

El Puerto de San Blas y el significado de habitar en una zona de marismas

Doctor Hugo Arciniega

ESCUELA NACIONAL DE CONSERVACIÓN, RESTAURACIÓN Y MUSEOGRAFÍA
 “MANUEL DEL CASTILLO NEGRETE” - INAH
 huarav@prodigy.net.mx

El 9 de agosto de 1768, dos horas después del medio día, frente a la desembocadura de el estero *El Pozo*, en la costa de San José del Gran Nayar, el bajel que conducía el tercer grupo de religiosos, provenientes del puerto de Guaymas, echó las anclas. A pesar del intenso calor, buena parte de los pasajeros mantenían aún su vestimenta oscura. Todos eran miembros de la Compañía de Jesús, y estaban de paso al destierro de todos los dominios de España. Muchos kilómetros atrás habían quedado las otrora prósperas misiones de las Californias, Sonora y la Nueva Vizcaya. Al desembarcar se encontraron ante un paisaje desconocido,¹ al que uno de ellos, Antonio Sterkianowski, describió en estos términos:

«La población de San Blas tiene poco de fundada; las habitaciones son barracas de varas y ramas de árboles, y la asignada a los misioneros sumamente incómoda, pues aunque protege contra los rayos del sol, no así de los terribles aguaceros propios de la estación. El clima es húmedo, caliente y malsano, común de las costas de América en uno y otro mar; los habitantes tienen la tez pálida como la muerte, constantemente expuestos a fiebres y ¡si no hubieran sido pobladores forzosos, hubieran desamparado aquel puesto y clima malsano e inaguantable! Los misioneros no pueden recuperar sus fuerzas porque, a más de lo que antes dicho, hay allí una gran plaga de mosquitos cuyas penetrantes y tormentosas picadas no les dejan descansar de día, ni dormir de noche. Las personas que están allí de asiento, para poder dormir, lo hacen bajo pabellones de velo sutilísimo que permiten la circulación de aire e impiden la entrada de mosquitos. Según el padre Ita, en Guaymas había muchos mosquitos, pero ¡comparándolos con los de San Blas, en donde hay infinitas legiones de todos tamaños y de diversas calidades, son solamente una sombra! La picadura de los mosquitos de San Blas es como un agudo alfiler que deja tras sí un ardor intolerable ¡un verdadero tormento!»²



Sor María Ignacia, religiosa concepcionista, colección particular, México.

Durante aquellos momentos de confusión e incertidumbre extremas, es probable que el cronista jesuita no se hubiera percatado de que pisaban un punto militar, fundado apenas seis meses antes,³ cuyo surgimiento estaba relacionado con la determinación de Carlos III,⁴ para expulsarlos a él y a sus hermanos de orden de todos sus reinos; con la cesión de las misiones que administraban en las Californias, a los franciscanos-fernandinos y a los predicadores de Santo Domingo.

Para explicar estas decisiones resulta indispensable aludir al producto más relevante de la Ilustración española: las *Reformas Borbónicas*. En consecuencia, hay que trascender los límites geográficos de la Nueva Galicia, más aún del Virreinato de la Nueva España y situarnos en la metrópoli.

El siglo XVIII confrontó a la burocracia española con una realidad de decadencia, desorganización administrativa, pobreza, atraso tecnológico, y debilitamiento del poder estatal. Gradualmente y ante el acoso constante de potencias rivales como Inglaterra, Francia, Holanda y Rusia, se había diluido su prestigio como potencia militar. Las posesiones americanas constituían un rico botín que la Corona ya no estaba en condiciones de defender con oportunidad.

Ante el incremento de las manifestaciones de decadencia y tratando de encontrar un remedio para los innumerables males que aquejaban al Imperio Español, un grupo de ilustrados se dio a la tarea de definir un conjunto de reformas que le devolviera su perdido esplendor. A la cabeza de este

movimiento se encontraban Feijoó, Campillo, Ortiz, Ward, Campomanes, Floridablanca, Aranda, Capmany, Cabarrús, Cadalso, Jovellanos, Peñaflores, Forner, Olavide, Torre y Villaroel.⁵ Todos ellos influidos por la ideología, irradiada desde Francia, que pretendía liberar al hombre de prejuicios ancestrales, como una pretendida unidad entre las ciencias, la política, y la religión. De acuerdo con este pensamiento, debía romperse esa matriz y permitir que *el hombre se sirviera de su propia inteligencia*.⁶

En 1765, el rey Carlos III de Borbón, nombró a José de Gálvez Gallardo,⁷ *Visitador General de la Nueva España*. Este hombre recibió la comisión de dar a conocer y hacer aplicar un paquete de modificaciones en la administración pública, que comprendía campos de acción muy diferentes pero que respondían a una visión estratégica integral del continente, a partir de la cual se daría respuesta a los graves rezagos de la economía, la defensa, y la problemática social.⁸

El hombre que años más tarde recibiría el título de *Marqués de Sonora* fue el promotor principal de la fundación del *Puerto y nueva población de San Blas, Reino de La Nueva Galicia, a la costa del Mar del Sur*. Una empresa que, en esta oportunidad me propongo demostrar, fue una consecuencia de la aplicación en América de las *Reformas Borbónicas*; un proyecto que me parece equiparable, sólo en principio, al establecimiento de la *Real Academia de las Tres Nobles Artes de San Carlos, la Real Expedición y el Jardín Botánico del Palacio*, la expedición de Alejandro Malaspina y la reorganización del *Real Seminario de Minas*.

