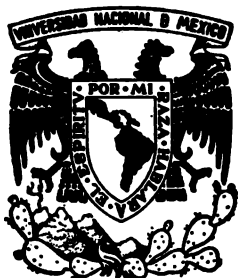


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

COLEGIO DE HISTORIA



NAVEGACION Y COMERCIO EN EL GOLFO DE CALIFORNIA 1740 - 1824

T E S I S
QUE PARA OPTAR AL TITULO DE
LICENCIADO EN HISTORIA
P R E S E N T A
JUAN DOMINGO VIDARGAS DEL MORAL



MEXICO, D. F.

U. N. A. M.
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
COORDINACION DE HISTORIA

1982



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 MIS PADRES

7

INDICE GENERAL

AGRADECIMIENTOS.....	IV
INTRODUCCIÓN: LOS INICIOS DE LA NAVEGACION EN EL GOLFO DE CALIFORNIA	1
1. El golfo y su entorno geográfico	1
2. Descubrimiento y demarcación de sus litorales	11
3. Nuestro estudio	21
I. LOS PROYECTOS PARA LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA DEL NOROESTE NOVOHISPANO AL SISTEMA IMPERIAL	32
1. Una iniciativa neogallega	32
2. La perspectiva de los funcionarios del gobierno virreinal	51
3. La visita, los proyectos y las reformas de Gálvez	66
II. EL COMERCIO Y SU ARTICULACIÓN CON EL TRANSPORTE NAVAL EN EL NOROESTE	103
1. Los circuitos comerciales	103
2. Las actividades marítimas en el golfo de California	136
3. Importancia de la creación del puerto de San Blas	184
III. LA ACTIVIDAD NAVAL Y MERCANTIL EN EL GOLFO EN LAS POSTRIMERÍAS DE LA COLONIA	218
1. Influencia del comercio ilícito en la economía del noroeste	218
2. Los nuevos consulados y el aumento del comercio intercolonial	236
3. Persistencia de problemas económicos regionales y expectativas al término de la guerra de independencia	264
CONCLUSIONES	299
BIBLIOGRAFÍA	304

AGRADECIMIENTOS

La investigación cuyos resultados se contienen en esta tesis se ha realizado en el Seminario de Historia Regional del Noroeste que funciona en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México y que dirigen los investigadores Sergio Ortega e Ignacio del Río. A éstos, maestros y amigos, a todos los compañeros del Seminario del Noroeste, al director del Instituto de Investigaciones Históricas, maestro Roberto Moreno de los Arcos, y a toda la gente del mismo Instituto que me ha brindado consejos y amistad, hago patente mi agradecimiento.

INTRODUCCIÓN: LOS INICIOS DE LA NAVEGACIÓN EN EL GOLFO DE CALIFORNIA.

El golfo y su entorno geográfico

El golfo de California es una de las grandes bahías del mundo. De características similares a las del Mar Rojo, el golfo Pérsico, el mar Adriático o el Báltico, tiene una serie de peculiaridades en sí mismo y en lo que toca a su entorno natural, que, aunadas a las circunstancias históricas, le confieren una especial importancia como elemento formativo de la sociedad y la economía del noroeste de México. En el transcurso de más de tres siglos el golfo de California ha recibido varios nombres, pues se le ha llamado indistintamente seno Califórnico, mar de Cortés, mar Bermejo y seno Lauretano.

Es necesario empezar por hacer algún apuntamiento acerca de su origen y composición dentro del conjunto de los litorales de México en general y del océano Pacífico mexicano en particular. Para ello, recurriremos a la clásica descripción utilizada respecto a las costas mexicanas, según la cual las riberas del golfo de México son señaladas como bajas y arenosas y las del Pacífico como elevadas y con acantilados. Debemos añadir también que las costas del Atlántico se formaron por emersión en tanto que las del Pacífico, que son llamadas "juveniles", son producto de procesos de emersión y sumersión. El accidente más notable de estas últimas es la península de California, que contribuye a delimitar el golfo del mismo nombre.¹

Se acepta generalmente al mesozoico como el periodo geológico en que surgió la península a causa de fuertes movimientos tectónicos, los cuales produjeron el hundimiento de una extensa y estrecha faja de tierra a lo largo de fracturas en la corteza terrestre, formándose una cavidad que fue inundada por las aguas oceánicas y dio origen al golfo objeto de nuestro estudio.² Así, pues, podemos resumir el aspecto geológico del golfo diciendo que el mar de Cortés es una depresión tectónica muy uniforme que sigue el eje de la península de California y de la que so-

bresalen terrazas y crestas por encima de las aguas en forma de islas.³ La longitud del golfo alcanza los 1,200 kilómetros, pues se extiende desde la desembocadura del río Colorado, cerca del paralelo 32, hasta la línea del paralelo 23, que va de San José del Cabo a Mazatlán. Su anchura máxima es de 210 kilómetros, localizada en la parte sur, y la mínima es de 90 kilómetros, a la altura de isla Tiburón. Sin embargo, cabe señalar que desde los tiempos coloniales y hasta la actualidad ha venido empleándose también un criterio geopolítico que considera otra línea demarcatoria del mar de Cortés, la cual empieza en Cabo San Lucas, pasa por el archipiélago de las Marías y remata en la punta Mita, extremo norte de la bahía de Banderas.⁴

En teoría el litoral del Pacífico que pertenece a la república mexicana está dividido en cuatro grandes secciones que son: 1) de la línea fronteriza con los Estados Unidos al cabo Falso, muy cerca de Cabo San Lucas en el extremo sur de Baja California, correspondiente a la costa occidental de la península, 2) del cabo Falso a la desembocadura del río Colorado, o sea la costa oriental de la península, 3) de la desembocadura del río Colorado a la punta Mita, en el extremo norte de la bahía de Banderas, y 4) de punta Mita a la barra del río Suchiate. Para nuestro estudio es evidente que resultan de mayor importancia las secciones dos y tres, pertenecientes al golfo de California, cuyo litoral abarca más de 3,000 kilómetros de extensión, tomando en cuenta no sólo las costas peninsulares y continentales sino también las que aportan el crecido número de islas. A lo largo de ese vasto espacio geográfico se suceden diversos tipos de costa, como los acantilados del oriente californiano, las playas desérticas de Sonora, los esteros y albuferas de Sinaloa, las marismas y la vegetación tropical de Nayarit.⁵

La línea del litoral californiano del golfo es producto de grandes fallas geológicas, por lo que las montañas casi llegan al mar y prácticamente no existe la plataforma continental sino un pronunciado declive submarino. La ribera opuesta, por el contrario, es el borde de emersión del golfo, donde se presenta una costa baja y arenosa en la cual predominan los efectos de sedimentación, provocada en parte por las desembocaduras de los ríos Colorado, Yaquí, Mayo, Fuerte y los que siguen hacia el sur, que modifican el perfil del litoral al mismo tiempo que las llanuras aluviales avanzan sobre el mar. En general, la tendencia de la costa en Sonora, Sinaloa y Nayarit es ganar terreno al océano, proceso al que ayudan el azolve y el desarrollo de la vegetación submarina, tipo mangle, de manera que la evolución o madurez del litoral se presenta en forma de esteros, barras y albuferas.⁶

El promedio de la profundidad del seno califórnico es de 800 metros y existen dos secciones bien definidas; la cabecera norte del golfo, entre la boca del Colorado y la isla Tiburón, está caracterizada por la poca profundidad de las aguas, con mediciones que van de 0 a 500 metros, mientras que de la misma isla hacia el sur la profundidad va aumentando progresivamente hasta la altura de Cabo San Lucas, donde han sido localizados cañones submarinos que exceden de los 3,000 metros de profundidad. También hay una correlación entre la profundidad de las aguas y los índices de temperatura y salinidad, pues la parte norte del golfo se caracteriza por las bajas temperaturas de las aguas y su acentuada salinidad, fenómeno natural en el que las corrientes y las mareas desempeñan un importante papel.⁷

Hasta este punto he señalado el origen y las características generales del golfo de California. Ahora me propongo destacar los aspectos geográficos del mismo que mayormente interesan al tema de la

navegación. Entre otras cosas, es necesario desglosar la descripción del litoral con objeto de referirnos a las islas y los accidentes destacados de la costa, debido a la función que han desempeñado como señalamiento o refugio de los navíos que han surcado el mar de Cortés.

La clasificación y el número de las islas del golfo resulta muy variable, según distintos criterios científicos, por lo que simplemente consignaré que hay cientos de islas, islotes y rocas, y sólo mencionaré las que tienen especial importancia, ya sea por sus características naturales o por su relación con este trabajo. Siguiendo la dirección de sur a norte, por la orilla occidental del golfo, destacan las islas de Cerralvo, Espíritu Santo, San José, Santa Catalina, Monserrat, Danzantes, isla del Carmen, San Ildefonso, Coronado, San Marcos, San Lorenzo, Salsipuedes, Rasa, Smith, Ángel de la Guarda (la más grande de este sector) y, rematando tanto la ribera peninsular como la desembocadura del río Colorado, los grandes bancos de azolve llamados islas de Montague y Gore. Cerca de la costa oriental del golfo y en la dirección norte a sur encontramos, frente a las costas de Sonora, islas como Tiburón (la mayor del golfo y de todo México), San Esteban, San Pedro Nolasco, el pequeño archipiélago de la bahía de Guaymas compuesto por ocho islotes, y las islas de Lobos, Algodones y Pájaros. Ya en lo que hoy es territorio del estado de Sinaloa se encuentran las islas de Piedras, Santa María, San Ignacio, Altamura, el archipiélago de Mazatlán (doce islotes), las islas de Palmito Verde y Palmito de la Virgen. Situadas cerca del litoral de Nayarit se encuentran la isla Isabela, dos rocas llamadas Piedra Blanca de Tierra y Piedra Blanca de Mar, que son de pequeño tamaño pero sirven como referencia de navegación para arribar al puerto de San Blas, y, desde luego, el archipiélago de las Marías cuyas cuatro islas -San Juanito, María Madre, María

Magdalena y María Cleofas- han tenido gran importancia en las exploraciones marítimas del noroeste de México, sobre todo porque son las únicas con agua y vegetación abundante en todo el ámbito del golfo. En general, el valor de las islas del mar de Cortés ha sido servir como orientación y refugio a los navegantes; sólo en algunos casos funcionaron a manera de embarcaderos, donde la configuración de la costa y el relieve submarino crearon profundos canales que en la época colonial facilitaron las maniobras de carga y descarga.

El siguiente aspecto a considerar es el de los accidentes del litoral, pues, siendo éste tan extenso y peculiar en su formación geológica, proporcionó numerosos refugios naturales para todo tipo de embarcaciones. Partiendo del extremo sur de la península hacia el norte del golfo, se encuentran las bahías de Cabo San Lucas y San José del Cabo, la ensenada de Muertos, el canal de Cerralvo, la bahía de La Paz -que es la más grande en la ribera occidental del golfo-, bahía Concepción, el fondeadero y estero de Mulegé, bahías de las Animas, Los Angeles, San Luis Gonzaga y San Felipe. En el litoral oriental del golfo se encuentran varias bahías abiertas y de fuertes corrientes en la parte norte que no ofrecen mucha seguridad, excepto la bahía de Guaymas, que es la más amplia e importante del mar de Cortés. Cerca de las desembocaduras de los ríos Yaquí y Mayo existen varios esteros que funcionaron como puertos en los siglos XVIII y XIX, y la bahía de Yavaros. Más al sur encontramos como accidentes excepcionales la bahía de Topolobampo y el puerto de Mazatlán, formado por un grupo de islotes cercanos a la costa; el resto del litoral se compone de esteros, albuferas y lagunas litorales, todas ellas formaciones inestables por el acarreo de materiales realizado por los ríos y el oleaje marino, de lo que resultan fluctuantes bancos de arena que hacen peligrosa la

navegación en la mayor parte del litoral sinaloense y nayarita.⁸

Las corrientes marinas y las mareas del golfo de California son condiciones geográficas de relevante importancia, ya que sus características no tienen paralelo en ninguna parte del océano Pacífico. Las corrientes del mar Bermejo participan de la gran corriente de California y el punto de contacto es el sur de la península, donde surgen corrientes de flujo que llevan las aguas del Pacífico a "recargarse" sobre las costas de Sinaloa y Sonora, mientras que las del golfo lo hacen sobre la ribera peninsular. Esos mismos flujos de la corriente también provocan la surgencia -elevación de materiales minerales desde las mayores profundidades-, fenómeno mediante el cual aumenta el fitoplancton y por ende la singular riqueza de las especies marinas. La forma del golfo, extremadamente larga y poco ancha, contribuye a que se produzca una gran onda de marea que avanza aumentando de volumen a medida que el golfo es más estrecho, hasta alcanzar en la desembocadura del Colorado una pleamar de diez metros y medio, mientras que en su inicio, Cabo San Lucas, no llega ni siquiera a un metro; tal volumen de agua en movimiento provoca fuertes y erráticas corrientes en algunos de los estrechos canales formados entre las islas y el litoral, como el canal de Salsipuedes en la península, la boca del Colorado en el remate del golfo y el canal del Infiernillo entre la costa de Sonora y la isla Tiburón.⁹

Los vientos tienen una importancia capital en el ciclo de la naturaleza y desde luego que el conocimiento de su actividad es imprescindible para los navegantes, por su influencia en las condiciones oceánicas. En el golfo de California han sido registrados los vientos con cierta precisión, delineándose con claridad dos temporadas, la seca, que va de octubre-noviembre a mayo, y la de lluvias, que abarca de ju-

nio a septiembre-octubre. Durante la temporada seca reinan los vientos del noroeste, que por lo general garantizan buen tiempo en mar y tierra y permiten una fácil navegación hacia el sur, aunque ocasionalmente se presentan turbonadas en el norte del golfo.

La temporada de lluvias presenta más complicaciones, pues es originada por vientos del sureste que frecuentemente se convierten en huracanes de gran fuerza, formados frente a las costas de Centroamérica y sur de México, los cuales representan un grave peligro para la navegación. Las lluvias en el golfo de California se presentan con cierta irregularidad, pues en el sur son muy tempranas y avanzan gradualmente, casi hasta el invierno, sobre las costas de Sinaloa y Sonora, mientras que en la mayor parte de la península de Baja California son escasas, por lo que el terreno se mantiene seco y caliente.¹⁰ En su estudio sobre la navegación y el comercio entre México y Perú en el siglo XVI, Woodrow Borah afirma que, respecto al régimen de vientos del Pacífico, se consideraba como la temporada adecuada para zarpar de México rumbo a Perú los meses de octubre a abril;¹¹ Humboldt dio testimonio sobre la temporada mala para la navegación en las costas occidentales de la Nueva España de la siguiente manera: "...es muy peligrosa en los meses de julio y agosto, durante los cuales soplan terribles huracanes del sureste. En esta temporada y hasta septiembre y octubre las recaladas de San Blas, de Acapulco y de todos los puertos del reino de Guatemala, son de las más difíciles...".¹² Durante la época colonial muchos otros personajes relacionados con la navegación en el golfo de California coincidieron en estas apreciaciones, según se observa en abundantes testimonios documentales.

Para comprender el entorno geográfico del mar de Cortés también debemos apuntar algunos datos sobre la morfografía del noroeste de

México, sobre todo lo referente a las cadenas montañosas que lo rodean. Cuando se formó la Sierra Madre Occidental, a lo largo de pliegues y fallas de la corteza terrestre, creó un geosinclinal o hundimiento, que fue el que alojó las aguas del golfo, mientras que el anticlinal del Pacífico, zona limítrofe del continente, fue formado por una enorme estructura orográfica que va desde la Alta California hasta el istmo de Tehuantepec e incluye los volcanes de la península de California, el archipiélago de las Marías y la Sierra Madre del Sur.¹³ Estas grandes cadenas montañosas surgieron, en su mayor parte, debido a una fuerte actividad volcánica de la que hoy sólo quedan vestigios en el delta del río Colorado, en el norte de Sonora y en el volcán de las Tres Vírgenes, situado en el centro de la península de California.

La Sierra Madre Occidental se extiende en dirección noreste-sureste, con una longitud de 1,250 kilómetros, una altura media de 2,250 metros y una anchura promedio de 150 kilómetros, hasta encontrarse con la Cordillera Neovolcánica Central, a la cual acompaña el final del curso del río Santiago, que viene a ser el límite sureño de la Sierra y del noroeste mexicano en general. Puerto que la Sierra es una formación orográfica de notable continuidad se convierte en una barrera natural que separa a la Mesa del Norte de la planicie costera del golfo de California.¹⁴ Los accidentes de la Sierra hacia el litoral disminuyen el promedio de altura, pero entre ellos se forman líneas de drenaje donde se captan las aguas que alimentan los caudalosos ríos del sur de Sonora, todo Sinaloa y parte de Nayarit; esos accidentes dieron origen a los nombres con que se han designado las porciones sucesivas de la cordillera tales como Nacozari, Púlpito, Alamos, Tarahumara, Tepehuanes (antes Badiraguato, Tamazula y los Frailes) y Nayar.¹⁵

En lo que se refiere al macizo continental, la planicie costera del golfo es una faja de 1,400 kilómetros de longitud que está delimi-

tada por la cordillera y el litoral, debido a lo cual su anchura tiene una gran variación, pues alcanza a tener 300 kilómetros en el norte de Sonora y casi desaparece en el encuentro con la Cordillera Neovolcánica Central. En general se puede decir que esta planicie tiene como promedio una anchura de 100 kilómetros. Esta llanura presenta casi siempre una suave pendiente hacia el mar, interrumpida ocasionalmente por pequeñas cadenas montañosas, que está regada, desde el sur de Sonora, por caudalosas corrientes fluviales. Donde no hay ríos la planicie es desértica, pero en general se presentan llanuras aluviales y esteros que poco a poco van formando una plataforma continental en la costa baja y arenosa, excepto los accidentes geológicos, ya mencionados, de las bahías de Guaymas y Topolobampo.¹⁶

Al otro lado del mar Bermejo, en la península de California, se extiende la Serranía Californiana por más de 1,200 kilómetros cuya configuración es muy accidentada y está desprovista de vegetación en su mayor parte. La vertiente oriental de la Serranía se encuentra muy cerca de la ribera del golfo, donde remata en abruptos acantilados que apenas dan paso a una angosta faja de tierra, con un promedio de cinco kilómetros de ancho, exceptuando la llanura aluvial formada por el delta del río Colorado que alcanza una anchura de cincuenta kilómetros. Las diferentes secciones de la Serranía reciben una variedad de nombres como sierras de Juárez y San Pedro Mártir en el norte; Calamajué, Santa Catarina, San Borja, Mulegé, La Giganta y San Telmo en el centro; en el sur se encuentra la pequeña depresión de La Paz para continuar después con las sierras de La Laguna, San Antonio y la corta serranía del pico de San Lázaro que remata un poco antes de llegar a Cabo San Lucas.¹⁷

Para completar los datos sobre el entorno geográfico del mar de

Cortés debemos citar la clasificación de regiones climáticas realizada por Ángel Bassols en su estudio sobre el noroeste mexicano: 1) Desierto oriental de Baja California, 'o faja costera del golfo, enorme zona árida y de elevada temperatura localizada entre Mexicali y La Paz, que tiene algunos ricos yacimientos minerales (incluso en las islas); 2) Extremo sur de la península, de La Paz a Cabo San Lucas, donde el clima mejora ligeramente por los vientos húmedos que provocan los ciclones del Pacífico; 3) Costa occidental de Sonora, desértica y semi-desértica hasta la altura del río Mayo, con poca lluvia, escasa vegetación y ríos que no llegan al mar, excepto el Yaqui y el Mayo; 4) Subregión centro-este de Sonora, con pequeñas elevaciones, flora desértica y pastizales; 5) La Sierra Madre Occidental que tiene clima frío y es la fuente de los ríos que bajan al Pacífico desde el sur de Sonora hasta el centro-sur de Sinaloa tienen clima de transición árido y semi-árido, y 7) La planicie tropical que se extiende de Mazatlán al centro-oeste de Nayarit, cuya humedad es muy acentuada en el bajo río Santiago y la bahía de Banderas.¹⁸

Tratar de resumir, aunque fuera sumariamente, los múltiples recursos naturales que se encuentran en esa área geográfica resulta una labor difícil y, en lo que toca a los fines de este estudio, tal vez innecesaria para el lector, quien puede acudir a los más adecuados estudios económicos contemporáneos; en el curso de este trabajo señalaré en varios apartados los principales recursos, sobre todo los marinos, que tuvieron importancia en el periodo colonial. Es importante destacar de todas formas que el noroeste de México es un territorio enfrentado al mar, cercado por cordilleras y desiertos, que conforma una unidad geo-económica de enormes recursos en explotación y potenciales, pero donde, irónicamente, la vía oceánica no ha sido utilizada

de acuerdo a sus amplias posibilidades como fuente de riqueza y vía de comunicación. Dentro de las diversas subregiones del noroeste, la península de California es la más desligada en el proceso del desarrollo regional porque sobre las aguas del golfo no se han tendido los puentes navales que las necesidades históricas y sociales han requerido.

Descubrimiento y demarcación de sus litorales

En este apartado haré una breve reseña de las exploraciones españolas en el golfo de California durante los siglos XVI y XVII. Sin embargo, antes de entrar en materia, debo señalar que ya antes de la presencia europea algunos grupos indígenas de la península y de la contracosta sonorenses habían construido embarcaciones rudimentarias con las que aparentemente efectuaban viajes costeros y a las islas, e incluso se cree que llegaron a tener contactos marítimos a través del golfo. Los cada vez más numerosos estudios arqueológicos y antropológicos sobre las culturas indígenas de la región podrán dar mayor luz acerca de este aspecto de la sociedad prehispánica del noroeste mexicano. Desde luego podemos destacar las diversas menciones que hacen en sus crónicas los exploradores y los misioneros españoles acerca de la naturalidad con que los indios usaban balsas y canoas para pescar o para trasladarse entre los litorales e islas del mar Bermejo.¹⁹

Desde que Vasco Núñez de Balboa descubrió el océano Pacífico, al que bautizó como Mar del Sur, existió un gran interés por reconocerlo y esto hizo que, una vez conquistada Tenochtitlán y asegurado el dominio sobre la meseta central. Hernán Cortés enviara exploradores al occidente en busca de la Mar del Sur. Los lugartenientes de Cortés recorrieron el litoral de lo que hoy son los estados de Oaxaca, Michoacán, Guerrero, Jalisco y Colima en busca de lugares apropiados para establecer puertos o astilleros y a fines de 1524 ya se iniciaba la

construcción de barcos en Tehuantepec.²⁰ Entretanto se llevaron a cabo los viajes de Magallanes-Elcano y de García Jofre de Loaysa cuyas relaciones alentaron a Cortés para patrocinar una expedición a las Molucas en 1527, la cual terminó en un desastre.²¹

Tras de muchos trámites y dificultades para obtener un permiso formal de explorar la Mar del Sur,²² Cortés pudo organizar otra expedición, compuesta de dos barcos, que puso a las órdenes de Diego Hurtado de Mendoza en junio de 1532. Los expedicionarios tuvieron que enfrentar fuertes temporales y aunque se les atribuye el descubrimiento de las islas Mariás la empresa finalizó mal, pues un barco quedó tan averiado que tuvo que ser llevado a la costa de Jalisco y del otro navío, comandado por Hurtado de Mendoza, no se volvieron a tener noticias por lo que se ha supuesto que naufragó en alguna parte del golfo.²³ En octubre de 1533 Cortés preparó otros dos barcos que estuvieron a las órdenes de Hernando de Grijalva y Diego de Becerra, respectivamente, quienes al poco tiempo de iniciar el viaje fueron separados por una tormenta. Grijalva derivó al occidente y encontró un grupo de islas que se supone eran las Revilla Gigedo, tras de lo cual regresó a Nueva España. Becerra continuó rumbo al noroeste pero los tripulantes se amotinaron y causaron la muerte de dicho capitán; los rebeldes, encabezados por Fortún Jiménez, se toparon con el extremo sur de la península de California y, habiendo descubierto la riqueza perlífera de la región, recorrieron la costa rumbo al norte hasta la bahía que después se conocería como de La Paz. Ahí se produjo un enfrentamiento con los indígenas en el que murió buena parte de la tripulación, incluido Jiménez, y los sobrevivientes regresaron al continente con la noticia de una nueva y misteriosa tierra que prometía grandes riquezas.²⁴

El mismo Cortés decidió encabezar otra expedición que arribó a

principios de mayo de 1535 a la misma bahía donde murió Fortún Jiménez y la cual fue llamada Santa Cruz. A pesar de todos los esfuerzos por establecer una colonia la expedición fracasó por las escasas perlas que pudieron obtenerse y por la aridez de la tierra. Aunque se hicieron varias travesías a la contracosta continental en busca de víveres, Cortés tuvo que resignarse a regresar a Nueva España y sólo dejó una guarnición que el recién llegado virrey Antonio de Mendoza hizo volver a Nueva España en 1537.²⁵ No cesó el extremeño en sus intentos y patrocinó otra empresa que fue dirigida por Francisco de Ulloa, quien salió de Acapulco al frente de tres barcos en julio de 1539. Este viaje fue de gran importancia para la exploración y demarcación del golfo ya que se recorrió el seno californico hasta su remate en la boca del Colorado, de donde los expedicionarios regresaron costearo la banda interior de la península hasta doblar el cabo de San Lucas para continuar el recorrido por el litoral exterior de California. Desde la isla de Cedros, Ulloa envió un navío de regreso a Nueva España con las noticias de lo realizado y con la nave que le quedaba -había perdido una anteriormente en la costa de Sinaloa- continuó rumbo al norte. Nunca se supo más de él ni de sus hombres por lo que se cree que el barco zozobró en el Pacífico.²⁶ Este viaje contribuyó sobre todo a postular la teoría de la peninsularidad californiana y también marcó el final de las empresas navales cortesianas en el golfo de California.

