁷ Fajardo, *Los caminos...*, p. 41-42; Quezada, *Enfermedad...*, p. 21-22.

¹⁵⁸ AGN, Marina, volumen 61, expediente 11, foja 376; *Recomendación para que Juan Gallardo se convierta en sangrador del puerto*; San Blas, 26 de octubre de 1782.

como en el puerto, pero no gozaba de los beneficios que implicaba ser empleado del rey. Pese a sus conocimientos, este sangrador no fue aceptado por las autoridades; sin embargo, continuó desempeñando su oficio.¹⁵⁹

Por la importancia de los sangradores en lugares como San Blas, sus salarios fueron elevados para tratar de que más personas se trasladaran a ese puerto. Las autoridades del lugar informaron que al menos se debía de contar con siete, uno para cada nave y uno que se quedara en el hospital asistiendo a los enfermos. Todos ganarían 40 pesos mensuales.¹⁶⁰ Para conocer algunas de las funciones que desempeñaban los sangradores puede verse esta solicitud de ascenso que presentó Juan González:

- 1774 inició su servicio en ese puerto.
- 1775 embarcado para los descubrimientos de la costa septentrional de Californias en donde también fungió como contador de todas las posesiones.
- 1777 embarcado a los presidios de San Francisco y Monterrey.
- 1779 viaje a Filipinas en el cual tuvo que atender a muchos enfermos.
- Próximamente se embarcará a los presidios de San Francisco, Monterrey y San Diego.
- Además de los viajes tuvo turnos en el hospital del puerto y atendió a oficiales residentes en Tepic.¹⁶¹

Los sangradores, por lo tanto, fueron los ayudantes de los cirujanos tanto en los hospitales portuarios como en las navegaciones. Su presencia era necesaria, por lo que se intentó incrementar su número, pero como no siempre había personal suficiente, en ocasiones laboraban en ese oficio personas que no contaban con las licencias pertinentes.

¹⁵⁹ AGN, Marina, volumen 61, expediente 11, foja 374; *Juan Gallardo solicita puesto de sangrador*; San Blas, 2 de noviembre de 1782.

¹⁶⁰ AGN, Marina, volumen 50, foja 63; *Número de sangradores que debe haber en el puerto*; San Blas, 19 de diciembre de 1781.

¹⁶¹ AGN, Californias, volumen 25, expediente 1, fojas 2-3v; *Carta de trabajo del cirujano Juan González*; San Blas, 13 de febrero de 1782.

Otro personal sanitario de gran importancia en los establecimientos portuarios era el boticario. Debido a sus amplios conocimientos en medicamentos así como en su uso, preparación y dosificación, ellos eran encargados de hacerlos y mantener las boticas de las naves y de los hospitales portuarios bien abastecidos. La importancia de su papel hizo necesario que el Protomedicato los evaluara y aprobara sus funciones e incluso sus contrataciones.¹⁶² Tanto el hospital de Acapulco como el de San Blas contaron con boticas surtidas y de ellas debían de abastecerse a su vez a las embarcaciones. Las remesas de medicamentos en gran medida provenían de la ciudad de México.¹⁶³

Las licencias de los boticarios al parecer debían ser avaladas por el Protomedicato del reino donde laboraran; esto tal vez se debiera a la necesidad de conocer los diferentes padecimientos y remedios en cada uno de ellos. Lo anterior se deduce ya que las autoridades reales indicaron que no se podían recetar los mismos medicamentos en todos los territorios hispanos ni en las distintas zonas se podía acceder a los mismos remedios, por lo que era importante conocer los diferentes climas y circunstancias de cada reino.¹⁶⁴ Por ese motivo en 1778 al boticario Miguel Benítez no lo aceptaron para trabajar en San Blas ya que sus licencias y títulos eran del Protomedicato de La Habana, por lo que si deseaba emplearse en aquel puerto debía someterse a las mismas evaluaciones en Nueva España.¹⁶⁵

¹⁶² Quezada, *Enfermedad...*, p. 21-22.

¹⁶³ Esto se deja ver con las compras hechas. Ver AGN, Filipinas, volumen 17, expediente 28, fojas 336-336v; *Informe de la compra de medicamentos para el hospital de Acapulco*; México, 13 de febrero de 1783.

¹⁶⁴ Esto se explica en las obligaciones que se indicaron a los cirujanos mayores al momento de recetar medicamentos. Tomado de Marley, *Seis impresos...*, doc. 5, p. 14.

¹⁶⁵ AGN, Provincias Internas, volumen 33, foja 43; *Orden de revisar la licencia del boticario Miguel Benítez*; México, 8 de febrero de 1778. AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 55-55v; *Orden de no contratar al boticario Miguel Benítez*; México, 22 de abril de 1778.

La presencia de los boticarios en los puertos era muy importante ya que ellos no únicamente elaboraban los remedios, sino que indicaban las dosis a usar dependiendo de las condiciones de los enfermos. En los puertos novohispanos se llegaron a hacer contratas con ellos para que se dedicaran a entregar a cada enfermo los remedios que estos necesitaran y así las autoridades reales sólo pagaran una renta mensual y no tendrían que preocuparse en comprar ingredientes para los medicamentos ni de si estos se descomponían. Además, en las navegaciones los boticarios también se hacían cargo de rotular los remedios, ponerles indicaciones sobre su uso para que no se cometieran errores y al finalizar los viajes recoger los sobrantes para reutilizarlos posteriormente.¹⁶⁶ Como ejemplo de las contratas establecidas puede verse la negociación de noviembre de 1781 con el boticario Joseph Plaza, quien se comprometió a dar cama y medicinas a cada enfermo hospitalizado a cambio de dos reales diarios por paciente. El trato se hizo por dos años y, como al parecer tuvo buenos resultados, fue prolongado por un año más, aunque el costo aumentó a diez reales por cama y medicinas.¹⁶⁷

Puede verse que para el siglo XVIII las transformaciones en torno a la atención sanitaria brindada en los puertos dejó un poco de lado a los médicos para dar paso a los cirujanos, sangradores y boticarios, cuyos conocimientos y experiencia se adecuaron más a las realidades y necesidades de los establecimientos costeros así como de las navegaciones. Su presencia fue planeada en puertos de reciente creación como San Blas, sin embargo su

¹⁶⁶ Estas fueron algunas de las razones por las que se explicaba la necesidad de contratar un boticario en San Blas. Ver AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 3, fojas 55-55v; *Informe sobre las ventajas que habría si se contrata un boticario para San Blas*; San Blas, 9 de agosto de 1780.

¹⁶⁷ AGN, Marina, volumen 50, fojas 57-57v; *Contrata que se hizo con boticario*; San Blas, 8 de noviembre de 1781. AGN, Marina, volumen 50, expediente 115, foja 213; *Orden de extender trato con boticario*; México, 10 de abril de 1782.

utilidad hizo que posteriormente su uso fuese implantado en puertos como Acapulco en donde las viejas tradiciones en torno a la atención a enfermos tuvieron que adecuarse y dar cabida a este tipo de personal sanitario. Además, al depender directamente de instituciones oficiales, su práctica fue cada vez más controlada y vigilada por las autoridades.

b) No oficial (mujeres)

Como ya se mencionó, aunque el personal sanitario enviado a los establecimientos portuarios tenía por finalidad mejorar las condiciones de vida de vecinos y trabajadores a partir de regular la atención que se daba a los enfermos, su presencia no puso fin a la medicina popular practicada en las regiones costeras. Cirujanos, sangradores y boticarios tuvieron que convivir con curanderos o yerberos, quien a palabras de Noemí Quezada, eran especialistas que poseían y manipulaban un cúmulo complejo de conocimientos indios, españoles y negros dentro de un contexto que respondía a las necesidades de los oprimidos. Su comportamiento estaba reglamentado por la tradición y la colectividad. Las autoridades justificaban su presencia y en ocasiones hasta los defendían, pues cuando no había un médico se tenía que permitir que la gente recurriera a estos sanadores. Es decir, que aunque estaba prohibido que alguien ejerciera la medicina sin licencia del Protomedicato, ante la necesidad las autoridades tuvieron que ser tolerantes con ellos.¹⁶⁸

En el caso de los puertos, las referencias dejan ver que eran más bien las mujeres las que practicaban la curación de los enfermos. Hay que mencionar que las únicas mujeres que a mediados del siglo XVIII eran

¹⁶⁸ Quezada, *Enfermedad...*, p. 27-29; Juan Carlos Reyes, "Del de amor y de otros males. Curanderismo y hechicería en la villa de Colima del siglo XVIII" en *Estudios de Historia Novohispana*, no. 16, 1996, p. 98-99.

reconocidas para practicar actividades relacionadas con la medicina eran las parteras, las cuales debían de obtener licencia para ejercer su oficio luego de ser evaluadas por el Protomedicato y de pasar años como aprendices de una partera reconocida.¹⁶⁹ El resto de las mujeres que desempeñaban trabajos de sanación no contaban con licencia para hacerlo pero, como antes se dijo, en ocasiones las autoridades tuvieron que permitir su participación entre las poblaciones de escasos recursos. Además, al parecer eran altos los índices de mujeres solas en la Nueva España, lo cual las obligaba a buscar por sus propios medios el sustento diario; por lo tanto muchas de ellas ejercieron los oficios de hechiceras, curanderas o yerberas.¹⁷⁰

Al parecer en Veracruz, que es de donde se tienen más referencias, muchas mujeres recibían en sus casas enfermos de las flotas, quienes si tenían un poco de dinero preferían pagarles a ellas en lugar de ir a un hospital. Esas mujeres generalmente eran mulatas que se comprometían con sus pacientes a alimentarlos, atenderlos, darles los remedios pertinentes e incluso permitir la visita del médico del lugar por una paga diaria, generalmente elevada; ese trato duraba hasta que los enfermos sanaban o morían. El problema era que en ocasiones, cuando los pacientes eran jóvenes, terminaban amancebados o hasta casados con ellas.¹⁷¹

En el caso de Acapulco, también había mujeres dedicadas a la sanación. Sin embargo, como muchas de ellas eran negras o mulatas comúnmente fueron acusadas de practicar hechicería y adivinación, principalmente porque, además de vender remedios diversos, muchas de ellas predecían la llegada de

¹⁶⁹ Quezada, *Enfermedad...*, p. 22-25.

¹⁷⁰ García, *El mar...*, p. 100.

¹⁷¹ Muriel, *Hospitales...* (2), p. 203-204; Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992, p. 183; García de León, *El mar...*, p. 99-100.

los galeones o bien elaboraban pócimas para conseguir pareja.¹⁷² No hay mucha referencia de su papel en la atención de los enfermos ya que los registros oficiales más bien se centran en la atención que se daba en el hospital, la cual estaba acaparada por los hipólitos. Sin embargo, es probable que sí participaran en esa labor y vendieran remedios para combatir males comunes en las costas, principalmente en épocas de feria cuando había mayor cantidad de enfermos. Esto es posible ya que, como explica Luz Alejandra Cárdenas, algunas mujeres fueron juzgadas por la inquisición acusadas de prácticas esotéricas y curativas, las cuales en gran medida se basaban en los conocimientos de los indios de la región así como de su herencia africana.¹⁷³

Por su parte, en el puerto de San Blas hay más referencias de la participación de las mujeres en actividades de sanación, las cuales generalmente se basan en las quejas del personal oficial (como cirujanos o boticarios) sobre su interferencia en los procesos de curación de sus pacientes. Hay que recordar que el hospital de ese puerto no siempre dio cabida a todos los enfermos del lugar, y menos cuando el nosocomio se incendió y hubo necesidad de usar una casa. Debido a lo anterior los enfermos poco graves fueron enviados a sus viviendas, pero debían ser visitados regularmente por el cirujano y recibir medicamentos del boticario. Sin embargo, los pacientes en ocasiones eran atendidos por mujeres (o “viejas”, como eran llamadas) que se ofrecían a suministrarles las medicinas recetadas, pero en ocasiones los adulteraban o bien los cambiaban por remedios propios, por lo que el personal

¹⁷² Luz Alejandra Cárdenas, *Hechicería saber y transgresión afromestiza ante la inquisición: Acapulco 1621-1622*, Chilpancingo, Imprenta Candy, 1997, p. 79-82 y “La hechicería, vida cotidiana mecanismo sacrificial” en *Diario de Campo*, Suplemento no. 42, mar-abr 2007, p 30-31. En ambas obras la autora también explica que las mujeres de Acapulco juzgadas por la inquisición en su mayoría eran mulatas en quienes recaían acusaciones por las relaciones que establecían con los marineros que llegaban al puerto o los soldados del fuerte, la cual transgredía las normas sociales.

¹⁷³ Cárdenas, “La hechicería...”, p. 30-31.

sanitario se quejaba de ellas argumentando que con su interferencia se retrasaba la recuperación de los trabajadores del puerto.¹⁷⁴ El boticario del lugar Joseph Plaza, llegó a informar a las autoridades de que esas mujeres incluso dañaban más la salud de los pacientes al darles medicinas extravagantes y nocivas, por lo que en lugar de curarse en alrededor de 13 días lo venían haciendo en 2 o 3 meses, o en ocasiones no lo hacían.¹⁷⁵

Aunque es difícil ver la participación de las mujeres en los puertos en torno a la atención que podían dar a los enfermos, al parecer jugaron un papel importante ya que no únicamente hicieron de esa labor un modo de vida, sino que la gente de bajos recursos prefería recurrir a ellas por asegurarles el uso de remedios conocidos y porque la economía de muchos de los pacientes no les permitía financiar un médico. Y cuando la presencia de los cirujanos en los puertos se regularizó y se hicieron cargo de los padecimientos de vecinos, trabajadores y navegantes, la costumbre de recurrir a las mujeres no fue eliminada, por lo que el personal oficial tuvo que aceptar su ingerencia en las labores de sanación.