1. Las necesidades políticas que impulsaron la fundación

Los monarcas borbones Felipe V y Carlos III confiaron en las ideas liberales de John Locke y de los enciclopedistas para equilibrar una España agotada frente al brillante cuadro de desarrollo económico que mostraban Inglaterra, Francia y Holanda; pero sin pisar jamás los terrenos del ateísmo y actuando con bastante cautela en lo político. La desvinculación existente entre Madrid y sus posesiones al otro lado del Atlántico permitía, aquí, la cohesión

de los criollos y un deficiente control sobre la administración pública. Ante este panorama, la respuesta fue la implantación del *sistema de intendencias*.

El que sería otro intento desesperado por explotar los recursos existentes en el dilatado territorio tuvo el propósito de fomentar, a todos los niveles, el desarrollo de las economías provinciales. Finalmente se reconocía en España la fragmentación regional existente en los virreinos, pero sólo para incrementar la recaudación fiscal, que permitiría a la Corona obtener rentas más cuantiosas. Fondos que servirían para *reforzar los frentes de guerra en los tiempos de paz*. El sistema de intendencias, entre otros asuntos, pretendía financiar la defensa de las Indias y consolidar la ocupación de las provincias menos pobladas, para explotar riquezas, reales o imaginarias, a través de concesiones monopolísticas. Si se lograba incrementar la recaudación por derechos de explotación de los recursos naturales, entonces el erario público se fortalecería. Así, en 1768 se estableció el sistema de intendencias en la Nueva España.

A su llegada, el *Visitador General* recibió noticias sobre el descubrimiento de ricos yacimientos minerales en las provincias de Sonora y California. Aquellas vetas prometían constituirse en las nuevas fuentes de riqueza que acrecentarían las arcas reales, pero la considerable distancia que mediaba entre éstas y la Ciudad de México, las malas condiciones de los caminos, y la baja densidad poblacional en ellas dificultaban su integración al pretendido dinamismo socioeconómico. Si se consolidaba y mejoraba la comunicación con y entre las regiones, entonces el aprovechamiento de sus recursos sería una realidad. En su opinión, este propósito se alcanzaría mediante el establecimiento de un puerto permanente en el litoral neogallego.

Por otra parte, en Madrid se temía perder la Alta California, que durante esta época se extendía hasta la isla de Vancouver, había que financiar expediciones tendientes a establecer presidios en los puertos de San Diego y Monterrey, puntos fuertes que consolidaran la presencia de España en Norteamérica. De Gálvez traía, además, la nada grata comisión de verificar la expulsión de los jesuitas de la Nueva España y de las Islas Filipinas. Lo que planteó serios problemas en el despoblado septentrión, ya que la atención religiosa de las misiones y el gobierno temporal de los territorios, en la práctica, habían estado regidos por la misma autoridad.

2. Las necesidades económicas que impulsaron la fundación

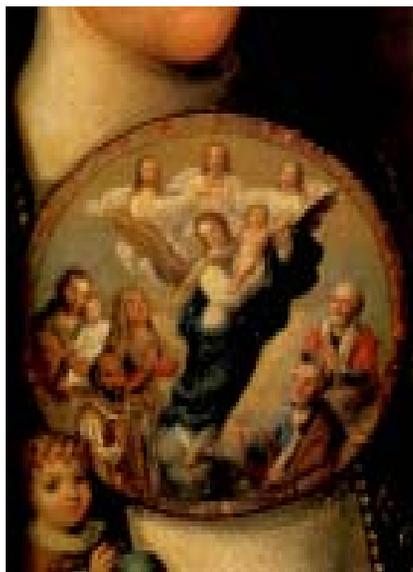
Una de las causas del precario desarrollo español radicaba en la ausencia de tecnologías que se aplicaran directamente a la producción industrial, por lo que a toda costa se debía alentar esta actividad. Los ilustrados veían en la adquisición del conocimiento científico, el que tomaba como paradigma a las ciencias naturales, en concreto a Newton, Kepler y Galileo, el punto de partida para conseguir el dominio de la naturaleza; actitud que era entendida como el propósito fundamental del intelecto humano.

El *Visitador General* deseaba que en las costas de la *Mar del Sur* se formaran astilleros capaces de construir los barcos que la *Real Armada* requería con urgencia. A través de los cuales se intensificaría la comunicación entre la Nueva Galicia, Sonora y las Californias; y cuyo proceso de armado representaba una de las industrias más importantes del periodo.