El virrey Antonio de Mendoza fue el patrocinador de la siguiente expedición naval en el mar de Cortés cuando puso una escuadra al mando de Hernando de Alarcón con órdenes de servir como enlace y apoyo a la expedición terrestre que dirigía Francisco Vázquez de Coronado en busca de las míticas ciudades de Cibola y Quivira. Alarcón salió de

Acapulco en agosto de 1540, navegó por el golfo hasta la desembocadura del Colorado e inclusive envió un grupo que remontó el río en canoa hasta su confluencia con el Gila. Como no se logró establecer contacto con Vázquez de Coronado, la escuadra naval regresó a Nueva España en noviembre del mismo año. El viaje de Alarcón fue criticado por el apresuramiento con que se realizó y sin embargo vino a confirmar el concepto de la peninsularidad californiana.²⁷ Otra expedición patrocinada por el virrey fue la de Juan Rodríguez Cabrillo, en 1542, quien no exploró el golfo pero reforzó la teoría peninsular con el recorrido que realizó por el litoral exterior.²⁸

Durante varias décadas no se registró ninguna expedición de importancia, aunque ya se iniciaba la constante corriente de los "pesca-dores de perlas", aventureros que hacían la travesía del golfo en pequeñas embarcaciones, de Nueva Galicia a California, para rescatar perlas.²⁹ Con el descubrimiento de la ruta del "tornaviaje" entre Filipinas y Nueva España fue necesario intentar la demarcación de las costas californianas, último tramo de la ruta del galeón de Manila. El reconocimiento de ese litoral se hizo imperativo a partir del momento en que el corsario inglés Francis Drake recorrió el Pacífico en una expedición pirata durante 1578 y otro corsario, Thomas Cavendish, esperó y asaltó al galeón filipino en Cabo San Lucas en el mes de noviembre de 1587.³⁰ Ambas expediciones alarmaron a las autoridades españolas por el peligro que se cernía sobre el tráfico comercial del Pacífico, pero también contribuyeron a alterar muchas concepciones geográficas pues como los respectivos retornos a Europa de Drake y Cavendish fueron muy rápidos se creyó que había sido descubierto el mítico paso de Anián,³¹ lo cual dio origen a una controversia, acerca de si California era isla o península, que se prolongó por dos si-

glos y provocó un alud de material cartográfico contradictorio.

Con el propósito de que se demarcara el litoral californiano el gobierno español recurrió al marino y empresario comercial Sebastián Vizcaíno para que reconociera las costas de la península y tratara de establecer una base para auxiliar a la nao filipina. La expedición zarpó de Acapulco en junio de 1596 y recorrió brevemente el sur de la península antes de establecerse en la bahía de Santa Cruz, que Vizcaíno rebautizó como de La Paz, el cual sería su nombre definitivo al paso del tiempo. La pobreza de la región dificultó el asentamiento de una colonia y Vizcaíno dejó ahí parte de su gente mientras buscaba otro lugar apropiado, para lo cual navegó rumbo al norte del golfo. Sin embargo, la exploración se vio obstaculizada por los temporales y los conflictos con la tripulación de tal manera que Vizcaíno se vio obligado a regresar al continente en diciembre del mismo año.³² En 1602 Vizcaíno realizó otro viaje por el litoral exterior de la península, que culminó con el descubrimiento del puerto de Monterrey y contribuyó en gran medida a la demarcación y nomenclatura de esa parte del continente. En el viaje de regreso estaba planeada la exploración del golfo, pero el cansancio y las enfermedades de la tripulación hicieron que se desistiera de ese propósito.³³

Al principiar el siglo XVII la colonización civil se había extendido por la planicie costera continental más allá del río Fuerte, precedida por la penetración dual del presidio y la misión. Ese movimiento estuvo motivado esencialmente por la actividad minera y, en un segundo plano, por las actividades agropecuarias, mientras que el trabajo relacionado con el medio marino era realizado por pocos colonos. La pesca se restringía a la línea costera pues se aprovechaban las mareas y las desembocaduras de los ríos sinaloenses para realizarla³⁴;

las salinas existentes en varios puntos del litoral nayarita y sinaloense tenían una buena producción que aprovecharon los reales mineros de Sinaloa y Nueva Vizcaya;³⁵ los pescadores de perlas fueron los únicos que en realidad navegaron y exploraron el golfo de California ya fueran los aventureros ocasionales que hacían la travesía del golfo en pequeñas embarcaciones desde Sinaloa y Nueva Galicia, o los empresarios que obtuvieron permiso gubernamental y emplearon barcos de mayor calado.

Nicolás de Cardona y Juan de Iturbe eran dos de esos empresarios que en 1615 recorrieron la banda costera interior de la península, rumbo al norte, hasta cerca de los treinta grados de latitud, desde donde los vientos los obligaron a dirigirse a la contracosta continental. En Mazatlán se separaron pues Cardona viajó a Acapulco para reparar un navío, pero fue asaltado por corsarios holandeses que le arrebataron el barco; Iturbe regresó y aunque intentó continuar por la ruta que habían seguido anteriormente pronto tuvo que regresar a la Nueva España por no haber encontrado placeres de perlas productivos.³⁶ Mientras tanto, continuaban las discusiones sobre las condiciones geográficas de California y el mar de Cortés, avivadas sobre todo por las relaciones de fray Antonio de la Ascensión, quien había sido miembro de la expedición de Vizcaíno y quien consideraba que California era una isla, afirmación que encontró una vigorosa oposición.³⁷

El siguiente empresario perlero que exploró y demarcó el golfo fue Francisco de Ortega, quien realizó tres viajes que tuvieron significativa relevancia para el conocimiento y la nomenclatura del seno californico. La primera expedición se realizó en 1632 y puesto que Ortega llegó primero a la isla de Santiago la rebautizó como Cerralvo en honor del marqués de Cerralvo, virrey que le concedió el permiso

de exploración. Reconoció el litoral entre Cabo San Lucas y la habia de la Paz, lugar que elogió por su abrigado puerto y riqueza perlifera y donde impuso el nombre de Espiritu Santo a una isla situada en su entorno. Continuó su viaje hasta los veinticinco grados de latitud, lugar en donde la falta de alimentos lo obligó a regresar a Sinaloa. Al año siguiente Ortega efectuó la segunda expedición y como logró trabar amistad con los indígenas de la región de La Paz dejó ahí parte de su tripulación mientras navegaba rumbo al norte para levantar planos de los accidentes del litoral y de las islas del golfo, dándoles a éstas nombres que, al igual que Cerralvo y Espiritu Santo, todavía perduran hasta nuestros días como Santa Cruz, Monserrat, del Carmen, Danzantes, San Ildefonso y San Marcos. En esa ocasión los expedicionarios alcanzaron los veintisiete grados de latitud hasta que los vientos los obligaron a regresar a La Paz y aunque intentaron abastecerse en Sinaloa la falta de alimentos los obligó a regresar al continente. A pesar de múltiples dificultades legales y económicas Ortega preparó otra expedición en 1636, pero esta vez su navío naufragó cerca de La Paz. Sin embargo, con los restos del barco pudo fabricar una pequeña embarcación en la cual, antes de volver a Nueva España, recorrió el golfo hasta las cercanías del canal de Salsipuedes. Francisco de Ortega fue uno de los más exitosos e influyentes exploradores del golfo en el siglo XVII puesto que la nomenclatura y los planos usados por él se convirtieron en importantes referencias geográficas para la demarcación de los litorales y para la navegación en el golfo de California.³⁸

El siguiente personaje en la historia de los empresarios perleros fue Pedro Porter Casanate, quien tuvo una accidentada participación en la actividad naval del golfo desde que solicitó una licencia de exploración en 1636 hasta que pudo navegar por el mar de Cortés

entre 1648 y 1651.³⁹ En general recorrió el golfo hasta los veintinueve grados, donde se encontraban unas "islas atravesadas", que posiblemente fueran Tiburón, San Esteban, San Lorenzo y Ángel de la Guarda.⁴⁰ Cuando abandonó Nueva España para ocupar un cargo importante en Chile dejó registrado en su relación de servicios y otros escritos que había demarcado la línea costera interior de la península y veinticuatro islas localizadas en el interior del golfo. Bernardo Bernal de Piñadero fue otro empresario que realizó dos viajes a la península alrededor de 1664, pero cuyos contradictorios informes y fuertes problemas legales hicieron que su contribución a la demarcación de las costas del golfo fuera casi nula.⁴¹ Francisco de Lucevilla también organizó una expedición de pesca de perlas a California en 1668 y entre los miembros de su tripulación se contaba el misionero franciscano Juan Caballero Carranco, quien relató las incidencias del viaje cuyo itinerario abarcó del extremo sur de la península a la bahía de La Paz y de ahí a un puerto que por la descripción parecía ser bahía Concepción. Aunque la expedición fue un fracaso económico, el informe de Caballero Carranco aportó valiosos comentarios para la demarcación de los litorales y para la navegación en el golfo de California.⁴²

Durante más de una década se interrumpió la actividad naval de cierta envergadura en el mar de Cortés y sólo continuó la acostumbrada actividad de los pescadores de perlas que empleaban pequeños barcos.⁴³ Por esas fechas también resurgió el interés del gobierno español de establecer una colonia en California por razones estratégicas y con la intención de explotar las supuestas riquezas de la península. Visto el fracaso general de las empresas perleras la corona decidió financiar una expedición colonizadora que debía encabezar el gobernador

de Sinaloa, Isidro de Atondo y Antillón.⁴⁴ Mediante una real cédula, en 1678 se establecieron todo tipo de concesiones y obligaciones a Atondo para que pudiera preparar la expedición colonizadora,⁴⁵ la cual se puso en marcha entre 1682 y 1683. La primera sede de la colonia fue el Real de Nuestra Señora de Guadalupe de La Paz, que no pudo sostenerse por la falta de alimentos y los conflictos con los indígenas lugareños. Tras una escala obligada en la contracosta continental para reaprovisionarse, la expedición se dirigió hacia el norte de la península para establecer otra colonia en el Real de San Bruno.⁴⁶ A pesar de todos los esfuerzos por mantener el establecimiento colonial la situación se hizo insostenible y en marzo de 1685 los expedicionarios decidieron abandonarlo. Los colonos enfermos fueron llevados a la desembocadura del río Yaquí para ser atendidos en esa región y el barco que los transportó inició un reconocimiento del litoral continental rumbo al norte, el cual se efectuó hasta la isla Tiburón de donde los expedicionarios cruzaron el golfo hacia la península para reconocer la costa hacia el sur. Finalmente escasearon los recursos y los expedicionarios regresaron a Nueva Galicia con otra experiencia colonizadora fallida, pero con un mejor reconocimiento de los litorales del golfo, por lo menos hasta la altura de isla Tiburón.⁴⁷ Años después de la empresa de Atondo se produjo la última expedición importante de pesca de perlas, organizada por Francisco de Itamarra en 1694, que tuvo poca significación para la demarcación del litoral del golfo y que sólo mencionamos para destacar que fue el último intento civil de cierta relevancia para la historia de la navegación del golfo durante los siglos XVI y XVII.⁴⁸

A los acontecimientos que hemos reseñado hasta aquí, siguieron las actividades colonizadoras y marítimas que realizaron los misioneros jesuitas en la península de California y en el ámbito del mar de

Cortés. Sin embargo, las características navales y mercantiles de esas empresas misionales son tan complejas y significativas que decidí analizarlas por separado en un apartado del segundo capítulo de este trabajo, apartado que será titulado "Los circuitos comerciales".

Por lo tanto, en esta introducción únicamente me limitaré a señalar las principales contribuciones de los ignacianos al conocimiento geográfico del seno marítimo que alguna vez fue llamado Lauretano por los propios jesuitas. Desde 1697, año en que fue fundada la primera misión jesuítica en Loreto, existió gran interés de parte de los jesuitas por explorar el golfo con objeto de delinear sus litorales y lograr una comunicación estable entre las misiones del continente y las que se fundaran en la península. Eusebio Francisco Kino realizó varias expediciones terrestres por el norte de Sonora, a principios del siglo XVIII, hasta convencerse de que California no era una isla sino que estaba unida al continente por un paso terrestre; en 1720 Juan de Ugarte organizó y participó en la construcción de la balandra El Triunfo de la Cruz, con la cual exploró después el mar de Cortés hasta la desembocadura del río Colorado, empresa descubridora de la que se obtuvo una mejor demarcación del norte del golfo, especialmente de la costa continental;⁴⁹ en 1746 Fernando Consag dirigió otra expedición naval que también alcanzó la boca del Colorado, remate septentrional del mar Bermejo, después de reconocer detalladamente el litoral peninsular al norte de Loreto.⁵⁰

Las expediciones terrestres y navales de los jesuitas en el entorno del seno californico se reflejaron en relaciones escritas y cartográficas que durante mucho tiempo normaron las concepciones geográficas del noroeste novohispano y sirvieron como guías a los navegantes para surcar las aguas del golfo. La Compañía de Jesús estableció asimismo una serie de estaciones navales como Loreto, San Lucas, Guay-

mas, Yaqui, Ahome y Matanchel que constituyeron el inicio de una actividad naval casi organizada y muy regular en el mar de Cortés.

Nuestro estudio

Hasta este punto he presentado una síntesis introductoria de las expediciones navales que se realizaron en el golfo de California durante los siglos XVI, XVII y parte del XVIII que tuvieron alguna importancia para la demarcación de esos litorales. Durante ese lapso, en las provincias continentales de Sinaloa y Sonora la colonización civil avanzó con dificultad, precedida por la labor que desarrollaron los misioneros jesuitas y los soldados presidiales, motivada principalmente por la explotación de minas de plata. En la primera mitad del siglo XVIII la línea de presidios, misiones y reales mineros logró extenderse hasta la Pimería Alta y empezó a formarse una región económica que, a pesar de su alejamiento respecto a la capital del virreinato, tenía que mantener una estrecha relación con el sector mercantil de la ciudad de México. Para el abastecimiento comercial de aquella lejana región se utilizaban únicamente vías terrestres, en gran parte porque así convenía a los intereses de los almaceneros de México. Estos manejaban en su provecho diversas circunstancias -tales como los altos fletes y la tardanza en transporte- de modo que les permitiera imponer sus condiciones financieras en el noroeste novohispano, región permanentemente agobiada por la escasez de mercancías y la falta de financiamiento a su principal actividad que era la minería.

El encauzamiento de las actividades mercantiles por vías terrestres hizo que las rutas marítimas estuvieran en un plano secundario e inclusive marginal dentro del marco de las provincias que rodeaban al golfo de California. Después de los viajes de descubrimiento en el siglo XVI las empresas navales que se produjeron en el mar de Cortés

estuvieron encaminadas a explotar la riqueza perifera de la península californiana o a intentar el establecimiento de una colonia que sirviera como estación de tránsito al galeón de Manila. Sin embargo, todos los intentos fracasaron y a fines del siglo XVII la corona dejó de participar en los proyectos que involucraran algún tipo de actividad naval en el golfo. Esto permitió que la Compañía de Jesús obtuviera un ventajoso permiso, fuera de lo usual en la política del gobierno español. Por esa licencia los jesuitas obtenían amplia autonomía en la forma de administrar los asuntos de la península y con la cual pudieron establecer un tipo de régimen misional en el que casi no tuvieron cabida los colonos civiles españoles. Así, aunque los ignacianos iniciaron un tráfico naval de abastecimiento entre sus establecimientos misionales de ambas riberas del golfo, ese abastecimiento fue muy precario y limitado a las necesidades de la empresa evangelizadora. Por otra parte, las actividades marítimas civiles en el mar Bermejo siguieron restringidas a la esporádica pesca de perlas que realizaban algunos aventureros de Nueva Galicia y Sinaloa en las costas de la península y en las del norte de Sonora, así como a una limitada pesca ribereña y a la explotación de las salinas.

En vista de la casi nula actividad naval comercial en el golfo de California hasta mediados del siglo XVIII, con este trabajo se pretende hacer una presentación y análisis cualitativo de los acontecimientos producidos entre 1740 y 1824, con los que se inició un verdadero tráfico mercantil ligado al medio naval del noroeste de la Nueva España. Debe iniciarse este estudio con el comentario de los proyectos en los que se planteaba la necesidad de impulsar las actividades marítimas y comerciales en el golfo de California. Tales proyectos tuvieron diferentes matices, pues en alguno de ellos se sugería la posibilidad de que determinada provincia tuviera un papel preponderante

en el mejoramiento de las condiciones generales del noroeste, mientras que otros tuvieron una visión más general de lo que debía hacerse para lograr la consolidación definitiva de tan vastos territorios bajo el dominio del imperio español.

Todos estos planes parecen encuadrar en la corriente reformista inspirada por la nueva política de la dinastía borbónica. Casi todos estos esquemas coincidían en la idea de considerar al comercio marítimo como la principal herramienta de un proceso unificador para las provincias noroccidentales. Hasta entonces las actividades económicas y la formación de la sociedad regional habían sido anárquicas y poco productivas para la metrópoli, pues buena parte de la producción y los recursos de la región se desperdiciaban por falta de una mejor comunicación con el centro del virreinato y por la exigua línea de abastecimiento comercial que controlaban en su beneficio los mercaderes de la ciudad de México. Describiré pues las relaciones mercantiles en Sinaloa, Sonora y California con la intención de ubicar los diferentes circuitos comerciales -misión, presidio, real de minas, ranchos- y su conexión con el transporte naval en el mar de Cortés a través de los siglos XVII y XVIII. Parte importante en el análisis de esa actividad económica será el estudio de la influencia que tuvieron los consulados de comerciantes de España y México en las provincias antes mencionadas y el destacado papel que desempeñó el puerto de San Blas en el comercio naval del golfo de California a partir de 1768.

La última parte de este estudio estará dedicada a revisar el impacto que tuvieron los decretos del llamado "comercio libre" español y otros factores, como el contrabando y la creación de nuevos consulados de comercio, en las relaciones socioeconómicas del noroeste novohispano. El examen de estos problemas lo sitúo entre la última dé-

cada del siglo XVIII y el año de 1824, tanto porque era necesario revisar los efectos prácticos de la política monárquica como por estudiar las futuras posibilidades que se preveían para la región en los primeros años de vida del México independiente. Al proclamarse la república y la constitución federal de 1824 se pusieron en práctica toda una serie de conceptos económicos en los que la auténtica libertad de comercio dio nuevos cauces a los particulares intereses oligárquicos que empezaban a formarse en el noroeste mexicano, razón por la cual decidí hacer en ese año el corte final de este trabajo.

Como principal consideración justificatoria para la elaboración de esta tesis debo señalar que hasta hoy no se ha realizado un estudio globalizador de la actividad naval mercantil en el golfo de California durante el siglo XVIII. Existen en cambio varios trabajos de recopilación y estudios monográficos de empresas navales, pero la mayoría de ellos referentes a épocas anteriores. El golfo de California es el auténtico mare nostrum mexicano y la reseña histórica de la sociedad que se ha ido formando y desarrollando en su entorno geográfico tiene una fuerte carga emotiva y de responsabilidad para quien se dedique a su estudio. Este trabajo pretende ser una cala de orden cualitativo con la cual se pueda abrir una brecha en el conocimiento de la historia económica regional del noroeste de México, que junto con el análisis de las demás regiones del país puede ser una opción metodológica para el estudio de la historia de México.

Respecto a las fuentes consultadas para esta investigación desde luego he trabajado con el apoyo bibliográfico necesario, pero sobre todo quise beneficiar el material documental relativo al tema que pude localizar en el Archivo General de la Nación -ramos de Californias, Historia, Provincias Internas, Inquisición, Misiones, Indiferente General-, en el Archivo Histórico de Hacienda y en el Archivo Francisca-

no y el Fondo de Origen de la Biblioteca Nacional de México.

• Reconocemos que lo aquí presentado a la consideración del honorable jurado de nuestro examen constituye apenas un primer acercamiento al tema. Ordenar los múltiples datos que hemos podido recoger tanto en las obras editas relativas a nuestro asunto como en la documentación que pudimos consultar en los archivos mexicanos antes mencionados, ha sido una tarea, aunque difícil, que nos ha permitido aclarar cuestiones que creemos son básicas para el conocimiento del desarrollo económico de la región del noroeste en esa época crucial que es la que conocemos como la Época de las Reformas Borbónicas. El esfuerzo que hemos depositado en la formulación de este trabajo de ninguna manera es garantía de que nuestras apreciaciones y comentarios estén a salvo de posibles equivocaciones. Estimamos, sin embargo, que lo que hasta ahora hemos avanzado en el estudio de la navegación y el comercio en el golfo de California, y en el de los varios problemas con él relacionados, puede ser un buen punto de partida para próximos estudios sobre la región del noroeste que hemos de empeñarnos en hacer.

NOTAS DE LA INTRODUCCIÓN

1. Jorge Tamayo, Geografía general de México, pról. de Marte R. Gómez, 2a. ed., 5 vols. México, Instituto Mexicano de Investigaciones Económicas, 1962, mapas, ils., t. II, p. 467-468.
2. Ibid., p. 433, y José Eusebio Salgado y Antonio Munguía, La bahía histórica de California, México, Diana, 1976, 157 p., mapas, p. 63.
3. Tamayo, op. cit., t. II, p. 588.
4. B.F. Osorio Tafall, "Contribución al conocimiento del mar de Cortés", en Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, t. 62, núm. 1, julio-agosto de 1976, p. 92. Este autor también considera una superficie de 181,000 km.² y un volumen de 145,000 km.³ Tamayo, op. cit., t. II, p. 587, coincide en todo aunque convierte la superficie a m.³; Salgado, op. cit., p. 63, es quien resume las opiniones sobre la línea cabo San Lucas-cabo Corrientes.
5. Tamayo, op. cit., t. I, p. 469-470; Ángel Bassols Batalla, El noroeste de México. Un estudio geográfico-económico. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas, 1972, 623 p., mapas, ils., p. 150-151.
6. Tamayo, op. cit., t. I, p. 470-471.
7. Ibid. t. II, p. 605-606.
8. Ignacio del Río, El régimen jesuítico de la Antigua California (tesis profesional, UNAM. Facultad de Filosofía y Letras, 1971) 262 p., p. 2-3, apud., Enrique Cárdenas de la Peña, Visión y Presencia de Baja California, México, Secretaría de Marina, 1969, 456 p., ils. mapas; Osorio, op. cit., p. 92-93.
9. Osorio, op. cit., p. 95-96; Tamayo, op. cit., t. II, p. 614-615.
10. Osorio, op. cit., p. 100-101; Tamayo, op. cit., t. II, p. 594-595.