¹⁷⁴ AGN, Hospitales, volumen 67, expediente 3, fojas 57-58; *Informe sobre beneficios obtenidos en San Blas desde la construcción del hospital*; San Blas, 9 de agosto de 1780.

¹⁷⁵ AGN, Californias, volumen 56, expediente 15, fojas 204-205; *Solicitud del boticario Plaza de que se construya nuevo hospital*; julio de 1784.

CAPÍTULO XV. Las prácticas religiosas en contra de los males del mar

Es importante mencionar que en los procesos de atención a enfermos la religión también tuvo un papel importante. Las manifestaciones religiosas no únicamente formaron parte de las rutinas marítimas y portuarias, sino que también fueron usadas para mitigar los temores colectivos que surgían cuando acontecían eventos extraordinarios como epidemias, huracanes, arribo de naves desconocidas, naufragios, entre otros; esto obligaba a recurrir a la intercesión de Dios, de los santos y de Virgen. Así que, a pesar de que la religiosidad en los puertos no se diferencia demasiado de la que se practicaba en otros establecimientos del virreinato, sí es importante apreciar que su utilización debe ser considerada como una herramienta usada en los procesos que buscaban mejorar las condiciones de vida en naves y puertos novohispanos.

a) El personal

Generalmente, fue necesario que tanto naves como puertos contaran con personal especializado que encabezara las celebraciones religiosas y coordinara a la población en torno a ellas. Si bien los capellanes, ya fueran regulares o seculares, desde el siglo XVI acompañaban a las huestes conquistadoras (práctica que se realizaba desde el medioevo), para el siglo XVIII ese personal fue reconocido como miembro de las tropas y comenzó a recibir nombramientos en plazas específicas en la Marina o el Ejército e incluso a gozar de fueros castrenses.¹⁷⁶ Además, a partir de esta centuria, las prácticas religiosas en puertos y embarcaciones fueron reguladas por las autoridades reales, por lo que se hizo un registro del personal a su cargo.

¹⁷⁶ Marchena, *Oficiales...*, p. 249-252.

La presencia de los religiosos en los establecimientos portuarios y en las embarcaciones también formó parte de los intentos de las autoridades por sanear esos lugares y dar mejor atención a los enfermos; en ese personal recaía la responsabilidad de aliviar las dolencias espirituales de las tripulaciones así como confortarlos cuando la atención sanitaria dejaba de surtir efecto. La importancia de los capellanes se dejó ver cuando las autoridades reales los enviaron a los puertos y a las embarcaciones a la par que a los cirujanos. Podría decirse que el trabajo desempeñado por los capellanes en los establecimientos portuarios también fue usado para combatir las adversidades que las enfermedades o los fenómenos naturales representaban para las actividades marítimas y portuarias.

Hay que mencionar que en el caso de las costas del Pacífico, si bien los ejemplos son más numerosos en San Blas, es posible que, al igual que con los cirujanos, el personal religioso fuera regulado con más detalle en la nueva fundación que en una antigua como Acapulco, aunque es evidente que los ritos se practicaban en ambos puertos. Desde la fundación del primero se indicó que en las naves no faltaran ni capellanes ni soldados, quienes se encargarían de que las tripulaciones mantuvieran el orden y respeto en las embarcaciones.¹⁷⁷

En el caso de San Blas, los religiosos reclutados fueron tanto del clero regular como del secular, aunque posteriormente se prefirió a los segundos y la corona intentó sustituir a los primeros.¹⁷⁸ Pese a esos intentos, los frailes no

¹⁷⁷ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 106, expediente 270, fojas 500-500v; *Orden de enviar capellanes, cirujanos y soldados a San Blas*; San Lorenzo, 3 de noviembre de 1775.

¹⁷⁸ Como se vio cuando en 1777 se nombró capellán de buques de ese departamento a Juan de Salazar presbítero natural de Málaga que llegaba a relevar a los religiosos del colegio de San Fernando. Ver AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 110, expediente 18, foja 29; *Nombramiento de capellán para las naves de San Blas*; El Pardo, 9 de enero de 1777. Esto también fue estudiado por Thurman, *Naval...*, p. 64.

podieron ser sustituidos en su totalidad debido a la falta de seculares.¹⁷⁹ Sin embargo, para sujetarlos a la autoridad real, se determinó que todos dependieran del obispado de Guadalajara y que para trabajar contaran con su autorización y con la del virrey.¹⁸⁰

Respecto a las contrataciones de capellanes, también las autoridades intentaron que fueran numerosas, aunque también se intentó que se tratara de gente familiarizada con los climas costeros, como se ve cuando el bachiller Joseph Villaverde solicitó el puesto de capellán de embarcaciones alegando que él ya estaba naturalizado en ese clima, a pesar de vivir en Guadalajara.¹⁸¹ Las primeras contrataciones de capellanes no otorgaron raciones, aunque posteriormente hubo que entregarlas como compensación a estos empleados que en San Blas sufrían las injurias del temperamento y las incomodidades de las navegaciones. Eso mejoraría el servicio y facilitaría los reclutamientos.¹⁸²

Para que los capellanes pudieran trabajar, también fue necesario que contaran con el equipo necesario para cumplir con sus funciones. Por ello llevaban sus propios efectos, los cuales debían transportarse con cuidado y

¹⁷⁹ Por ejemplo en noviembre de 1778 se reportó que fray José Antonio Nozedal había muerto, lo que dejaba al puerto con carencia de capellanes para los viajes de exploración, por lo que se solicitó al colegio de San Fernando el envío de algunos hombres. Ver AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 501-502v; *Sobre la necesidad de que se contraten capellanes para las naves de San Blas*; San Blas, 19 de noviembre de 1778.

¹⁸⁰ Como se ve cuando en 1778 el obispo de Guadalajara solicitó al virrey Bucareli que nombrara a Felipe Ramos Pérez capellán de San Blas ya que el anterior iba a ser trasladado a otra jurisdicción. Ver AGN, Marina, volumen 34-A, fojas 358-358v; *Solicitud para nombrar a capellán para San Blas*; Guadalajara, 7 de agosto de 1778.

¹⁸¹ AGN, Marina, volumen 49, expediente 23, fojas 158-158v; *Contratación de bachiller para embarcaciones*; Tepic, 30 de noviembre de 1781. AGN, Marina, volumen 49, expediente 23, foja 160; *Solicitud de empleo de capellán del bachiller Joseph Villaverde* [Guadalajara, diciembre de 1782]. Respecto a las contrataciones puede verse Cárdenas, *San Blas...*, p. 111-112.

¹⁸² Como se ve cuando Nicolás Loera capellán de buques de San Blas solicitó y se le concedió media ración que pidió en la catedral de Guadalajara. A partir de ese caso, se revisó si por méritos era posible ayudar a otros capellanes para su subsistencia en San Blas. Ver AGS, Guerra Moderna, legajo 7031, folios 70-71; *Media ración otorgada a capellanes de San Blas*; 1788.

bajo su vigilancia.¹⁸³ Parte de los requerimientos de los religiosos era contar con imágenes para usarlas en los ritos practicados durante las navegaciones así como en los lugares visitados. Como no todos los navíos podían contar con una capilla con retablo, en ocasiones llevaban imágenes que sólo eran sacadas al momento de hacer las celebraciones o bien durante las procesiones.¹⁸⁴ Esto se puede ver con en viaje que narró Juan Aguirre en 1779:

El 13 bajó a tierra nuestro comandante con su segundo y el capitán de la Favorita, con todos los oficiales de ambos buques llevando en la lancha con toda veneración a la virgen del Rosario y habiendo desembarcado en la playa donde dije había un arroyo de agua, se llevó a colocar a esta soberana señora a un altar que se había dispuesto dentro de una grande tienda de campaña, en la que se celebró misa cantada con los tres capellanes de ambos buques teniendo arbolada ante el altar y fuera de la tienda la Santísima Cruz que de dos pinos se había construido, y concluida la misa y sermón se llevó a hombros de capitanes y oficiales hasta el sitio en que quedó plantada que fue a la entrara del Monte distinguiéndose bien desde el sitio en que estábamos fondeados...¹⁸⁵

Como puede verse, la religión formaba parte de las rutinas marítimas. Su importancia se ve con el hecho de que a la par de que se pusieron normas para remitir personal religioso a los puertos también se hizo lo mismo con los cirujanos. Además, no hay que olvidar que en los establecimientos costeros las prácticas religiosas formaban parte de la vida laboral; desde la organización de los viajes hasta el arribo de las naves el culto era parte de las jornadas de los

¹⁸³ Por eso pidieron en el caso de San Blas sus cajas no se abrieran ahí en las revisiones que se hacían, que mejor hicieran una certificación jurada indicando su contenido, lo cual se autorizó. Ver AGN, Archivo Histórico de Hacienda, volumen 333, expediente 7; *Carta de José de Gálvez al virrey Mayorga*; México, 9 de julio de 1783. Otro ejemplo se ve cuando en 1775 el comisario de San Blas Francisco de Hijosa informó de las carencias que existían de materiales religiosos en San Blas, por lo que se ordenó se abastecieran las cajas de los capellanes con lo necesario para hacer el “Santo Sacrificio de la Misa” en los paquebotes Princesa y San Carlos. Ver BPEJ, Real Audiencia de Guadalajara, Ramo Civil. caja 206, expediente 4, fojas 6-6v; *Orden de proveer lo necesario para oficial misas en las embarcaciones de San Blas*; Guadalajara, 11 de enero de 1775.

¹⁸⁴ Gabriela Sánchez en “Zarpar bajo el cobijo divino. Prácticas religiosas en los viajes de la Carrera de Indias” en Flor Trejo Rivera (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003, p. 151.

¹⁸⁵ AGI, Estado, 38B, N. 16 (1), folios 77-77v; *Diario de navegación de Juan Aguirre, piloto de la Favorita*; 1779.

trabajadores, se manifestaba de diversas formas e incluso fueron usadas para mantener control sobre tripulaciones y vecinos de los puertos novohispanos.

b) Las prácticas

Respecto a las navegaciones, las autoridades ordenaron que antes de iniciar las travesías las tripulaciones pusieran sus asuntos de fe en orden a partir de la confesión y de la comunión para que así se prepararan para bien morir en caso de que alguna tormenta los hiciera naufragar o simplemente para que viajaran bien ante los ojos de Dios y de los santos. Estas prácticas llegaron a ser rutinas regulares en los puertos hispánicos, principalmente desde 1582 cuando Felipe II reglamentó los rubros de la confesión, limosnas, sacramentos, testamentos y las obligaciones de los capellanes a bordo. Incluso el monarca ordenó que en Sevilla, un mes antes de que las flotas iniciaran sus travesías, hubiera religiosos de distintas órdenes así como miembros del clero secular que se dedicaran a confesar y comulgar a toda la gente que se embarcara. De hecho, las tripulaciones estaban obligadas a hacerlo ya que si no iban confesadas y comulgadas se prohibía que subieran a bordo de las naves.¹⁸⁶ Lo probable es que este tipo de prácticas también se llevaran a cabo en las costas del Pacífico debido al alto índice de mortandad que había en ellas. De hecho, se sabe que tanto en el puerto de Acapulco como en el de San Blas toda salida de embarcaciones iba acompañada de rezos y procesiones que tenían por finalidad rogar que las travesías llegaran a buen término. Esto puede verse cuando en San Blas se preparó la salida de la fragata Santiago y de la goleta Sonora, para lo cual las tripulaciones de ambas naves asistieron a una

¹⁸⁶ Pérez-Mallaína, *Los hombres...*, p. 247; Flor Trejo, "Mentalidad cristiana y prácticas religiosas en los navegantes ibéricos del siglo XVI" en *Amerística. La ciencia del Nuevo Mundo*, año 3, no. 4, primer semestre de 2000, p. 132-133.

“función” religiosa en la iglesia local y participaron en una procesión guiada por la virgen de Rosario “La Marinera” que finalizó en el embarcadero.¹⁸⁷ Esto al parecer era realizado regularmente, como se ve cuando en 1775 Bruno de Heceta describió una procesión similar y explicó que los tripulantes llevaban por delante a la virgen del Rosario “rezando el rosario hasta la playa donde nos embarcamos”.¹⁸⁸ Al abordar las naves los hombres no terminaban los rezos ya que hacerlo no era garantía de que las expediciones iniciaran. Generalmente las travesías comenzaban de noche debido a que la marea alta facilitaba la salida de las naves, por lo que el culto religioso continuaba hasta que éstas se adentraban al mar.¹⁸⁹ En el caso de que las naves por diversos motivos no pudieran zarpar, las autoridades organizaban misas o rogativas públicas solicitando la ayuda de los santos para que intervinieran en esas navegaciones y en su buen desarrollo. Así sucedió al galeón filipino que en 1762 intentó salir de Acapulco pero las condiciones climáticas se lo impidieron:

Desde el día primero de agosto que dio vela el navío que a ese Reino, después de haber llegado cuasi a Mariveles se turbó el tiempo, y han seguido los vendavales tan tenaces, con tanta furia, que aunque ha salido dos veces por la boca de esta bahía ha vuelto a arribar por serle imposible contrastar las mares y vientos: Viendo esta tenacidad y lo avanzado del tiempo se determinó por la ciudad hacer recurso a la Divina Clemencia, y hoy comenzó un novenario del Señor del Tesoro, que se venera en la Iglesia de la Misericordia, y desde ayer ha empezado a abonanzar el tiempo...¹⁹⁰

La llegada de naves a los puertos novohispanos, tanto del Atlántico como del Pacífico, también significaba la celebración de ritos religiosos, generalmente con la finalidad de dar gracias. Este tipo de celebraciones eran organizadas por

¹⁸⁷ Bernabeu, *Trillar...*, p. 75.