El escaso desarrollo tecnológico trajo como consecuencia la necesidad de importar productos manufacturados por economías más desarrolladas. Las colonias americanas crecían en proporción inversa a la metrópoli, demandando toda clase de artículos a un Cádiz que mantenía una oferta insuficiente. Comerciantes no autorizados llevaban clandestinamente sus mercancías hasta los puertos novohispanos, rompiendo de esta forma el monopolio español que prohibía a sus súbditos todo trato mercantil con extranjeros.⁹ Para patrullar el litoral del Pacífico, persiguiendo y reprimiendo el contrabando que se introducía por la Nueva Galicia, resultaba ya impostergable establecer una base naval.

En 1765, el rey de España autorizó el libre comercio entre las islas caribeñas y los puertos de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón; en 1778, tocó su turno a los criollos del Perú, Chile, y Buenos Aires, y hasta 1789 pudieron hacerlo los de la Nueva España y Venezuela. Las nuevas condiciones del tráfico marítimo impulsaron la habilitación de puertos y el armado de diferentes tipos de embarcaciones. Veintitrés años antes, de Gálvez Gallardo vislumbraba ya un circuito de intercambio formado por *Acapulco-San Blas-Guaymas-Loreto y San Diego*.

La Corona Española establecía en cada región monopolios sobre la explotación de los productos más rentables. Para el caso de la Nueva Galicia, específicamente en el territorio que hoy corresponde al estado de Nayarit, los había implantado sobre la sal, el tabaco, y las pesquerías de perlas en el Mar de Cortés. Se necesitaba una representación de la Real Hacienda que se ocupara de recaudar los impuestos que causaban dichas actividades, ésta sería otra de las funciones del nuevo asentamiento portuario.



Religiosa concepcionista, colección Museo Nacional del Virreinato, México. (Detalle)

3. Las necesidades defensivas que impulsaron la fundación

Desde el siglo XVI, piratas, corsarios y bucaneros habían dado cuenta de las riquezas de las Indias Occidentales, manteniendo en un estado de zozobra y emergencia permanentes a asentamientos costaneros como San Agustín de La Florida, Tampico, Pánuco, Veracruz, Campeche y La Habana. La *Mar del Sur*, por su parte, no resultaba más segura, la tripulación de la nao de Manila, de regular cargada con 300 toneladas de sedas, porcelanas y marfiles, estaba bien consciente de los peligros que acechaban a su paso por el litoral californiano. Desde el Cabo de San Lucas hasta la bahía de Acapulco, la ruta tomaba tintes de alto riesgo para los hombres de mar, las valiosas mercancías y las poblaciones porteñas.¹⁰

Las constantes intrusiones piráticas resolvieron a los monarcas españoles para conformar una marina poderosa que les asegurara la integridad territorial y las riquezas del vasto imperio. Con tal motivo surgieron centros educativos en los que se impartía una rigurosa formación en matemáticas, astronomía y geografía. En el Colegio de San Telmo de Sevilla,¹¹ por ejemplo, se enseñaba el *arte de la marinería, el pilotaje, la artillería, la cosmografía, la fábrica de navios, la navegación, la geometría, la náutica, la aplicación de globos celestes y terrestres*, el uso de *astrolabios, cuadrantes, agujas de marear*, así como la lectura de cartas marinas y escalas de medida. No obstante, hacía falta *gente de mar*, sobre todo castellanos. Para mejorar el registro y la defensa de las costas americanas, en el siglo XVIII, los ingenieros militares quedaron incorporados a estos trabajos. En suma, desde 1750 la navegación en las costas españolas y en sus dominios de ultramar experimentó cambios significativos.¹²

De Gálvez y Gallardo se percató de que la *Mar del Sur* no era vigilada con la atención debida, lo que ponía en un peligro constante al curso terminal de la *Nao de China*, ya que *velas inglesas* eran frecuentemente avistadas en la entrada al Mar de Cortés. Concibió, para las costas neogallegas, una base naval capaz de proteger, reparar, avituallar, e incluso armar buques de guerra, similar a las que operaban en San Juan de Puerto Rico, Cartagena de Indias, Guayaquil y Montevideo.

Desde 1733, las compañías navieras rusas comenzaron a cruzar el Mar de Bering llegando hasta el Pacífico Norte, en busca de pieles de nutria y otras especies. El gobierno español sabedor de que una gran extensión de sus costas se mantenía prácticamente deshabitada, temía la inminente invasión de la Alta California, ya que San Petersburgo reclamaba derechos sobre ese territorio. Ante una amenaza de tal magnitud, el sistema de defensa del septentrión novohispano era anacrónico e inoperante. Resultaba imperioso establecer una cadena de presidios que repeliera toda agresión desde la *Mar del Sur* hasta el *Seno Mexicano* y que, además, constituyera la espina dorsal del poblamiento en California, Nuevo México y Texas.