11. Woodrow Borah, Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI, trad. de Roberto Gómez Ciriza, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, 258 p., ils. (Serie Historia del Comercio Exterior de México, 2), p. 71-74.
12. Alejandro de Humboldt, Ensayo político sobre el reino de Nueva España, estudio preliminar, revisión, cotejos, notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina, 3a. ed., México, Porrúa, 1978, 676 p., mapas, ils., tablas, gráfs. (Colección "Sepan cuántos...", 39), p. 32-33.
13. Tamayo, op. cit., t. I, p. 261-269.
14. Ibid., t. I, p. 390.
15. Bassols, op. cit., p. 125-126.
16. Tamayo, op. cit., t. I, p. 261-269.
17. Ibid., t. I, p. 431-434 y 460-461. En la vertiente occidental de la península las montañas tienen pendiente suave y existe una planicie costera.
18. Bassols, op. cit., p. 122-124.
19. Michael Mathes, "Los indígenas bajacalifornianos en el servicio marítimo español, 1720-1821" en Calafia, vol. IV, núm. 4, marzo de 1981, Mexicali, Universidad de Baja California, p. 35-42; p. 35.
20. Hernán Cortés, Cartas y documentos, introd. de Mario Sánchez Barba, México, Porrúa, 1963, XXIV-615 p.,; p. 229.
21. Michael Mathes, Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el océano Pacífico. 1580-1630, trad. de Ignacio del Río, México, UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas, 1973, 144 p. mapas, ils., (Serie de Historia Novohispana, 23), p. 13.
22. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América y Oceanía, 42 vols., Madrid, 1864-1884, t. 22, p. 285-295.

23. Antonio de Herrera, Historia General de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme de el mar Océano, pról. de J. Natalicio González, 10 vols., Asunción-Buenos Aires, Ed. Guaranía, 1945-1947; t. VI, p. 139.
24. Colección de Documentos.., t. XIV, p. 128-142. Por breve tiempo fue conocida como la isla de las perlas y pronto se popularizó como California.
25. Francisco López de Gómara, Historia de la Conquista de México, introd. y notas de Joaquín Ramírez Cabañas, 2 vols., México, Robredo, 1943, t. II, p. 193-200.
26. Cartas de Relación de la Conquista de América, ed. de Julio LeReviend, 2 vols., México, Ed. Nueva España, /s.f./, t. I, p. 641-695. En 1541 Domingo del Castillo dibujó un mapa en el que representaba a California como península en, José Luis Mirafuentes Galván y Arturo Soberón Mora, Mapas y planos antiguos de Colima y del Occidente de México (1521-1904), México, Consorcio Minero Benito Juárez, 1978, 240 p., 43 mapas (Colección Peña Colorada, 7), p. 25, mapa 3.
27. Mathes, Sebastián Vizcaíno... p. 15.
28. Colección de documentos..., t. 14, p. 165-191.
29. Debemos señalar que en 1556 la Nueva España era la colonia que más perlas remitía a la metrópoli, vid., Eufemio Lorenzo Sanz, Comercio de España con América en la época de Felipe II, pról. de Demetrio Ramos Pérez, 2 vols., Valladolid, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1979, t. II, p. 433.
30. Mathes, Sebastián Vizcaíno..., p. 19-20, 26-30 y 47-52.
31. El paso de Anián supuestamente debía existir al norte del continente americano y comunicaría las aguas del Pacífico con el Atlántico.

32. Mathes, Sebastián Vizcaíno..., p. 38-42.
33. Álvaro del Portillo y Díez de Sollano, Descubrimientos y exploraciones en las costas de California, Madrid, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1947, 541 p., apéndice documental (Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, XX, serie segunda, Monografías, 7), p. 419-435. Mathes también señala la importancia de este viaje para la demarcación y nomenclatura de California.
34. Luis Navarro García, Sonora y Sinaloa en el siglo XVII, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1967, 336 p. (Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 176), p. 28-29.
35. Ibid., p. 29-37.
36. Californiana II. Documentos para la historia de la explotación comercial de California. 1611-1679, edición, estudio y notas de Michael W. Mathes, 3 vols., Madrid, José Porrúa Turanzas, 1970 (Colección Chimalistac, 29), t. I, p. 51-52, 75, 76.
37. Californiana I. Documentos para la historia de la demarcación comercial de California. 1583-1632, edición, estudio y notas de Michael W. Mathes, 2 vols., Madrid, José Porrúa Turanzas, 1965 (Colección Chimalistac, 22), t. II, p. 1210-1275.
38. Para todo lo referente a Francisco de Ortega vid., Miguel León-Portilla "El ingenioso don Francisco Ortega. Sus viajes y noticias californianas, 1632-1636" en Estudios de Historia Novohispana, vol. III, p. 83-128, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1970, que ha sido traducido al inglés como Voyages of Francisco de Ortega, California 1632-1636, en el número 30 de la Baja California Travel Series (Los Angeles, Dawson's Book Shop, 1973, 75 p., maps, ils.).

39. Véase Californiana II, t. II, p. 729-742, 763-772 y 906-922, para seguir la actuación de Porter Casanate.
40. Ibid., p. 852-859.
41. Ibid., p. 925-1035.
42. Pearl hunters in the Gulf of California 1668: Summary Report of the voyage made to the Californias by Captain Francisco de Lucenilla. Written by Father Juan Cavallero Carranco Los Angeles, Dawson's Book Shop, 1966, 91 p., maps (Baja California Travel Series, 4). También está incluida en Californiana II, t. II, p. 955-982, donde además se encuentra una relación de las personas que integraron las tripulaciones.
43. Miguel Venegas, Noticia de la California y de su conquista temporal y espiritual hasta el momento presente, 3 vols., México, Ed. Layac, 1943, ils., mapas, t. I, p. 159.
44. Californiana II, t. II, p. 986-1199.
45. Herbert E. Bolton, Rim of Christendom. A Biography of Eusebio Francisco Kino. Pacific Coast Pioneer, New York, Russell and Russell, 1960, XIV-644 p., ils., maps; p. 87-92.
46. Ibid., p. 100-119.
47. Ibid., p. 133-213; Venegas, op. cit., t. I, p. 160-168; véase también Californiana III. Documentos para la historia de la transformación colonizadora de California. 1679-1686, edición, estudio y notas por W. Michael Mathes, 3 vols., Madrid, José Porrúa Turanzas, 1974 (Colección Chimalistac, 36).
48. Venegas, op. cit., t. I, p. 169.
49. Tres documentos sobre el descubrimiento y exploración de Baja California por Francisco María Piccolo, Juan de Ugarte y Guillermo Stratford, ed. de Roberto Ramos, México, Jus, 1958, 67 p. (Documen-

tos para la historia de Baja California, 1), p. 13-50.

50. Miguel del Barco, Historia Natural y Crónica de la Antigua California, edición, estudio preliminar, notas y apéndices por Miguel León-Portilla, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1973, 464 p., ils., mapas (Serie de historiadores y cronistas de Indias, 3), p. 284, 368-371 y 374-375; Venegas, op. cit., t. II, p. 341-342, también da noticia del viaje y en el tomo III incluye, como apéndice, todo el diario y el derrotero de Consag.

I. LOS PROYECTOS PARA LA INTEGRACION ECONOMICA DEL NOROESTE NOVO-HISPANO AL SISTEMA IMPERIAL.

1. Una iniciativa neogallega

Al principiar el siglo XVIII, el reino de Nueva Galicia había alcanzado un buen nivel como productor y distribuidor de productos agropecuarios para diversas regiones del virreinato. En la ciudad de Guadalajara ya empezaban a fabricarse artículos domésticos, muebles y objetos de uso en la arriería y en las actividades ganaderas. Además, por el territorio neogallego transitaban los trenes de mulas procedentes de la ciudad de México en una ruta comercial que, tras hacer una escala importante en Guadalajara, continuaba a través de la cordillera y la planicie costera noroccidental de Nayarit, Sinaloa y Sonora hasta llegar a la Pimería Alta, en los confines del Gila y el Colorado, frontera última del imperio español.

Por otra parte, en las costas de Nueva Galicia se habían preparado, aprovisionado o refugiado varias de las expediciones navales que en los siglos XVI y XVII recorrieron el golfo de California y el oceano Pacífico en busca de nuevas tierras y riquezas. El litoral de la provincia contaba con abundantes bosques cercanos al mar y esto favoreció el desarrollo de ciertas actividades navales como la construcción de barcos, industria que nunca pudo alcanzar un desarrollo pleno en la región al igual que muchas otras actividades relacionadas con la navegación. Desde luego existían grupos de pescadores ribereños en Nueva Galicia, pero la provincia se significó sobre todo por ser la base principal de los aventureros que en determinadas temporadas cruzaban el golfo en pequeñas embarcaciones para dedicarse al buceo o al "rescate" de las famosas perlas en la península de California, ac-

tividad que siempre tuvo utilidades muy irregulares o resultados negativos. También existió un limitado comercio naval de cabotaje que estuvo orientado hacia el sur, rumbo a Oaxaca y Acapulco, y se dio cierta relación con el sistema de abastecimiento de la Compañía de Jesús hacia las misiones de California, puesto que en Guadalajara residía un procurador jesuítico encargado de reexpedir los situados que venían de México hacia Matanchel o Chacala, lugares donde eran embarcados con destino a Loreto. En ocasiones el procurador de los jesuitas en Guadalajara también debía ocuparse de hacer las compras necesarias en la misma Nueva Galicia, cuando por alguna razón los situados demoraban en llegar de la capital del virreinato o se interrumpía el aprovisionamiento de comestibles desde las misiones jesuíticas en Sonora y Sinaloa.

Además de estas relaciones económicas Nueva Galicia tenía un fuerte vínculo legal con las provincias septentrionales, ya que la audiencia de Guadalajara atendía los asuntos jurídicos, administrativos y militares de los más remotos lugares al norte del virreinato. La experiencia respecto a los problemas comunes de ese enorme territorio daba a la audiencia de Guadalajara una posición preeminente para sugerir lineamientos políticos, económicos y militares al gobierno español, aun cuando en muchas ocasiones tales sugerencias no fueron atendidas por la corona o por el gobierno virreinal. De cualquier manera, la audiencia de Guadalajara tenía un amplio conocimiento de la situación del noroeste novohispano en general y de los asuntos navales del golfo de California en particular, sobre todo cuando dicha Audiencia tuvo que manejar o dar curso a los asuntos referentes a la colonización jesuítica de la península, ya fuera porque caían dentro de su jurisdicción o en cumplimiento de órdenes reales específicas con las que se buscaba asegurar el control de las costas del Pacífico.

No es extraño, pues, que entre los grupos poderosos de la sociedad neogallega existiera un gran interés por alentar la expansión hacia el norte, si se toma en cuenta la estratégica posición geográfica de Nueva Galicia respecto a las provincias del noroeste y la relación jurídica que tenía con las provincias de Sinaloa, Sonora y California. Hacia 1735 se desempeñaban en la audiencia de Guadalajara varios funcionarios que destacaron por su dedicación a los problemas de colonización del norte. Entre ellos podemos mencionar al presidente de la misma, Francisco de Aysa, marqués del Castillo de Aysa, al oidor Juan Rodríguez de Albuérne, marqués de Altamira, y al entusiasta abogado y escritor Matías de la Mota y Padilla;¹ más adelante nos ocuparemos de los dos primeros en vista de la importancia que tuvieron sus gestiones oficiales, pero resulta necesario ocuparnos primero del autor de la Historia de la Conquista de Nueva Galicia porque las opiniones contenidas en su libro pueden interpretarse como un reflejo de los intereses socioeconómicos y el acendrado sentimiento regionalista neogallego de esa época. La obra de De la Mota y Padilla fue escrita casi en forma simultánea a una encuesta que efectuaba el marqués del Castillo de Aysa y que culminó con un plan de colonización propuesto por la audiencia de Guadalajara en 1743. La Historia vio la luz pública en 1742 y en su parte final De la Mota y Padilla expresó una serie de ideas acerca de la forma en que podía mejorarse la situación de la Nueva Galicia, así como la de las provincias situadas al norte de ella. Cuando se refiere a la forma de impulsar la política de poblamiento en el noroeste, dice:

...y se poblara sin duda, si se le diera fomento al reino de la Nueva Galicia, con el comercio de Filipinas en los puertos que tiene en las costas del Sur, si se pusiese una casa de moneda y si no necesitaran también todos de ocurrir a México... y

como se halla tan distante, son inmensos los costos que tienen cuando se conduce, porque v.gr el cacao que es general alimento en todo el reino, si todo se conduce a México y por tierra es preciso llevarlo hasta Acaponeta, que hay doscientas leguas, y de allí al Rosario, Sinaloa, Sonora y más adentro más de otras doscientas leguas: ¡qué costos los de su conducción! ¡qué riesgos y qué tiempo tan largo se necesita! Y si de las costas de Guatemala en derechura fuesen embarcaciones a la Galicia y en galeras o balandras se condujese por todas las costas hasta el Rosario, Culiacán, Sinaloa y Sonora ¡¡qué alivio, qué brevedad, cómo se poblará la tierra facilitándose el comercio!! y poblados los pueblos pagarán tributos, las minas se trabajarán...²

En este encendido alegato de De la Mota y Padilla puede apreciarse que entre los puntos fundamentales para justificar la posible intervención neogallega como eje y motor de la actividad económica en el noroeste del virreinato, se encontraba el del comercio a través de la vía marítima, aspecto en el que la Nueva Galicia podría tener importante participación, A lo largo de su estudio continuamente subrayó lo costoso e inconveniente del transporte terrestre, ya que los fletes eran muy caros e influían notablemente en el precio de los productos, especialmente los que se utilizaban en la minería (azogue, hierro, acero, pólvora, plomo, magistrales, greta). En cambio, la navegación proveería todos esos artículos, además de ropa y bastimentos, con fletes más baratos. Sugirió también que los barcos proporcionarían un servicio social pues, si "...en dichas galeras se condujeran oficiales voluntarios, se limpiarán las ciudades y villas de ociosos y holgazanes, lo que no es fácil practicarse por tierra /debido a las fugas/ lo que no aconteciera si por mar se condujeran".³ La

referencia a la minería era obligada porque ésta era la actividad primordial del noroeste, pero en la concepción general de Matías de la Mota y Padilla se trasluce la idea de que la navegación por el golfo coadyuvaría al desarrollo minero y al de la región al servir como vehículo del poblamiento, la defensa, la comunicación, la exploración y el comercio de las provincias del norte.

De la Mota y Padilla se mostraba confuso en algunas concepciones geográficas, entre ellas el eterno problema de elucidar si California era isla o península, pero en cambio previó la necesidad de controlar todo el ámbito marino del golfo y afirmaba que debían construirse embarcaciones

...para que desde Acapulco y Colima, Navidad, Salagua, Valle de Banderas, Matanchel y Chacala, que son puertos de la Costa del Mar del Sur de Nueva España y Galicia, se comunicase no sólo la California, sino Sinaloa y Sonora, arribando a los puertos de Santa María [¿Ahome?], Guaymas, Parcais, Caguama, Ensenada de Tepocas, Río Colorado y demás, que por estar sus playas pobladas de gentiles no se conocen; sirviera también de reconocer las islas que median en este brazo de mar, que aunque pequeñas, sirven de rochela a los gentiles de una y otra costa.⁴

Ya casi al término de su obra, De la Mota y Padilla resumía y enfatizaba sus postulados al afirmar que la obra misional resultaría inútil si no estaba apoyada con una fuerte política de control militar y de gobierno cuyas bases principales debían ser el fomento de la población civil, el comercio y la navegación: "remítanse familias a la California y demás provincias, como su Majestad lo ordenó ahora hace cuarenta años, y se conseguirá la conversión de tantos infieles."

ábrase el comercio de dicha isla [California], multiplíquense las embarcaciones; frecuéntense sus puertos y los de Sonora...". Suponía que esa política, combinada con el fomento de la agricultura y el comercio, el empleo de la gente ociosa y la defensa militar, llevaría a la sujeción del noroeste sin un gasto mayor que el que se invertía en los presidios.⁵ Este era, a grandes rasgos, el anteproyecto presentado por un funcionario e intelectual neogallego para lograr una mejor integración de las provincias de California, Sinaloa y Sonora al virreinato de la Nueva España, plan en el que la Nueva Galicia desempeñaría un importante papel.

Como ya hemos mencionado, De la Mota y Padilla daba los últimos toques a su Historia al mismo tiempo que la audiencia de Guadalajara iniciaba una encuesta para obtener informes y opiniones sobre la situación general de la región noroccidental, datos que fueron recopilados por orden del presidente de la Audiencia de Guadalajara, el marqués del Castillo de Aysa.⁶ De acuerdo al cuestionario oficial, inserto en los autos, la encuesta ponía especial atención a los asuntos navales y de poblamiento, aunque en el curso de las declaraciones surgieron muchos otros temas que prolongaron el proceso inquisitivo por más de dos años.

Castillo de Aysa planteó el inicio de la encuesta como un asunto relativamente casual, cuyo propósito era no desaprovechar la estancia en Guadalajara del alférez real de Compostela, Sebastián Pérez de Guzmán, dueño de un barco y persona bien enterada de todo lo relativo a la navegación y la pesca de perlas en "la Mar del Sur". Se ordenó a Pérez de Guzmán testificar bajo juramento todo lo que supiera sobre puertos, placeres perleros y madera para embarcaciones; si convendría impulsar esas actividades marítimas; quién podría dar más información al respecto; si convendría poblar las islas Marías; cuál era la dis-

tancia a cabo San Lucas; cuándo y cómo habían utilizado los enemigos las costas de la región y cuáles eran las maderas y frutas de las islas Californias. Este cuestionario fue el formato que se utilizó con todos los declarantes y lo firmaban el propio marqués y el secretario de la audiencia, Miguel de Vargas, quien fue el encargado de redactar los testimonios.⁷

El testimonio de Pérez de Guzmán resultó muy importante, tanto por ser el primero como por representar el punto de vista de los neogallegos que habitaban y trabajaban en el litoral nayarita: tras el juramento ceremonial dijo tener un barco, haberse dedicado al buceo de perlas y al comercio en Acapulco desde hacía nueve años, por lo que conocía bien la costa. Mencionaba la calidad y las diferentes ventajas de los puertos continentales destacando por su alta capacidad los de Ahome y Matanchel, y en menor grado los de Banderas y Navidad (todos ellos con adecuadas condiciones de comida, agua y madera), que eran de mediana capacidad, pues los demás, Chamelá, Manzanillo y Zihuatanejo, tenían poco abrigo. Después se refería a California, donde había conocido cuatro puertos capaces de recibir cualquier barco y con suficiente agua, pero faltos de comida y madera: San Lucas, donde llegaba la nao de Filipinas y que tenía cerca una misión jesuita; Pichilingue, en la bahía de La Paz; Puerto Escondido, que era el mejor refugio de toda California; y Mulegé, grande y de buen fondo para abrigar 200 barcos, pero sin agua ni comida, aunque había una misión cerca de su entrada (la descripción parece ajustarse más a bahía Concepción, cerca de Mulegé).

Respecto a los placeres de perlas, Pérez de Guzmán informaba que había muchos descubiertos y otros por descubrir, tanto en California como en las islas Marías y en la costa continental, desde Caborca hacia el norte hasta el río Colorado. Sin embargo, comentó que la pes-

ca de perlas era una actividad en decadencia por los alzamientos de los californios, yaquis y pimas, y opinaba que si hubiera uno o dos "barcos del rey" los pescadores podrían regresar al amparo de sus cañones. Esos mismos barcos servirían para proveer a Sinaloa y Sonora por mar, ya que proporcionarían un mejor medio de transporte que el terrestre y también podrían llevar madera a Acapulco, como depósito para la nao, y en general para lo que se ofreciese.⁸ El término "barcos del rey" tuvo mucha aceptación y sería citado frecuentemente en cuanto informe y recomendación fuera dirigido al gobierno español, sin contar la influencia que tuvo en otras personas que rindieron testimonio a la audiencia, en parte porque esos barcos convenían a los intereses particulares de los pescadores de perlas, pero también por su indudable valor práctico y político, que no escapó a la atención de los gobernantes neogallegos. Completaba Pérez de Guzmán su declaración informando escuetamente sobre las islas Marías, de las que sólo recomendaba la más grande, María Madre, porque tenía agua, maderas de álamo para carenar, concha Carey, lobos marinos, pesca de perlas, y un buen puerto que había sido utilizado por navegantes extranjeros para hacer reparaciones, aunque no tenía abrigo, y concluía con la estimación de la distancia a San Lucas, en 100 leguas y la recomendación de varios "armadores" o "buzos" de Compostela como posibles informantes.⁹

Este testimonio fue el más amplio, acertado y representativo de los intereses particulares de los marinos neogallegos, por lo que no insistiremos en comentar los de otros funcionarios y vecinos de Compostela.¹⁰ En cambio, las declaraciones de los colonos de Sinaloa y Sonora revelan otros problemas interesantes que deben desglosarse con mayor cuidado. Por ejemplo, la de José de Olave quien declaró ser vecino de Sinaloa y que tiempo atrás había sido administrador del quin-

to de perlas en Sonora, por lo cual la mayor parte de la información que proporcionó versaba sobre esa actividad. Podemos resumir en gran parte su declaración si citamos la recomendación que hacía de pacificar a los indios que hostilizaban a los pescadores de perlas para poder explotar la riqueza de la zona. Acerca de impulsar una política de poblamiento Olave se mostraba completamente de acuerdo por lo benéfico que esto sería para el comercio de Sinaloa, por el socorro que se podría prestar a los barcos de Filipinas y por la posibilidad de auxiliar a Nuevo México.¹¹ Francisco Antonio Meneses también declaró ser vecino de Sinaloa y haber ocupado anteriormente el cargo de teniente general de Sonora, por lo que en su testimonio predominan las descripciones de algunas expediciones terrestres por el Gila y el Colorado, así como de las relaciones entre la población civil y los grupos indígenas de Sonora. Meneses apuntó algunos temas navales, como la sugerencia de instalar un puerto en la región de Caborca para servir de base a una compañía militar mixta que estaría apoyada por un barco y protegería la entrada de colonos a poblar la región del norte, y comentó lo que podría realizarse con "un par de embarcaciones buenas que anduvieran en la Costa del Sur para el Poniente y el Norte, [pues] tuviera mucha cuenta el Real Erario y el común por que llegaran frutos y ropas con más brevedad por la Mar y con menos costos".¹² Francisco Garrastegui, alcalde mayor de Sonora, confirmó en general el informe de Meneses y añadió una opinión propia sobre la utilidad del puerto de Ahome para los pescadores de perlas como parte de la ruta que seguían para acudir a los placeres de California.¹³