¹⁸⁸ Bernabeu, *Trillar...*, p. 189.

¹⁸⁹ Esto se puede ver con narraciones como la de José Bustamante, quien al salir de Acapulco explicó que “se levaron las anclas a la oración, aguardando solo ya a esta hora el viento de la tierra para efectuar la salida”. Ver Bustamante, *Diario...*, p. 215.

¹⁹⁰ AGN, Marina, volumen 23, foja 227; *Explicación sobre el retraso que sufrió la Nao de Filipinas*; Manila, 1 de septiembre de 1762.

las propias autoridades virreinales, quienes ordenaban que se hiciera un *Te Deum*, y si se pensaba que las naves corrían peligro por algún temporal, se hacían misas cantadas para encomendarla a Dios y pedirle que las dejara llegar con bien. En el caso de los galeones de Manila, cuando se tenía noticia de su arribo, se avisaba al arzobispo de la ciudad para que ordenara “echar al vuelo” las campanas de la catedral y de todas las iglesias de la ciudad en las que se hacían rogativas y misas cantadas para que el galeón felizmente llegara al puerto de Acapulco. Esto, además, servía como aviso a los comerciantes para que se apresuraran a dirigirse al puerto.¹⁹¹ Por otro lado, el mismo desembarco de los galeones implicaban la práctica de ritos religiosos ya que aquellos que hubieran llegado con buena salud iniciaban una procesión a la iglesia del puerto llevando delante la imagen de la virgen protectora; posteriormente, se iniciaba la descarga y el envío de los enfermos al hospital.¹⁹²

Otro motivo para realizar celebraciones religiosas en los establecimientos portuarios era la captura de enemigos en los litorales ya que este tipo de hazaña siempre era digno de homenaje y se festejaban dando gracias a Dios.¹⁹³ Así pasó cuando se logró detener la nave del inglés Clipperton; luego de tal “bendición”, las autoridades organizaron algunas misas. Así lo explicó el oidor y gobernador de Guadalajara Antonio Real y Quezada:

... dando gracias a la Divina por el buen suceso, con un novenario de misas que pagó y se dijeron en esta ciudad, ofreciéndole en la primera cantada al milagrosísimo crucifijo de la iglesia mayor, una bandera de Borgoña que queda en su altar para memoria aplicándole además a la

¹⁹¹ Orfeiza, *Acapulco...*, p. 89; Vito Alessio, *Acapulco, Saltillo y Monterrey en la historia y en la leyenda*, México, Porrúa, 1978, p. 56. Esta práctica también se llevaba a cabo cuando llegaban las flotas al puerto de Veracruz, como lo explica Sánchez en “Zarpar...”, p. 174.

¹⁹² Schurz, *El galeón...*, p. 319.

¹⁹³ Sánchez, “Zarpar bajo...”, p. 175.

milagrosa imagen de Nuestra Señora de Zapopan que fue la que dicho señor asegura se le ofrecía...¹⁹⁴

Las navegaciones no eran las únicas razones para practicar la religiosidad en los establecimientos costeros. Si en ellos había eventos extraordinarios como enfermedades o fenómenos naturales que afectaran a los pobladores el culto era un arma para combatir tales problemas. Esto en gran medida se debía a que las tres tradiciones (española, negra e indígena) que convivían en la Nueva España atribuían las enfermedades a orígenes sobrenaturales. Por ello, las prácticas religiosas fueron usadas para combatir esos males; generalmente las rogativas iban dirigidas a los santos o a las vírgenes pero en muchas ocasiones su práctica se combinaba con métodos poco ortodoxos relacionados con supersticiones y brujerías. Así, las oraciones, procesiones, novenas, sermones, reseñas históricas de imágenes, visita a santuarios y narraciones de milagros en ocasiones se realizaban de una forma teatral y al exterior de los templos.¹⁹⁵ En casos de enfermedad, los eventos religiosos reconfortaban a la gente ya que con ellos se pedía a los santos su intercesión ante Dios; por ello es que complementaron las políticas sanitarias implementadas por las autoridades. Así se deja ver en el puerto de San Blas cuando en 1774 se padeció una enfermedad pestilencial; como en el lugar no se contaba ni con médico ni con medicamentos apropiados para atender a los enfermos, se recurrió a las rogativas, las cuales al parecer ayudaron al ánimo de los pobladores. Así lo dejó ver el informe del comisario del puerto:

¹⁹⁴ AGI, Guadalajara, 170, 78v; *Captura de Clipperton en Bahía Banderas*; Compostela, 14 de noviembre de 1714.

¹⁹⁵ Antonio Rubial, *La plaza, el palacio y el convento*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1998, p. 103; Muriel, *Hospitales...* (vol. 2), p. 291-294; S. Bernabeu, "El diablo en California. Recepción y decadencia del maligno en el discurso misional jesuita" en Salvador Bernabeu (editor), *El septentrión novohispano: ecohistoria sociedades e imágenes de frontera*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Colección Tierra Nueva e Cielo Nuevo no. 39, 2000, p. 149; García de León, *El mar...*, p. 73; Ronzón, *Sanidad...*, p. 82.

... no hallo más arbitrio que el de seguir (...) hasta aquí impetrando de Dios y de su Santísima Madre, el remedio y el alivio que más convenga, por medio de las continuas rogaciones que se hacen y que estamos experimentando progresos tan felices, cuales jamás se vieron desde la erección de esta población.¹⁹⁶

En los trabajos portuarios los ritos religiosos también formaban parte de la vida cotidiana de esos lugares. Incluso algunos hombres llegaban a agruparse en cofradías bajo la advocación de un santo patrono que se adecuara a la devoción popular; muchas veces este tipo de asociaciones impulsó identidades gremiales a partir de las cuales se promovieron fiestas para honrar y venerar a patronos.¹⁹⁷ Ejemplo de que estas agrupaciones se ve con la cofradía que en Acapulco se organizó en la parroquia del puerto y en la que los soldados del fuerte de San Diego cooperaban con dos pesos anuales.¹⁹⁸

Como las celebraciones religiosas formaban parte de las rutinas laborales, en ocasiones se suspendían los trabajos durante los días de guarda; otras veces sólo era necesario que los trabajadores oyeran misa y que posteriormente continuaran con sus respectivas obligaciones.¹⁹⁹

Uno de los momentos en los que más se notaba la religiosidad en los establecimientos portuarios era cuando se construían embarcaciones, ya que cada nave debía ser nombrada bajo la advocación de algún santo o virgen. Esta costumbre era muy importante ya que el santo al que fueran dedicadas las

¹⁹⁶ AGN, Marina, volumen 35, expediente 1, foja 9v; *Carta del comisario Hijosa al virrey Bucareli*; San Blas, 22 de agosto de 1774.

¹⁹⁷ Sánchez, "Zarpar bajo...", p. 168.

¹⁹⁸ AGN, Bandos, volumen 6, expediente 82, fojas 362v-366; *Expediente formado en torno a la guarnición del fuerte de Acapulco*; Acapulco, 29 de enero de 1767.

¹⁹⁹ Para ver lo anterior, puede tomarse como ejemplo la queja que el comisario de San Blas Antonio Mourelle hizo sobre el tiempo que se perdía en los trabajos portuarios cuando se celebraban misas en el pueblo y por lo cual los empleados tardaban en reintegrarse a sus labores; por ello solicitó que la misa se realizara en el arsenal y así los empleados no tendrían que trasladarse ni perder tiempo. Su solicitud fue aprobada. Ver AGN, Californias, volumen 10, expediente 7, fojas 90-91; *Solicitud de hacer misas en el arsenal del puerto*; San Blas, 5 de mayo de 1785.

naves se encargaría de su protección. Las advocaciones marianas fueron las más socorridas ya que la virgen María era la gran protectora e intercesora de los hombres ante Dios. Su popularidad en las cuestiones del mar se deja ver con el hecho de que muchas embarcaciones recibían nombres de vírgenes, al igual que varias iglesias y capillas establecidas en los puertos; por ese motivo es que se conoce a varias vírgenes marineras, como lo son la de Candelaria, la del Carmen y la del Rosario.²⁰⁰ Además, toda nave también recibía un “alias”, con el cual generalmente se refería a ellas.²⁰¹ Toda embarcación era bautizada, con nombre y alias, y al momento de botarlas se hacían misas dedicadas a la virgen patrona de la nave o del puerto mismo.²⁰²

Había además otro tipo de eventos religiosos que en realidad se practicaban en toda la Nueva España y generalmente era por órdenes de la metrópoli. Por ejemplo en febrero de 1778 llegó Cédula Real en donde se indicaba que se hicieran festejos por el nacimiento de la hija de los príncipes de Asturias. Las autoridades de San Blas organizaron la celebración a dicho nacimiento y así lo avisaron al virrey:

Consiguientemente, y en el día ocho, se celebró Misa Solemne, y en ella se tributaron a Dios Sacramentado las rendidas gracias por las misericordias y benigna protección con que favorece a Nuestro Soberano, e igualmente a sus Reinos y Vasallos, a que se siguieron tres días de luminarias, emparejamiento de los barcos y otras demostraciones propias del júbilo que nos asiste por la singular piedad con que el Todo Poderoso

²⁰⁰ Para ver la forma en la que se bautizaba a las naves puede tomarse como ejemplo el caso de la fragata Nuestra Señora del Rosario, que fue terminada en San Blas en 1777 y cuyo nombre fue puesto por el virrey novohispano. Ver AGN, Provincias Internas, volumen 33, foja 332; *Avances en la nave que se construye en San Blas*; San Blas, 20 de junio de 1777.

²⁰¹ En el caso anterior, la nave Nuestra Señora del Rosario recibió el alias de “La Princesa”. Ver AGN, Provincias Internas, volumen 33, foja 331; *Avances en la nave...* Sobre el tema puede verse a Sánchez, “Zarpar bajo...”, p. 161-163; Pérez-Mallaina, *Los hombres...*, p. 246-247.

²⁰² Sánchez explica que la devoción a la virgen del Rosario fue importante sobre todo a partir de la batalla de Lepanto en 1571 ya que cuando se obtuvo la victoria sobre el ejército turco simultáneamente se celebró en Roma una procesión dedicada al santísimo rosario. El papa vinculó estos dos eventos bajo el título de Santa María de la Victoria y posteriormente se dijo que el triunfo de esa batalla se debió al rezo del rosario; por lo anterior, para 1573 se instituyó la festividad de la virgen del Rosario. Ver “Zarpar bajo...”, p. 170.

atiende al bien de la Monarquía, de que a Vuestra Excelencia doy parte en puntual observancia de la citada Real Cédula.²⁰³

Otra celebración de ese tipo se realizó en 1782 cuando se ordenó que en todos los pueblos dominios del Rey se cantara el *Te Deum* y se celebrara misa de acción de gracias debido al nacimiento del delfín. Estas celebraciones debían realizarse con la asistencia de prelados o superiores eclesiásticos, de seculares, tribunales, ayuntamientos, etcétera. Y al día siguiente de esas misas debían iniciarse rogativas públicas dedicadas a dar gracias a Dios por los beneficios concedidos “al Rey, a su familia y a sus amados y fieles vasallos”.²⁰⁴ Esta orden fue acatada por las autoridades de San Blas y en el puerto se hicieron las misas indicadas; posteriormente, se realizó una devota y pública rogativa que terminó con el canto de una letanía de los santos, descargas de tropa y guarnición y la artillería continuo fuego en el *Te Deum*, misa y procesión.²⁰⁵

No todas las celebraciones religiosas sirvieron para dar gracias o para reconfortar a los vecinos de los puertos; en ocasiones eran usadas para infundirles temor y arrepentimiento, en especial para evitar que la gente se involucrara en actividades ilícitas, como lo era el contrabando. Así se deduce cuando en 1776 las autoridades virreinales encargaron a los vicarios que desde los púlpitos y los confesionarios difundieran la noticia de que quienes practicaban el contrabando incurrían en graves pecados que a la larga no sólo

²⁰³ AGN, Provincias Internas, volumen 33, fojas 173v-174; *Informe sobre festejos realizados en San Blas ante el nacimiento de la hija de los príncipes de Asturias*; San Blas, 20 de febrero de 1778.

²⁰⁴ AGN, Marina, volumen 50, fojas 404-405; *Orden de hacer misas y rogativas públicas por la Familia Real*; San Blas, 11 de abril de 1782.