Para resguardar tanto a los presidios de *tierra adentro* como a las fortificaciones costaneras hacía falta un ejército regular, una verdadera armada capaz de defender al Virreinato de las acometidas de los enemigos europeos. Éste debía ser otro de los apoyos



Sor María Manuela Josefa de Zamacona y Pedraza, colección Museo Nacional del Virreinato, México. (Detalle)

del Imperio, sobre todo después de que la *Guerra de los Siete Años* había transformado el mapa de Norteamérica, justo cuando Canadá, el Valle de Ohio y todo el curso medio y bajo del Mississippi pasaron del dominio francés al de la Gran Bretaña. La Nueva España quedó amenazada por los dos océanos y por la frontera norte. De acuerdo con lo planeado, las intendencias absorberían los gastos generados por estas fuerzas armadas y abastecerían de todo lo necesario a las milicias comarcales, que quedarían bajo la supervisión directa de militares de carrera y en no pocas ocasiones de los propios intendentes.

José de Gálvez creó la *Comandancia y Capitanía General de las Provincias Internas*, que incluía a la península de California, Sonora, Sinaloa, y la Nueva Vizcaya, como un nuevo sistema defensivo para el Noroeste, pero éste no operaría adecuadamente sino se mejoraban sustancialmente las vías de comunicación por donde desplazar y abastecer a las tropas. Atendiendo a la geografía y a la experiencia de años, esta región sería atendida por mar desde un nuevo puerto emplazado en la Nueva Galicia.

4. Las necesidades religiosas que impulsaron la fundación

Los ilustrados españoles no pisaron jamás el terreno del ateísmo pero sí mostraron un definido matiz anticlerical.¹³ Si se atiende a que pretendieron modificar la ideología de la élite instruida, entonces se comprenderá la lucha que emprendieron contra la tradición, representada básicamente por la Iglesia católica y sus ministros. Mediante la introducción del racionalismo y del empirismo como fundamentos válidos de la certidumbre, se opusieron, veladamente, a la escolástica, un planteamiento que buscaba sustituir al pensamiento teológico sustentado por la fe.

Por otra parte, cuestionaron duramente la acumulación de propiedades por parte del clero, ya que:

«...{éstas} no circulaban en el mercado de los bienes raíces, impidiendo la movilización de capitales ...
...el tesoro real no percibía las rentas que de aquellas se derivaban...»¹⁴

Al mediar el siglo XVIII, el contacto entre la Ciudad de México y las Californias se sostenía, casi exclusivamente, a través del sistema misional construido por los jesuitas; orden religiosa que hizo de los litorales neogallegos, específicamente del puerto de Matanchel, el punto desde donde transportaban hombres, alimentos y otros objetos fundamentales para verificar su labor evangelizadora. Un aprovisionamiento más efectivo de estas fundaciones piadosas, ya en manos de los franciscanos-fernandinos y de los predicadores de Santo Domingo, sería otra de las funciones a cumplir por la proyectada base naval.

5. La elección del emplazamiento

Considero que la fundación del puerto de San Blas no debe ser entendida como un hecho aislado del proceso de colonización europea en los litorales que bañan el Océano Pacífico. Ya desde el siglo XVI, Hernán Cortés utilizó un puerto, Tehuantepec, como base de las primeras expediciones que partieron hacia las Californias. Posteriormente y en la medida que se conseguía un dominio más o menos efectivo de algunas regiones en el Occidente y el Noroeste novohispanos; que se había constituido una red de caminos que conducía a la Ciudad de México; y que se conocían mejor las corrientes marinas, resultó posible aprovechar las bahías y las desembocaduras de ríos, ubicados cada vez más al norte, como surgideros y astilleros temporales. En la Nueva Galicia, operaron como puertos: la Costa de Navidad, el Valle de Banderas, Chacala, Matanchel y las desembocaduras de los ríos Grande de Santiago y San Pedro.

Chacala sirvió como descargadero de la sal que se traía desde San Miguel de Culiacán y que, ya en tierra, era conducida a lomo de mula hasta Santiago de Compostela.¹⁵ Este punto proveía a las tripulaciones de agua dulce, leña, harina de trigo, carne fresca y frutas; allí se desembarcaron desde sedas chinas hasta vinos peruanos, fue el centro de las transacciones comerciales clandestinas más importantes;¹⁶ y, en 1683, Francisco Eusebio de Kino zarpó de este punto con destino a la península de California, en bajeles armados en la región. Años antes, la bahía de Matanchel

también había servido como surgidero pero en 1697, con la fundación de la misión de Loreto, se consolidó como un nodo regional desde donde se abastecía de maderas, granos y de todo lo necesario a las misiones jesuitas, estableciéndose la ruta *Ciudad de México-Guadalajara-Tepic-Matanchel-Loreto*.