En septiembre de 1741 el marqués del Castillo de Aysa detuvo por un tiempo la encuesta con objeto de hacer una consideración general sobre los testimonios recopilados y pedir su opinión a las personas

que supuestamente tenían mayor autoridad o conocimientos en el noroeste acerca de los campos sobre los que investigaba: el gobernador de Sonora, Agustín de Vildósola, y el capitán de la fragata San Francisco, Ignacio Pérez de Arce, quien era el encargado de transportar las provisiones y situados al presidio y las misiones de California. Castillo de Aysa incluía como parte medular de sus consideraciones la necesidad de construir dos galeras que harían servicio de guardacostas en el golfo y a cuyo amparo afirmaba que se podría revivir la pesca de perlas, además de proporcionar rápida asistencia a todo el noroeste desde Nueva Galicia en lugar del lento auxilio que podía provenir de Nueva Vizcaya. En cuanto a las posibles consecuencias socioeconómicas derivadas de esa vigilancia naval creía que con esa protección era muy probable la participación de empresarios particulares, quienes podrían construir pequeñas embarcaciones de vela latina con las que se abastecerían aquellas provincias (Sinaloa, Sonora y Chihuahua), según los precios de los productos de Nueva Galicia "que abundan en este Reino en las cercanías de la Mar y frecuentemente escasean en aquellas provincias por falta de gente(s) que cultiven los campos". También afirmaba que los precios de la ropa y los materiales de minería mejorarían en relación al costoso transporte por tierra, con lo que se fomentaría la actividad comercial y todo redundaría en beneficio del dominio real, la conquista espiritual y la pacificación de los indios. Por último, incluía otro pequeño cuestionario acerca de a) la conveniencia de transportar gente "ociosa" que estorbaba en Nueva Galicia con lo cual se formarían núcleos de población que debían ser la base de toda actividad productiva y servir a las necesidades estratégicas, b) qué tipo de embarcaciones serían las adecuadas para la navegación del golfo (vela latina o cuadrada), c) la capacidad y

ubicación de los puertos de California y los placeres perleros de la península, d) la conveniencia de poblar las islas Marías, e) cuál era el armamento de la fragata y las demás embarcaciones ocupadas por las misiones, y f) la opinión personal de Vildósola y Pérez de Arce sobre todo el plan.¹⁴

Ya en este primer razonamiento es fácilmente advertible la teoría de los grupos neogallegos sobre la obligada relación económica que debía existir entre su provincia y las de Sinaloa, Sonora y California usando como vía de comunicación el golfo de California. Al hacer notar el menor costo de los productos agropecuarios de Nueva Galicia y las ventajas de su fácil acceso al golfo de California, en contraposición a las dificultades que presentaba la sierra para intentar un contacto más estrecho con la Nueva Vizcaya, Castillo de Aysa intentaba postular la conveniencia de usar el territorio bajo su gobierno como una plataforma para la expansión por el noroeste novohispano. De acuerdo con el cuestionario dirigido a Vildósola y Pérez de Arce, el presidente de la audiencia de Guadalajara también planeaba resolver algunos problemas sociales de la Nueva Galicia cuando continuaba enviar a la gente que llamaba "ociosa" a poblar los extensos territorios del norte. Que el marqués del Castillo de Aysa era un hábil gobernante lo demuestran tres cartas fechadas el mismo día, octubre 28 de 1741, dirigidas al gobernador de Sonora, Agustín de Vildósola, al rector de las misiones de California, padre Jaime Bravo, y al capitán de la fragata San Francisco, Ignacio Pérez de Arce. En cada una de ellas el tono y la intención son fácilmente distinguibles, ya que en el caso de Vildósola se mostró ceremonioso, pero optimista y lleno de planes para la pacificación de la frontera y el aprovechamiento de los recursos de esa zona. Con el jesuita Bravo tuvo una

actitud diplomática al ofrecer su asistencia a las misiones y solicitar su opinión acerca de los posibles proyectos navales, de población y comercio, aunque también aprovechó la ocasión para insinuar que las misiones resultarían beneficiadas con los mejores precios de los productos neogallegos. En cambio, con Pérez de Arce adoptó un tono imperioso mediante el cual ordenaba le informara acerca de múltiples detalles técnicos tales como el número y respectivo armamento de las embarcaciones asignadas al servicio de California, los sueldos de la gente de mar, las condiciones de la costa y de los puertos, qué barcos y sistemas de navegación resultarían más adecuados en el golfo, cómo podría lograrse el poblamiento de las islas Marías, su opinión respecto a si California era isla o península y, finalmente, si consideraba posible el comercio por mar entre Matanchel y Sonora, así como las condiciones del mar de Cortés para el desarrollo de esa actividad.¹⁵

En tanto llegaban las contestaciones a estas cartas fueron efectuadas nuevas diligencias que resultaron muy interesantes por el conocimiento práctico de la región que demostraron dos testigos, el mulato Blas de los Reyes y Manuel de Mena. El primero había nacido en Perú, donde fue apresado por la gente del corsario Guillermo Fester, pero logró escapar de sus captores en las islas Marías, lugar favorito de los piratas para reparar sus barcos.¹⁶ Blas de los Reyes se quedó en Nueva Galicia para dedicarse a la pesca y buceo de perlas por lo que informó conocer muchos placeres en esa zona, a la que elogió por sus puertos y maderas, aunque lamentaba que no hubiera vigilancia de guardacostas ya que esto permitía a los corsarios extranjeros llegar con impunidad a realizar sus incursiones. Recomendó ampliamente las islas Marías como estación naval y posible asiento de colonización y dijo haber estado en California dos veces como contraestre de Ignacio Pérez de Arce. Por otra parte, como pescador de perlas en

forma particular hizo diez viajes a Sonora y California y de esta última decía que todo su litoral era un enorme placer perliífero. Finalmente, hizo interesantes comentarios acerca de la distinta navegación que debía hacerse en los canales del golfo, de la rapidez que daría a los navíos el uso de la vela latina en lugar de la cuadrada, lo cual reduciría el tiempo de viaje entre Matanchel y Loreto, y obviamente se mostraba partidario de un proyecto para poblar Sonora y California que estaría sustentado en el tráfico naval.¹⁷ Manuel de Mena era miembro del cabildo de Guadalajara, pero entre 1734 y 1738 había sido teniente general del gobernador de Sinaloa, Manuel Bernal de Huidobro, por lo que dio amplios informes acerca del aislamiento y vulnerabilidad de aquellos territorios, así como del armamento y salarios del personal militar en tierra y mar. Existe, sin embargo, una curiosa contradicción en sus informes sobre la costa del noroeste ya que proporcionaba amplias referencias sobre la línea del litoral y los puertos, inclusive ostentándose como descubridor del de Tamazula, pero al final decía no haber visto personalmente los puertos que recomendaba (Yaqui, Ahome, Tamazula, Matanchel y Valle de Banderas). Mena también citó opiniones de gente de mar que se oponían al uso de la vela latina, porque no funcionaría bien con vientos inesperados, y en cambio sugería usar balandras con vela cuadrada. Desde luego se mostró partidario entusiasta de la política naval y comercial que proponía la audiencia de Guadalajara para las provincias del norte.¹⁸ Era necesario comentar los testimonios de Blas de los Reyes y Manuel de Mena porque en ellos se manifiestan conocimientos amplios y directos, en diferentes niveles de participación y experiencia, acerca de los problemas que más interesaban a la audiencia de Guadalajara.

De las respuestas de Vildósola, Bravo y Pérez de Arce, sólo las

de este último proporcionaron datos interesantes ya que Vildósola, en dos cartas que dirigió al marqués de Castillo de Aysa,¹⁹ se pierde en quejas, ambigüedades y rumores, mientras que el padre Jaime Bravo se mostraba escéptico en lo referente a la colonización de California y de las islas Marías, por la esterilidad de la tierra, e igualmente desconfiado respecto al comercio por mar aduciendo que todos los reales mineros de Sonora y Sinaloa estaban muy alejados de la costa y los intercambios por esa vía resultarían incosteables.²⁰ Ignacio Pérez de Arce presentó su declaración en Guadalajara y en primer término expuso su queja acerca de que la fragata a su mando la había recibido en Acapulco sin ningún armamento, por lo que sugería dotarla de una docena de cañones.²¹ Después proporcionó una excelente descripción del litoral continental señalando con experimentado criterio los puertos de Guaymas, Santa Cruz de Mayo y Santa María [¿ahome?]. "todos puertos donde van los barcos de California", como los mejores y donde se abastecía de granos, sebo, carne y animales. También dio similar y acertada información respecto a la costa de la península y sus puertos de La Paz, Puerto Escondido, Loreto y Mulegé y de muchos otros fondeaderos de menor importancia. Resultaron igualmente ciertas sus opiniones sobre las islas Marías, a las que consideraba solamente como un buen refugio, y aceptaba la teoría de considerar a California como una península basándose en las crónicas de las exploraciones jesuíticas. Por último, recomendó que se usaran balandras o bergantines, en lugar de galeras, por ser más adecuadas para navegar y comerciar en el golfo de California, y se adhirió al plan de poblamiento y comercio, aunque creía que no sería fácil hacerlo porque los vecinos de Sonora y Sinaloa estaban hechos al "dilatado y costoso comercio de tierra y había de costar gran trabajo reducirlos al menos costo-

so y más fácil del mar". Desde el punto de vista técnico naval parece ser que el testimonio de Pérez de Arce fue el más importante e influyente en las recomendaciones que el marqués del Castillo de Aysa enviaría al Consejo de Indias y al virrey.²²

Transcurrieron ocho meses entre la fecha de los últimos testimonios registrados y el resumen general que efectuó Castillo de Aysa, quien remitió todos los documentos al virrey conde de Fuenclara con fecha 21 de enero de 1743.²³ En el inicio de su exposición planteó de inmediato la necesidad de establecer la vigilancia marítima en el golfo como piedra angular de todos los proyectos para el progreso del noroeste, expresándose de la siguiente manera:

...todo se facilitaría, si de cuenta de su majestad se estableciesen dos balandras armadas en guerra que sirviendo de guardacostas lograrán puerto seguro en el de Matanchel o Valle de Banderas, 60 leguas de esta ciudad, de donde sobrarían reos con qué guarnecerlas y poblar las islas Marías u otros parajes de la Sonora a la frente de los indios bárbaros y el abrigo de los reales presidios que su Majestad mantiene...

El poblamiento era otra de las piezas fundamentales en su esquema, idea que ya predominaba entre los funcionarios de la corona como una condición indispensable en cualquier proyecto de expansión o pacificación. Decía Castillo de Aysa que sólo a través de una colonización efectiva se podrían aquietar territorios rebeldes, adelantarse los presidios y, en el caso específico de Nueva Galicia, ocupar todo tipo de vagos y delincuentes que ya no podían ser contenidos en las cárceles o como trabajadores forzados en minas, obrajes y haciendas, de donde escapaban con facilidad.

El presidente de la audiencia de Guadalajara insistió también en la importancia de establecer una colonia o puesto naval en las islas

Marías con el propósito de evitar la presencia de piratas. Parte central de su exposición fue la idea de mantener dos balandaras guardacostas, bajo cuya protección aseguraba que se multiplicarían los barcos mercantes que debían substituir en gran medida al comercio terrestre, efectuado por el camino real de la costa a lo largo de "600 leguas hasta llegar a Caborca, extremo de las cristianas poblaciones", pues la mayoría de los poblados estaban cercanos al mar y la vía marítima resultaría más costeable para mineros, hacendados y ganaderos, lo que a su vez se reflejaría en una mayor producción de plata y mejoría en los precios de todo tipo de productos.²⁴ Creía también que la cadena de beneficios se extendería a la explotación de los placeres perleros, los cuales habían sido abandonados desde la década de 1730 por la carestía de los bastimentos y por las rebeliones indígenas que eran un constante peligro, ya que según decía los indios estaban precariamente convertidos al cristianismo y eran muy numerosos por lo que solamente fomentando la población española podría frenárseles. Este velado ataque de Castillo de Aysa a la ineficacia de la tarea evangelizadora era un reflejo de la prolongada controversia que los colonizadores y las autoridades civiles venían sosteniendo hacía casi un siglo contra el sistema misional que tanto había contribuido a la penetración española en la región, pero que al paso del tiempo se había convertido en un estorbo para los intereses económicos de los particulares y del imperio.

El presidente de la audiencia neogallega entraba después en consideraciones estratégicas mostrándose preocupado especialmente por fijar los límites del virreinato en el noroeste con el propósito de controlar en forma efectiva tan enormes territorios,²⁵ los cuales estarían mejor vigilados y defendidos si se utilizaba la ruta marítima Matanchel-Caborca, así como los diferentes puertos de la costa,

usando una vía que, según él, era muy sencilla de recorrer y por la cual podría llegar auxilio desde Nueva Galicia. En la última parte de su resumen informaba que pronto dejaría su puesto, pero sugería que se establecieran presidios en Pitic y Terrenate para contener a los seris, a los pimas y, sobre todo, a los apaches. Terminó su escrito con otro llamado relativo a "la necesidad de saca de familias de este reino [Nueva Galicia]" por los serios problemas de carestía, vagancia, robos, raptos, poca utilidad de mineros y hacendados y una inquietud social generalizada, problemas por lo que Castillo de Aysa estaba seguro que muchos vecinos cooperarían con mulas y caballos para transportar a los reos y sus familias a Matanchel, de donde se les transportaría en embarcaciones a Sinaloa o al destino más conveniente.

Así finalizaba el documento que contenía la iniciativa neogallega para planear la integración práctica y definitiva de Sinaloa, Sonora y California al virreinato de la Nueva España. Uno de los temas sobre los que más se insistió a lo largo de la encuesta fue el de la manera de librar a esas provincias del temor constante a los levantamientos de grupos indígenas, aparentemente sometidos, y de las incursiones de tribus nómadas que venían del norte para hostigar en forma continua los escasos asentamientos españoles. No es aventurado suponer que los alzamientos de los pericúes en California y de los seris y yaquis en Sonora fueron parte de la motivación que tuvo el marqués del Castillo de Aysa para iniciar las averiguaciones acerca de cómo podría resolverse el problema. Las rebeliones también resultaron un excelente pretexto para mostrar la necesidad de auxiliar los territorios del noroeste a través del golfo y la audiencia hizo resaltar las ventajas de la vía marítima en contraposición a la lenta, expuesta y costosa ruta terrestre. En ese proyecto era de igual forma evidente la expectativa de lograr

ciertas ventajas para la Nueva Galicia, como serían el aumento de la industria de construcción naval, la reactivación de las empresas perleras, la oportunidad de aliviar algunos problemas sociales mediante la expulsión de población marginada o delincuentes y, sobre todo, la importante posibilidad de estructurar una nueva zona de producción agropecuaria y de distribución comercial que abasteciera al noroeste, con lo que se buscaba participar en el mercado monopolizado hasta entonces por los mercaderes de la ciudad de México,

Las proposiciones de la audiencia de Guadalajara se produjeron poco después de las noticias de nuevos descubrimientos mineros en Pimería Alta y Arizona, y de la alarma provocada por el corsario inglés Anson cuando apareció en las costas novohispanas del Pacífico en 1742,²⁶ circunstancias todas que tal vez influyeron para que el proyecto fuera tomado en consideración con rapidez por las altas autoridades españolas de modo que el 13 de noviembre de 1744 fue expedida una real cédula por Felipe V, confirmada más tarde por otra de Fernando VI el 4 de diciembre de 1747.²⁷ En ambos documentos se disponía la creación de varios presidios al norte de Sonora y California, se ordenaba la creación de pueblos en la región y se otorgaban facilidades a los misioneros para continuar su labor evangelizadora, medidas que se consideraban necesarias para asegurar el dominio español en todos los litorales del mar de Cortés. En la parte final de la cédula estaban contenidas disposiciones de gran importancia para la actividad naval en el golfo, basadas en el informe de la audiencia de Guadalajara, que ordenaban mantener por cuenta del rey dos balandras armadas en el puerto de Matanchel o en Valle de Banderas, las cuales debían vigilar las costas del golfo con una tripulación compuesta por reos del distrito de la audiencia de Guadalajara. La cédula también seguía en general las demás

recomendaciones del marqués del Castillo de Aysa en lo referente a conceptos de colonización y navegación, especialmente lo relativo a la función de las balandras, que debían servir para "fomentar la pesca de perlas, guardar las costas, facilitar el comercio y coadyuvar... a la sujeción... de los indios, pues el punto de poblar las islas Marianas pide mayor reflexión y examen, y se puede suspender por ahora". Tales órdenes sólo pudieron ser cumplidas en forma parcial, pues las balandras nunca fueron construídas por falta de dinero, los nuevos presidios de Sonora enfrentaron serios problemas en la frontera pima que dificultaron su labor de vigilancia y los pueblos españoles en California patrocinados por la corona no llegaron a fundarse. Por su parte los jesuitas lograron cooperar al plan con el viaje de exploración que realizó el padre Fernando Consag en 1746 y con su última expansión evangelizadora al norte de la península, cuando establecieron las misiones de Santa Gertrudis, San Borja y Santa María de los Angeles, antes de que fuera decretada su expulsión en 1767.

Aunque las proposiciones de la audiencia de Guadalajara para extender y asegurar el dominio español sobre las regiones del Pacífico noroccidental, mediante la utilización preferente de la vía marítima y los recursos navales, no pudieron llevarse a cabo, las sugerencias derivadas de la iniciativa neogallega serían un antecedente de gran importancia para los posteriores proyectos que fueron dados a conocer con la intención de lograr la integración de las provincias del noroeste al virreinato de la Nueva España. Al paso del tiempo se pudo comprobar que los planteamientos de la audiencia de Guadalajara en el sentido de que la Nueva Galicia podría tener un papel natural y destacado en el proceso de desarrollo de Sinaloa, Sonora y California llegaron a cumplirse cabalmente a través de sus puertos y del comercio marítimo,

2. La perspectiva de los funcionarios del gobierno virreinal

Pocos años después de que fuera formulado el proyecto de la audiencia de Guadalajara se produjeron importantes estudios y comentarios de funcionarios que ocuparon cargos de relevancia en el gobierno virreinal y quienes, de una forma u otra, atendieron en forma más directa los problemas del noroeste novohispano. Con la dinastía de los Borbón había surgido una renovada política de gobierno encaminada a reorganizar la administración pública y a emprender la integración de las colonias a un proyecto imperial que exigía una mayor relación con la metrópoli. Para servir ese propósito debía mantenerse una línea de acción que permitiera afirmar la autoridad real sobre cualquier otro interés. Parte importante de esa política fue la formación de una burocracia en Nueva España que estuviera imbuida de los nuevos criterios políticos y administrativos de la corona.

Uno de estos celosos y emprendedores funcionarios fue el abogado Juan Rodríguez de Albuérne, marqués de Altamira, quien en la década de 1730 fungió como oidor de la audiencia de Guadalajara, desempeñándose en el cargo con eficacia y habilidad al mismo tiempo que adquiría valiosos conocimientos sobre el norte de Nueva España, pues, como ya se dijo anteriormente, la audiencia asentada en Nueva Galicia estaba encargada de atender los asuntos judiciales de esa región. Rodríguez de Albuérne fue colaborador del marqués del Castillo de Aysa y tuvo estrecho contacto con Matías de la Mota y Padilla, por lo que resulta lógico suponer que pudo haber sido uno de los promotores del proyecto neogallego concebido entre 1740 y 1743. En 1738 fue llamado a la audiencia de México como oidor y después de ocupar otros puestos en el gobierno virreinal, el virrey conde de Fuenclara lo nombró auditor general de guerra en 1742, cargo que conservó hasta su muerte en

1753.²⁸

El marqués de Altamira fue elegido para ese puesto por su amplia experiencia en las audiencias de Guadalajara y México, donde tuvo conocimiento de los problemas de regiones fronterizas, y, puesto que un auditor de guerra tenía como principal función atender los asuntos relativos a la defensa del virreinato, Rodríguez de Albuérne era el hombre indicado para ese despacho. Desde luego necesitaba estar al tanto de las disposiciones emanadas de la metrópoli, así como de los informes y representaciones que llegaban de las provincias, de modo que pudiera emitir un dictamen donde recapitulaba hechos y exposiciones de motivos acompañado de su opinión personal. Tales dictámenes servían como punto de partida para que las más altas autoridades del virreinato pudieran tomar decisiones concernientes a la defensa de Nueva España. Entre los muchos escritos del marqués de Altamira debemos señalar los que se referían a los problemas de defensa en las Provincias Internas y concedían mayor atención a los problemas de los presidios y las misiones.²⁹

Resultan de especial importancia para este trabajo los comentarios que realizó el marqués de Altamira en 1747 a dos representaciones dirigidas al virrey conde de Fuencalra por el padre Juan Antonio de Oviedo, prepósito de La Profesa y viceprovincial de la Compañía de Jesús, quien dirigía los asuntos jesuíticos en ausencia del titular, padre Andrés Javier García. El tono general de las cartas de Oviedo era bastante enérgico con el propósito de denunciar las incursiones apaches en Sonora, que habían alcanzado un número y frecuencia alarmantes con gran peligro de la colonización española, pues, según decía, "entran cada día más en las poblaciones de la provincia y hacen intrasitables los caminos, difícil la administración e imposible el comercio".³⁰ En general, el jesuita describía los peligros que corrían

las misiones y la huida de la población civil, aunque también arremetía contra los funcionarios de gobierno acusándolos de que en su afán de cuidar el erario real menospreciaban el peligro que corría la provincia. Por último, Oviedo decía que no se atrevía a proponer soluciones, pero que si no se frenaba a los "bárbaros" no se podrían cumplir las reales cédulas de 1744 y 1747, pues las invasiones amenazaban las comunicaciones, el comercio y la vida misma de las misiones. El marqués de Altamira escribió sus comentarios al margen de la carta de Oviedo, en los que hacía una recapitulación de los problemas militares en Sonora y pedía a Oviedo que ampliara sus comentarios acerca de cómo podría someterse a los indios.³¹ En este primer contacto Altamira se mostró conciliador con el punto de vista eclesiástico, mientras que su segundo comentario, realizado dos meses después, estuvo impregnado de un notorio sentimiento antimisional.

La segunda representación de Oviedo al virrey fue para agradecer la atención y los atinados comentarios del marqués de Altamira; sobre todo elogiaba la idea de elaborar un detallado mapa que señalara las diferentes rutas de incursiones nómadas, las sierras y los agujeros de la provincia. Por otra parte, no era partidario de una larga campaña militar contra los apaches y en cambio mostró gran entusiasmo por apoyar un proyecto de establecer un presidio en la confluencia del Gila y el Colorado, el que, según él, vendría a resolver muchos problemas defensivos y misionales de la frontera, además de abrir nuevas tierras a la exploración.³² Como de costumbre, el marqués de Altamira añadió sus comentarios al margen de la carta de Oviedo, pero con tantas consideraciones, sociales, económicas, militares y eclesiásticas, que se extendió a lo largo de cuarenta puntos y cuarenta y ocho fojas.

