

Hombres de mar en las costas novohispanas

Trabajos, trabajadores y vida portuaria
en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)



Guadalupe Pinzón Ríos



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Guadalupe Pinzón Ríos
"Introducción"
p. 11-20

*Hombres de mar en las costas novohispanas
Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el
Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVII)*
Guadalupe Pinzón Ríos (autor)

México
Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas
Figuras, mapas y cuadros
(Historia Novohispana 95)

Primera edición impresa: 2014

Primera edición electrónica en PDF: 2015

Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2018

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

<http://ru.historicas.unam.mx>



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual
4.0 Internacional

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

© 2019: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.

Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en:

<http://ru.historicas.unam.mx/page/terminosuso>

Se autoriza la consulta, descarga y reproducción con fines académicos y no comerciales o de lucro, siempre y cuando se cite la fuente completa y su dirección electrónica. Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



REPOSITORIO
INSTITUCIONAL
HISTÓRICAS
UNAM

Introducción

Las costas del Pacífico novohispano, desde el siglo XVI, se convirtieron en plataforma donde se organizaron diversas navegaciones por el Mar del Sur. Las travesías se dirigieron hacia el Poniente para continuar con la búsqueda de rutas a territorio asiático, hacia el sur para establecer contactos con Perú, y hacia el noroeste para reconocer esos litorales. Sin embargo, pese a las navegaciones practicadas, lo cierto fue que las actividades marítimas se vieron limitadas por diversos motivos, como la política de puerto único que llevó a que sólo Acapulco funcionara como puerto de altura por el temor de que enemigos atacaran territorios coloniales o por las duras condiciones físicas de las regiones costeras.

El poco desarrollo marítimo del Pacífico novohispano no sufrió grandes modificaciones sino hasta la segunda parte del siglo XVIII, cuando las guerras europeas tuvieron más repercusiones en los territorios americanos, cuando las expediciones científicas de la época se incrementaron tanto en el Pacífico como en el Atlántico y cuando las políticas mercantiles del Setecientos permitieron la apertura e incremento de los contactos marítimos en las costas americanas. Lo anterior coincidió además con el desarrollo económico de la región occidental de la Nueva España, lo cual favoreció la creación, en 1768, de un nuevo asentamiento portuario diferente a Acapulco: el Departamento Marítimo de San Blas.

La importancia que ha tenido este establecimiento en la historia del comercio, de las navegaciones, de las exploraciones y de los contactos marítimos de la Nueva España ha sido objeto de estudio en diversas investigaciones. Entre los trabajos más completos pueden mencionarse los de Marcial Gutiérrez Camarena, Michael Thurman y Enrique Cárdenas de la Peña. En la primera se lleva a cabo una revisión de la evolución del puerto desde sus inicios hasta el movimiento de Independencia, aunque destacando su desarrollo regional, lo que hace se pierdan un poco de vista los contextos más generales. La segunda obra es muy completa y en ella se explica con detalle

el papel de San Blas en las exploraciones marítimas por el noroeste americano; se hace referencia a los trabajos llevados a cabo en el lugar y a su relevancia en las expediciones científicas del Setecientos. Y en la tercera se hace una relación detallada de la evolución del establecimiento a doscientos años de su fundación; Cárdenas recurre a variadas fuentes documentales, tanto españolas como mexicanas, y aunque centra sus principales intereses en la evolución marítima, militar y estratégica del establecimiento, también se hace referencia al desarrollo poblacional y a su personal.¹

Otras investigaciones también hacen mención del puerto de San Blas aunque no sea su objeto de estudio. Tal es el caso de Belem Rivera y María Luisa Martín Merás quienes al analizar la cartografía resultante de las expediciones científicas por el Pacífico americano remiten a San Blas como punto de inicio de varias travesías.² Por su parte, Virginia González Claverán, al estudiar la expedición de Alejandro Malaspina, explica el papel que tuvo San Blas en dicho viaje.³ Martha Ortega, Sylvia Hilton y Dení Trejo, que analizan la evolución de la Alta y Baja California, constantemente remiten al papel tanto comercial como marítimo de dicho departamento.⁴ Salvador Bernabeu, en diversas obras, estudia las navegaciones y exploraciones marítimas llevadas a cabo por los litorales del Pacífico americano y constantemente hace mención a las funciones de San Blas.⁵ En los traba-