A principios del siglo XVIII, la población de *San José del Gran Nayaró Nuevo Reino de Toledo* estaba habituada a las grandes movilizaciones defensivas, justo cuando los vigías apostados en la costa anunciaban la amenaza de un desembarco enemigo; habían incursionado en la construcción de navíos para expediciones al aún desconocido Norte; comerciaban, abastecían e incluso protegían a los navíos que seguían rutas por la *Mar del Sur*, aunque no siempre ondeara en el mástil la bandera española; poco a poco se había ido conformando un camino que comunicaba a la villa de Tepic con Matanchel, como en su momento existió el que iba de Chacala a Santiago de Compostela. En suma, el establecimiento de un puerto en donde se armaran barcos no era una situación ajena a la dinámica histórico-regional.

Acto seguido, e hombre comenzó a reconocer, registrar y apropiarse del entorno natural para desarrollar la infraestructura portuaria.¹⁷ El estero *El Pozo*, debido a sus dimensiones y caudal, fue considerado el más adecuado para resguardar a un tiempo varias embarcaciones, tanto de la acción del oleaje, de los vientos que durante las tormentas arrastraban a los navíos, como de las intrusiones enemigas. La desembocadura de un río era, bajo su interpretación del paisaje, más fácilmente defendible que una bahía. La seguridad de las embarcaciones fue el primer factor a que se atendió para elegir el nuevo emplazamiento.

El armado de barcos presentaba notables diferencias entre las costas del Pacífico y las del Atlántico:

«...la dureza de la navegación desde Europa obligará, ya desde los comienzos de la colonización americana, a la aparición en estas costas de diversos astilleros, los establecidos en el Caribe y el Atlántico deberán cubrir como mínimo la construcción de embarcaciones menores, que no sería seguro ni económico hacer llegar desde Europa. Y esto es lo que se hace en un principio, dejándose las de mayor porte a los astilleros cantábricos y flamencos. Distinto es el caso de los astilleros del Pacífico, que por la larga y difícil navegación por el estrecho de Magallanes o por el Cabo de Hornos, deberán, desde su creación, servir a la construcción aun de las embarcaciones mayores.»¹⁸

La *Campaña pacificadora del Noroeste* fue emprendida en 1767, para someter a los seris rebeldes. El *Visitador General de la Nueva España* requería de barcos en donde transportar a las tropas de *Su Majestad*, con brevedad y economía, desde la Nueva Galicia hasta el puerto de Guaymas. A esta apremiante necesidad se sumaba la de conformar una base naval para que, al regreso, se mantuvieran disponibles éstos. El segundo factor a que se atendió en la elección del emplazamiento fue la obtención de las mejores condiciones

naturales para el armado de los bajeles. Fundamental resultó la existencia de maderas de buena calidad, las márgenes de los ríos Grande de Santiago y San Pedro ofrecían cedros rojos (*Cedrela mexicana*);¹⁹ y si, además, se pretendía que éstos fueran fácilmente transportables desde el sitio de corte hasta los astilleros, el sistema de esteros y canales de las marismas podrían hacer las veces de vías fluviales por donde conducir troncos de gran tamaño hasta la playa.

Para ensamblar y dar mantenimiento a las secciones de un barco resultaba muy afortunado disponer, en un astillero, de aguas interiores suficientemente abrigadas de los vientos y de la acción del oleaje, pero que proporcionaran una salida fácil hacia mar abierto; con una profundidad suficiente para *botar*, sin grandes esfuerzos, los nuevos navíos. Condiciones con las que el estero *El Pozo* y los canales naturales en las playas aledañas cumplían más que satisfactoriamente.

Los *pilotos* españoles supusieron erróneamente que entre más llanas fueran las playas menos violento sería el oleaje.²⁰ La experiencia les había enseñado que en la desembocadura de *El Pozo*, los fondos marinos estaban libres de arrecifes y que las corrientes resultaban propicias para dirigir a los bajeles hasta las rutas de navegación ya establecidas. Al contemplar la llanura costera nayarita, la consideraron segura para la navegación y el atraque de los navíos.

El tercer factor que decidió el emplazamiento de la nueva base naval fue la ubicación en el macizo continental. San Blas está más al norte que Acapulco, lo que acortaba considerablemente la distancia hacia los presidios y misiones de las Californias, Sinaloa y Sonora; resultaba posible integrarlo a la red de caminos preexistente que comunicaba a los centros de población vecinos, a las haciendas, a los ranchos, a las capitales provinciales y a la virreinal. En otra vertiente, se pensaba que la región ya estaba en condiciones de abastecer a un puerto permanente de todos los productos que



Sor María Gertrudis del Niño Jesús, religiosa carmelita, colección Museo Nacional del Virreinato, México.

resultaban necesarios para la subsistencia de sus futuros habitantes.