Como era natural, el auditor de guerra dedicó la mayor parte de su atención a los asuntos militares, y a la falta de los informes ne-

cesarios para resolver acerca de la sugerencia de establecer un presidio en la confluencia del Gila y el Colorado.³³ En sus consideraciones sobre esa región hizo una descripción bastante completa de la Pimería Alta, donde por cierto, al citar los límites al poniente, mencionaba al golfo de California como mar Bermejo o mar de Caborros,³⁴

A partir del punto 29, el marqués de Altamira hacía fuertes objeciones al sistema misional y mencionó un informe de Vildósola sobre la poca firmeza de la fe cristiana entre los indios, lo cual, según decía Rodríguez de Albuérne, resultaba decepcionante después de tantos años de labor misional. Tales consideraciones las hacía con respecto a la célebre cédula real de 1744, que tanto invocaban los jesuitas para proseguir la expansión misional, aun cuando hacía notar que el mismo provincial Escobar reconoció en 1745 no tener suficientes misioneros. Apoyado en estos razonamientos Altamira proponía la secularización de las misiones de los ríos Fuerte, Mayo, Yaquí y de la Tarahumara, además de las de Sinaloa y sus contornos, territorios estos últimos que ya tenían ciento cincuenta años de pacificados. Sostenía también que los curatos eran una formidable herramienta para establecer pueblos de españoles porque los mismos clérigos seculares promovían la colonización para aumentar sus ingresos parroquiales y porque el ejemplo de la población española induciría a los indios a aceptar la religión y el orden civil.³⁵

En adelante, el tono del discurso se mantenía con dureza en contra del sistema misional por lo que éste significaba en aislamiento de los indígenas y en dominio inestable sobre ellos, con la amenaza constante de que estallaran violentas rebeliones, ya que la evangelización había resultado un fracaso muy costoso para la real hacienda. Según una idea generalizada entre los funcionarios del gobierno espa-

ñol, Rodríguez de Albuérne sostenía que el poblamiento debía ser la solución universal a los problemas del norte del virreinato y puesto que los indios constituían el mayor porcentaje de la población, debían ser alejados del tutelaje misional para alcanzar un nivel parecido al de los indígenas de Nueva España. El marqués de Altamira afirmaba que parte de esa integración indígena al aparato imperial era la conversión de las misiones en curatos, medida que estimularía el establecimiento de pueblos y serviría tanto para civilizar a los indígenas como para continuar la expansión misional al norte y liberar a la corona de excesivos gastos militares.³⁶

Como hemos observado al comentar el escrito del auditor de guerra del virreinato, éste postuló claramente su teoría con respecto a los problemas del noroeste de la Nueva España: había que terminar con el desorden y el dispendio debido a los cuales el rey apenas podía mantener bajo su dominio las provincias de Sinaloa, Sonora y California. Para Rodríguez de Albuérne no existía un remedio más efectivo que fomentar el poblamiento de aquellas regiones, pues a través de ese método podría aquietarse la inquietud social provocada por los movimientos indígenas, se incrementarían todas las actividades productivas y la corona obtendría ingresos constantes en lugar de dilapidarlos en costosos presidios y misiones. Desde el punto de vista del marqués de Altamira en el norte del virreinato se habían equivocado los métodos de reducción, pues los presidios y misiones sólo eran una pesada carga que tendría que soportarse por mucho tiempo más.³⁷ Los conceptos del marqués de Altamira se encaminaron por la nueva corriente gubernamental de reducir la participación de las corporaciones religiosas en la vida política de las provincias y organizar los sectores civiles en forma tal que fueran eficaces servidores del orden imperial. Años más tarde su labor administrativa e ideológica fue

aplaudida por destacados funcionarios que colaboraron en la implementación de las reformas de Carlos III, como Teodoro de Croix y Eusebio Ventura Beleña, quienes elogiaron la actuación y la capacidad personal de Rodríguez de Albuérne.³⁸ En la última parte de sus comentarios, el marqués de Altamira hizo un resumen de los graves problemas del gobierno provincial sonorense y comunicó al virrey estar de acuerdo con la idea de enviar una persona capaz, inflexible e inteligente que diera un amplio informe de la situación e intentara acabar con la desorganización en la provincia, razones por las cuales ya había iniciado la selección de un candidato adecuado para esa labor.³⁹

La persona que llevaría a cabo esa empresa fue el abogado criollo José Rafael Rodríguez Gallardo, quien el 26 de enero de 1748 recibió el nombramiento de juez pesquisador y visitador general de las provincias de Sinaloa y Sonora y de sus adyacentes presidios, fronteras y costas del Mar del Sur, de manos del virrey Juan Francisco de Gómes y Horcasitas, conde de Revilla Gigedo. El objetivo primordial de su viaje era investigar los conflictos que había provocado o enfrentaba el gobernador Agustín de Vildósola, pero también tenía el encargo de estudiar los problemas fundamentales de las provincias y proponer soluciones a los mismos. Rodríguez Gallardo recorrió el noroeste durante dos años para cumplir una fructífera labor cuya culminación fue el Informe redactado a su regreso a México en 1750.⁴⁰ Al mismo tiempo que efectuaba la misión principal de aclarar la conducta de Vildósola y organizar el aparato administrativo de la provincia, Rodríguez Gallardo realizó todo tipo de observaciones, entre las cuales destacaremos las que más conciernen a este estudio.

Enunció de esta manera los principales problemas de la región: Consiste, pues, la pérdida de Sonora y de las demás provincias que con ella dicen relación y enlace, lo primero, en no

estar corriente y abierto el comercio por la mar; lo segundo, en no estar la tierra poblada de familias, ni haberse puesto cuidado en establecer vecindarios, que son fortalezas vivas, antemurales subsistentes y nada costosos presidios; lo tercero, en no correr monedas o reales, y en lo subido del precio de las platas, y en el modo de comercio radicado o introducido en perjuicio del común y de los indios; lo cuarto, en lo vasto y dilatado del gobierno.⁴¹

Según podemos apreciar Rodríguez Gallardo concedía prioridad al renglón del comercio marítimo, cuyas ventajas ya habían sido destacadas y proclamadas por la audiencia de Guadalajara algunos años antes en comparación con el elevado costo y la lenta transportación de las mercancías por la vía terrestre. El comercio en Sonora era un peculiar proceso acerca del cual Rodríguez Gallardo realizó una excelente descripción que transcribimos para ayudarnos a comprender las múltiples dificultades mercantiles en el noroeste y su reflejo en la sociedad regional:

El comercio, siendo como hasta aquí por tierra, nunca puede radicarse y tener subsistencia por la mucha distancia de seiscientas leguas que casi hay de Sonora a esta capital de México, que es la que ministra los fomentos, socorros y auxilios. De esta capital dependen los presidios en su avío; las misiones en la contribución de sínodos y remisión de lo que los reverendos padres misioneros piden y necesitan; los comerciantes en sus correspondencias, ministración y surtimientos de sus mercancías. Los almaceneros de esta Corte, más que algunos otros del reino, avían al crédito aventurando sus intereses; unos y otros corren muchos inminentes riesgos por lo áspero, fragoso y dilatado de los caminos, a los que hacen respetables en tiempo

de lluvias los atascaderos y ríos, y en tiempo de secas, la escasez y falta de pastos y aguajes, y siempre y por siempre, el regular y frecuente riesgo de enemigos. Por otra parte sucede que las recuas consumen un año y más en ida y vuelta, y si el año es malo por la seca, es extraordinaria la tardanza; y sobre ser los costos de conducción excesivos, suelen llegar los géneros y efectos inservibles: corruptos unos con la humedad y derretidos otros con el calor. Y a este modo son muchas las averías que prepara lo dilatado del camino, de lo que se sigue el atraso o total pérdida a los mercaderes, que es trascendental a sus aviadores, quienes no se animan a correr el riesgo.⁴²

Como consecuencia de todo este proceso existía poco fomento de la minería, excesiva carestía de todo tipo de mercancías y un escaso aprovisionamiento a los presidios y misiones, problemas todos que podrían resolverse, según Rodríguez Gallardo, si desde los puertos de Nueva España y Nueva Galicia existiera un tráfico naval constante a los puertos del seno californico, los cuales enumera con exactitud desde Chametla hasta Caborca, siguiendo la costa continental. También mencionaba las rutas hacia la península de California, sin duda porque los establecimientos jesuíticos dependían del abastecimiento proveído por las misiones de Sinaloa y Sonora, especialmente en la época en que escribía el juez visitador, pues recién había naufragado el navío Nuestra Señora del Carmen, destinado al servicio de los jesuitas, lo que había agudizado la normalmente difícil situación de la península. En atención a ese conjunto de problemas, Rodríguez Gallardo recomendaba que se cumplieran cuanto antes las disposiciones contenidas en las cédulas reales de 1744 y 1747.⁴³

Aparentemente Rodríguez Gallardo no quiso extender sus comentarios sobre California, quizás porque no llegó a conocer la península

o porque no quiso externar sus opiniones acerca del complicado caso de aquel territorio misional jesuítico; pero en general orientó sus comentarios de acuerdo a los informes de los jesuitas, quienes aducían necesidades estratégicas, como por ejemplo impedir incursiones piráticas o invasiones de mayor importancia por alguna potencia enemiga.⁴⁴ En cambio, el tono con respecto a Sinaloa y Sonora es siempre más decidido y Rodríguez Gallardo insiste repetidamente en la necesidad de impulsar la construcción de barcos, y no sólo las balandras guardacostas sino otras tres o cuatro galeras, tipo de barco que consideraba más adecuado para la navegación costanera o entre las numerosas islas del golfo. Aunque compartió la idea de las tripulaciones carcelarias, por otra parte propuso incentivos para alentar la construcción de barcos. Entre otras cosas, expuso un plan para eximir a los armadores de pagar al mojarifazgo o cualquier otro derecho por espacio de diez años. Además, continuamente hacía referencia a los fuertes costos y problemas de las rutas terrestres, donde los artículos se verían recargados por los altos fletes, las agobiantes cargas fiscales y los riesgos de asaltos por indios hostiles.⁴⁵

Refiriéndose a las posibilidades comerciales de la provincia el visitador virreinal proporcionó un inventario de productos regionales en el que incluía las gamuzas, las frutas, las yerbas y las semillas medicinales de toda la provincia; el plomo, el cobre y el hierro de Guaymas; el algodón de Caborca, Sonora y Ostimuri; el pescado, el camarón, el ostión y la hueva de todo el golfo; el ébano de Chametla; la miel y la cera de Maloya, San Sebastián y Copala; el tabaco de Chametla, Sinaloa y el Fuerte; las salinas en el Yaqui y en las bocas de muchos otros ríos, recursos todos con cuya mención quiso demostrar que los pobladores del nroeste podían participar en un activo movi-

miento mercantil. También creía que con el tráfico marítimo se podrían implantar nuevos cultivos, como el de las viñas, o descubrirse nuevos placeres perleros, o transportarse el azogue con menores costos y obtener un mayor rendimiento de los yacimientos mineros, de tal manera que

...todo lo expuesto cedería en beneficio de la causa pública, estabilidad de las antiguas reducciones, promoción y subsistencia de otras nuevas, ahorro de muchos gastos y positivo aumento de la Real Hacienda. Y la tierra que hoy es un valle de lágrimas sería tierra de promisión y uno de los reinos más opulentos, ricos y abastecidos... Ábrase, pues, el comercio por mar, ya que la comunicación por tierra es tan difícil, y se disfrutarán sus minas, frutos, placeres y salinas. De otra suerte, continuos e infructuosos serán los gastos, y la Real Hacienda será sin provecho y fruto tributaria de aquellas provincias para siempre.⁴⁶

Así, pues, según el visitador virreinal, el comercio marítimo en el golfo de California era la llave maestra con la que sería posible afianzar la colonización española, sobre todo al proporcionar un abastecimiento adecuado a los reales mineros y a los hombres de mar, lo cual conllevaría una mejor explotación de los recursos del noroeste novohispano y se reflejaría en el adelanto de la política de poblamiento y beneficio de la real hacienda. El proyecto de Rodríguez Gallardo era un ejemplo típico de la nueva visión de los funcionarios gubernamentales, decididos a intentar amplias reformas en la renovación de los métodos operativos del estado y a quienes guiaba por encima de todo un espíritu práctico en el que el servicio del rey debía anteponerse a cualquier otra motivación.

La idea de Rodríguez Gallardo acerca de lo importante que era

establecer una política de poblamiento en las provincias fronterizas era bastante parecida a la del marqués de Altamira. El visitador dedicó mayor atención a algunos aspectos que consideraba de mayor importancia con respecto al noroeste, tales como la necesidad de llevar todo tipo de artesanos a Sonora. Apuntaba también la utilidad del tráfico naval para estas funciones: "toda esta gente se pudiera conducir por mar (abierto el tráfico) y se conseguiría a menos costo y gastos... Y en breve tiempo el mismo tráfico por la mar y el mejor aspecto de las cosas irían excitando a otros a que poblasen. Y de lo contrario llegará el caso de que Sonora irremediablemente se pierda..."⁴⁷ No deseo insistir en las demás opiniones de Rodríguez Gallardo sobre problemas de población y gobierno ya que son coincidentes en gran medida con otras opiniones que hemos comentado o están relativamente alejados del tema de este estudio.

Entre los principales puntos de análisis económico de Rodríguez Gallardo destacan los relativos a la escasez de moneda y a las modalidades comerciales en el noroeste, aspectos que consideraba eran los agentes provocadores de la decadencia general que padecía la provincia de Sonora. Era tan aguda la falta de circulación monetaria que, según él, la mayoría de los intercambios comerciales eran efectuados por medio del trueque, mientras que la escasa moneda o el metal precioso eran acaparados por un pequeño grupo privilegiado constituido por los comerciantes y los misioneros. Acerca de estos últimos podríamos añadir que aparentemente actuaban dentro de un contexto muy particular que lo mismo les permitía participar en la cadena de relaciones mercantiles que aislarse de ella. La razón de esta actitud era que poseían las mejores tierras y la mayor producción agropecuaria, pero siempre anteponían la primordialidad de las necesidades espirituales de los indígenas y manejaban, según les convenía, la

compraventa de artículos agropecuarios. Una buena ilustración del exiguo sistema comercial y monetario de la Sonora colonial puede apreciarse en las propias palabras del visitador Rodríguez Gallardo:

El labrador -verbi gratia-, aunque tenga vacas y caballos, o ha de esperar a que ocurra la ocasión de que otro quiera permutárselos; o si -instado de la necesidad- procura el género de que carece, suele dar muchos pasos para hallarlo y malbaratar sus efectos; o bien tiene que hacer dos o tres permutaciones para poder conseguir el específico género que le falta. Y aunque es verdad que en lugar de moneda corre plata en tejos, prescindiendo de que no toda es de una ley (que por eso admite variación en su aprecio) y que suele mermar de peso a peso y de mano a mano, lo más trabajoso es que no ofrece cómoda división para el menudeo; fuera de que sólo tienen plata en tejo los mineros, o propiamente escarbadores. Y éstos, por su miseria y falta de avío, siempre tienen cuenta pendiente, o con la misión que les vende las semillas para raciones, o con el mercader que les suple los géneros para la paga de operarios. Y suele haber mercader que está esperando a que dé vuelta el tejo en la cendrada, para hacerse pago. De modo que aún la plata en tejos es muy poco lo que corre. Y suele no dar más paso en la provincia que el de una a otra mano; y así, el común de la demás gente e indios no tiene otro recurso que el de solicitar unos efectos por otros...⁴⁸

Con esta descripción Rodríguez Gallardo empezó a fundamentar una amplia y fuerte crítica al papel que desempeñaban los comerciantes en el noroeste del virreinato, ya que, de acuerdo con su informe, excedían los límites de las ganancias legítimas y abusaban de la necesidad que padecían los colonos, a quienes imponían precios injustos en las mer-

cancias. Para demostrar las viciadas prácticas comerciales de la región el visitador proporcionó el ejemplo de la venta de telas, que eran artículos de primera necesidad. Los mercaderes iniciaban su participación en la cadena de permutaciones intercambiando ventajosamente las telas por productos agropecuarios que después revendían con enorme provecho en los reales mineros, donde obtenían los metales preciosos que eran el objetivo final de sus transacciones. Desde luego que también proporcionaban avío directo a los gambusinos en forma de herramientas y del capital necesario en la extracción de los metales, de manera que gracias a todos esos métodos acaparaban la mayor parte de la producción minera.

Así, pues, la desigualdad en los intercambios se reflejó especialmente en los colonos pobres de la región, quienes fueron víctimas de la usura de los comerciantes que aprovechaban la casi nula circulación monetaria para obtener productos agropecuarios o de la minería, a cambio de telas de mala calidad y escasos instrumentos domésticos o de trabajo. Rodríguez Gallardo creía también que esto impulsaba a muchos labradores y rancheros a convertirse en mineros ocasionales con objeto de hacerse de un tejo de plata que pudiera solventar con rapidez sus problemas económicos. Otro fenómeno que agudizaba la dependencia de los colonos con respecto a los comerciantes era la falta de una producción manufacturera local, circunstancia que provocaba la necesidad de adquirir cualquier artículo a través de la estrecha vía del comercio terrestre que, a la vez que abastecía precariamente a la región, succionaba sus principales recursos. Rodríguez Gallardo expresó en los siguientes términos su disgusto respecto a la intrincada red del comercio virreinal que desde la ciudad de México y a través de sus agentes manipulaba y controlaba en su provecho la actividad económica del noroeste novohispano: "¿de qué les sirve a las

provincias que sus minas produzcan plata, si ésta sólo corre al mercader y tal vez al labrador; si la plata sale sin correr y aprisa, y sólo quedan en esta provincia consumibles y trapos? Los mercaderes sólo duran en la provincia lo que en hacer sus barras".⁴⁹

Según hemos señalado, el visitador consideraba al comercio marítimo y al poblamiento como las principales soluciones a los problemas de la provincia, pero también insistió en la necesidad de regular la circulación monetaria, con lo que pensaba que se iniciaría una equitativa cadena de compraventa y podrían eliminarse la usura y los fraudes, además de progresar el comercio y lograrse mayor utilidad para la real hacienda. No compartió la idea de establecer una casa de moneda en el noroeste, pues, desde su punto de vista, bastaba con hacer funcionar correctamente las cajas reales ya existentes en la región. Terminaba afirmando:

... de abrirse el comercio por mar, excitarse a los dueños de naos y a los pobladores con la relevación de derechos, conducirse familias y fundarse poblaciones, son arbitrios que unos a otros se facilitan y unos a otros se dan la mano.

Con las citadas providencias se extenderá y fomentará el comercio; serán muchos más los comerciantes de pie, o que entren y salgan; su mismo número los irá arreglando, pues el que desearé vender más breve venderá más arreglado ... De suerte que sin costo alguno ni nueva erogación de Real Hacienda, abierto el comercio por mar, poblada la tierra, reducido el valor del marco de plata a lo que vale en otras partes, podrán cesar todos los inconvenientes que se siguen de no correr moneda o reales.⁵⁰

La parte final del Informe de Rodríguez Gallardo estuvo dedicado a los problemas de gobierno y proporcionó un pequeño censo de misiones, alcaldías mayores y presidios, instituciones a las que criticaba

por su poca contribución al esfuerzo de controlar la provincia.⁵¹

En suma, la nueva perspectiva de los funcionarios virreinales con respecto al noroeste novohispano era la siguiente: acentuar el carácter civil de la colonización española mediante un control más estricto de la administración gubernamental y usar como principales instrumentos de esa política el poblamiento de la provincia y el fomento del comercio marítimo. A través de esos elementos sostenían que podría acelerarse el proceso de la expansión territorial, el de la extracción de minerales y, por consiguiente, el beneficio del real erario. Un planteamiento de esta naturaleza implicaba desde luego una aguda contradicción con dos poderosas corporaciones, la Compañía de Jesús y el consulado de comerciantes de la ciudad de México, instituciones que habían detentado por largo tiempo el control de la población indígena, la primera, y el de la actividad económica regional, la segunda. La crítica del marqués de Altamira a los misioneros jesuitas y la de Rodríguez Gallardo al gremio de mercaderes son claros indicadores del criterio con el que se trataba de encauzar los recursos humanos y económicos de la provincia, a través de un eficiente aparato administrativo, para incorporarlos provechosamente al sistema imperial. Desde el punto de vista de estos funcionarios el estado había actuado hasta entonces como financiador perpetuo de las empresas misionales y comerciales mediante los fuertes gastos invertidos en el pago de sínodos y situados que, según su criterio, habían sido despilfarrados si se tomaban en cuenta los pobres resultados alcanzados en el sometimiento de la región.

La iniciativa de la audiencia de Guadalajara, que tuvo tanta resonancia en las cortes de Madrid y México hasta verse reflejada en las cédulas reales de 1744 y 1747, también marcó el principio de una corriente renovadora en la política de expansión al norte del virrei-

nato, con la cual coincidieron y a la cual contribuyeron a fundamentar los comentarios del marqués de Altamira y el Informe de Rodríguez Gallardo. Las opiniones y razonamientos de estos personajes posiblemente influyeron en una serie de proyectos que, o bien proponían una nueva expansión septentrional o planteaban la creación de un nuevo gobierno en el norte de Nueva España que dedicara mayor atención a los múltiples problemas de pacificación, defensa y gobierno de aquellos extensos territorios.⁵² Sin embargo, el entusiasmo expansionista y reformador sufrió un receso de casi una década, debido en parte a los levantamientos indígenas de Sonora, y no fue sino hasta la llegada de Carlos III al trono cuando se aceleró la política reformista cuyos actos de gobierno tendrían una enorme repercusión en todo el imperio español.

3. La visita, los proyectos y las reformas de Gálvez

A partir del momento en que la dinastía de los Borbón pasó a dirigir el imperio español se inició una paulatina transformación del sistema de gobierno hispánico que a lo largo de los siglos XVI y XVII había funcionado mediante una complicada red de compromisos políticos y económicos con diferentes corporaciones religiosas y comerciales. Esta política había restado fuerza al estado, además de dificultar exageradamente la administración pública. Tanto Felipe V como Fernando VI intentaron reorganizar el estado monárquico español siguiendo el estilo ilustrado y despótico que ya habían adoptado otros reyes europeos. Pero las reformas de tono mayor fueron iniciadas durante el reinado de Carlos III, quien impulsó radicalmente la tarea de renovar el imperio español, obligado no sólo por la necesidad de apuntalar su débil economía sino también con el propósito de detener la creciente expansión de otras potencias europeas en el Nuevo Mundo.

Tales reformas, conocidas generalmente como borbónicas, estuvieron encaminadas a reformar la economía de la metrópoli mediante el máximo aprovechamiento de los recursos coloniales, a la vez que buscaban establecer un fuerte control gubernamental en todo el imperio, sobre todo en los territorios fronterizos, susceptibles de perderse ante el expansionismo de Inglaterra, Francia, Rusia u Holanda. En vista de esa situación resultaba imperativo adecuar la maquinaria estatal y contar con funcionarios entrenados en la política regalista, los cuales debían manejar el aparato administrativo con la eficiencia necesaria para afirmar el poder de la corona.⁵³

José de Gálvez era un típico miembro de esta nueva burocracia. Realizó una rápida y empeñosa carrera que lo llevó, en 1765, a recibir el nombramiento de visitador general de la Nueva España.⁵⁴ La misión encomendada a Gálvez traspasó los límites de las visitas normales, ya que el Consejo de Indias le investió con una amplia autoridad para investigar todo lo relativo a la real hacienda novohispana y el mismo rey le otorgó amplios poderes para dictar cualquier medida que pudiera incrementar el tesoro real y emprender cuantas reformas considerara necesarias al efecto. Se ordenó al virrey cooperar en forma total con Gálvez, quien inclusive tenía la autorización de comunicarse directamente con Carlos III en caso necesario.⁵⁵ El poder de Gálvez resultó abrumador para las autoridades virreinales y provocó enfrentamientos con el virrey, marqués de Cruillas, y con otros funcionarios importantes de Nueva España, que culminaron con la remoción de Cruillas y el nombramiento de un nuevo virrey, Carlos Francisco de Croix, quien en el futuro sería un partidario y auxiliar incondicional de la política de José de Gálvez.