1. Marcial Gutiérrez, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Editorial Jus, 1956; Michael Thurman, *Naval Department of San Blas: 1767-1797* (tesis), Ann Arbor, Michigan University Microfilms International, 1979; Enrique Cárdenas, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968, 2 v.
2. Belén Rivera y María Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, España, Mapfre, 1992.
3. Virginia González Claverán, *La expedición científica de Malaspina en Nueva España, 1789-1794*, México, El Colegio de México (en adelante Colmex), 1988.
4. Martha Ortega, *Alta California: Una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, Plaza y Valdés Editores, 2001; Sylvia Hilton, *La Alta California española*, Madrid, Mapfre, 1992; Dení Trejo, *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999.
5. Salvador Bernabeu, "El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas", en Florentino Rodao (coord.), *Estudios sobre*

jos de Michael Mathes, Guadalupe Pinzón, Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes se hace referencia a diversas actividades marítimas y portuarias de las regiones costeras del occidente novohispano en los que se incluye al Departamento Marítimo.⁶

El hecho de que una de las principales funciones de San Blas se relacionara con las expediciones científicas ha llevado a que algunas investigaciones centren su atención en los oficiales de mar que participaron en ellas, como se ve con trabajos que hacen referencia a Francisco de la Bodega y Cuadra, Juan Pérez, Bruno de Heceta, José Mociño, Antonio Mourelle o Miguel Constanzó.⁷ No obstante, aún faltan investigaciones por

Filipinas y las islas del Pacífico, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989, p. 23-30; *El Pacífico ilustrado: del lago español a las largas expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992; *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunweg, 2000.

6. Michael Mathes, “Martoncel-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, Colmex, 1993, p. 31-47; Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante UNAM), Instituto de Investigaciones Históricas (en adelante IIH), Instituto Mora, 2011; Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coords.), *Los puertos noroccidentales de México*, México, El Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, Instituto Nacional de Antropología e Historia (en adelante INAH), 1994.
7. S. Bernabeu, “Juan Pérez, navegante y descubridor de las Californias (1768-1775)”, en José Luis Peset (coord.), *Culturas de la costa noroeste de América*, España, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Turner Libros, 1989, p. 277-290; S. Bernabeu, *Juan Francisco de la Bodega y Cuadra. El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1792*, Madrid, Alianza, 1990; S. Bernabeu, *Trillar los mares: la expedición descubridora de Bruno de Ezeta al noroeste de América*, Madrid, Banco Bilbao Vizcaya, Instituto de Geografía, 1995; Héctor Gómez, *Viaje interminable de un naturalista*, México, Academia Mexicana de Ciencias, Instituto Politécnico Nacional, 2005; Amancio Landín Carrasco, *Mourelle de la Rúa. Explorador del Pacífico*, Madrid, Cultura Hispánica, 1971; Omar Moncada, *El ingeniero Miguel Constanzó. Un militar ilustrado en la Nueva España del siglo XVIII*, México, UNAM, Instituto de Geografía (en adelante IGg), 1994.

realizar sobre los trabajadores de bajo nivel que tanto en mar como en tierra hicieron que San Blas se mantuviera en constante funcionamiento. Lo anterior es relevante debido a que este Departamento Marítimo fue fundado con una población permanente que se pensó se involucraría tanto en las navegaciones como en los trabajos portuarios. Por ello, el objetivo de este trabajo es estudiar la evolución del Departamento Marítimo de San Blas a partir de las personas que laboraron en él y cuyo trabajo influyó en el establecimiento de vínculos entre las poblaciones del interior y las actividades marítimas del lugar.