Como se deja ver, se antepusieron las necesidades del recinto portuario sobre las del asentamiento en donde se desarrollaría la vida cotidiana de los futuros sanblaseños.²¹ Para ellos se disponía de manantiales; de canteras que junto con las maderas y el barro solucionarían la demanda de los materiales constructivos indispensables para erigir los primeros espacios arquitectónicos; con amplias áreas de suelos arenosos en donde calcularon, mal por cierto, prosperaría el maíz, el frijol y los pastos para el ganado vacuno, y con una bienhechora brisa que, desde las nueve de la mañana hasta las seis de la tarde, sopla todos los días saneando el ambiente.

Los fundadores no estaban en condiciones de verificar, como lo prescribía el derecho indiano,²² la presencia de ancianos, hombres jóvenes de complexión robusta y frutos de buen tamaño, tampoco había a quien predicar los Evangelios, porque el paraje estaba casi deshabitado.

6. El Recinto Portuario

Wolfgang Braunfels distingue a las *marítimas* del resto de las ciudades europeas, porque:

*«... a ellas no se llega por la periferia, sino por el centro (...) canales y corrientes fluviales ofrecían a los barcos, en su mayoría de altura, la posibilidad de atracar junto a las viviendas, que servían al mismo tiempo de oficina y almacén (...) penetramos en estas ciudades, no por un punto de la periferia, sino por el mismo centro. Las naves descargaban sus mercancías (...) lo más cerca posible de la plaza del mercado.»*²³

La villa de San Blas no se apejó a esta tipología porque, desde su fundación hasta la primera mitad del siglo XIX, existió una marcada separación entre asentamiento y recinto portuario, los porteños vivían distantes de los barcos y de los *tinglados*, todavía más, el barrio de *La Maestranza* estuvo separado del arsenal.²⁴ La configuración del entorno natural americano provocó, nuevamente, modificaciones al esquema tradicional del puerto europeo.

Una reflexión final

La historia del puerto de San Blas me permite ejemplificar como a la fundación y a la traza consecuente que adoptará un asentamiento subyace una ideología determinada, para este caso de estudio la ilustración española. Numerosas fueron las funciones que, durante la segunda mitad del Siglo XVIII, debía cumplir la base naval: un punto de partida para acceder a Sinaloa, Sonora y las Californias; un núcleo emisor de la cultura novohispana hacia Norteamérica; un astillero para armar barcos de gran calado; una base de vigilancia y patrullaje para evitar el contrabando de manufacturas; un nodo de abasto; un centro recaudador de impuestos; una plaza fuerte y de paso para el ejército; y, el punto desde donde se intentó abastecer a los nuevos administradores de las que fueron misiones jesuíticas.

El proceso evangelizador de buena parte del Noroeste novohispano no puede comprenderse sin los surgideros, los



Sor María Rafaela de la Paz Urias, religiosa agustina, colección particular, México.

fondeaderos y los puertos establecidos sobre el litoral neogallego; en el momento de reconstruir las rutas, de analizar las arquitecturas y de identificar la cultura material resultante de este proceso histórico no debemos pasar por alto los servicios que prestaron estos asentamientos de paso. Mi reflexión sobre las condiciones que llevaron a materializar una utopía ilustrada en la desembocadura del río San Blas pretende constatar, una vez más, que cada proceso de abandono da paso a una fundación, es decir, a la concepción territorial de los jesuitas se impuso la del *Visitador* José de Gálvez Gallardo.

Notas:

¹ La población de San Blas, además de ser el único puerto de abrigo con que cuenta el estado mexicano de Nayarit, es, desde 1930, cabecera municipal; dista 70 kilómetros de la ciudad de Tepic.

² Alberto Francisco Pradeu citado en Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit*, Secretaría de Marina, México, 1968, v.I, p. 25.

³ «11 de enero de 1768 (...) desde el puerto de la Navidad hasta el de Culiacán, con justas consideraciones y teniendo las leyes de la materia, he resuelto se forme desde luego la población de San Blas, en el paraje que llaman rancho de Basilio o donde le parezca más conveniente al comisionado don Manuel Rivero (...) La planeación de San Blas se inicia el 22 de febrero de 1768...» *Ibid.*, p. 35.

⁴ «En 1759, Carlos III sucede en el trono de España a su hermanastro Fernando VI, tras haber reinado en Nápoles desde 1734.» Carmen de Reparaz, *Yo solo. Bernardo de Gálvez y la toma de Panzacola en 1781. Una contribución española a la independencia de los Estados Unidos*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1986, p. 14.

⁵ Eleázar Córdoba-Bello, *Las reformas del despotismo ilustrado en América. Siglo XVIII Hispanoamericano*, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 1975, p. 20.

⁶ «La razón va a tener como función primordial la de separar lo ficticio, lo creído por revelación o tradición, de lo fáctico, o sea lo comprobado por la observación y la experiencia; ya no partirá de principios *apriori*, sino que se apegará a la realidad. Juzga, compara, descubre, con el fin de revelar la verdad y denunciar el error. En esta forma la razón cobra una verdadera autonomía, ya no va a ser considerada simplemente como un concepto de ser sino de hacer.» Cecilia Greaves Laine, *La Ilustración*

en la Nueva España, *La acción del despotismo ilustrado español y la obra de la inteligencia novohispánica*, tesis inédita, Universidad Iberoamericana, México, 1965, p. 5.