Para lograr la reorganización de la administración de la real hacienda, Gálvez tuvo que combatir la corrupción en todas sus formas,

concentrar todos los ramos de la recaudación fiscal en manos del gobierno, reducir los gastos superfluos, impulsar las actividades rentables a la corona e indagar si ya era oportuno establecer el sistema de intendencias en Nueva España. Carlos III y Julián de Arriaga no se equivocaron en la elección del hombre que podía cumplir parcial o totalmente esa empresa, ya que José de Gálvez reunía en su persona una devoción fanática al servicio real, notable capacidad de trabajo y el criterio despótico ilustrado característico de la época que le permitió más tarde alcanzar los más altos puestos del gobierno dentro del Consejo de Indias e incluso el de ministro universal de Indias. Algunos de los métodos utilizados por Gálvez para llevar a cabo su misión fueron el establecimiento de algunos monopolios estatales, las severas medidas tomadas para aumentar la recaudación fiscal, ya fuera por medio de los canales oficiales o por los ramos hacendarios arrendados a particulares, y el decidido impulso a la minería. En este último aspecto obtuvo un doble éxito: obtener rápidos y abundantes ingresos para el tesoro real, así como desgastar el predominio económico del gremio mercantil de la ciudad de México, grupo que había controlado hasta entonces el tráfico de la plata. Al paso del tiempo, Gálvez también tuvo un papel prominente en la puesta en práctica de los decretos llamados del "libre comercio" y en la instauración del sistema de intendencias.⁵⁶

Entre los asuntos de que se ocupó el visitador queremos destacar el interés que demostró por las provincias del noroeste, guiado sin duda por los múltiples informes y opiniones que se habían manifestado en tiempos recientes y por la necesidad de establecer en aquella región una muralla a la posible expansión colonial de otras naciones europeas. Una corta recapitulación de los informes y decretos relativos al noroeste y la actividad naval en el golfo de California nos

remite al proyecto de la audiencia de Guadalajara, las consideraciones del marqués de Altamira y el informe del visitador virreinal Rodríguez Gallardo, testimonios que ya hemos comentado. Otros proyectos de gran interés fueron la proposición que hizo en 1751 el capitán Fernando Sánchez Salvador para formar un nuevo virreinato norteño, y un memorial anónimo de 1760, aún más amplio que el de Sánchez Salvador, que contenía prolijas consideraciones para justificar la creación de un virreinato en la frontera. También se deben tomar en cuenta las cartas del obispo de Durango, Pedro Tamarón y Romeral, quien en 1761 propuso una campaña militar definitiva contra los seris y apaches mediante la convergencia de milicias provenientes de Chihuahua y Sonora que debían ser reforzadas por tropas veteranas del centro de Nueva España, las cuales serían transportadas en barcos a algún puerto del Yaqui.⁵⁷

Todos estos antecedentes muy probablemente fueron conocidos por Gálvez, quien apenas cumplió los encargos más urgentes de su visita, inició los preparativos de una expedición militar a Sonora que supuestamente debía acabar con los levantamientos e incursiones indígenas en esa provincia. Gálvez emprendió la tarea de obtener fondos para la expedición y a mediados de 1766 informaba al rey haber recaudado 200,000 pesos de manos de particulares y del consulado de México, cantidad con la que pensaba organizar un pequeño ejército y construir varios barcos en la costa del Pacífico.⁵⁸ En el curso del mismo año empezó a enviar armamento a los soldados milicianos de Sonora y encargó el cuidado de todos los problemas de abastecimiento al comisario Pedro Corbalán y a Pedro José de Bringas, comerciante de San Antonio de las Huertas. Además, ordenó el establecimiento de un astillero en la desembocadura del río Santiago, provincia de Nayarit, lugar donde

se empezaron a construir dos barcos y que pronto sería conocido como el puerto de San Blas.⁵⁹ A fines de 1767 ya estaban preparados en San Blas los barcos que debían conducir parte de las tropas de la expedición de Sonora a su destino, pero los temporales del golfo retrasaron todos los planes y fue hasta mayo de 1768 cuando todas las fuerzas militares se reunieron en Guaymas.⁶⁰

Mientras todo esto ocurría José de Gálvez expuso en México, durante enero de 1768, su plan para la reorganización del septentrión novohispano. En él proponía una nueva estructura política, económica y eclesiástica para el norte del virreinato y como principales objetivos proponía: a) crear la Comandancia General de las Provincias Internas con un territorio compuesto por California, Sonora, Sinaloa y Nueva Vizcaya, b) establecer tres intendencias y una casa de moneda en la región, c) habilitar varios puertos en el golfo de California y conceder libertad de comercio para la península, así como establecer ferias comerciales francas en puntos estratégicos del litoral, d) erigir un obispado y reorganizar tanto las jurisdicciones eclesiásticas como el sistema misional, e) promover el desarrollo de la minería por todos los medios posibles, y f) incrementar la recaudación fiscal e implantar tanto el pago del tributo personal como el funcionamiento de los monopolios estatales.⁶¹ Un plan tan vasto como éste provocó la resistencia de los grupos socioeconómicos que habían dominado la economía novohispana y esto, aunado a las propias limitaciones financieras de la corona, hizo que algunos puntos de su proyecto no pudieran realizarse y otros tuvieran que posponerse.

El 25 de febrero de 1768 una junta de gobierno virreinal concedió autorización a José de Gálvez para emprender la reorganización económica y política del noroeste novohispano. El acta de esa junta

contenía catorce puntos y ante todo se reafirmaba la autoridad de Gálvez no solamente como visitador real sino también como lugarteniente del virrey con facultades para movilizar tropas, para nombrar funcionarios y para usar los fondos monetarios gubernamentales, aunque siempre sujeto a la posterior aprobación del virrey. Entre los demás puntos de esa acta destacan el número dos, donde se aconsejaba a Gálvez salir de San Blas antes del 1° de abril para evitar la mala temporada de navegación; el número once, que permitía el comercio libre entre Sonora y California con autorización para celebrar ferias francas anuales en Guaymas y Loreto, de la misma manera que se declaraba a San Blas y Acapulco puertos habilitados donde podrían embarcarse mercancías libres de derechos las cuales pagarían fletes moderados en la travesía del golfo; y el número doce, que autorizaba a Gálvez para llevar importantes cantidades de mercurio y pólvora con objeto de venderlas a precio reducido e impulsar la minería en Sinaloa, Sonora y California.⁶²

Para intentar la realización de ese proyecto era necesario contar con una base naval importante en el Pacífico noroccidental que apoyara no sólo la navegación en el golfo de California sino que también proyectara la presencia militar española aún más al norte y constituyera una línea de vanguardia que debía vigilar la última frontera del imperio en el continente americano, así como proteger la frágil ruta del galeón de Manila. El sitio elegido fue el ya mencionado puerto de San Blas, muy cercano al desembarcadero de Matanchel, lugar este último que fue usado constantemente por la flotilla jesuítica para recoger los cargamentos que iban de México y Guadalajara hacia California. La principal ventaja de San Blas fue el estar situado en las cercanías de la desembocadura del río Santiago, zona de abundantes bosques que debían

proveer la madera con la que supuestamente se construirían los barcos del rey y muchos otros de particulares. San Blas no es en realidad un puerto sino un estero medianamente abrigado que no reúne las condiciones adecuadas para recibir barcos de gran calado; sin embargo, Gálvez decidió convertirlo en la sede del Departamento de Marina que creía debía ser la piedra fundamental del desarrollo naval español en el golfo de California y en el Pacífico noroccidental. Con el propósito de sostener el Departamento de San Blas el visitador estableció el monopolio real sobre algunas salinas cercanas a San Blas, de modo que sus utilidades fueran aplicadas a los gastos de mantenimiento de San Blas, donde en 1768 ya existía una escuadra compuesta por los navíos San Carlos, Príncipe, Sinaloa y Concepción, a más de algunas lanchas.⁶³

Gálvez salió en abril de la ciudad de México rumbo al noroeste y a su paso por Guadalajara se presentó ante la Audiencia a la que expuso sus planes y de la cual recibió un voto de aprobación.⁶⁴ Llegó a San Blas el 13 de mayo de 1768 y pronto emitió varios decretos entre los que interesan señalar especialmente uno que se refería al establecimiento del monopolio o estanco de las salinas, otro que reglamentó los salarios para los trabajadores de tierra y mar del Departamento, y el que fijó los aranceles de fletes y pasajes en los barcos del rey que recorrieran las rutas del golfo. Por otra parte, celebró juntas con los científicos, marinos y oficiales bajo su mando con el propósito de planear la expedición a la Alta California y cumplir así con las órdenes urgentes de la corona referentes a la colonización de aquella región, que se suponía amenazada por la expansión rusa desde Alaska.⁶⁵ Una vez concluida la instalación del Departamento de San Blas y la planeación de la expedición a la Alta California, que debía realizarse con los barcos ocupados en ese momento en la expedición de Sonora, José

de Gálvez salió el 24 de mayo a bordo de la balandra Sinaloa rumbo a California. La travesía del visitador a la península fue muy accidentada ya que los temporales forzaron a la Sinaloa a buscar refugio en las islas Marías, primero, y en Mazatlán después, antes de llegar a la ensenada de Cerralvo.⁶⁶ Joaquín Velázquez de León, destacado científico novohispano, había llegado primero a California en el paquebot Concepción y relató la alarma provocada por la tardanza de Gálvez, así como el favorable informe que éste daba acerca de las islas Marías como una posible base naval y como territorio a colonizar.⁶⁷

California significó para José de Gálvez una interesante prueba en su carrera política, ya que el visitador tuvo que enfrentarse al problema de estructurar desde los cimientos toda una provincia, pues con la expulsión de los jesuitas y la extinción del singular sistema de gobierno misional la península se convirtió en un territorio ideal para emprender una vasta obra de reforma. Por tal motivo, durante su estadía en California el visitador desarrolló una febril labor legislativa con la que pretendió sentar las bases de una sociedad organizada bajo el dictado de la razón.⁶⁸ A pesar de que las dificultades del árido suelo californiano fueron un obstáculo para sus proyectos, Gálvez persistió en sostener sus puntos de vista acerca de la abundancia de recursos naturales a los que sólo era necesario explotar adecuadamente. De acuerdo con este razonamiento produjo un verdadero alud de disposiciones que por regla general no pudieron ser llevadas a la práctica; muchas de esas disposiciones requerían ser complementadas con un tráfico marítimo constante que no pudo mantenerse durante los últimos años del período colonial.⁶⁹

Entre los bandos y decretos del visitador en California he procurado destacar los que tienen relevancia para este estudio y su presentación la he dispuesto por temas, con el propósito de dar cierto orden

a lo casuístico de la legislación de Gálvez. Uno de ellos tenía por objeto controlar la circulación de los metales preciosos y la moneda, preocupación esencial del gobierno, para lo cual Gálvez estableció reglas muy precisas acerca de cómo efectuar todas las transacciones comerciales con moneda, y declaró ilícitos los pagos con plata en pasta. El metal debía enviarse con registro a las cajas reales de Guadalajara, donde pagaría quinto y ensaye antes de regresar en forma de moneda. Si alguien deseaba cambiar la plata u oro en pasta en la comisaría de Santa Ana -almacén comercial y de abastecimiento minero creado por iniciativa de Joaquín Velázquez de León, los metales se fundirían a la vista de los dueños, pagándose siete pesos por marco de plata y diez pesos por marco de oro, precio considerado una vez descontados los pagos de ley y los fletes de transportación marítima y terrestre.⁷⁰

Con otro de sus decretos Gálvez prohibió terminantemente a los habitantes del sur de la península el comercio de gamuzas y alimentos con el galeón de Filipinas, artículos que se intercambiaban por telas o loza orientales. Por otra parte, se había dispuesto que las misiones de San José y Santiago estuvieran encargadas de auxiliar al galeón y por esta razón se prohibía a los habitantes de esa zona el acceso a la playa.⁷¹ Como se puede observar, el concepto del llamado "comercio libre" era muy limitado y el gobierno buscaba mantener a tal grado el control de los canales mercantiles, que ni siquiera en la apartada península californiana se permitió cierto movimiento comercial y se recalcó que el único puerto autorizado en todo el imperio para recibir al galeón de Manila era Acapulco. El 16 de diciembre Gálvez escribió al virrey desde La Paz anunciando que en la balandra Sinaloa enviaba un pequeño cargamento con muestras de los productos que podían obtenerse en California y también remitía la pequeña partida de plata y oro que se había obtenido en nombre del rey, remesa que, según decía, esperaba fuera la prime-

ra de muchas otras. También expresaba su confianza en regularizar los circuitos de la plata en un plazo de tres años. El tono optimista de la carta y la exigua nota de carga de la balandra permiten apreciar el contraste existente entre las esperanzas del visitador y la realidad californiana.⁷² Mientras tanto, y a pesar de la confianza de Gálvez, los mineros y artesanos que habían sido llevados a colonizar la península regresaron al continente, por lo que, a principios del año siguiente, el visitador decidió contratar a indios yaquis que quisieran viajar a California, garantizándoles buenos jornales como trabajadores en las minas o como buzos en la pesca de perlas.⁷³

Los viajes de José de Gálvez entre varios lugares de la Antigua California obedecieron en gran parte a los preparativos de la expedición a la Alta o Nueva California, ya que fue necesario carenar los bergantines San Carlos y Príncipe en La Paz y San Lucas, al mismo tiempo que se requisaba ganado en la misma península y se hacían traer granos de Sinaloa. Además, fueron enviadas dos lanchas con provisiones desde Loreto a la bahía de San Luis Gonzaga, en la parte norte del golfo, con un cargamento de víveres que después se transportó por tierra a San Diego, en la Nueva California, provincia que en su momento inicial dependió en gran medida del auxilio de la Antigua California.⁷⁴ Sin duda que esta ayuda, improvisada pero abundante, significó una fuerte sangría para el delicado balance de los recursos bajacalifornianos y afectó la economía de la península durante una prolongada temporada, circunstancia que contribuyó a obstaculizar muchos de los proyectos del visitador para el desarrollo económico de la provincia.

Guiado por su interés de impulsar el comercio marítimo, José de Gálvez dictó un reglamento de aranceles comerciales y fletes marítimos para los barcos del rey que efectuaran el recorrido "desde el puerto de San Blas a los de esta península y los de Sinaloa y Sonora, y también

desde éstos a aquel Departamento". Era obvio que California necesitaba comunicarse por la vía naval, en forma constante y regulada, con las provincias continentales, las cuales también podían beneficiarse de ese tráfico marítimo, tanto por las posibilidades comerciales como por razones de defensa. Gálvez aseguraba que una vez reglamentada la actividad naval y comercial del golfo se incrementaría la construcción de navíos particulares y se lograría una efectiva vigilancia del litoral. En cada etapa de su recorrido por el noroeste el visitador insistió en instaurar ese reglamento naval. Primero, emitió un decreto preliminar en San Blas, en mayo de 1768; después, elaboró un reglamento provisional, fechado en San Lucas el 2 de marzo de 1769, y, finalmente, el 17 de junio del mismo año, proclamó un bando en Álamos relativo al mismo tema. El reglamento de San Lucas disponía lo siguiente: a) En los paquebotes del rey, los pasajeros pagarían 100 pesos por flete y mesa, incluida cama y baúl, pero únicamente pagarían 25 pesos si tomaran su ración en el caldero de la tripulación y no llevaran más de una caja o maleta con su ropa; 2) por cada arroba de efectos y mercaderías de cualquier clase se pagarían 2 reales de flete desde San Blas a puertos habilitados de la península; por cada fanega de grano, 1 peso; por un quintal de fierro u otro metal, 4 reales; de California a San Blas todas las tarifas se reducían a la mitad por ser un viaje más breve, y 3) A Sonora y Guaymas tanto personas como efectos pagarían la misma tarifa que a California, mientras que a Sinaloa, incluidos los puertos de Mazatlán y Tamazula, se cobraría la mitad.⁷⁵ El bando de Álamos coincidía en los ordenamientos sobre aranceles y fletes, aunque especificaba con más detalle los tipos de mercancías y su respectiva cuota, e incluía una nómina de los diferentes puertos de Sonora.⁷⁶

Gálvez elaboró otro reglamento relativo a los alimentos que debían llevar los barcos del rey y el modo como debían consumirse, para lo cual

tomó como base las ordenanzas de la Marina Real. Este documento sorprende por la minuciosidad y solemnidad de su redacción, sobre todo si pensamos que la tradición regional en materia de protocolo marítimo era casi nula.⁷⁷ Ambos reglamentos, el de fletes y el de alimentos o ranchos, fueron por mucho tiempo la base de la organización naval para los barcos que surcaron el golfo de California, pues además de regir el funcionamiento de los barcos del rey, que eran los más grandes e importantes del golfo, sirvieron como un antecedente jurídico al cual remitirse para cualquier aclaración en los casos de los navegantes y de los comerciantes particulares.

En una de sus estancias en La Paz, Gálvez dictó dos decretos con respecto a las actividades marítimas que tradicionalmente habían sido las más destacadas hasta entonces en el golfo de California: el buceo de perlas y la explotación de las salinas. Nombró a Manuel García Morales como juez veedor y cobrador de buceo del real quinto de perlas, fijándole como obligación el visitar los placeres para vigilar a los pescadores y cobrar el quinto real, ya fuera en dinero o en perlas, y entregarlo al gobernador en Loreto, quien se encargaría de remitirlo a Guadalajara. El visitador ordenaba también elaborar un reporte sobre las condiciones marítimas de la región y efectuar una matrícula de las canoas de buceo que hubiera en las costas de Nueva Galicia, Sinaloa y Sonora, disposición que revela la estrecha relación existente entre ambas riberas del golfo a través de la "pesca" de perlas.⁷⁸ Aunque José de Gálvez ordenó todo tipo de facilidades y cooperación para García Morales, éste, al parecer, fue uno más de los proyectos californianos que no se cumplieron. Por nuestra parte, no hemos encontrado datos precisos sobre las flotillas de pescadores de perlas que siempre fueron un elemento constante en la historia de la navegación del golfo. Un registro de esa naturaleza, ordenado y dedicado a los hombres que realizaban

la pesca de perlas habría sido de una mayor utilidad que las esporádicas noticias que se filtraban de otras cuestiones marítimas o fiscales.

Poco tiempo después Gálvez confirmó a García Morales en el puesto de juez de la pesca de perlas y también lo nombró juez veedor y administrador de las salinas en la provincia, dándole amplias instrucciones para que con las dos canoas del rey y cualquier otra embarcación pequeña que estuviera sin ocupar, condujera cuanta sal pudiera extraerse de las islas San José y del Carmen hacia los almacenes de Loreto y La Paz. La intención del visitador era que siempre existiera suficiente reserva para el abasto de las misiones, de la pesca, de la minería, del público y de las embarcaciones del rey. Sobre estas últimas dispuso que, al regresar de Loreto y Puerto Escondido con rumbo a San Blas, debían transportar cargas de sal al continente donde la calidad de la sal californiana, especialmente la de isla del Carmen, sería muy apreciada. Gálvez insistió en el hecho de que la explotación y la comercialización de las salinas era de gran utilidad al erario real y al público en general, ya que gracias a un mejor sistema de distribución se habían reducido los precios en la península, pues si antes costaba la fanega cinco pesos, bajo la administración real el precio descendió a tres pesos al público y a dos medio a los pescadores y las misiones.⁷⁹ El ramo de las salinas fue uno de los que tuvieron cierto provecho y utilidad en el golfo de California y los barcos del rey efectivamente transportaron sal al continente, aunque fuera en forma irregular, mientras que los almacenes de La Paz y Loreto la vendieron a los precios fijados por el visitador. En Loreto, Gálvez nombró a un vecino del lugar, Pedro Regalado de Soto, para que auxiliara a García Morales con la canoa Sacramento y transportara sal entre la isla del Carmen y Loreto, asignándole un salario de doce pesos al mes, sueldo que era superior a los diez pesos señalados por el Reglamento de Marina para un arráez de canoa.⁸⁰ Todavía

antes de salir de La Paz, el visitador dictó una larga instrucción sobre la manera de administrar los diferentes ramos de la real hacienda en el sur de California y estableció, entre otras cosas, cómo debía manejarse todo lo referente al quinto real de las perlas y al estanco de la sal, incluyendo la extracción y la venta de esta última.⁸¹

Cuando Gálvez llegó a Loreto aumentó su obra legislativa con numerosas disposiciones sobre poblamiento, salarios y concesiones de tierras;⁸² pero entre la copiosa lista de decretos fechados el 29 de abril de 1769 nos interesa, especialmente, el que se refiere a la orden para que La Paz y Puerto Escondido fueran usados como surgideros de los barcos del rey, disposición que dictó en los siguientes términos:

Por ser uno de los más propios y dignos cuidados del Gobierno Superior habilitar y fijar en las provincias marítimas puertos seguros, donde sin riesgo puedan surgir las embarcaciones y recibir o descargar personas, géneros y cualesquiera efectos que conduzcan, para precaver los fraudes y evitar las desgracias que de lo contrario se verifican y de que hay lastimosos ejemplares en esta península: Declaro y mando que así los bajeles del rey nuestro señor, como los pequeños barcos de particulares, sean canoas o lanchas, con cubierta o sin ella, que naveguen por estos mares, han de entrar o salir o estar anclados precisamente en el puerto que ha de llamarse de Cortés, situado en la Bahía de La Paz de este Departamento del Sur, o en Puerto Escondido, que corresponde al de Loreto y protestante del Norte, por ser los dos únicos que habilito y señalo en esta costa del Golfo para el comercio marítimo, prohibiendo en consecuencia de esta disposición que las embarcaciones puedan hacerlo por otra alguna ense- nada, caleta o bahía sin expresa licencia del Gobierno y causa muy urgente, ni tampoco surgir en ellas, a excepción sólo de las

canoas que tuvieren las misiones en las playas de sus distritos, las de los pescadores y las del buceo de perlas, que lo hagan con los correspondientes permisos en los placeres que se les señalaran para ello...⁸³

Se trasluce en estas disposiciones la idea de Gálvez de usar los mejores puertos naturales, donde los barcos de gran calado pudieran estar al abrigo de cualquier contingencia, pues aunque Loreto había funcionado durante medio siglo como el punto focal del abastecimiento peninsular, en realidad no tenía facilidades portuarias adecuadas para la protección de los buques y el movimiento de las mercancías. Sin embargo, Puerto Escondido siempre tuvo la desventaja de carecer de agua dulce en sus alrededores y esto permitió que Loreto conservara el predominio del movimiento naval en el norte del golfo. La Paz, en cambio, fue desarrollando su potencial al paso del tiempo hasta convertirse en el principal puerto de la península y, por consiguiente, en la capital peninsular, casi al finalizar el primer tercio del siglo XIX.

A punto de partir rumbo a Sonora, el visitador dictó sus últimos decretos californianos, uno de los cuales ordenaba el establecimiento de una escuela de marinería en el recién creado Departamento de Marina de Loreto, correspondiente del de San Blas.

... con el fin de que los naturales de esta península se habiliten en la pesca, en el buceo de perlas y en la marinería, a que parece los destinó la Providencia poniéndolos en una provincia sumamente estrecha y circundada de dos mares con necesidad de recurrir a otras provincias para conseguir muchos efectos precisos a su conservación y mantenimiento...⁸⁴

Las órdenes del visitador establecían que debían ser reunidos cuarenta muchachos huérfanos, entre ocho y doce años de edad, quienes vivirían en comunidad, pero separados de los demás indios y al cuidado

del padre Palou, y estarían debidamente vestidos, alimentados y educados por la corona para servir en los barcos del rey. Aunque el colegio de marina de Loreto fue otro de los proyectos frustráneos de Gálvez y desaparecería al poco tiempo sin cumplir ninguno de sus objetivos, algunos indígenas de California participaron activamente en el servicio marítimo español. Entre los planes del visitador para integrar a los indígenas de la península al sistema colonial ocupaban un lugar importante las actividades marítimas, lo cual se puede apreciar cuando el comisario de Loreto, Juan Gutiérrez, le consultó a Gálvez si podía utilizar a los indígenas en el servicio de las canoas u otros oficios, a lo que éste contestó afirmativamente desde el continente, aunque insistía en que debían pagárseles los seis pesos mensuales que ordenaba el reglamento de salarios.⁸⁵

Gálvez y su comitiva hicieron la travesía de Loreto a la bahía de Santa Bárbara, en la desembocadura del río Mayo, y recorrieron brevemente la región antes de llegar a Álamos, donde se estableció una caja real que debía manejar los asuntos de todos los reales mineros situados entre Culiacán y Sonora, más los de California y algunos de Chihuahua. La idea primordial era impulsar la minería, con lo que se regularía e incrementaría la recaudación de los quintos reales del oro y la plata. Para llevar a cabo tal política era necesario suministrar azogue a precios accesibles, aspecto este último donde supuestamente jugaría un importante papel el transporte marítimo debido a los bajos fletes navales que se habían previsto para conducirlo.⁸⁶ La caja real de Álamos fue efectivamente el centro financiero y de control administrativo para el norte de Sinaloa, toda Sonora y California, aunque la península resultó la provincia menos favorecida debido a que el aprovisionamiento naval fue muy deficiente, en un principio porque la mayor parte

de los navíos estaban comprometidos en el apoyo a los nuevos establecimientos de la Alta California y después porque la industria de la construcción naval en el golfo no tuvo un buen desarrollo.