El tema de los trabajadores portuarios en Nueva España ha sido abordado en trabajos que hacen referencia a establecimientos como Veracruz⁸ o Acapulco,⁹ pero en los que generalmente han interesado otras temáticas como el comercio, las epidemias, los movimientos migratorios o las invasiones.¹⁰ Y cuando se ha abordado a las personas involucradas en las flotas de Nueva España o en el Galeón de Manila, se ha hecho más referencia a los grandes comerciantes.¹¹

8. Algunas obras en las que se analiza el comercio de Veracruz son Clarence Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, (en adelante FCE), 1979; Peggy Liss, *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, México, FCE, 1989; Matilde Souto, “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, UNAM, IIH, Universidad Veracruzana (en adelante UV), 2000, p. 110-139 y *Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, Colmex, Instituto Mora, 2001.
9. Martha de Jarmy, *La expansión española hacia América y el océano Pacífico*, México, Fontamara, 1988, 2 v.; Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México, INAH, 1984; Bernabeu, *El Pacífico... y La aventura...*
10. En esta idea coinciden Carlos Bosch y Ernesto de la Torre. Carlos Bosch, “Hombres de mar y hombres de tierra en la historia de México”, en *España y Nueva España: sus relaciones transmarítimas*, México, Universidad Iberoamericana (en adelante UIA), Instituto Nacional de Bellas Artes (en adelante INBA), Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (en adelante Conaculta), 1991, p. 9 y 23; Ernesto de la Torre, prólogo de la obra de Gutiérrez Camarena, *San Blas*, p. vii.
11. David Brading, *Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1810)*, México, FCE, 1997; John Kicza, *Empresarios coloniales. Familias y negocios en la ciudad de*

Según Carlos Bosch, la falta de investigaciones sobre empleados de embarcaciones y de puertos de Nueva España se debe a que en México los temas relacionados con la conquista y la colonización del territorio americano han sido más abordados que los marítimos por haberse volcado las principales actividades económicas hacia el interior.¹² Por su parte, Martha de Jarmy explica que hay reducidas fuentes sobre ese tipo de trabajadores pues al ser en su mayoría personal de bajo nivel dejaron pocas narraciones propias que describiesen sus motivos para embarcarse o sus vidas durante las travesías.¹³ Es posible que la ausencia de estudios sobre el personal marítimo y portuario de las costas novohispanas se deba a la creencia de que se trataba de población flotante que sólo esperaba el momento de regresar a su lugar de origen, principalmente España o las Filipinas.¹⁴ Sin embargo, la presencia de los trabajadores marítimos no fue tan pasajera

México durante los Borbones, México, FCE, 1986; Christiana Renate Borchart, *Los mercaderes y el capitalismo en la Ciudad de México 1759-1778*, traducción de Alejandro Zenker, México, FCE, 1984; Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, UNAM, IIH, 2007; Iván Escamilla, *Los intereses malentendidos. El consulado de comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, México, UNAM, IIH, 2011; Souto, *Mar abierto*.

12. Carlos Bosch, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México, UNAM, 1980, p. 448-449.
13. Jarmy, *La expansión...*, v. 2, p. 33. María Fernanda García de los Arcos refuerza la idea anterior al explicar cómo existen pocas investigaciones sobre los trabajadores de bajo nivel que participaron en navegaciones o laboraron en puertos novohispanos. Véase “El comercio Manila-Acapulco: un intento de estado de la cuestión” en C. Yuste (coord.), *Comercio marítimo: nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, INAH, 1997, p. 165-180, p. 179.
14. Adriana Gil explica esto al referirse a las divisiones territoriales del puerto de Veracruz. Según dice, la zona norte es por donde transitaban hombres y mercancías que sólo estaban “de paso” en el puerto, entre los que se encontraban los miembros de las tripulaciones. Ver “Espacio urbano y familias en la ciudad de Veracruz según el padrón de Revillagigedo (1791)”, en Carmen Blázquez *et al.* (coord.), *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, México, UV, 1996, p. 154-155. Sobre transformaciones del espacio veracruzano ver M. Souto, “Imagen de la ciudad de Veracruz en doce planos de los siglos XVII al XIX”, en Johanna von Grafenstein (coord.), *El Golfo-Caribe y sus puertos, tomo 1, 1600-1850*, México, Instituto Mora, 2006, p. 377-410.