²⁰⁵ AGN, Marina, volumen 58, fojas 1-2; *Informe de Trillo sobre misa hecha por el nacimiento del Delfín*; San Blas, 25 de abril de 1782.

significarían penas pecuniarias y corporales, sino también daños a sus conciencias.²⁰⁶

Como puede verse, las prácticas religiosas formaban parte de las actividades portuarias pues en cierta forma sirvieron para mantener orden y control de las poblaciones costeras a partir de rutinas en las que se les incluían. Ya fuera para dar gracias o para combatir los males que atacaban a los establecimientos portuarios, lo cierto es que el culto religioso fue un arma con la que se combatió algunos de los males que asolaban a esos lugares, por lo que ayudó a intentar mantener funcionando los establecimientos costeros.

Los ritos religiosos también eran parte de las rutinas laborales al inicio de las navegaciones y durante las travesías. Las celebraciones se practicaban tanto de forma regular como en casos extraordinarios, generalmente ante una tempestad o alguna muerte. Su importancia no únicamente radica en que se mantenía el culto entre gente que tenía fama de malos cristianos,²⁰⁷ sino que de la misma forma que los cirujanos, los capellanes fueron usados para mejorar las condiciones de vida de las tripulaciones y reconfortarlos cuando la medicina dejaba de surtir efecto en ellos.

Respecto a la práctica de celebraciones religiosas en las navegaciones realizadas por el Pacífico es poca la información con la que se cuenta. Existen más relaciones de viaje y estudios acerca de la Carrera de Indias. Esta información de todas formas es útil ya que, al igual que muchas de las prácticas marítimas y rutinas laborales establecidas en las navegaciones del

²⁰⁶ AGN, Reales Cédulas Originales, volumen 108, expediente 150, fojas 307-307v; *Orden de difundir noticia de que el contrabando es un grave pecado*; San Ildefonso, 15 de septiembre de 1776.

²⁰⁷ Al respecto, hay algunos trabajos que se refieren a la religiosidad de los marinos, la cual estaba plagada de paganismos y supersticiones que les dieron la fama de malos cristianos. Al respecto puede verse Pérez-Mallaína, *Los hombres...*, p. 252-254; García de León, *El mar...*, p. 96-97.

Atlántico que se pasaron al Pacífico, de la misma forma se entiende que las prácticas religiosas también lo hicieron.

Se sabe que la vida a bordo estaba marcada por un buen número de invocaciones y oraciones pues al salir a navegar se encomendaba el barco a sus protectores celestiales. Éstas se hacían ante la necesidad de asegurar la vida durante los azarosos viajes marítimos, lo cual propició que se procurara la protección y el auxilio de los santos relacionados con fenómenos naturales propios del mar. Esto último se debía a las referencias de dichos santos en algún pasaje de sus vidas, en su martirio o en algún hecho milagroso realizado en su nombre y que acaeció en el mar; por ello existen santos cuya protección abarca desde la lucha contra las tempestades hasta la vigilancia de la artillería.²⁰⁸

Respecto a la práctica del culto, las rutinas navales iban acompañadas de rezos repetidos monótonamente durante las travesías.²⁰⁹ Además, a lo largo de los viajes regularmente también se celebraban misas, las cuales eran conocidas como “misa seca o náutica” debido a que era sin consagración, sacramento que no se celebraba debido a la poca estabilidad de las naves; en lugar de la hostia se alzaba la cruz. Las misas se celebraban en la cubierta generalmente debido a que se carecía de un sitio específico.²¹⁰ Ejemplo de la forma en la que los rezos a determinados santos y la celebración de la misa eran practicados con regularidad puede verse en el diario de navegación de

²⁰⁸ Al respecto, hay que recordar la múltiple cantidad de santos y advocaciones dedicadas a las cuestiones del mar y de las navegaciones, como San Telmo (patrono que protegía de las tempestades), Santa Bárbara (patrona de la artillería), Santa Gertrudis de Nivelles (protectora contra plagas de ratones y ratas), San Nicolás de Bari (patrono de carpinteros navales, pilotos, marinos, toneleros y comerciantes), entre otros. Al respecto pueden verse los trabajos de Pérez-Mallaína, *Los hombres...*, p. 251-252; Trejo, “Mentalidad...”, 138-139; Sánchez, “Zarpar...”, p. 165-172.

²⁰⁹ Pérez-Mallaína, *Los hombres...*, p. 247.

²¹⁰ Sánchez, “Zarpar...”, p. 150; Trejo, “Mentalidad...”, p. 133-134.

Juan Pérez hecho en la fragata Santiago en 1774, donde el navegante explica que, además de las misas regulares durante el la navegación, al momento de iniciar ésta comenzó una novena a San Antonio de Padua "...para que por su intercesión consigamos feliz acierto en nuestro viaje."²¹¹ Cabe mencionar que este santo, según explica Gabriela Sánchez, era uno de los más invocados, en especial entre los marinos portugueses que se acogían a él para contar con vientos favorables y para tener mayor seguridad en el viaje.²¹²

Las misas también se celebraban cuando las embarcaciones recalaban en algún puerto. En el caso de las navegaciones que se hicieron por las costas del noroeste americano, la toma de posesión de algunos puertos incluía poner una cruz, una botella con un título de propiedad y la celebración de una misa, a la cual asistían todos los tripulantes. Es de pensarse que las naves que iban a las Filipinas realizaban una misa al arribar a aquellos puertos, de la misma forma que se hacía al arribar a Acapulco. Y en el caso de las naves que iban a las costas del noroeste, la misa debía de realizarse tomando ciertas precauciones. Como ejemplo de esto puede verse una narración de viaje hecha por Bruno de Heceta:

Determiné este día tomar posesión por ser tan señalado de la Santísima Trinidad. Comisioné al amanecer a don Cristobal de Revilla con algún número de gente armada con el fin de que cogiera las sendas que del continente pasaban a la península que formaba este puerto, y dispusiera la capilla donde se había de celebrar la primera misa con el mayor ornato posible y, asegurados los pasos de este modo, facilitar el divino culto con toda libertad, que nunca pensaron impedirlo los indios de aquel vecindario, aunque se hallaban acompañados de algunos de las inmediatas rancherías, y bajando yo en compañía del comandante de la goleta, reverendos padres, oficiales y gente armada de ambos buques, fijé la cruz en la plaza y, formando en batalla, dimos la primera adoración.²¹³

²¹¹ AGI, Estado, 38A, N. 3 (2); *Diario de navegación de Juan Pérez a cargo de la fragata Santiago*; 1774.

²¹² Sánchez, "Zarpar...", p. 172.

²¹³ Tomado de Bernabeu, *Trillar...*, p. 167.

Las misas o los rezos también se celebraban en casos extraordinarios, como podía ser un temporal. Pablo Emilio Pérez-Mallaína explica que era en esos momentos cuando la marinería mostraba una devoción más intensa pues ante el peligro hacían declaraciones en alta voz sobre sus pecados así como de promesas sobre cambiar de vida o sacrificios a realizar si Dios los sacaba de ese trance; esto hace pensar que para la gente de mar la religión era una solución de último recurso.²¹⁴ Además, a lo largo del viaje las misas fueron regulares ya fuera de forma rutinaria o debido a alguna muerte. En el caso de que en la travesía se contara con un religioso este podía confesar e impartir los santos óleos y si no las letanías y rezos del resto de los tripulantes acompañaban al difunto a su última morada, la cual se reducía a un saco acompañado por una bala o piedra que conduciría al muerto a las profundidades del mar. Como las muertes durante las travesías eran comunes, era necesario registrarlas.²¹⁵ Ejemplo de ello puede verse con esta narración:

...a las 6 de la tarde se murió un grumetillo llamándose Salvador Antonio sin apellido hijo de Guainamota casado con María Juliana en el mismo pueblo, y a las 8 de la mañana del día de Nuestra Señora Santa Ana se le dio sepultura...²¹⁶

Como puede verse, las prácticas religiosas formaron parte de las rutinas del mar y de los puertos. Si bien su práctica se remonta desde mucho tiempo atrás, es importante considerar que durante la segunda parte del siglo XVIII las autoridades hispánicas intentaron regularlas y utilizarlas como un arma más que combatiera los males costeros y marítimos. Generalmente, dichas

²¹⁴ Pérez-Mallaína, *Los hombres...*, p. 249.

²¹⁵ Sánchez, "Zarpar...", p. 152.

²¹⁶ AGI, Estado, 38A, N. 3 (2), folio 2v; *Diario de navegación de Juan Pérez en la fragata Santiago*; julio, 1774.

celebraciones entraban en acción para mantener orden entre la gente, así como para tranquilizar a vecinos y tripulantes cuando las medidas sanitarias no surtían los efectos esperados. Como ya se dijo, la importancia que las autoridades dieron a la práctica de la religiosidad se hizo evidente cuando a la par que se enviaba cirujanos a los establecimientos portuarios y a las embarcaciones, también se remitieron capellanes, personal a quienes paulatinamente se les dieron concesiones y privilegios importantes para conservarlos e incluso para contratar más.

* * *

En general, puede verse que durante la segunda parte del siglo XVIII, al haber necesidad de poblar los establecimientos portuarios, comenzaron a implementarse medidas sanitarias y religiosas en ellos. Pero para lograrlo, fue necesario conocer los males que dificultaban el establecimiento de poblaciones en los litorales del Pacífico para que las autoridades se dieran a la tarea de combatirlos. Para ello fue necesario conocer las condiciones de esos litorales así como de la vida que se llevaba en ellos. Al parecer se hicieron varios cambios que permitieron que los puertos de Acapulco y San Blas paulatinamente incrementaran sus poblaciones y que los trabajos marítimos sufrieran el menor número de contratiempos posible; esto en cierta forma se logró a partir de las políticas sanitarias religiosas aplicadas por las autoridades, las cuales procuraron atender las dolencias de la gente y mitigar un poco los temores que se tenían hacia esos lugares. Si bien los establecimientos portuarios del Pacífico novohispano no alcanzaron un gran desarrollo, la

atención brindada a vecinos y trabajadores permitió que aquellos funcionaran con un poco más de regularidad, lo cual se evidenció con el creciente número de trabajos y actividades realizados en ellos.

CONCLUSIONES

Como ha podido verse, las navegaciones practicadas en los litorales del Pacífico estuvieron ligadas al desarrollo de la Nueva España. Sin embargo, es importante observar que si los establecimientos portuarios no evolucionaron demasiado desde el siglo XVI en gran medida se debió a que esto no convino a los intereses ni españoles ni americanos. Esto no significa que las faenas costeras del litoral Pacífico carecieran de importancia, pues en realidad ya fueran de cabotaje o altura, legal o ilegalmente, los trabajos marítimos se practicaron con bastante regularidad en esas costas.

Si dichas labores aumentaron a lo largo del siglo XVIII esto en parte fue consecuencia de las presiones que sufrieron los litorales del Pacífico americano, lo cual obligó a las autoridades peninsulares a tomar conciencia del peligro que éstos corrían, así como el poco conocimiento que tenían de ellas. Era pues necesario que retomaran el control de sus posesiones. Podría decirse que los peligros y problemáticas que afectaron a los litorales coloniales en cierto modo se convirtieron en el motor que impulsó el desarrollo de las actividades marítimas del virreinato. La creciente presencia de los enemigos de España, las múltiples actividades de contrabando que mermaban las ganancias y el control metropolitano sobre el tráfico transpacífico, así como las difíciles condiciones sanitarias de los litorales novohispanos que dificultaban el desarrollo de los puertos, provocaron que la Corona implementara políticas que intentaron contrarrestar esos problemas, lo que propició la activación de las faenas náuticas y de los establecimientos costeros de la Nueva España.

La región que va de Acapulco a San Blas es muestra de las transformaciones marítimas que se gestaron en el virreinato. A principios del siglo XVIII Acapulco era el único puerto autorizado para realizar transacciones comerciales transoceánicas; éstas se incrementaron a lo largo de la centuria por diversos motivos, lo que llevó a que dicho establecimiento fuera insuficiente para hacerse cargo de todas las faenas navales del reino. Por ello fue necesario abrir el departamento marítimo de San Blas a las navegaciones de altura. Si bien éste lugar en sus inicios únicamente podía desempeñar funciones militares cuyas navegaciones debían centrarse en la exploración de territorios, envío de correspondencia o bastimentos y resguardo de galeones, pronto también se requirió que sus navegaciones incluyeran las actividades comerciales y que paulatinamente multiplicara sus derrotas.