Había también puntos de vista contradictorios entre el visitador y los funcionarios del Departamento de Marina de San Blas respecto al servicio naval que podía proporcionarse en el golfo de California, según se aprecia en la correspondencia sostenida entre Gálvez y el comandante de San Blas, José María Lasso. En una carta fechada en Álamos, Gálvez le ordenaba a Lasso que enviara en la balandra Sinaloa 200 quintales de azogue, todo el dinero que tuviera disponible el factor del tabaco de Guadalajara, José Trigo, y todo el fierro que pudiera enviarse al puerto de Tamazula o al de Guaymas. Lasso contestó sugiriendo que, puesto que tenía suficientes mulas disponibles, sería mejor enviar el cargamento por tierra ya que resultaría de menor costo y más rápido y seguro.⁸⁷ No sabemos si tal afirmación estuvo dictada en razón de la temporada de lluvias que se avecinaba, del interés por atender a las expediciones de la Alta California o del estado de los buques, pero sin duda significó un revés para las teorías y los proyectos de tantas personas que habían propugnado una política naval más activa, incluido en ese grupo el mismo visitador. En apoyo de su afirmación respecto a la escasez del transporte marítimo, Lasso citaba informes de la abrumadora actividad que desarrollaban las lanchas de los mineros californianos,⁸⁸ la balandra Sinaloa y la goleta Sonora en las travesías del golfo.⁸⁹

Con base en los informes de Lasso es posible apreciar que, durante su actuación en el noroeste, el visitador fue el motor de una intensa actividad naval en el golfo y uso al máximo los recursos navales que estaban a su disposición con objeto de demostrar las ventajas de la comunicación marítima, uno de los pilares sobre los que susten-

taba este proyecto de desarrollo regional para el noroeste y su pronta integración al conjunto del imperio español. Otro de los puntos importantes en el esquema de Gálvez era el comercio, actividad económica que debía estar íntimamente ligada a la comunicación marítima en el golfo. Ya antes de salir de México, Gálvez había propuesto celebrar ferias francas de comercio en Loreto y Guaymas, eventos que consideraba vitales para el impulso económico de la región y para cuyo fin había elaborado un reglamento de fletes. En su recorrido por Nueva Galicia y California el visitador no volvió a tocar el tema de las ferias y fue en Sonora donde dictó un bando que confirmaba el establecimiento de una feria en Guaymas, aunque en ese documento excluyó a Loreto. El bando está fechado en Álamos, el 17 de junio de 1769, y a la letra dice así:

En paternal amor y las piadosas atenciones con que el rey nuestro señor procura hacer felices hasta los vasallos de sus dominios más distantes, le han movido a conceder en alivio y beneficio de estas Provincias de Sinaloa y Sonora la particular y distinguida gracia de una feria anual y franca por tiempo de cinco años en el ventajoso puerto de Guaymas, que siendo ahora uno de los cuarteles generales quedará poblado aunque las tropas se retiren y se concederán en él solares a todos los que quisieren fabricar allí casas o almacenes para custodiar los efectos que traigan con destino a la feria, o a internarlos en estas Provincias como lo podrán hacer los vecinos y mercaderes de ellas en cualquiera tiempo del año que se desembarcaren y que le convenga conducirlos a sus domicilios, y para que todos sepan cuándo debe empezar y concluir dicha feria, y los meses en que han de bajar a embarcarse en el puerto de San Blas las per-

sonas y efectos que se hubieren de transportar a Guaymas en las embarcaciones de Su Majestad que navegan en estos mares, declaro que desde primero de abril de cada año empezando en el inmediato de mil setecientos setenta se pondrán a la carga en San Blas dichas embarcaciones para salir precisamente de aquel puerto en principios de mayo y tener bastante tiempo de estar y aun haber descargado en Guaymas para fines de junio donde se abrirá la feria el primer día de julio y durará hasta el último de septiembre, debiendo volverse los bajeles con las personas, caudales y todos los demás efectos que hayan de retornar a San Blas desde quince al veinte de octubre. Y asimismo advierte al público que en ninguno de los dos puertos se causarán detenciones en la formación de los registros sin deshacer ni abrir los tercios o fardos, ni se exigirán derechos algunos pues sólo se ha de cobrar en el de San Blas el importe de los bien moderados fletes que he arreglado por otro bando de esta fecha...⁹⁰

La feria de Guaymas nunca se llevó a efecto y engrosó la lista de los planes que no pudo hacer cumplir el poderoso visitador José de Gálvez. Por otra parte, a fines de 1769, Su Ilustrísima, título que empleaban sus subordinados para referirse o dirigirse a Gálvez, tuvo una severa enfermedad que obligó a sus auxiliares a empender con el visitador el viaje de regreso a México con todo tipo de cuidados hacia el influyente enfermo. Gálvez recobró la salud en el transcurso de un año y a principios de 1771 ya estaba otra vez en plena actividad para presentar un proyecto referente a la formación de una compañía de accionistas "en beneficio de las ricas minas de Sonora y Sinaloa, y para restablecer la pesquería de perlas en el golfo de California".⁹¹

El plan de esa compañía minera formó parte de una serie de escritos

en los que Gálvez y el marqués de Croix entremezclaron las escasas realizaciones y los proyectos inconclusos referentes al proyecto de reorganización del noroeste de Nueva España, presentándolos en conjunto como una serie de aciertos que permitirían el adelanto de la colonización en aquella región.

Gálvez proponía la creación de esa compañía minera basado en la consideración de que Sonora ya estaba pacificada, situación que permitiría explotar no sólo los reales mineros recién descubiertos y los antiguos que podrían ser explotados de nuevo, sino también los siempre renovables placeres perleros. El visitador aseguraba también que se podría invertir en todo tipo de empresas mercantiles, las cuales tendrían la ventaja de verse complementadas por la feria comercial que se celebraría en Guaymas y la de contar con los barcos del rey que proporcionarían transporte económico desde San Blas. Además de ofrecer a todo el público la protección de la corona, que sería uno de los suscriptores de acciones, Gálvez y Croix se dirigieron específicamente al consulado de México para concederle las siguientes prerrogativas: 1) Reconocer a cualquier administrador del Consulado la jurisdicción privativa y económica de las minas que se trabajaran; 2) Reducir a 12 pesos los pagos de derechos de los metales, cuando generalmente ascendían a 16 pesos por marco de oro, y garantizar una resolución favorable de la Junta de la real hacienda virreinal, aunque sujeta a la aprobación real; 3) Aligerar los trámites judiciales y dar garantía de que el capital de las acciones no sería embargado, ni por deudas ni por delitos, hasta que se otorgaran ganancias a los accionistas, y 4) Asegurar que ningún libro ni papel serían sacados de las oficinas de la compañía y no se confiscaría el capital por ningún motivo. En una foja aparte se añadieron unas proposiciones del virrey y del visitador, clasificadas como verbales, en las que prometían una

rebaja en los precios del azogue por quintal y reducciones en el pago de la alcabala sobre las facturas a los habilitadores. Finalmente, el marqués de Croix y José de Gálvez propusieron al consulado de México que se encargara de dirigir la compañía minera y también decían estar dispuestos a negociar cualquiera otra condición.

Los dirigentes de los comerciantes de la ciudad de México registraron todo lo antes mencionado en los archivos del consulado y lo comunicaron a sus agremiados fijándose la fecha del 20 de julio para sesionar y resolver al respecto. Llegado el día, y en junta de comercio solemne, el consulado declinó la oportunidad de dirigir u organizar la multicitada compañía, alegando que no conocían otra cosa que la línea comercial y que la lejanía geográfica les impediría un control adecuado de la empresa. Tras esta negativa a dirigir la empresa, sólo restaba preguntar a cada uno de los comerciantes cuántas acciones comprarían y se fijó un plazo de tres días para responder, pero fue hasta el 7 de agosto cuando el prior Juan José Pérez Cano y los cónsules Francisco del Rivero y Gabriel Gutiérrez de Terán dirigieron una carta al virrey comunicándole que ni uno solo de los integrantes del consulado concurriría a la empresa. Los motivos invocados por los mercaderes fueron de muy diversa índole: edad avanzada, salud inestable, estar comprometidos en la habilitación de otros minerales en las Provincias Internas o estar a la expectativa por la próxima llegada de otra flota de España.⁹² Algunas de las excusas que dieron los comerciantes de la ciudad de México para negarse a participar en la compañía minera del noroeste pudieron ser perfectamente válidas, pero en general ese rechazo unánime a la proposición de Gálvez puede interpretarse como una expresión de desconfianza hacia la creciente intervención del estado español en la economía novohispana. A pesar de todas las ventajas administrativas y fiscales que se les prometían, los al-

maceneros capitalinos posiblemente sentían desconfianza del virrey marqués de Croix y del visitador José de Gálvez, funcionarios que habían puesto en marcha una revolución hacendaria y fiscal en el virreinato. Las medidas que Gálvez había puesto en práctica como visitador de la Nueva España limitaron las maniobras mercantiles del consulado de México y les arrebataron el control financiero de la minería, financiamiento a través del cual el gremio de comerciantes manejaba los circuitos de los metales preciosos en su favor. Tal vez las concesiones fiscales prometidas les parecieron inseguras e insuficientes, o también existe la posibilidad de que sus agentes en Sonora los previnieran en contra del proyecto, pero lo más probable parece ser que no veían con agrado la participación del gobierno en empresas que habían sido patrimonio exclusivo de los empresarios mercantiles hasta entonces. Todavía después de la partida de Croix y Gálvez la corona intentó resucitar el proyecto bajo el impulso del nuevo virrey, Antonio María de Bucareli, quien recibió la misma respuesta negativa del consulado en 1772.⁹³

Las medidas tomadas por el visitador en el virreinato fueron reflejos de la amplia política reformista emprendida por Carlos III y sus colaboradores. Gálvez únicamente fue un brazo ejecutor de amplias facultades, como bien pudo apreciarse en el caso de las reformas fiscales y en el de la expulsión de los jesuitas. Donde llevó a límites extremos los poderes que se le confirieron fue en el noroeste del virreinato, remota región difícilmente integrada al imperio, en cuyas provincias trató de implantar un nuevo orden político y económico que fuera más acorde con los intereses y necesidades de la monarquía española. Usando al noroeste novohispano como un gigantesco laboratorio Gálvez diseñó nuevos organismos de gobierno, como la Comandancia General de las Provincias Internas, adelantó el establecimiento del siste-

ma de intendencias al disponer el funcionamiento de la primera de ellas en Sonora, reestructuró el sistema misional dentro de un nuevo marco eclesíástico para la región y, mediante instrucciones directas de la corona, preparó el último movimiento de expansión territorial española en América, como fueron las expediciones a la Nueva California. En su esfuerzo por lograr la integración económica de las provincias ribereñas del golfo de California, Gálvez decidió impulsar la actividad naval en la región y por eso es que buena parte de sus disposiciones estuvieron encaminadas al control y al desarrollo de la comunicación marítima entre los litorales de la Nueva España y los del golfo de California. De igual manera, esa preocupación formaba parte de un concepto más amplio que incluía la expansión por el Pacífico noroccidental, tanto para frenar el expansionismo de otras naciones como para proteger la ruta comercial de Filipinas.

En capítulos posteriores estudiaremos el impacto y las consecuencias de los decretos de Gálvez, cuya gestión, inspirada por tantos informes y proyectos anteriores, hizo que el Pacífico noroccidental entrara en una nueva etapa de actividad económica y naval a lo largo de la cual existió una mayor intervención de los organismos gubernamentales. Muchos de sus decretos nunca llegaron a cumplirse o fueron revocados,⁹⁴ sin embargo, otra parte de su obra legislativa se reforzó cuando en 1776 fue nombrado Ministro Universal de Indias y participó activamente en la puesta en práctica de los decretos del "comercio libre" que dislocaron las antiguas corporaciones mercantiles y propiciaron un nuevo orden comercial. No planteamos que la obra de Gálvez haya sido la de un gran impulsor de la colonización española en el noroeste, puesto que solamente representaba los intereses de la monarquía y sus disposiciones no contribuyeron en forma decisiva al alivio de los problemas del noroeste novohispano, que continuó siendo una re-

gión marginada hasta el final de la época colonial y mucho tiempo después, pero es evidente que su actuación se desarrolló durante un importante momento coyuntural para la historia de México y que tuvo un especial significado en las relaciones socioeconómicas del noroeste novohispano y del golfo de California.

NOTAS DEL CAPITULO I

- 1) María del Carmen Velázquez, El marqués de Altamira y las Provincias Internas de Nueva España, México, El Colegio de México, 1976, 208 p., mapa (Jornadas, 81); p. 25.
- 2) Matías de la Mota y Padilla, Historia de la Conquista de Nueva Galicia, introd., adiciones y comentarios de José Irineo Gutiérrez, Guadalajara, Talleres Gráficos de Gallardo y Álvarez del Castillo, 1920, 566 p., ils., mapas; p. 395.
- 3) Ibid., p. 396.
- 4) Ibid., p. 430.
- 5) Ibid., p. 514.
- 6) Estos documentos se encuentran en el Archivo General de la Nación de México (AGNM), Provincias Internas 87, exps. 7 y 8, f. 142-195 v. La encuadernación fue realizada en forma desordenada y por esta razón el orden cronológico está alterado; la encuesta abarca desde fines de 1740 hasta mediados de 1742 y las recomendaciones finales de Castillo de Aysa están fechadas el 21 de enero de 1743.
- 7) Dicho cuestionario estaba fechado en Guadalajara, diciembre 21 de 1740, AGNM, Provincias Internas 87, f. 152 - 152 v.
- 8) Cita diferentes casos de ataques ingleses, entre ellos uno a su suegro, Francisco de Itamarra, y de varios viajes realizados por él mismo a Acapulco con madera para reparar el galeón de Filipinas.

- 9) Testimonio de Sebastián Pérez de Guzmán, Guadalajara, diciembre 21 de 1740, AGNM, Provincias Internas 87, f. 152 v - 155 v.
- 10) Los testimonios del alcalde de Compostela, Francisco de Enciso y Victoria, de 3 de enero de 1741, el de Juan Severino de Aguirre, antiguo alcalde de Compostela, y el de José Mariscal, vecino del mismo lugar, estos últimos de enero 6 de 1741, repiten parcial o totalmente el de Pérez de Guzmán, AGNM, Provincias Internas, 87, f. 155 v - 162.
- 11) Testimonio de José de Olave, Guadalajara, febrero 28 de 1741, AGNM, Provincias Internas 87, f. 162 v - 164.
- 12) Testimonio de Francisco Antonio Meneses, Guadalajara, febrero 28, de 1741, AGNM, Provincias Internas 87, f. 164 - 167.
- 13) Testimonio de Francisco Garrastegui, alcalde mayor de Sonora, agosto 3 de 1741, AGNM, Provincias Internas 87, f. 167 -168, quien también menciona que Francisco Meneses, teniente general de la misma provincia, planeaba una expedición al noroeste con la ayuda del misionero jesuita Gaspar Gesteiger, proyecto que se frustró por la muerte de Juan Bautista de Anza, asesor de la expedición. Otro testimonio de un vecino de Sonora, José Molina, coincide con el de Olave en todos sus puntos, Provincias Internas 87, f. 168 - 169 v.
- 14) Razón del marqués del Castillo de Aysa, Guadalajara, septiembre 10 de 1741, AGNM, Provincias Internas 87, f. 169 v - 171 v.
- 15) Las tres cartas están anexadas a los autos, Guadalajara, octubre 28 de 1741, AGNM, Provincias Internas 87, f. 171 v - 174.

- 16) Según informes del mulato Blas de los Reyes los corsarios Fester y Bovar lograron capturar en cabo San Lucas al galeón Encarnación en 1707 o 1708.
- 17) Testimonio de Blas de los Reyes, Guadalajara, enero 4 de 1742, AGNM, Provincias Internas 87, f. 174 - 176 v.
- 18) Testimonio de Manuel de Mena, Guadalajara, febrero 28 de 1742, AGNM, Provincias Internas 87, f. 177 - 180.
- 19) La primera carta estaba fechada en Río Mayo, febrero 10 de 1742, y la segunda en Buenavista, mayo 15 de 1742, AGNM, Provincias Internas 87, f. 177 - 180.
- 20) Carta de Jaime Bravo al marqués del Castillo de Aysa, Loreto, marzo 10 de 1742, AGNM, Provincias Internas 87, f. 185 - 188 v.
En f. 188 v - 189 v está incluida una carta del capitán del presidio, Bernardo Rodríguez Lorenzo, fechada en Loreto el 24 del mismo mes, con descripciones geográficas de California y relación de las distancias entre diferentes puntos de la península. VW
- 21) Testimonio de Ignacio Pérez de Arce, Guadalajara, mayo 8 de 1742, AGNM, Provincias Internas 87, f. 180 - 183 v. Debemos señalar que entre la foja 181 y la 181 v parece faltar una foja, que en la numeración original debió ser la 29 y su vuelta, pues al continuar la frase en la otra foja no parece ser su continuación.
- 22) Nota y certificación final del secretario Miguel de Vargas y el notario Manuel de la Sierra, Guadalajara, enero 18 de 1743, AGNM, Provincias Internas 87, f. 195 - 195 v.

- 23) El título dice: "Testimonio de autos formados por el Presidente de Guadalajara, Marqués del Castillo de Aysa sobre poblar la costa de Sonora y adelantar la reducción de indios"; la nota explicativa dice: "Acompaña testimonio de los autos que ha formado sobre la averiguación de los puertos, islas y placeres de perlas de las costas del mar del Sur y Californias enunciando los medios para emprender las conquistas y reducción de las naciones bárbaras", Provincias Internas 87, f. 142 - 150 v. En f. 144 - 146 está incluido un borrador.
- 24) En la f. 197, Castillo de Aysa hace una comparación del precio del maíz en Matanchel, donde valía 4 y 6 reales la fanega, y en Sonora, donde se pagaban hasta 2 y 4 pesos.
- 25) Menciona las valiosas expediciones realizadas por el padre Campos y Juan Mateo Mange.
- 26) Luis Navarro García, Don José de Gálvez y la Comandancia General de las Provincias Internas del norte de la Nueva España, prólogo de José Antonio Calderón Quijano, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1964, xvii - 603, p., ils., mapas (Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 148); p. 88 - 90.
- 27) Venegas, op. cit., t. II, p. 311 - 323.
- 28) Velázquez, op. cit., p. 21 - 23. Su carrera pública se desarrolló durante los gobiernos virreinales del obispo Vizarrón, el conde de Fuenclara y el primer conde de Revilla Gigedo.
- 29) Ibid., p. 26 - 28.

- 30) Tanto las cartas de Oviedo como los comentarios del marqués de Altamira se encuentran en AGNM, Inquisición 1282, exp. 10, f. 334 - 363 v; la primera carta de Oviedo, fechada en agosto 2 de 1747, en México, se halla en las f. 334 - 336.
- 31) Los comentarios del marqués de Altamira están al margen de la carta de Oviedo hasta la f. 336 y después continúan hasta la 338.
- 32) Representación del padre Juan Antonio de Oviedo al virrey conde de Fuenclara, México, agosto 13 de 1747, AGNM, Inquisición 1282, exp. 10, f. 339 - 346; dedica gran parte de la carta a lamentar la muerte de Anza y a criticar la actuación de Agustín de Villdóola como gobernador de Sonora.
- 33) Comentarios del auditor de guerra del virreinato, marqués de Altamira, a una carta del padre Juan Antonio de Oviedo, México, octubre 2 de 1747, AGNM, Inquisición 1282, exp. 10, f. 339 - 353, v.
Incluye los puntos 1 a 24.
- 34) AGNM, Inquisición 1282, f. 353 v - 355 v. Estos documentos aparecen citados en la tesis profesional "Las rebeliones Seris" de José Luis Mirafuentes quien fue el que localizó y benefició primero el expediente.
- 35) AGNM, Inquisición 1282, f. 358 - 361 v.
- 36) La mayoría de estos conceptos están distribuidos en los puntos 32 a 37, donde cita varias veces la Recopilación de las Leyes de Indias para apoyar su crítica al sistema misional en el norte del virreinato.

- 37) Dictamen del auditor de guerra, marqués de Altamira, sobre un escrito de Toribio de Urrutia, México, enero 31 de 1750, BNM, Archivo Franciscano, 9/143.262, f. 1110 v - 1115.
- 38) Velázquez, op. cit., p. 29-30.
- 39) Comentarios del marqués de Altamira a una representación del padre Juan Antonio Oviedo, México, octubre 2 de 1747, AGNM, Inquisición 1282, exp. 10, f. 361 v - 363 v.
- 40) José Rafael Rodríguez Gallardo, Informe sobre Sinaloa y Sonora, año de 1750, ed., introd., notas, apéndice e índices por Germán Viveros, México, Archivo General de la Nación, 1975, LIX-139 p. (Archivo General de la Nación-Archivo Histórico de Hacienda, Colección documental, 1) Seguiremos la edición de Germán Viveros, quien recopiló y organizó diversos documentos relativos a la visita de Rodríguez Gallardo a Sonora que se encuentran dispersos en varios archivos. En su introducción al Informe, p. XIII - LIX, Viveros analiza los antecedentes de la visita, señala los principales aspectos de la obra y proporciona noticias biográficas de Rodríguez Gallardo.
- 41) Rodríguez Gallardo, op. cit., p. 7 - 8 Al final de ese apartado Rodríguez Gallardo advertía que se abstendría de opinar sobre asuntos religiosos.
- 42) Ibid., p. 8.
- 43) Ibid., p. 12; en esa parte de su Informe Rodríguez Gallardo cita las recomendaciones de Castillo de Aysa sobre las balandras, las órdenes contenidas en las cédulas reales y la necesidad de cumplir con todo ello.

- 44) Ibid., p. 16; después hace un breve recuento de las expediciones de Vizcaíno y Consag, aunque sin demostrar entusiasmo por las conclusiones del jesuita.
- 45) Ibid., p. 19 - 20.
- 46) Ibid., p. 14 - 15.
- 47) Utiliza el caso de los zapateros para ejemplificar la necesidad de las artesanías en el proceso del mejoramiento económico regional, Ibid., p. 45.
- 48) Ibid., p. 46.
- 49) Ibid., p. 50.
- 50) Ibid., p. 52 - 53; Rodríguez Gallardo propuso nuevos métodos de pago a las misiones y presidios haciendo un análisis de su funcionamiento hasta entonces y las ventajas que representaría para esas instituciones y para la provincia manejar sus fondos en moneda.
- 51) Ibid., p. 58 - 64; Rodríguez Gallardo fechó su informe el 12 de agosto de 1750.
- 52) Navarro García, José de Gálvez..., p. 90 - 91. Entre otros proyectos se puede mencionar el del capitán "de caballos corazas" Fernando Sánchez Salvador, quien en 1751 propuso formar un virreinato compuesto por las provincias de Nueva Vizcaya, Sonora y California, representación que se encuentra en AGNM, Historia 16, f. 154 - 180 v. Un curioso trabajo de Francisco Javier Clavijero, aparentemente escrito alrededor de 1782, que casi podría ser un extracto de los proyectos comentados en este capítulo respecto a la cons-

trucción de barcos, el comercio marítimo en el golfo, el poblamiento de la región y la potencial riqueza de Sonora, aportaba como novedad la sugerencia de que cada dos o tres años se permitiera llegar a Guaymas un barco pequeño de Filipinas con artículos asiáticos que, según Clavijero o sus informantes, serían un gran alivio para las provincias del golfo de California; se publica en Tesoros documentales de México. Siglo XVIII. Priego, Zelis, Clavijero, pról. de Mariano Cuevas, México, Ed. Patria, 1944, 405 p., ils., mapa; p. 392 - 396.