como se ha pensado pues varios hombres que llegaron a este territorio se relacionaron con pobladores del lugar, se contrataron en las actividades practicadas en el virreinato e incluso formaron parte de marinerías locales; su presencia fue tan relevante que las autoridades se vieron en la necesidad de legislar en torno a ella.¹⁵ No obstante, su figura se ha desdibujado de las investigaciones, mientras que se ha dado más relevancia a los trabajadores del interior del territorio novohispano.¹⁶ Esto debe ser replanteado pues podría decirse que en Nueva España hubo trabajadores que, de forma regular, participaron en las navegaciones o faenas portuarias relacionadas con la reparación de bajeles, navegaciones de cabotaje, atención de embarcaciones de azogue o de registro extraordinario, defensa portuaria, acondicionamiento de los puertos, entre otros.¹⁷

La presencia y distintos roles que desempeñaron los trabajadores marítimos y portuarios de la Nueva España hacen necesario profundizar en su relevancia ya que desde los reconocidos navegantes hasta los desconocidos marineros y grumetes, fueron pieza clave para mantener a los establecimientos portuarios novohispanos en constante funcionamiento. Es importante observar que el trabajo de estos hombres no fue el mismo en los diferentes puertos coloniales; este dependió de las actividades practica-

15. Yuste y Souto, *El comercio...*, p. 8-9, explican que las leyes muchas veces son consideradas como el origen del cambio, cuando en realidad en ocasiones son una adaptación del orden legal a las circunstancias cotidianas. En este caso, la presencia del personal marítimo y portuario en la Nueva España fue tan relevante que continuamente se tuvieron que adecuar algunas reglas con la finalidad de adaptarlas a las prácticas de esos empleados y así mantener su comportamiento dentro de la legalidad establecida. Lo anterior generó que la documentación oficial sobre esos trabajadores fuera abundante y, por lo tanto, es una importante fuente que permite un acercamiento a la vida que el personal marítimo llevó en las costas coloniales.
16. Sólo por poner un ejemplo puede verse la obra de Elsa Cecilia Frost, Michael Meyer y Josefina Zoraida Vázquez (coords.), *El trabajo y los trabajadores en la historia de México*, México, Colmex, University of Arizona Press, 1979, en la que se hace referencia (en el periodo colonial) a trabajadores de campo, negros, artesanos, minas, haciendas, gremios urbanos, artistas e incluso empleadas domésticas, pero no hay referencia sobre las marinerías ni de los trabajadores de las costas.
17. Souto, "La transformación..." , p. 113.

das en cada uno de ellos. Por eso, este estudio se centrará en los trabajadores de San Blas a fin de acercarse lo más posible al conocimiento del lugar, a sus habitantes y trabajadores, al tipo de faenas que se llevaron a cabo y al desarrollo que pudo llegar a tener el establecimiento.¹⁸

Se seleccionó a San Blas debido a que desde su fundación en 1768 el visitador José de Gálvez intentó convertirlo en el puerto más importante del Pacífico. Para ello ordenó que contara con una población compuesta de personal que laboraría en el lugar de forma permanente a fin de que a la larga conformara una sociedad marinera. Además, Gálvez tenía planeado crear ahí un astillero en el que se construyeran las embarcaciones a utilizar en el Mar del Sur, así como que se repararan las que llegaran dañadas. El nuevo puerto tendría también las funciones militares necesarias para proteger las costas del Pacífico y al Galeón de Manila que por ahí transitaba. La finalidad era convertir a San Blas en el punto de partida de expediciones que ayudaran a enriquecer los conocimientos científicos que se tenían sobre los territorios del noroeste americano y que influirían en su control y defensa. Por último, los viajes realizados desde ese puerto mantenían contacto y comunicación con las poblaciones y misiones de aquellos