No hay que perder de vista que estos cambios se insertan en un contexto mayor en el cual hubo transformaciones tanto en las navegaciones hispánicas como en el desarrollo económico de la Nueva España. Por un lado, desde principios del siglo XVIII las autoridades peninsulares implementaron modificaciones a su sistema naval cuyos cambios alcanzaron a los establecimientos portuarios del Pacífico. Por el otro, si dichos cambios pudieron realizarse en las costas novohispanas en gran medida se debió a que el virreinato tenía las condiciones para lograrlo, lo cual permitió que se pudiera proveer a los litorales de gente, armas, bastimentos, entre otros. Las transformaciones que sufrieron las costas novohispanas también pudieron realizarse debido a que en ellas ya había cierta experiencia marítima que, aunque generalmente practicada de manera local o bien únicamente en torno al galeón de Manila, de todas formas permitió que los pobladores del virreinato

se vincularan con las faenas del mar. Este proceso inició desde el siglo XVI, centuria en la que se fundaron establecimientos portuarios con la finalidad de continuar con los descubrimientos y conquistas de la época así como para crear rutas comerciales. Pese a que las labores marítimas no evolucionaron demasiado debido a que los intereses económico-comerciales del virreinato se dirigieron a las regiones mineras, aquellas actividades de todas formas se llevaron a cabo. Por un lado la ruta del galeón quedó a cargo de las autoridades novohispanas, llegó a practicarse con gran regularidad y permitió que el virreinato obtuviera importantes ganancias del comercio marítimo. Por el otro, las travesías en los litorales americanos que se hicieron de forma local también se realizaron con cierta regularidad, su práctica respondió al desarrollo de las regiones costeras e incluso del mismo virreinato y permitió que distintos territorios coloniales legal o ilegalmente mantuvieran comunicación entre sí. Todas estas actividades generalmente se llevaron a cabo lejos de la vigilancia de las autoridades peninsulares.

Pese a la importancia de los litorales americanos, en ellos no prosperaron los establecimientos portuarios ya que las autoridades metropolitanas trataron de limitar las actividades comerciales a fin de no afectar el tráfico peninsular. Esto llevó a que los puertos coloniales no fungieran como lugares donde la gente pudiera encontrar empleo de forma permanente y por lo tanto donde no valía la pena residir. Por ello esos lugares eran visitados de forma temporal, únicamente al momento de realizar transacciones comerciales. En realidad, a las autoridades novohispanas y a los habitantes del virreinato les convino esta situación ya que gracias a ella lograron que la relevancia comercial de esas costas pasara desapercibida a los intereses reales y así

muchas de las ganancias generadas en ellas se quedaran en el virreinato. Por ello, si bien los litorales no quedaran despoblados del todo, en su mayoría estuvieron ocupados por pueblos de pescadores.

Esta situación tuvo que cambiar desde inicios del siglo XVIII, cuando la presencia de los enemigos de España se extendió hacia el Pacífico americano y las zonas poco vigiladas o pobladas se convirtieron en presas fáciles para posibles invasores; esto obligó a incrementar los poblamientos costeros y las actividades navales. A lo largo de dicha centuria la lucha de las autoridades se centró en lograr esos fines para multiplicar los contactos marítimos de los territorios hispánicos ya que era evidente que los que existían no se adecuaban a las necesidades de la época; así, la tarea a realizar era impulsar y diversificar las navegaciones para que pasaran del ámbito local al internacional.

En ese proceso, fue imperativo que las poblaciones virreinales se vincularan con las faenas del mar ya que gracias a ellas tanto navegaciones como trabajos costeros pudieron realizarse. Si bien desde el siglo XVI su presencia permitió que se crearan vínculos entre los puertos y las poblaciones del interior de la Nueva España, para el XVIII se hizo necesario aumentar las relaciones entre los litorales y el interior del virreinato así como los vínculos entre éste y otros territorios. Por lo tanto, aunque los trabajos realizados por los vecinos de las colonias fueron importantes para mantener vivas las faenas marítimas y que la gente adquiriera cierta experiencia naval, para dicha centuria esto no bastaba. Hubo que acrecentar trabajos y poblamientos costeros para que los vecinos de los litorales paulatinamente tuvieran mayor ingerencia en las actividades costeras y en la defensa de esas regiones. Para lograrlo, fue necesario hacer que los trabajos marítimos dieran a la gente un

modo de vida regular que los instara a trasladarse a las costas y establecerse en ellas de forma permanente. Así, poco a poco los pobladores novohispanos participaron cada vez más en la protección del territorio y se convirtieron en la primera línea defensiva del virreinato; su trabajo permitió que la Corona afianzara su presencia en los mares coloniales. Los vínculos con los litorales aumentaron debido a que éstos se convirtieron en lugares en donde era posible vivir y desempeñar actividades redituables. Y aunque para fines del siglo XVIII este proceso todavía no cimentaba demasiado, al menos hay que considerar que se sentaron las bases de las transformaciones planeadas.

La razón por la que los enemigos de España incrementaron su presencia en el Pacífico y buscaron hacerla permanente se debió a que varias potencias europeas intentaban expandir en él sus rutas comerciales y afianzarlas a partir de asentamientos, por lo que organizaron expediciones comerciales, de corso o científicas para reconocer nuevos territorios. En sus viajes recabaron informaciones importantes que les permitieron acceder al Mar del Sur cada vez con mayor seguridad y paulatinamente echaron abajo la “exclusividad” que la Corona española reclamó durante mucho tiempo. La respuesta de las autoridades hispánicas a tales intromisiones fue intentar conocer los territorios que debía defender. Para ello ordenó que se recopilaran informes sobre los territorios americanos, en especial de las extensas regiones costeras y las fronteras más alejadas, de sus características portuarias y de los sistemas defensivos con los que se contaba. Los informes dieron pauta a conocer mejor los litorales novohispanos, cambiar su administración, mejorar las condiciones marítimas y portuarias, fundar nuevos asentamientos que facilitarían la realización de navegaciones, entre otros aspectos. Sin embargo, las órdenes

dictadas por la Corona no siempre se aplicaron de la forma indicada, pues en ocasiones éstas tuvieron que adecuarse a las necesidades y realidades de los propios territorios coloniales.

La reestructuración de las navegaciones hispánicas practicadas a lo largo del Pacífico, así como del funcionamiento de los establecimientos portuarios, también tuvo como objetivo controlar de mejor forma el tráfico transpacífico y así incrementar los ingresos de la Corona. El nuevo conocimiento de las regiones costeras y de las rutas que pudieran conectar los territorios hispánicos llevó a que a lo largo del siglo XVIII mejoraran las comunicaciones entre los puertos, que se multiplicaron los contactos náuticos, que se fomentara el desarrollo de los establecimientos costeros y, que a la larga, se conociera cada vez más la geografía del virreinato a partir de las representaciones cartográficas levantadas. Como los vínculos marítimos de la Nueva España se acrecentaron, fue necesario permitir que establecimientos como San Blas se abrieran al comercio. El aumento comercial de los puertos novohispanos también significó un arrastre económico para las poblaciones cercanas a los litorales, para las del interior del virreinato e incluso para aquellas con las que se mantenía contacto marítimo, como las costas del noroeste novohispano.

Además, gracias a que las faenas navales aumentaron a lo largo del siglo XVIII, el virreinato pudo mejorar su experiencia marítima no únicamente en lo que a las travesías se refiere, sino también en torno a los trabajos de construcción y reparación de embarcaciones. Si bien éstas fueron actividades que también se practicaron en Acapulco, en realidad fue en San Blas donde más se desarrollaron. Podría decirse que esos trabajos dieron un avance

tecnológico al virreinato, lo cual se evidenció con las expediciones científicas que cada vez se hicieron con mayor regularidad y experiencia. Las funciones de cada establecimiento portuario se especializaron pues si bien Acapulco continuó siendo el principal puerto comercial en el Pacífico novohispano, San Blas fue el establecimiento en donde más se realizaban labores de reparación, construcción naval, exploraciones, envío de correspondencia y bastimentos a otros territorios, etcétera. Además, no hay que olvidar que los establecimientos ubicados entre esos dos puertos también crecieron, aunque esto siguió siendo a nivel local.

Para lograr estos avances, no debe perderse de vista que las autoridades también tuvieron que luchar con las condiciones físicas tanto de los litorales como de las navegaciones mismas. Si dichas problemáticas durante mucho tiempo afectaron la salud de vecinos y trabajadores, lo cual a su vez frenó el desarrollo marítimo del virreinato, la Corona consideró necesario combatirlas a partir de políticas sanitarias e incluso religiosas. Las primeras se aplicaron con el fin de buscar formas de sanear lo suficiente los litorales y las embarcaciones para que fuera posible que las personas trabajaran en ellos sin sufrir tantos estragos; y en el caso de que no se pudieran evitar los padecimientos característicos de esos lugares, al menos que en ellos se contara con personal que atendiera sus dolencias a fin de reintegrarlos lo más pronto posible a sus respectivos trabajos. En el caso de las prácticas religiosas, éstas en parte fueron un método de control sobre los trabajadores ya fuera para infundirles temor y no cometieran actos ilegales o bien para darles la seguridad de que la protección divina los acompañaría a lo largo de sus jornadas; además, podía reconfortarlos cuando las medidas sanitarias no

surtían efecto en los cuerpos de los trabajadores y por lo tanto era necesario encargarse de sus almas. Para lograr combatir los males característicos de las zonas costeras y de las embarcaciones la Corona envió a cirujanos y capellanes, a quienes consideró como el personal especializado para lograr dichos fines.

Finalmente, hay que reiterar que el desarrollo de las regiones costeras y de las actividades marítimas practicadas a lo largo del Pacífico novohispano durante el siglo XVIII en gran medida fueron consecuencia de la presión que sufrieron esos litorales, ya fuera por parte de los enemigos de España, de las actividades ilegales que mermaban las ganancias del erario y de las condiciones sanitarias que frenaban los asentamientos costeros y la realización de las faenas del mar. Esto se debe a que para combatir dichas problemáticas las autoridades hispánicas se dieron a la tarea de implementar una serie de cambios sobre los litorales coloniales a fin de eliminarlas; esta reacción se convirtió en el motor que activó y transformó las navegaciones españolas practicadas en las costas del Mar del Sur que caían en la jurisdicción de la Nueva España.

Los cambios sufridos en los litorales novohispanos son parte de las transformaciones que se gestaban en los territorios americanos en general. La apertura de establecimientos costeros, el saneamiento de puertos y embarcaciones y el control sobre las rutas comerciales son prueba de las políticas implementadas por la Corona. Sin embargo, en el caso de los litorales del Pacífico hay que señalar que dichos cambios no se pudieron aplicar de la misma forma que el los del Atlántico ya que contaban con condiciones diferentes. Las amenazas enemigas eran más comunes en el Mar del Norte

que en el del Sur, por ello durante la primera parte del siglo XVIII no se hicieron cambios significativos en la defensa de éste; sin embargo, luego de la expedición de Anson y de la toma de Manila se hizo necesario modificar esa situación. Los cambios aplicados fueron desde reestructurar el funcionamiento portuario y naval ya existente (Acapulco) hasta la implementación de políticas nuevas (San Blas). De la misma forma, al parecer había más navegaciones a lo largo del Caribe de las que se realizaban en el Pacífico, por ello eran zonas más expuestas a ser atacadas cuando los enemigos de España hicieron permanente su estancia en ese océano y tomaron territorios en él, principalmente al noroeste continental. De ahí que los poblamientos, navegaciones y vínculos con los litorales se multiplicaron por necesidad pero sin ser perdidos de vista por las autoridades peninsulares. No hay que olvidar tampoco que si bien este desarrollo pudo lograrse, en gran medida se debió a las condiciones del virreinato. Por un lado, la región central aumentó sus vínculos con Acapulco ya que el arribo de embarcaciones a este lugar se multiplicó. En el caso de la zona occidental, ésta creció paulatinamente y se convirtió en plataforma de expediciones diversas debido a que la economía de la región se había fortalecido, pudo encargarse de proveer de gente y bastimentos a las faenas del mar y paulatinamente estableció contactos marítimos, lo que propició la realización de navegaciones de cabotaje (misiones, perlas) y posteriormente de altura (Alta California, Filipinas, Perú). El arrastre económico y poblacional que significaron las navegaciones, aunque fuese modesto, es muestra de que los trabajos marítimos y portuarios de alguna forma fueron redituables e importantes. Además, el proceso de cambio fue diferente en cada establecimiento portuario, pues si bien fue menos difícil

que se aplicaran las ordenanzas dictadas por la Corona en un establecimiento de reciente creación como San Blas, no fue lo mismo en Acapulco, en donde la lucha con las viejas costumbres dificultaron un poco más su realización. Por eso, mientras que el primero fue una zona experimental que paulatinamente se adecuó al funcionamiento de la región y del propio virreinato, el segundo se vio afectado con las ordenanzas que le hacían modificar su antiguo funcionamiento así como verse cada vez más sometido a la vigilancia metropolitana.

Las transformaciones sufridas a lo largo de los litorales del Pacífico novohispano se acrecentaron aún más cuando a partir de 1789 se decretó la apertura comercial de todos los puertos mayores y menores de América. Esto significó mayor número de contactos marítimos así como aumento en las transacciones realizadas en los puertos coloniales. Esto a su vez obligó aún más a modificar las condiciones de los establecimientos portuarios y éstos paulatinamente incrementaron tanto su número de habitantes como el de construcciones de “cal y canto”. Sin embargo, a pesar de las ganancias obtenidas, los cambios no fueron duraderos ya que a inicios del siglo XIX las condiciones portuarias volvieron a cambiar.