⁷ «Nacido el 2 de enero de 1720 (...) su labor será muy valiosa, debiéndose a él notables mejoras en todos los ramos pertenecientes a la Real Hacienda. José, uno de los gobernantes más capaces y afortunados de la España del siglo XVIII (...) En 1776 es nombrado Ministro de Indias; su sobrino Bernardo Vicente Apolinar de Gálvez y Gallardo Madrid llegará a ser virrey de la Nueva España en 1785, sucediendo a su padre el Teniente General de los Reales Ejércitos Matías de Gálvez y Gallardo.» Reparaz de. *Op. cit.*, pp. 11–25.

⁸ Pedro Antonio Vives Azancot, «Tres siglos de fortificación e infraestructura portuaria en la América Española», en *Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas*, CEHOPU, Madrid, 1985, pp. 56–57.

⁹ «La América española era un mercado controlado por las potencias rivales de España» Córdoba. *Op. cit.*, p. 448.

¹⁰ La legislación indiana manifiesta claramente ese panorama: «Porque el atrevimiento de los corsarios ha llegado a tan grande exceso, que nos obliga a procurar, con especial cuidado, la defensa de los puertos y carrera de Indias; y conviene que en tierra y mar se hagan las prevenciones necesarias a su resistencia y castigo. Mandamos a los virreyes y gobernadores, en cuyos distritos hubiesen puertos y partes donde puedan surgir, así por la banda del norte como por la del sur, que los procuren tener apercebidos, y la gente alistada en forma de prevención ordinaria; y nos den aviso de lo que conviniere disponer en su mejor defensa.» Alberto Sarmiento Donante, Comp. *De las Leyes de Indias (Antología de la recopilación de 1681)*, Secretaría de Educación Pública, México, 1988, p. 154.

¹¹ Fundado en 1681.

¹² Horacio Capel, *Geografía y matemáticas en la España del Siglo XVIII*, Oikos-Tau, Barcelona, 1982, pp. 100–287.

¹³ «...se habla del clero opulento y opresor, con sus preladados soberbios y sus monjes holgazanes y enemigos del progreso.» Córdoba. *Op. cit.*, pp. 70–71.

¹⁴ *Ibid.*, p. 81.

¹⁵ Marcial Gutiérrez Camarena, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, Jus, México, 1956, p. 54.

¹⁶ Pedro López González, *Recorrido por la historia de Nayarit*, INEA, México, 1986.

¹⁷ «Deseando concurrir, por todos los medios posibles, a la mayor seguridad y defensa del patache de Filipinas, que se halla anclado en este puerto, pase a reconocer la boca de un río nombrado San Blas, distante una legua de aquí; llevando inteligentes y pilotos en mi compañía para que, especulando y fondeando con cuidado aquel paraje, dijeran si podía asegurarse allí el bajel (...) y se resolvió de común acuerdo que se pasara el patache al sitio referido para librarle de cualquier invasión y asegurarle con las obras que se discurrieran suficientes...» Fermín de Echeverz, 20 de febrero de 1746. Citado en Cárdenas. *Op. cit.*, pp. 10–11.

¹⁸ Juan Carlos Cádiz, Et al. «La construcción naval: las instalaciones en tierra», en *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, CEHOPU, Madrid, 1985, pp. 108–109.

¹⁹ «...con cuya madera era factible construir una embarcación desde la quilla hasta los topes...» Virginia González Claverán, *La expedición científica de Malaspina en Nueva España 1789–1794*, El Colegio de México, México, 1988, p. 181.

²⁰ Cádiz. *Op. cit.*, p. 132.

²¹ Para lograr una mejor comprensión de la estructura urbana de los puertos, he seguido

la posición que la divide en dos sectores básicos:

«El asentamiento portuario. Es el centro de población sostenido fundamentalmente por las actividades que genera el transporte de materias primas y productos elaborados. Es un punto de enlace entre el transporte marítimo y otros medios de comunicación, que hace posible el dinamismo socio-económico en una región.

El recinto portuario. Es un conjunto de áreas de agua y de tierra que comprende obras exteriores, antepuertos, dársenas, obras de atraque, de almacenamiento, patios de maniobras, astilleros y otras instalaciones para construir y reparar barcos y oficinas administrativas correspondientes a la operación portuaria.» Carlos Corral, *Et al, Lineamientos para regular el crecimiento urbano en centros de población portuarios*, UNAM-Facultad de Arquitectura, México, 1988, p. 166.