18. Giovanni Levi explica la importancia de la observación microscópica, la cual revelará factores anteriormente no observados permitiendo así desarrollar una descripción densa. La riqueza de este método consiste en la posibilidad de registrar hechos significativos que pueden insertarse en un contexto mayor y que anteriormente pudieron perderse de vista: los hechos mínimos y los casos individuales pueden revelar fenómenos más generales. A su vez, Felipe Castro explica que el análisis microhistórico (o microsocio) permiten ensamblar las historias individuales de la “gente pequeña” con la “gran historia” de las instituciones, grupos sociales e imperios, como él ejemplifica al analizar a los trabajadores de la Casa de Moneda. Por su parte, Pilar Gonzalbo menciona que el comportamiento cotidiano es manifestación de las colectividades, así como que las rutinas de trabajo, fiestas, comida e incluso desórdenes dejan ver dinamismo social y las normas establecidas. Véase “Sobre Microhistoria” en Peter Burke (ed.), *Formas de hacer historia*, Madrid, Alianza Editorial, 1993, p. 119-143, p. 124-126 y 140; Felipe Castro, *Historia social de la Real Casa de Moneda de México*, México, UNAM, IIH, 2012, p. 12; Pilar Gonzalbo, *Vivir en Nueva España. Orden y desorden en la vida cotidiana*, México, Colmex, 2009, p. 17.

territorios.¹⁹ San Blas se convirtió en un experimento marítimo en el que se vertieron las experiencias de las navegaciones de la época, así como las expectativas de transformar los asentamientos portuarios de Nueva España. Algunos de los objetivos del visitador sí llegaron a cumplirse pues, pese a diversas problemáticas sufridas, el lugar adquirió cierta relevancia. Además, su desarrollo implicó el establecimiento de mayores contactos con poblaciones de tierra adentro, así como el aumento de las personas que se involucraron en las actividades marítimas. Otra razón para seleccionar a ese puerto es la abundante información documental que existe de él, la cual permite conocer, tanto directa como indirectamente, al personal marítimo que ahí laboró.²⁰

La idea central que rige este trabajo es que el personal dedicado a las actividades marítimas en las costas del Pacífico novohispano estuvo presente desde el siglo XVI y formó parte de su sistema social y económico, por lo que no únicamente fue visitante de este territorio. La estancia de las tripulaciones que llegaban a las costas de la Nueva España desde España, Filipinas, Perú o Centroamérica, permitió que su experiencia marítima fuese vertida, a través de su trabajo, en los pobladores novohispanos, lo que en cierta forma influyó en la formación de marinerías locales que

19. La bibliografía que existe sobre el puerto principalmente se refiere a esos viajes de exploración que de él partieron. Se pueden ver obras generales como la de Enrique Hernández, *San Blas en la perspectiva de su historia*, Tepic, Gobierno del Estado de Nayarit, 1975; Gutiérrez, *San Blas...*; Cárdenas, *San Blas*. Existen además investigaciones relacionadas directamente con las expediciones, como las que se presentaron en el coloquio organizado por José María Muriá, *Coloquio...*
20. Sobre esto, Peter Burke analiza la importancia de rescatar información sobre la vida cotidiana de personas ordinarias a través de la lectura “entre líneas” de los documentos oficiales. Él se refiere a documentación registrada a partir de casos inusuales como juicios y declaraciones. Ver “Obertura: la nueva Historia, su pasado y su futuro”, en Burke, *Formas*, p. 13-38 y 26. En el caso de los temas referentes a los hombres de mar, pueden encontrarse dos tipos de documentos oficiales, los que trataban de adecuar y regular sus costumbres y los que refieren a sucesos extraordinarios como accidentes, agresiones, incendios, etcétera. Por ese motivo es posible rescatar las vivencias de esos hombres a partir de la documentación oficial y de su lectura entre líneas.