ÍNDICE DE CUADROS

| | | |
|-----------|--|-----|
| Cuadro 1 | Reconocimientos y exploraciones perleras realizadas o solicitadas en costas novohispanas (siglos XVI-XVII) | 60 |
| Cuadro 2 | Viajes fallidos en el Pacífico novohispano (siglos XVI-XVII) | 61 |
| Cuadro 3 | Envíos a misiones jesuitas desde Matanchel (1740-1767) | 64 |
| Cuadro 4 | Empleados contratados para reparar el hospital de Acapulco (1678) | 80 |
| Cuadro 5 | Contratas y despidos hechos en San Blas (1778) | 111 |
| Cuadro 6 | Embarcaciones francesas en las costas del Pacífico americano (1704) | 123 |
| Cuadro 7 | Artillería del fuerte de San Diego (1767) | 182 |
| Cuadro 8 | Embarcaciones de San Blas encargadas a otros establecimientos | 217 |
| Cuadro 9 | Relación de las embarcaciones existentes en San Blas (1788) | 218 |
| Cuadro 10 | Compañías que deben formarse en las costas de Acapulco (1782) | 239 |
| Cuadro 11 | Oficiales a cargo de las milicias en torno a Acapulco (1782) | 240 |
| Cuadro 12 | Hombres reclutados en Nueva Galicia para hacer frente a naves holandesas (1747) | 249 |
| Cuadro 13 | Decomiso de naves peruanas en costas novohispanas (1711) | 267 |
| Cuadro 14 | Relación de solicitudes para bucear por perlas en las costas del Pacífico (s. XVII-XVIII) | 335 |
| Cuadro 15 | Padecimientos en las embarcaciones | 381 |

LISTADO DE IMÁGENES

| | | |
|-----------|---|-----------|
| Imagen 1 | Primeros establecimientos portuarios en el Pacífico novohispano (s. XVI) | [34-35] |
| Imagen 2 | Puerto de Zacatula (1743) | [56-57] |
| Imagen 3 | Descripción de costas orientales de América (1764) | [64-65] |
| Imagen 4 | Exploración de jesuitas sobre las Californias (1701) | [64-65] |
| Imagen 5 | Costas que reconoció William Dampier (1703) | [140-141] |
| Imagen 6 | Puerto de Acapulco 1730 | [172-173] |
| Imagen 7 | Río Santiago y puerto de San Blas 1766 | [178-179] |
| Imagen 8 | Descubrimientos rusos en América del Norte (1773) | [208-209] |
| Imagen 9 | Rutas costeras entre costas de Nueva España, Centroamérica y Perú (XVIII) | [280-281] |
| Imagen 10 | Posible itinerario del gentil-hombre (XVIII) | [284-285] |
| Imagen 11 | Mapa de las rutas entre puertos novohispanos y peruanos (fines del XVIII) | [328-329] |
| Imagen 12 | Principales rutas entre puertos novohispanos y poblaciones del interior (segunda parte del XVIII) | [352-353] |
| Imagen 13 | Vista de la bahía y puerto de Acapulco lo alto del hospital de los Padres Hipólitos [1792] | [412-413] |

FUENTES DOCUMENTALES

| | |
|-------|--|
| AIPEJ | Archivo de Instrumentos Públicos del Estado de Jalisco (Guadalajara) |
| AGI | Archivo General de Indias (Sevilla) |
| AGN | Archivo General de la Nación (México, D.F.) |
| AGS | Archivo General de Simancas (Valladolid) |
| AHAFM | Archivo Histórico de la Antigua Facultad de Medicina (México, D.F.) |
| AHEJ | Archivo Histórico del Estado de Jalisco (Guadalajara) |
| AHN | Archivo Histórico Nacional (Madrid) |
| BJCB | Biblioteca John Carter Brown (Providence, R.I.) |
| BNM | Biblioteca Nacional de Madrid (Madrid) |
| BPEJ | Biblioteca Pública del Estado de Jalisco (Guadalajara) |
| MNM | Museo Naval de Madrid (Madrid) |
| RAH | Real Academia de la Historia (Madrid) |

FUENTES BIBLIOHEMEROGRÁFICAS

Primarias

BUSTAMANTE, José, *Diario general de viaje: corbeta Atrevida* (estudio introductorio y selección de textos de María Dolores Higuera), Colección General “La expedición Malaspina 1789-1794”, tomo IX (coord. María Dolores Higuera), España, Ministerio de Defensa, Museo Naval, Lunwer Editores, 1999 (381 p.)

CLAVIJERO, Francisco Xavier, *Historia de la antigua o Baja California*, (estudios preliminares por Miguel León-Portilla), México, Porrúa, 1982 (243 p.)

COLNETT, James, *A voyage to the South Atlantic and round Cape Horn into the Pacific Ocean, for the purpose of extending the spermaceti whale fisheries, and other objects of commerce, by ascertaining the ports, bays, harbors, and anchoring births, in certain islands and coasts in those seas at which the ships of the british merchants might be refitted*, Londres, impreso por Bennet, Marsham Street, Westminster, 1798.

CORTÉS, Hernán, *Cartas de Relación de la conquista de México*, México, Espasa-Calpe Mexicana S. A., 1994 (300 p.).

FERNÁNDEZ Navarrete, Martín, Miguel Salva y Pedro Sainz de Baranda, *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1842-1895 (115 volúmenes).

GÁLVEZ, José de, *Informe general que en virtud de Real Orden instituyó y entregó el excelentísimo señor marqués de Sonora siendo visitador general de este reino, al excelentísimo señor virrey don Antonio Bucareli y Ursúa*, ed. facsimilar (estudio introductorio de Clara Elena Suárez Argüello), México, CIESAS, Porrúa, 2002 (434 p.)

GEMELLI Careri, Giovanni Francisco, *Viaje a la Nueva España* (estudio introductorio, traducción y notas de Francisca Perujo), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983 (214 p.)

GUERRA, Francisco, *Hospital en Hispanoamérica y Filipinas en 1492-1898*, Madrid, Ministerio de Sanidad y Consumo, Secretaría General Técnica, 1994 (664 p.)

HUMBOLDT, Alejandro de, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España* (estudio preliminar, revisión del texto, cotejos, notas y anexos de Juan A.

Ortega y Medina) México, Porrúa, Colección "Sepan Cuántos" no. 39, 1991 (698 p.)

JEFFERSONS, Thomas, *Voyage from Asia to America, for completing the discoveries of the North Coast of America. To which is prefixed, a summary of the voyages made by the Russians of the Frozen sea, in search of a North East passage. Serving as an explanation of a Map of the Russian Discoveries, published by the Academy of Sciences at Petersburg. Translated from the High Dutch of S. Muller, of the Royal Academy of Petersburg. With the addition of three maps A copy of part of the Japanese map of the world, A copy if the Liste's and Buache's fictious Map, and a larg map of Canada, extending to the Pacific Ocean, containing the New Discoveries made the Russians and French*, Londres, Impreso por T. Jeffery, the corner of St. Martin's-Lane, Charing Cross, 1761.

MALASPINA, Alejandro, *Diario General de viaje. 1789-1794* (estudio introductorio Ricardo Cerezo) Colección General "La expedición Malaspina 1789-1794", tomo I (coord. María Dolores Higuera), España, Ministerio de Defensa, Museo Naval, Lunwerg editores [1984]

MARLEY, David (ed.), *Seis impresos relativos al establecimiento y gobierno de diversos hospitales navales españoles del siglo XVIII (1748-81)*, México, Rolson-Bain, Colección Documenta Novae Hispaniae, 1983 (112 p.)

ROGERS, Woods, *A cruising voyage round the world first to the South-Seas, thence to the East-Indies, and homewards by the Cape of Good Hope. Begun in 1708 and finished in 1711. Containing a journal of all the Remarkable transactions; particular, of the taking of Puna and Guiaquil, of the Acapulco ship, and other prizes; and account of Alexander Selkirks living alone four years and four months in an Island, and a brief description of several countries in our course noted for trade, especially in the South-Sea. With maps of all the coast, from the vest spanish manuscript draughts. An introduction relating to the South-Sea trade*, Londres, A. Bell and B. Linton, 1712.

MOTA y Escobar, Alonso de la, *Descripción geográfica de los reinos de Nueva Galicia, Nueva Vizcaya y Nuevo León* (introducción y notas de J. Ramírez Cabañas), México, Ed. Robredo, 1940 (238 p.)

ULLOA, Antonio de, *La Marina: Fuerzas navales de la Europa y costas de Barbería* (transcripción y edición Juan Helguera Quijada), Cádiz, Cádiz-Universidad, Servicio de Publicaciones, 1995 (239 p.)

VILLASEÑOR y Sánchez, José Antonio, *Theatro Americano. Descripción general de los reynos y provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones* (edición preliminar de Ernesto de la Torre Villar; estudio introductorio de Alejandro Espinoza Pitman), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005 (773 p.)

Secundarias

ALBI, Julio, *La defensa de la Indias (1764-1799)*, España, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Ediciones Cultura Hispánica, 1987 (253 p.)

ALESIO Robles, Vito, *Acapulco, Saltillo y Monterrey en la historia y en la leyenda*, México, Porrúa, 1978 (670 p.)

ALVARADO, Morales, Manuel; *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento. 1635-1643*, México, Colegio de México, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras, 1983 (284 p.).

- ANDRADE Muñoz, Germán Luis, *Un mar de intereses: la producción de pertrechos navales en Nueva España*, México, Instituto Mora, 2006 (201 p.)
- ANGUIANO, Marina, *Nayarit: costa y altiplanicie en el momento del contacto*, México, UNAM, 1992 (205 p.)
- ANTOLÍN Espino, María Pópulo, “El virrey marqués de Cruillas (1760-1766)” en José Antonio Calderón Quijano (editor), *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III* (volumen I), Escuela Gráfica Salesiana, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1968 (pp. 1-157)
- ARAGÓN Espeso, Miguel, *Los cirujanos de la armada española en el siglo XVIII*, tesis doctoral, Facultad de Valladolid, 2001 (102 p.)
- ARCILA Farías, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos VI y XVII*, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, 1950 (324 p.)
- _____, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, México, SepSetentas, 1974 (2 vols.)
- ARCHER, Christon I., *El ejército en el México borbónico 1760-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983 (411 p.)
- ASTRAIN, Mikel, *Barberos y gente de mar, la sanidad naval y la profesión quirúrgica en la España Ilustrada*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996 (236 p.)
- BAKEWELL, P. J., *Minería y sociedad en el México colonial. Zacatecas (1546-1700)* (traducción de Roberto Gómez Ciriza), México, Fondo de Cultura Económica, 1997 (387 p.)
- BAÑAS Llanos, Belén, “Expedición científica a Filipinas en el siglo XVII” en Florentino Rodao (coord.), *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989, pp. 17-22.
- BERNABEU, Salvador, “El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas” en Florentino Rodao (coord.), *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989 (pp. 23-30)
- _____, “Juan Pérez navegante y descubridor de las Californias (1768-1775)” en *Culturas de la costa noroeste de América*, España, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros, 1989 (pp. 277-290)
- _____, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1792*, Madrid, Alianza, 1990 (262 p.)
- _____, *El Pacífico ilustrado: del lago español a las largas expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992 (312 p.)
- _____, *Trillar los mares: la expedición descubridora de Bruno de Ezeta al noroeste de América*, Madrid, Banco Bilbao Vizcaya, Instituto de Geografía, 1995 (159 p.)
- _____, *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunwerg, 2000 (237 p.)
- _____, “El diablo en California. Recepción y decadencia del maligno en el discurso misional jesuita” en Salvador Bernabeu (editor), *El septentrión novohispano: ecohistoria sociedades e imágenes de frontera*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Colección Tierra Nueva e Cielo Nuevo no. 39, 2000 (pp. 139-176)
- BERNAL, Antonio Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias 1492-1824: dinero y crédito en el comercio español*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992, (763 p.)

- _____, *España, un proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Madrid, Fundación Carolina, Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos, 2005 (612 p.)
- BORAH, Woodrow, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Nacional de Comercio Español, 1975 (258 p.)
- BORDEJÉ y Morencos, Fernando, *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, Mapfre, 1992 (341 p.)
- BOSCH, G. Carlos, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980 (472 p.)
- _____, "Hombres de mar y hombres de tierra en la Historia de México" en *España y Nueva España: sus acciones transmarítimas*, México, Universidad Iberoamericana, Instituto Nacional de Bellas Artes, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991 (p. 23-30)
- BRADING, David. A., *Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1810)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997 (498 p.)
- BRAUDEL, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (2 volúmenes), México, Fondo de Cultura Económica, 1997.
- BURKE, Peter, "Obertura: la nueva Historia, su pasado y su futuro" en *Formas... de hacer historia*, Madrid, Alianza Editorial, 1993 (pp. 13-38)
- CALDERÓN Quijano, José Antonio (editor), *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III* (2 volúmenes), Sevilla, Escuela Gráfica Salesiana, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1968.
- _____, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas* (prólogo Ramón María Serreva), España, Mapfre, 1996 (763 p.)
- CALDERÓN Quijano, José Antonio, Ramón María Serrera Contreras, María Justina Saravia, Pablo Emilio Pérez-Mallaina, *Cartografía histórica de la Nueva Galicia*, Jalisco, Universidad de Guadalajara, Escuela de Altos Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1984 (421 p.)
- CALVO, Tomás, *Los albores de un nuevo mundo: siglos XVI y XVII* (colección de documentos para la historia de Nayarit-1), México, Universidad de Guadalajara, Centre d'Études mexicaines et centroamericaines, 1990 (313 p.)
- _____, *Por los caminos de Nueva Galicia. Transportes y transportistas en el siglo XVII*, México, Universidad de Guadalajara, Centre d'Études mexicaines et centroamericaines, 1997 (190 p.)
- CAPEL, Horacio, Juan Eugeni Sánchez, Omar Moncada, *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los insurgentes militares en el siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Serbal, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988 (390 p.)
- CÁRDENAS de la Peña, Enrique, *Urdaneta y el tornaviaje*, México, Secretaría de Marina, 1965 (290 p.)
- _____, *San Blas de Nayarit* (2 volúmenes), México, Secretaría de Marina, 1968.
- _____, "Presencia del puerto de San Blas de Nayarit en el siglo XVIII" en José María Muriá, *Coloquio San Blas de Nayarit*, Zapopan, Colegio de México, 1993 (pp. 49-63)
- CÁRDENAS Santana, Luz Alejandra, *Hechicería saber y transgresión afrofromestiza ante la inquisición: Acapulco 1621-1622*, Chilpancingo, Imprenta Candy, 1997 (134 p.)