²² «... que habiéndose resuelto de poblar alguna comarca o provincia de las que están a nuestra obediencia, o después se descubrieren, tengan los pobladores consideración y advertencia a que el terreno sea saludable, reconociendo si se conservan en él hombres de mucha edad y mozos de buena complexión, disposición y color; si los animales y ganados son sanos y de competente tamaño, y los frutos y mantenimientos buenos y abundantes, y de tierras a propósito para sembrar y coger; si se crían cosas ponzoñosas y nocivas; el cielo es de buena y feliz constelación, claro y benigno; el aire puro y suave y sin impedimentos ni alteraciones; el temple sin exceso de calor o frío (y habiendo de declinar a una u otra calidad, escojan el frío); si hay pastos para criar ganados; montes para arboleda y leña; materiales de casas y edificios; muchas y buenas aguas para beber y regar; indios y naturales a quien se pueda predicar el Santo Evangelio, como primer motivo de nuestra intención, y hallando que concurren éstas o las más principales calidades, procedan a la población, guardando las leyes de este libro.» Sarmiento, *Op. cit.*, p. 163.

²³ Wolfgang Braunfels, *Urbanismo occidental*, Alianza Editorial, Madrid, 1987, pp. 70–82.

²⁴ «Para proceder con acierto y separar del arsenal las casas inmediatas que pueden ocasionar incendio en el astillero, he tomado acuerdo del encargado en la construcción don Francisco Seguro, y formado éste el plano que acompaño a V.E., asegurándole que si fuese de su superior aprobación el que las fabrique en línea y forma de calle, los marineros y maestranza que haya de vivir junto al arsenal, como va demostrado, se evitará en mucha parte las maldades que encubren distantes unas de otras, los contrabandos que pueden abrigar en la forma en que están y los incendios que pueden ocasionar sin la distancia que ya va señalada desde ellas al arsenal...» Francisco Trillo a Mayorga, 1783. Citado en Cárdenas. *Op. cit.*, p. 111.

Bibliografía

BRAUNFELS, Wolfgang, *Urbanismo occidental*, Alianza Editorial, Madrid, 1987.

CÁDIZ, Juan Carlos, *Et al*, «La construcción naval: las instalaciones en tierra», en *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, CEHOPU, Madrid, 1985, pp. 107–115.

CÁRDENAS de la Peña, Enrique, *San Blas de Nayarit*, 2v., Secretaría de Marina, México, 1968.

CAPEL, Horacio. *Geografía y matemáticas en la España del Siglo XVIII*, Oikos-tau, Barcelona, 1982.

CASTILLO Ledón, Luis, «El Puerto de San Blas. Su fundación y su historia», *Boletín de la*

Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística (México, D.F.), Ep. 5, 60:1945, pp. 583–596. CÓRDOBA-Bello, Eleazar, *Las reformas del despotismo ilustrado en América. Siglo XVIII Hispanoamericano*, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 1975.

CORRAL, Carlos, Et al, *Lineamientos para regular el crecimiento urbano en los centros de población portuarios*, UNAM-Facultad de Arquitectura, México, 1988.

GONZÁLEZ Claverán, Virginia, *La expedición científica de Malaspina en Nueva España 1789 – 1794*, El Colegio de México, México, 1988.

GREAVES Laine, Cecilia, *La Ilustración en la Nueva España. La acción del despotismo ilustrado español y la obra de la inteligencia novohispánica*, tesis inédita, Universidad Iberoamericana, México, 1965.

GUTIÉRREZ Camarena, Marcial, *San Blas y las Californias. Estudio Histórico del puerto*, Jus, México, 1956.

LÓPEZ González, Pedro, *Recorrido por la historia de Nayarit*, INEA, México, 1986.

MARCHENA Fernández, Juan y María del Carmen Gómez Pérez, *La vida de guarnición en las ciudades americanas de la Ilustración*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1992.

MONCADA Maya, José Omar, *El ingeniero Miguel Constanzó. Un militar ilustrado en la Nueva España del Siglo XVIII*, UNAM-Instituto de Geografía, México, 1994.

PARDO Hernández, Claudia Patricia, «El Puerto de San Blas en la Nueva Galicia y su población a finales del Siglo XVIII», *Entorno urbano. Revista de historia* (México, D.F.), 3: 1997, números 5–6, pp. 131–142.

RAMÍREZ Cabañas, Joaquín, *Comercio extranjero por el puerto de San Blas en los años 1812 a 1817*, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México, 1944.

REPARAZ, Carmen de, *Yo solo. Bernardo de Gálvez y la toma de Panzacola en 1781. Una contribución española a la independencia de los Estados Unidos*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1986.

SARMIENTO Donante, Alberto, Compilador. *De las Leyes de Indias (Antología de la recopilación de 1681)*, Secretaría de Educación Pública, México, 1988.

THURMAN, Michael E., *The Naval Department of San Blas: New Spains bastion for Alta California and Nootka. 1767–1798*, H. Clark, California, 1967.



Sor María Dolores Patiño y Orona, religiosa de la compañía de María, colección particular, México.