cobraron relevancia hacia la segunda parte del siglo XVIII, cuando las actividades marítimas se incrementaron. Sin embargo, la tradición marinera de este territorio no prosperó demasiado debido a las políticas de puerto único que limitaron las navegaciones coloniales, lo cual, aunado a las difíciles condiciones físicas de los litorales, no permitió llevar a cabo trabajos lucrativos que fomentasen la creación de diversos asentamientos costeros. Por ese motivo, a partir de la fundación de San Blas se intentó modificar la situación anterior y tomar medidas que incrementasen los trabajos marítimos. El funcionamiento de San Blas dependió, en primer lugar, de remesas de hombres de otros puertos y, posteriormente, estas contrataciones tuvieron que ser completadas con personal de regiones cercanas, dando paso a una incipiente marinería local. Las primeras contrataciones de tripulaciones se hicieron en España y Veracruz; posteriormente, se reclutó a hombres de Perú y Filipinas; finalmente, se echó mano de pobladores de las cercanías, incluyendo indígenas y castas. Es necesario aclarar que no se intenta explicar la evolución de San Blas pues de ello existen diversas obras. Lo que aquí interesa es destacar el papel desempeñado por los hombres en este lugar, así que aunque se hará referencia al tema de las navegaciones en general, principalmente se abordarán las condiciones de vida y laborales de los empleados del departamento.

El trabajo se presenta en cinco capítulos. En el primero se analizan los arribos de personal marítimo a las costas del Pacífico novohispano, así como los trabajos que realizaron. En el segundo se hace referencia a los cambios introducidos por la dinastía Borbón en torno a los puertos hispánicos, las razones por las que San Blas fue fundado, las condiciones que hicieron necesario que a diferencia de otros establecimientos éste contara con población permanente y las funciones del lugar. En el tercero se hace referencia a los principales trabajadores de mar y tierra que habitaban en San Blas, así como la forma en la que las autoridades echaron mano de ellos. En el cuarto apartado se mencionan las características generales de las contrataciones al igual que las condiciones salariales de los trabajadores. Finalmente, en el último capítulo se analiza la vida de los trabajadores portuarios, el papel que desempeñaron y los vínculos o actividades establecidas en esa sociedad marítima, tanto en su ámbito laboral como social.

Las fuentes usadas en este trabajo son documentos como la correspondencia entre funcionarios donde se dieron informes sobre la administración del puerto, condiciones laborales y sanitarias de éste, y sobre los empleados y las finanzas del lugar, entre otros. Además, se recurre a los diarios de navegación elaborados en las travesías, en las ordenanzas remitidas desde México o España y la cartografía de la época. Estas fuentes, de forma directa o indirecta, remiten a las tripulaciones, trabajadores y vecinos del Departamento Marítimo. El trabajo también se apoya en fuentes bibliográficas primarias que en su mayoría se trata de crónicas de viajes llevadas a cabo desde San Blas hacia el noroeste americano y en las que se describen las diversas faenas practicadas por los trabajadores del departamento. La periodicidad en realidad abarca la última parte del siglo XVIII por ser el momento en el que el lugar fue fundado y sufrió adecuaciones que sentaron sus bases como puerto y poblamiento.

Podría decirse que con este estudio se pretende reflexionar acerca de la importancia que los trabajadores del mar y de las costas tuvieron en los establecimientos portuarios, lo que a su vez permite analizar su relevancia en el devenir económico, político y social de la Nueva España. El papel de esos hombres no fue ajeno al del resto del virreinato, sino que jugó un rol específico y fue una pieza más del funcionamiento de la sociedad colonial.