- _____, "La hechicería, vida cotidiana mecanismo sacrificial" en *Diario de Campo*, Suplemento no. 42, mar-abr 2007 (pp. 30-39)
- CRUZ Barney, Oscar, "El curso marítimo en el mundo hispano-indiano" en *Diario de Campo*, Suplemento número 31, enero-febrero 2005 (pp. 32-43)
- _____, "Las milicias en la Nueva España: la obra del segundo conde de Revillagigedo (1789-1794)" en *Estudios de Historia Novohispana*, vol. 34, enero-junio 2006 (pp. 73-116)
- CRUZ Velázquez, Romeo, "La política sanitaria en Veracruz de 1790 a 1820" en Carmen Blázquez, Carlos Contreras... (coords.), *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, Universidad Veracruzana, 1996 (pp. 187-198)
- _____, *Los hospitales del puerto de Veracruz, 1760-1800*, Veracruz, Instituto Veracruzano e Cultura, Gobierno del Estado de Veracruz, 1998 (179 p.)
- DEHOUE, Daniele, *Entre el caimán y el jaguar: los pueblos indios de Guerrero*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1994 (210 p.)
- DÍAZ-TRECHUELO, María de Lourdes, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1956 (83 p.)
- _____, María Luisa Rodríguez Baena y Concepción Pajaron Parody, "Antonio María de Bucareli y Ursúa" en José Antonio Calderón Quijano (editor), *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III* (volumen I), Escuela Gráfica Salesiana, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1968 (pp. 385-658)
- ESCRICHE, Joaquín, *Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense* (citas y notas de Juan Rodríguez, edición y estudio introductorio de María de Refugio González), México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, Porrúa, Instituto de Estudios Parlamentarios Eduardo Neri, 1998 (737 p.)
- FAJARDO Ortiz, Guillermo, *Los caminos de la medicina colonial en Iberoamérica y las Filipinas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Medicina, 1996 (171 p.)
- FISHER, John, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, Mapfre, 1992 (280 p.)
- GARCÍA Arroyo, Raziél, *Biografía de la marina mexicana. Semblanza histórica*, México, Secretaría de marina, 1960 (234 p.)
- GARCÍA de León, Antonio, *El mar de los deseos. El Caribe hispano musical. Historia y contrapunto*, México, Siglo XXI, Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2002 (244 p.)
- GARCÍA de los Arcos, María Fernanda, *Forzados y reclutas: los criollos novohispanos en Asia, 1756-1808*, México, Potrillos Editores, S. A. de C. V., 1996 (338 p.)
- _____, "El comercio Manila-Acapulco: un intento de Estado de la cuestión" en Carmen Yuste (coord.) *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia (Serie Historia), 1997 (p. 165-180)
- GARCÍA Fernández, María Nélida, *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)* (prólogo de Agustín

Guimerá Ravina), Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006 (706 p.)

GARCÍA Fuentes, Lutgardo, *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 1997 (312 p.)

GARCÍA Icazbalceta, Joaquín, (recopilación, traducción y notas), *Relación de varios viajeros ingleses en la ciudad de México y otros lugares de la Nueva España siglo XVI* Madrid, Porrúa, 1963 (184 p.)

GARCÍA-ABASOLO, Antonio Francisco, "La expansión mexicana hacia el Pacífico: la primera colonización de Filipinas (1570-1580)" en *Historia mexicana* volumen XXXII, número 121, julio-septiembre, 1982 (pp. 55-88)

GARCÍA-BAQUERO González, Antonio, "Tres siglos de comercio marítimo colonial: un balance desde la Metrópoli" en Carmen Yuste (coord.) *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia (Serie Historia), 1997 (p. 181-195)

GERHARD, Peter, *Pirates on the West Coast of New Spain 1575-1742*, California, The Arthur H. Clark Company, 1960 (274 p.)

_____; *México en 1742*; México, José Porrúa e Hijos, 1962 (47 p.)

_____, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000 (495 p.)

GONZÁLEZ Claverán, Virginia, *Malaspina en Acapulco*, España, Turner Quinto Centenario, 1989 (217 p.)

_____, "Aportación novohispana a la expedición de Malaspina" en José Luis Peset (coord.), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica* (vol. III), Madrid, Consejo Superior de Investigación Científica, 1989 (pp. 427-437)

GONZÁLEZ García, Heladio, *Caminos novohispanos. Construcción y reparación, 1759-1809*, Tesis de Maestría, Maestría en Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993 (216 p.)

GONZÁLEZ-RIPOLL Navarro, María Dolores, *A las órdenes de las estrellas. La vida del marino Cosme de Churraca y sus expediciones a América* (preámbulo de Francisco Solano), Madrid, Fundación Bilbao-Vizcaya, Consejo Superior de Investigación Científica, 1995 (187 p.)

GUEDEA, Virginia, "La organización militar" en Woodrow Borah (coord.), *El gobierno provincial en la Nueva España, 1570-1787*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2002 (pp. 135-161)

GUINZBURG, Carlo, "Microhistoria: dos o tres cosas que sé de ella" en *Manuscrits* no. 12, Barcelona, Gener, 1994.

GUIRAO de Vierna, Ángel, "Notas para una comparación entre las expediciones a la Patagonia y a las del Noroeste Americano" en José Luis Peset (editor), *Culturas de la costa Noroeste de América*, España, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros S. A., 1989 (pp. 265-276)

GUTIÉRREZ Camarena, Marcial, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, editorial Jus, 1956 (217 p.)

HARLEY, J. B. "Mapas, conocimiento y poder" *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*, 1ª edición en español,

- comp. Paul Laxton; introducción de J. H. Andrews, traducción Leticia García y Juan Carlos Rodríguez, México, Fondo de Cultura Económica, 2005 (pp. 80-85)
- HASSIG, Ross, *Comercio, tributo y transporte. La economía política del valle de México en el siglo XVI*, México, Alianza, 1990 (300 p.)
- HATTENDORF, John B., *"The Boundless Deep..." The European Conquest of the Oceans, 1450 to 1840*, Catalogue of an exhibition of rare books, maps, charts, prints, and manuscripts relating to maritime history, Providence, The John Carter Brown Library, 2003 (204 p.)
- HERNÁNDEZ Jaimes, Jesús, *Élites, reformismo borbónico e insurgencia en las cordilleras y costas de la Mar del Sur (1777-1810)*, Tesis de Maestría (Maestría en Historia Moderna y Contemporánea), Instituto Mora, 2000 (243 p.)
- _____, "El comercio de algodón en las cordilleras y costas de la Mar del Sur de Nueva España en la segunda mitad del siglo XVIII" en Guillermina del Valle Pavón (coord.), *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, México, Instituto Mora, 2003 (pp. 224-256)
- HERNÁNDEZ Z., Enrique, *San Blas en la perspectiva de su historia*, México, Gobierno del Estado de Nayarit, 1975 (180 p.)
- HERRERA Canales, Inés, "Introducción" en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coords.), *Los puertos noroccidentales de México*, México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1994 (9-14)
- HILTON, Sylvia, *La Alta California española*, Madrid, Mapfre, 1992 (366 p.)
- ISRAEL, Jonathan, "México y la 'Crisis General' del siglo XVII" en Enrique Florescano (comp.), *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América latina, 1500-1975*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979 (p. 128-153)
- _____, *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial, 1610-1670* (traducción Roberto Gómez Ciriza), México, Fondo de Cultura Económica, 1980 (307 p.)
- ITA Rubio, Lourdes de, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México, Universidad Mexicana de San Nicolás de Hidalgo, 2001 (230 p.)
- _____, "Los puertos novohispanos, su 'hinterland' y su 'foreland' durante el siglo XVI" en Marco Antonio Ladavazo (coord.) *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglos XVI al XX*, México, Porrúa, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003 (3-38)
- KNAUTH, Lothar, *Confrontación transpacífica: el Japón y el Nuevo Mundo hispánico 1542-1639*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1972 (419 p.)
- LEÓN-PORTILLA, Miguel, "San Blas: mitos y realidades precursoras" en José María Muriá (coord.), *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del norte de América*, Zapopan, Colegio de México, 1993.
- LEVI, Giovanni, "Sobre Microhistoria" en *Formas de hacer historia*, Madrid, Alianza Editorial, 1993 (pp. 119-143)
- LIRA, Andrés y Luis Muro, "El siglo de la integración" en *Historia General de México*, México, El Colegio de México, 1981, pp. 371-469.
- LÓPEZ Bernal, José Manuel, "Historia postal del México colonial: San Blas y el correo interamericano por el Pacífico (1769-1822)" en *Separata de la revista Atalaya Filatélica*, número 81, julio, 1998 (7 p.)

- LÓPEZ González, Pedro, "San Blas. Surgimiento y decadencia" en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coords.), *Los puertos noroccidentales de México*, México, Colegio de Jalisco, 1994 (pp. 89-108)
- LÓPEZ-RÍOS Fernández, Fernando, *Historia médica de las navegaciones colombinas (1492-1504)*, España, Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, 1994 (174 p.)
- LUCENA Giraldo, Manuel y Juan Pimentel Igea, *Los "Axiomas políticos sobre la América" de Alejandro Malaspina*, Aranjuez, Sociedad Quinto Centenario, Ediciones Doce Calles, Theatrum Naturae: Colección de Historia Natural, Serie: El naturalista y su época, 1991 (202 p.)
- LUNA Jiménez, Pedro, "Tepic: aproximación a su historia urbana" en Jaime Olveda (coord.), *El crecimiento de las ciudades noroccidentales*, México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional e Antropología e Historia, 1994 (pp. 141-170)
- _____, "Chacala y Matanchén. Dos puertos en el avance hispano hacia las Californias" en Jaime Olveda, *Los puertos noroccidentales de México*, México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1994 (pp. 75-87)
- LYNCH, John, *España bajo los Austrias 1516-1700* (traducción de Josep María Bernadas), Barcelona, Península, 1989 (459 p.)
- _____, *El siglo XVIII* (traducción de Juan Faci), Barcelona, Crítica, 1991 (408 p.)
- MACLACHLAN, Colin y Jaime Rodríguez, "Racionalización, reforma y reacción" en Enrique Florescano (comp.) *Historia económica de México* (no. 64), México, Fondo de Cultura Económica, 1989 (pp. 599-638)
- MANDRÍ Bellot, José Antonio, "Navegación de Sebastián Vizcaíno" en *España y Nueva España: sus acciones transmarítimas*, México, Universidad Iberoamericana, Instituto Nacional de Bellas Artes, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991 (p. 11-22)
- MARCHENA Fernández, Juan, *Oficiales y soldados en el ejército de América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1983 (399 p.)
- MARICHAL, Carlos, *La banarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999 (366 p.)
- MARTÍNEZ, José Luis, *Hernán Cortés*, México, Fondo de Cultura Económica, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993 (1009 p.)
- MARTÍNEZ Báez, Manuel, *Factores económicos y sociales en la génesis de las llamadas enfermedades tropicales*, México, El Colegio Nacional, 1994 (231 p.)
- MARTÍNEZ López-Cano, María del Pilar, "Los mercaderes de la Ciudad de México en el siglo XVI y el comercio con el exterior" en *Revista Complutense de Historia de América*, 2006, volumen 32, pp. 103-126.
- MATHES, Miguel, "Martancel-Puerto de Xalisco-Matanchel-Matanchen: antecedentes históricos del establecimiento del puerto de San Blas, 1525-1767" en José María Muriá (coord.), *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del Norte de América*, Zapopan, Colegio de México, 1993 (p. 31-47)
- MENDOZA Vargas, Héctor, "Las opciones geográficas al inicio del México independiente" en Héctor Mendoza (coord.), *México a través de los mapas*,

- México, Instituto de Geografía. Universidad Nacional Autónoma de México, Plaza y Valdés, 2003 (89-110)
- MEYER, Jean, *Nuevas mutaciones: el siglo XVIII*, México: Universidad de Guadalajara, París: Centre d'études mexicaines et centroamericaines, 1990 (319 p.)
- _____, *Breve historia de Nayarit*, México, Fondo de Cultura Económica, Colegio de México, 1997 (200 p.)
- MEYER, Michael C., "Public health in northern New Spain" en *Estudios de Historia Novohispana*, no. 11, 1991 (pp. 134-153)
- MONCACA Maya, Omar, *Ingenieros militares en Nueva España. Inventario de su labor científica y espacial. Siglos XVI a XVIII*, México, Instituto de Geografía, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993 (180 p.)
- _____, "Los ingenieros militares en California. Siglo XVIII" en Omar Moncada (coord.), *Fronteras en movimiento. Expansión en territorios septentrionales de la Nueva España*, México, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999 (pp. 127-153)
- MONCADA Maya, Omar e Irma Escamilla, "Cartografía y descripción de los territorios septentrionales novohispanos en la obra de los ingenieros militares" en Omar Moncada (coord.), *Fronteras en movimiento. Expansión en territorios septentrionales de la Nueva España*, México, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999 (pp. 91-108)
- MORALES Cosme, Alba Dolores, *El hospital general de San Andrés: la modernización de la medicina novohispana (1770-1833)*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Colegio Nacional de Químicos, Farmacéuticos Biólogos México A.C., 2002 (238 p.)
- MURIEL, Josefina, *Hospitales de la Nueva España* (2 volúmenes), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Cruz Roja Mexicana, 1991
- MURIÁ, José María y Pedro López González (coords.), *Nayarit: del séptimo cantón al estado libre y soberano*, México, Universidad de Guadalajara, Instituto Mora, 1990 (2 volúmenes).
- NAVARRO García, Luis, "El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna" [en *Revista de Historia*, Caracas, 1965] (pp. 11-55)
- O'DONNELL Duque de Estrada, Hugo, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*, Mapfre, Madrid, 1992 (219 p.)
- O'SCANLAN, Timoteo, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Museo Naval, 2003 (188 p.)
- OLVEDA Legaspi, Jaime, *La oligarquía de Guadalajara*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991 (457 p.)
- _____, "La Navidad. El comercio y la penetración filipina" en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coord.), *Los puertos noroccidentales de México*, México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1994 (p. 15-34)
- _____, *Conquista y colonización de la costa neogallega*, Tesis Doctoral, Doctorado en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 1996 (327 p.)
- _____, *El comercio entre Guadalajara y Panamá*, México, Colegio de Jalisco, Secretaría de Relaciones Exteriores, 2003 (92 p.)
- ORFERZA Iriarte, Tomás, *Acapulco: la ciudad de las naos de Oriente y de las sirenas modernas*, México, s/n, 1965 (400 p.)

- ORTEGA Noriega, Sergio, "Ensayo de periodización sobre la historia socioeconómica del noroeste mexicano, siglos XVI al XIX" en *Secuencia* no. 3, septiembre-diciembre, 1985 (pp. 5-16)
- ORTEGA Soto, Martha, *Alta California: Una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, Plaza y Valdés Editores, 2001 (493 p.)
- ORTIZ Escamilla, Juan, "Las guerras napoleónicas y la defensa de la Nueva España en la Provincia de Veracruz, 1793-1810" en Carmen Blázquez, Carlos Contreras... (coord.), *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, Universidad Veracruzana, 1996 (pp. 213-222)
- PALMA, Gustavo, "El reino de Guatemala y sus vinculaciones económico-comerciales externas durante la época colonial" en Carmen Yuste, *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología en Historia (serie Historia), 1997 (pp. 45-56)
- PARRY, John Horace, *El descubrimiento del mar*, México, Grijalbo, 1989 (362 p.)
- _____, *La Audiencia de la Nueva Galicia en el siglo XVI, estudio sobre el gobierno colonial español*, Zamora, Colegio de Michoacán, 1993 (330 p.)
- PÉREZ Herrero, Pedro, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Mapfre, 1992 (361 p.)
- _____, "El México Borbónico: ¿un 'éxito' fracasado?" en Josefina Zoraida Vázquez (coord.), *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano. El impacto de las Reformas Borbónicas*, México, Nueva Imagen, 1992 (pp. 109-151)
- _____, *América Latina y el colonialismo europeo, siglos XVI-XVIII*, Madrid, Síntesis, 2004 (280 p.)
- PÉREZ Miguel, Aurora, "Relaciones diplomáticas de los europeos con los indios de la costa noroeste de América" en José Luis Peset (editor), *Culturas de la costa Noroeste de América*, España, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros S.A., 1989 (pp. 223-236)
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio y Bibiano Torres, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987 (363 p.)
- _____, *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992 (256 p.)
- PIETSCHMANN, Horst, *El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989 (247 p.)
- PINZÓN Ríos, Guadalupe, *Entre el deber y la muerte. Hombres de mar en las costas novohispanas. El caso de San Blas (1768-1800)*, tesis de Maestría (Historia), México, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004 (298 p.)
- PRICE, A. Grenfell (selección de textos y editor), *Los viajes del capitán Cook (1768-1779)*, (introducción de Percy G. Adams, traducción de Manuel Crespo), España, Reseña, 1985 (383 p.)
- PRIETO, Carlos, *El océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid, Alianza Editorial, 1975 (198 p.)
- QUEZADA, Noemí, *Enfermedad y maleficio. El curandero en el México colonial*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1989 (168 p.)

- RAMAZZINI, Bernardini, *Las enfermedades de los trabajadores. De morbis artificum diatriba* (traducción de Juan Manuel Arroyo Álvarez), México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Porrúa, Profedet, 2000 (373 p.)
- REYES, Juan Carlos, "Del de amor y de otros males. Curanderismo y hechicería en la villa de Colima del siglo XVIII" en *Estudios de Historia Novohispana*, no. 16, 1996 (pp. 83-99)
- RÍO Chávez, Ignacio del, *A la diestra mano de las Indias. Descubrimiento y operación colonial de la Baja California*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1990 (108 p.)
- _____, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2003 (247 p.)
- RIVERA Novo Belén y Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, España, Mapfre, 1992 (268 p.)
- RIVERO Lake, Rodrigo, "Proyección mexicana en Asia" en *La presencia novohispana en el Pacífico insular, Segundas Jornadas Internacionales*, México, Instituto Nacional de Bellas Artes, Condumex, 1992 (p. 27-40)
- RODRÍGUEZ-SALA, María Luisa, *Los cirujanos del mar en la Nueva España (1572-1820) ¿miembros de un estamento profesional o de una comunidad científica?*, México, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma de Nayarit, Instituto Veracruzano de Cultura, Academia Mexicana de Cirugía (serie cirujanos en la Nueva España vol. I), 2004 (200 p.)
- _____, *Los cirujanos del ejército en la Nueva España (1713-1820), ¿miembros de un estamento profesional o una comunidad científica?*, México, Instituto de Investigaciones Sociales, Facultad de Medicina, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de la Región Carbonífera (serie cirujanos en la Nueva España vol. II), 2005 (414 p.)
- ROMANO, Ruggero, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, 1993 (171 p.)
- _____, *Monedas, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, 1998, (294 p.)
- RONZÓN, José, *Sanidad y modernización en los puertos del Alto Caribe 1870-1915*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Atzacapotzalco, Porrúa, 2004 (184 p.)
- RUBIAL García, Antonio, *La plaza, el palacio y el convento*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1998 (168 p.)
- _____, *La santidad controvertida. Hagiografía y conciencia criolla alrededor de los venerables no canonizados de Nueva España*, México, Fondo de Cultura Económica, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999 (323 p.)
- RUIZ Rivera, Julián B., "La Casa de Ustáriz, San Ginés y Compañía" en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Ponencias presentadas en el XXXI Congreso Luso-Español para el Progreso de las Ciencias, celebrado en Cádiz, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, Excelentísima Diputación Provincial de Cádiz, 1976 (p. 183-197)

SALES Colín, Oswald, "Una coyuntura en el comercio transpacífico: fuentes complementarias para la visita de Pedro Quiroga en Acapulco, 1635-1640" en Carmen Yuste (coord.) *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia (Serie Historia), 1997 (p. 127-146)

_____, *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*, México, Plaza y Valdés Editores, 2000 (206 p.)

SAN PÍO, María del Pilar de, *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del noroeste*, España, Mapfre, 1992 (314 p.)

SÁNCHEZ Reyes, Gabriela, "Zarpar bajo el cobijo divino. Prácticas religiosas en los viajes de la Carrera de Indias" en Flor Trejo Rivera (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003 (pp. 145-208)

SÁNCHEZ Santiró, Ernest, *Padrón del Arzobispado de México 1777*, México, Archivo General de la Nación, 2003 (152 p.)

SERRERA, Ramón María, "El camino de Asia. La ruta de México a Acapulco" en Chantal Cramaussel (coord.), *Rutas de la Nueva España*, México, El Colegio de Michoacán, 2006 (pp. 211-234)

SCHURZ, William Lytle, *El galeón de Manila* (prólogo Leonora Cabrera, traducción Pedro Ortíz A.), Madrid, ed. Cultura Hispánica, 1992 (357 p.)

SOLANO, Francisco de, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1987 (426 p.)

_____, *La pasión de reformar: Antonio de Ulloa, marino y científico, 1716-1795*, Sevilla-Escuela de Estudios Hispano Americanos, Cádiz-Universidad, Servicio de Publicaciones, 1999 (458 p.)

SORHEGUI, Arturo, "La Habana-Veracruz. El Mediterráneo americano y el circuito imperial hispano, 1519-1821" en Bernardo García y Sergio Guerra (coords.), *La Habana/Veracruz. Veracruz/La Habana. Las dos orillas*, México, Universidad Veracruzana, Universidad de la Habana, 2002 (23-44)

SOUTO Mantecón, Matilde, "La transformación del puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil" en Carmen Yuste y Matilde Souto (coords.), *El comercio de México 1713-1850*, México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana, 2000 (pp. 110-139)

_____, *Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, Colegio de México, Instituto Mora, 2001 (349 p.)

SPATE, Oscar H. K., *El lago español. El Pacífico desde Magallanes* (vol. I), España, Casa Asia, Australian National University, Sociedad Estatal para Exposiciones Internacionales, 2006 (471 p.)

SUÁREZ, Margarita, *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, Perú, Instituto de Estudios Peruanos, 1995 (137 p.)

_____, *Desafíos trasatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo de Cultura Económica, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001 (528 p.)

- TARDIFF, Guillermo, *Historia general del comercio exterior mexicano, 1503-1847*, México, Gráfica Panamericana, 1968 (2 vols.)
- THURMAN, Michael, *Naval department of San Blas: 1767 to 1798*, Michigan, Ann Arbor, University Microfilms International, 1979 (447 p.)
- TRABULSE, Elías, *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996 (180 p.)
- TREJO Barajas, Dení, *Espacio y economía en la Península de California, 1785-1860*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999 (293 p.)
- TREJO Rivera, Flor, "Mentalidad cristiana y prácticas religiosas en los navegantes ibéricos del siglo XVI" en *Amerística. La ciencia del Nuevo Mundo*, año 3, no. 4, primer semestre de 2000 (pp. 131-144)
- VALDEZ Bubnov, Iván, *Naval power and state modernization: Spanish shipbuilding policy in the eighteenth century*, Tesis de Doctorado (Filosofía), Universidad de Cambridge (Queen College), Londres, 2005 (317 p.)
- VALVERDE López, José Luis, *La dotación de medicamentos en los buques de la armada durante los siglos XVII y XVIII*, Ganado, Universidad de Ganado, 1979 (61 p.)
- VAN Young, Eric, *La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII. La economía rural de la región de Guadalajara, 1675-1820*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989 (392 p.)
- _____, "Haciendo Historia Regional. Consideraciones metodológicas y teóricas" en Pedro Pérez Herrero, *Región e Historia de México (1700-1850)*, México, Instituto Mora, UAM, 1991 (pp. 99-122)
- _____, *La crisis del orden colonial. Estructura agraria y rebeliones populares de la Nueva España, 1750-1821*, México, Alianza Editorial, 1992 (515 p.)
- VELÁZQUEZ, María del Carmen, *El Estado de guerra en Nueva España, 1760-1808*, México, Colegio de México, 1956 (256 p.)
- VICTORIA Ojeda, Jorge, *De la defensa a la clandestinidad: el sistema de vigías en Yucatán 1750-1847*, México, Tesis de Doctorado (Antropología Física), Universidad Nacional Autónoma de México, 1999 (261 p.)
- VIDARGAS del Moral, Juan Domingo, *Navegación y comercio en el Golfo de California 1740-1824*, Tesis de Licenciatura (Licenciatura en Historia), México, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 1982 (313 p.)
- VINSON III, Ben, "Las compañías milicianas de pardos y morenos en la Nueva España. Un aporte para su estudio" en Carmen Blázquez, Carlos Contreras... (coord.), *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, Universidad Veracruzana, 1996 (pp. 239-250)
- VIQUEIRA, Pedro, "Historia regional: tres senderos y un mal camino" en *Secuencia*, no. 25, ene-abr 1993 (pp. 123-137)
- WALKER, Geoffrey, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, España. Ariel, 1979 (352 p.)
- WIDMER, Rolf, *Conquista y despertar de las costas de la Mar del Sur (1521-1684)*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1990 (204 p.)
- WILLIAMS, Glyn, *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII* (traducción José Manuel Álvarez Flores), Madrid, Turner Océano, 2002 (368 p.)
- YUSTE López, Carmen, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984 (98 p.)

_____ (coord.), *Comercio marítimo colonial: nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Serie Historia, 1997 (202 p.)

_____, "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial" en Carmen Yuste y Matilde Souto, *El comercio exterior de México 1713-1850*, México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad de Veracruz, 2000 (pp. 21-41)

_____, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007 (512 p.)