- 53) Del Río, El régimen..., p. 205 - 207; Enrique Florescano y Fernando Castillo (comps.), Controversia sobre la Libertad de Comercio en Nueva España. 1776-1818, 2 vols., México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, (Serie Fuentes y Estadísticas del Comercio Exterior de México, I); t. I, p. 18 - 19.
- 54) Sobre la carrera de Gálvez, vid., Herbert Ingram Priestley, José de Gálvez. Visitor General of New Spain (1765 - 1771), Philadelphia Porcupine Press, 1980, 449 p., ils., mapas.
- 55) Ibid., p. 123 - 128.
- 56) David A. Brading, Mineros y comerciantes en el México borbónico, 1763 - 1810, trad. de Roberto Gómez C., México, Fondo de Cultura Económica, 1975, 498 p., ils., gráfs. (Sección de Obras de Historia); p. 48 - 51 y 72. Marcelo Bitar Letayf, Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las Indias, México, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1975, 322 p. (Serie Historia del Comercio Exterior de México); p. 87.

- 57) Navarro García, José de Gálvez..., p. 91 - 94 y 123. Según Navarro el memorial anónimo de 1760, conservado en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid, y las cartas de Tamarón y Romeral fueron decisivas en el pensamiento de Gálvez.
- 58) Priestley, op. cit., p. 235; por cierto que Carlos III contestó en noviembre de 1766 aprobando sus planes, aunque expresaba sus dudas acerca de la conveniencia de poblar la frontera con reos.
- 59) Navarro García, José de Gálvez..., p. 151. Alonso de Pacheco fue el primer encargado del astillero; cuando murió en 1766 lo sustituyó Manuel Rivero.
- 60) Navarro García, José de Gálvez..., p. 152 - 153.
- 61) Ibid., p. 156 - 160 y Priestley, op. cit., p. 267 - 268; el 15, 21 y 23 de enero fueron celebradas reuniones para presentar y discutir proyectos respecto a la reorganización de las provincias nortenas, una vez que la expedición triunfara.
- 62) Priestley, op. cit., p. 240 - 243.
- 63) Priestley, op. cit., p. 366 y Navarro García, op. cit., p. 163 - 164. San Blas tuvo una gran importancia para la actividad naval del golfo y lo trataremos con mayor detenimiento en otro capítulo.
- 64) Priestley, op. cit., p. 244 - 245.
- 65) Ibid., p. 247 - 248. Varios de estos decretos serían confirmados en California.
- 66) Ibid., p. 248 - 249.

- 67) Joaquín Velázquez de León, Descripción de la Antigua California. 1768, transcripción paleográfica, presentación y notas de Ignacio del Río Chávez, La Paz, Baja California Sur, 1975, 52 p. (Colección Cabildo, 2); p. 11 - 15.
- 68) Ignacio del Río Chávez, "Los sueños californianos de don José de Gálvez", en Revista de la Universidad de México, México, UNAM, 1972, vol. XXIV, núm. 5, p. 15 - 24; p. 15.
- 69) Ibid., p. 15 - 16 y Navarro García, José de Gálvez..., p. 168 - 169.
- 70) Bando de José de Gálvez, Santa Ana, octubre 8 de 1768, BNM, Fondo de Origen 1402, f. 322 - 323.
- 71) Bando de José de Gálvez, Santa Ana, noviembre 2 de 1768, AGNM, Californias 75, f. 208 y v.
- 72) Carta de José de Gálvez al virrey marqués de Croix, La Paz, diciembre 16 de 1768, BNM, Fondo de Origen 1402, f. 324 - 328. En f. 325 - 327 se encuentra la nota de carga de la Sinaloa, avalada por el contramaestre Mateo de la Cruz, donde se enlistan un cajón con 32 botellas de vino, un cajón con piedras de fusil, un cajón con témpanos de sal, un cajón con higos, un cajón con granos de oro, algunas perlas y los pliegos del visitador; también las manifestaciones de los 3,516 marcos de plata y 9 de oro del rey, más 500 marcos de plata de Eugenio Olachea, minero particular.
- 73) Carta de José de Gálvez a Juan de Pineda, cabo San Lucas, febrero 16 de 1769, AGNM, Historia, v. 18, f. 18 - 18 v. 150 yaquis se embarcaron cerca de Ahome, en la Sinaloa y la Lauretana rumbo a California.

- 74) Relación de Juan Manuel de Viniegra, cabo San Lucas, febrero 16 de 1769, BNM, Fondo de Origen 1402, f. 366 - 369.
- 75) Decreto de José de Gálvez, cabo San Lucas, marzo 2 de 1769, se encuentra en dos ramos del AGNM, Provincias Internas 166, f. 157 v - 158 v y Californias 71, f. 29 - 294.
- 76) Bando y reglamento de José de Gálvez, Alamos, junio 17 de 1769, AGNM, Californias 67, f. 72 - 72 v.
- 77) Orden y reglamento de José de Gálvez, cabo San Lucas, marzo 2 de 1769, AGNM, Provincias Internas 166, f. 159 - 163.
- 78) Decreto de José de Gálvez, La Paz, abril 5 de 1769, AGNM, Provincias Internas 166, f. 164 - 166 v. ✓
- 79) Decreto de José de Gálvez, La Paz, abril 9 de 1769, AGNM, Provincias Internas 166, f. 166 v - 169. ✓
- 80) Petición de Pedro Regalado de Soto al visitador José de Gálvez y respuesta de éste, Loreto, abril 30 de 1769, AGNM, Provincias Internas 166, f. 182 - 182 v. ✓
- 81) Instrucción de José de Gálvez al comisario real del Departamento del Sur de California para el manejo de los ramos de real hacienda, La Paz, abril 12 de 1769, AGNM, Provincias Internas 166, f. 182 v-188 v. El comisario recibiría la fanega de sal a doce reales y la vendería a tres pesos y medio en Santa Ana, tres pesos en La Paz y Cerralvo, mientras que para las misiones, para la conservación de carne y pescado y para la expedición de la Nueva California se vendería a dos pesos y medio. El pago del quinto de perlas se podía hacer en especie, igual que el de plata, pero todos los demás en moneda. ✓

- 82) Del Río, "Los Sueños...", p. 16 - 23.
- 83) Enrique Cárdenas de la Peña, San Blas de Nayarit, 2 vols., México, Secretaría de Marina, 1968, ils., mapas; t. II, p. 21 - 22, también transcribe un decreto de José de Gálvez, fechado el 5 de noviembre de 1768 en Santa Ana, aunque no se indica el repositorio documental.
- 84) Decreto de José de Gálvez, Loreto, abril 30 de 1769, AGNM, Provincias Internas 166, f. 147 v - 148 v.
- 85) Carta de Juan Gutiérrez a José de Gálvez, Loreto, mayo 6 de 1769 y respuesta de éste desde Cuirimpo, mayo 14 de 1769, Ibid., f. 154 v - 155 v. En f. 155 v - 156 v hay otra consulta de Gutiérrez a Gálvez y la respectiva respuesta del visitador sobre los precios que debían pagarse a las misiones por higos, pasas, vino y aguardiente para no perjudicar al real almacén de Loreto.
- 86) Navarro García, José de Gálvez..., p. 175.
- 87) Carta de José de Gálvez a José María Lasso, Álamos, mayo 30 de 1769, y contestación desde San Blas, julio 20 de 1769, AGNM, Californias 79, f. 34 - 36 v.
- 88) Carta de José María Lasso al virrey marqués de Croix, San Blas, agosto 3 de 1769, AGNM, Californias 79, f. 75 - 76. El virrey estaba interesado en reclutar marineros para dotar de tripulación al Príncipe, barco dedicado a las expediciones de la Nueva California.
- 89) Correspondencia entre José de Gálvez en Álamos, José María Lasso en San Blas y el virrey marqués de Croix en México, julio-sep-

tiembre de 1769, AGNM, Californias 79, f. 77 - 81 y 88 - 88 v.

- 90) Bando del visitador José de Gálvez, Alamos, junio 17 de 1769, AGNM, Californias 67, f. 71 - 71 v.
- 91) Navarro García, José de Gálvez..., p. 200 - 203. El plan para la creación de esa compañía se publicó el 15 de abril de 1771; además del tanto que se halla en el Archivo General de Indias se encuentran copias en AGNM, Provincias Internas 245 - A, f. 101 - 132 y en AHH, Consulados, leg. 502, exp. 34. ✓
- 92) Relación del Consulado de México, julio 4-agosto 7 de 1771, AHH, Consulados, leg. 502, exp. 34. Relata minuciosamente los pasos seguidos desde la proposición oficial hasta la negativa del consulado, con detalles de las sesiones y listas de los miembros del consulado de México.
- 93) Navarro García, José de Galvez..., p. 253.
- 94) Priestley, op. cit., p. 264 - 266.

II. EL COMERCIO Y SU ARTICULACION CON EL TRANSPORTE NAVAL.

1. Los circuitos comerciales en el noroeste novohispano.

El sistema comercial del imperio español estuvo delineado desde el inicio de la colonización de América por una política centralista y de control monopólico efectuada por medio de unos cuantos puertos autorizados para enviar y recibir mercancías a través del Atlántico, tales como Sevilla en España y Veracruz y Portobelo en América. Con objeto de asegurar la mejor vigilancia posible sobre el tráfico comercial, y su respectivo control fiscal, la corona creó un organismo encargado de las relaciones mercantiles con sus colonias, al que se conoció como la Casa de Contratación. Esta institución, a su vez, tuvo que recurrir al auxilio del consulado de comerciantes de Sevilla para lograr administrar el reciente volumen del intercambio comercial con el nuevo continente.

A mediados del siglo XVI creció la amenaza de los piratas extranjeros que asaltaban los navíos españoles y, tanto por combatirlos como por completar la política de control monopólico, el gobierno español estableció que el transporte de mercancías debía hacerse en flotas que saldrían cada año, supuestamente, rumbo al continente americano. El sistema de flotas tuvo un fuerte impacto en el movimiento comercial del imperio puesto que el aumento en los gastos de transporte y de defensa naval se reflejó en forma de nuevos impuestos y, desde luego, en el precio de todos los productos. Además, los comerciantes de Sevilla y sus corresponsales en América aprovecharon las ventajas que les proporcionaba el sistema para acaparar la oferta en un mercado cautivo donde racionaban la distribución de artículos hasta lograr imponer precios convenientes a sus intereses.¹

El consulado de comerciantes novohispanos pronto alcanzó una po-

sición de cierta independencia respecto al de Sevilla debido en parte a las ganancias obtenidas con las ventas de mercancías europeas, pero también gracias a un nuevo circuito comercial que se formó a fines del siglo XVI al establecerse un tráfico comercial con las Filipinas.

Apoyado en su solidez monetaria, el consulado de México dominó el mercado interno del virreinato al convertirse en financiador de muchas actividades productivas y monopolizador de los productos de exportación hacia Europa.

Esta serie de circunstancias permitieron a los mercaderes de Nueva España obtener una firme posición ante los consulados españoles y, eventualmente, pudieron controlar las transacciones del comercio exterior. Desde luego se convirtieron en una de las mayores fuerzas económicas del virreinato y extendieron su dominio financiero a través de todo tipo de intermediarios hasta formar un monopolio que manejaba a su voluntad gran parte de las actividades productivas del virreinato.²

El crecimiento del mercado novohispano y del gremio mercantil de la ciudad de México forzó un cambio en los circuitos comerciales de la Nueva España, ya que si en las primeras épocas de la colonización existió un activo tráfico comercial marítimo con otras colonias españolas,³ al paso del tiempo los intereses de los comerciantes se concentraron en atender la demanda interna del virreinato. Para ello encauzaron sus actividades de tal forma que, una vez recibidas las mercancías en Veracruz o Acapulco, pudieran controlar el comercio efectuándolo a través de unos cuantos circuitos y rutas terrestres. Ciertamente es que el mismo gobierno español y el consulado de Sevilla habían ejercido presión a fines del siglo XVI para acabar con el comercio marítimo intercolonial que se efectuaba entre Nueva España y otras colonias, sobre todo Perú y Filipinas,⁴ pero esto no afectó mayormente

te a los mercaderes de la ciudad de México a quienes les bastaba con revender los productos que llegaban de Europa y Asia en el interior del mismo virreinato. Dentro del mercado novohispano los almaceneros de la capital controlaban los canales comerciales a través de las escasas vías terrestres y contando con la colusión de las autoridades regionales.

Puesto que el comercio novohispano se llevó a cabo por los caminos de tierra adentro, hay que señalar el hecho de que esas vías de comunicación fueron a menudo simples caminos de herradura por los cuales sólo podían conducirse caravanas de animales de carga, especialmente recuas de mulas, en las que se transportaban todo tipo de artículos. En algunos caminos del sur de México⁵ y en el de Veracruz a la capital llegaron a efectuarse algunas mejoras para que pudieran transitar carretas, pero en general los caminos eran polvosos en tiempos de secas y lodosos en tiempo de lluvia, por lo que el tráfico mercantil sólo podía llevarse a cabo a lomo de mula.

Tomando como punto de partida a la ciudad de México, inevitable centro de la actividad económica del virreinato, enlistaremos las rutas mercantiles que partían de ella rumbo al norte del virreinato. Hasta Querétaro y aun Irapuato puede decirse que existía una sola ruta que después se fraccionaba en dos caminos: Uno seguía por León, Lagos, Aguascalientes, Zacatecas y Durango, prolongándose posteriormente a Chihuahua, Paso del Norte y Nuevo México. El otro, seguía el valle del río Lerma hasta Guadalajara, para después trasponer la sierra a Tepic y continuar por la llanura costera del golfo de California hacia Acaponeta, Rosario, Culiacán, Mocorito, Sinaloa, El Fuerte, Álamos, Ostimuri y el río Yaqui. Al correr de los años el camino también se extendió a Ures, Bacoachi, Guevabi y Tucson, población que por bastante tiempo fue el bastión fronterizo del noroeste novohispano.⁶

Además de la ruta que seguía la planicie costera del Pacífico se utilizaron veredas que partían de la meseta central para atravesar la sierra, tales como la de Durango a Mazatlán y Culiacán, la de Parral a Ostimuri o la de Chihuahua a Bavispe, que fueron transitadas esporádicamente por mercaderes, por misioneros y, en ocasiones, por tropas que acudieron en auxilio de los colonos del noroeste cuando llegaron a producirse levantamientos indígenas en Sinaloa o Sonora.⁷ Sin embargo, el camino Tepic-Tucsón fue el preferido de los colonos y los comerciantes debido a la llanura del terreno y a la relativa seguridad de su tránsito, aunque el usar esta vía significara pagar impuesto de alcabala, del que estaban exentas las mercancías traídas desde Nueva Vizcaya o Chihuahua. El visitador virreinal José Rafael Rodríguez Gallardo señaló en 1750 que otra razón por la que se prefería usar el camino de la costa era la facilidad de conseguir mulas en la región de Sinaloa y Culiacán,⁸ animales que eran el imprescindible medio de transporte para el tráfico mercantil y que se criaban con gran facilidad en los fértiles valles sinaloenses. Las condiciones del camino costero del noroeste no tuvieron cambios de significación a lo largo de la época colonial y una petición del comisario del puerto de San Blas, Francisco Trillo, al virrey Marqués de Croix, en 1769, proporciona una gráfica descripción de la situación general de la ruta del noroeste:

Los caminos, Señor, facilitan en todos los países el giro y comercio, o ayudan a facilitarlos, y el que se anda desde Tepic a los Álamos, no se debe llamar sino vereda, por lo cerrado e intransitable que está, por lo que estoy clamando a la recitud de vuestra excelencia se sirva mandarlo abrir y componer, y que los alcaldes mayores cuiden de que lo dejen transitable los labradores, cuando de sus siembras toman tierras de él y

lo echan por otro lado.⁹

A pesar de todas las dificultades que presentaban las rutas terrestres hacia el noroeste, por la falta de caminos adecuados y la obligada lentitud con que se recorrían las enormes distancias desde el centro del virreinato, prevalecieron hasta el fin de la época colonial los intereses y la costumbre de usar las vías terrenas en lugar de las marinas. Ni siquiera cuando José de Gálvez decidió fundar el puerto de San Blas, con el propósito de que fuera el punto axial para el desarrollo de las actividades navales en todo el noroeste, pudo lograrse un encauzamiento del tráfico mercantil por la vía marítima. En esto debieron haber influido los intereses de los almaceneros de México que continuaron sirviéndose de los circuitos comerciales terrestres.

Esta situación se reflejó en diferentes aspectos de la actividad provincial y respecto a la segunda mitad del siglo XVIII usaremos a manera de ejemplo el caso de las rutas de correos hacia la península de California. Según parece, desde la época de Gálvez se transportó la correspondencia por la ruta naval San Blas-Loreto, pero en 1783 se decidió arrendar una canoa en Santa Cruz de Mayo por 800 pesos anuales con objeto de esperar la correspondencia que llegaba por tierra a Alamos y a fin de llevarla después a Loreto, para lo cual zarparía la canoa rumbo a la península entre los días uno y seis de cada mes. Uno de los propósitos de este plan era liberar a la goleta Sonora y al taveque (barco pequeño) Dichoso para que prestaran servicios en San Blas, ya que ambos navíos cubrían la ruta de correo, indistintamente, entre Guaymas y Loreto por órdenes del comandante de las Provincias Internas, Teodoro de Croix. Además de la escasez de barcos en San Blas, también se adujo como razón de peso para esa decisión la carestía del mantenimiento naval en Sonora.¹⁰ Suponemos tam-

bién que otra razón importante era acelerar la entrega de correspondencia que podría llegar más rápidamente por tierra sin que tuviera que depender de los barcos que hubiera disponibles en San Blas para viajar a la Antigua California. Un informe anónimo de la administración de correos en México, aparentemente de 1792, confirmó que seguía usándose la ruta de Sonora, con la única diferencia de que las goletas que llevaban el correo a Loreto también hacían ese servicio hasta Monterrey en la Nueva California.¹¹ Acerca de esta última información, lo más probable es que la ruta del correo hacia los presidios de Alta California se cumpliera a través de San Blas, aunque también podía efectuarse por tierra desde Loreto de misión en misión. En 1794 el gobernador de California, Diego Borica, solicitó que toda la correspondencia para la península fuera enviada de México a Chihuahua y de ahí a San Antonio de la Huerta, Buenavista y Rahum para ser embarcada en la región del Yaqui rumbo a Loreto. Tal petición se debía según Borica, a que por la ruta de Chihuahua llegaba más pronto el correo que por la de Guadalajara y Álamos.¹² Todos estos cambios confirman la tendencia general de preferir las rutas terrestres de comunicación sobre las marinas. Este caso particular de la Antigua California, que por fuerza dependía del transporte naval, obligó a buscar las rutas marinas más cortas y accesibles, posiblemente a causa de la inseguridad y la poca continuidad de las comunicaciones marítimas.

El noroeste de la Nueva España fue a lo largo de la época colonial una región de frontera en la que instituciones como el presidio y la misión tuvieron una gran importancia, no sólo en sus respectivas funciones militares y eclesiásticas, sino también en las actividades económicas de la provincia. Sin embargo, antes de estudiar la influencia de esas dos instituciones queremos destacar la labor de otros fun-

cionarios importantes como fueron los alcaldes mayores, quienes tuvieron amplia autoridad en los asuntos militares y judiciales del noroeste y quienes desempeñaban tareas correspondientes a la real Hacienda:¹³ desde luego esta posición de poder les permitió adentrarse en los circuitos comerciales y tuvieron una amplia relación con los mercaderes, ya fuera mediante la protección a las actividades de los comerciantes, o como socios de los mismos, o incluso como empresarios.¹⁴ Al estilo de todos los alcaldes mayores del virreinato, los de Sonora y Sinaloa también podían utilizar los repartimientos de comercio, sistema que tan comúnmente se utilizaba en el centro y sur de la Nueva España. Ahora bien, las características del norte novohispano, con menos variedad en las actividades económicas y con una población indígena dispersa y difícil de someter al orden hispánico, limitaron drásticamente la práctica de los repartimientos, muy especialmente en Sonora.¹⁵

Respecto de los presidios podemos decir que aunque supuestamente sólo eran puestos militares, en realidad muchas veces fueron el núcleo inicial en la formación de poblaciones españolas y tuvieron un papel importante en el movimiento comercial del noroeste. Para abastecer su presidio cada capitán entablaba relaciones con un comerciante de la ciudad de México, llamado aviador, quien realizaba las funciones de apoderado para recibir el pago destinado a cada presidio. Una vez que tenía el dinero en su poder lo convertía en mercancías que remitía al capitán, quien a su vez las revendía con ganancia a los soldados bajo sus órdenes, según pedidos previos y de acuerdo a sus salarios. En el transcurso de este proceso tanto el comerciante como el capitán del presidio obtenían una buena ganancia después de usar como capital el salario de los soldados presidiales, y era común que el capitán pasara a invertir ese dinero en minas o haciendas, donde por lo general también usaba la fuerza de trabajo de los soldados en su prove-

cho.¹⁶ El misionero jesuita Giuseppe María Genovese, en una relación acerca de los conflictos resultantes del servicio personal de los indígenas en Sonora, también afirmaba que los militares y los funcionarios del gobierno provincial eran sobre todo agentes mercantiles. Citaba el caso específico de Gregorio Álvarez Tuñón, teniente del alcalde mayor, Jacinto de Fuensaldaña, quien descuidó sus deberes militares "interesado más bien en la prosperidad de su hacienda de Jamaica, en la explotación de las minas y en el comercio".¹⁷ La relación de los presidios con los comerciantes aviadores se prolongó casi hasta el final de la época colonial, siempre sobre las débiles bases del difícil abastecimiento a tan lejanas regiones. Era común, también, que año con año se registrara un atraso en el pago de los situados a los presidios y periódicamente se presentaban crisis de financiamiento. En 1768 el gobernador de Sonora, Juan de Pineda, informaba al virrey Marqués de Croix que este problema amenazaba con dejar desprotegidos a los presidios de Sonora, pues el aviador en México, el mercader José González Calderón, se quejaba de que se le debían los situados de 1766 y 1767, que ascendían a 246,880 pesos.¹⁸

Tal vez fue por estos problemas que en el nuevo reglamento de presidios de 1772 se decidió crear el puesto de oficial habilitado en cada presidio para encargarse del abastecimiento a la tropa, pero el mismo comandante Teodoro de Croix reconoció en 1782 que este nuevo sistema había sido una desilusión pues la mayoría de esos oficiales estaban en quiebra. Teodoro de Croix comentaba también que los habilitados que habían comerciado con los situados eran los únicos que podían presentar cuentas balanceadas ya que no pagaban alcabalas y en cambio efectuaban sus pagos a los labradores de la región con géneros comprados en México, gracias a lo cual obtenían alguna ganancia. Aunque Croix hacía su comentario en tono benévolo no dejó de señalar los di-

ferentes inconvenientes de esta práctica: el primero era que se infringía el reglamento que prohibía comerciar con los situados; el segundo, que al hacer las compras en México no se lograba el propósito de hacer circular moneda en las provincias fronterizas, y el tercero, que se corría el riesgo de que los habilitados acapararan las actividades comerciales en las cercanías del presidio por la ventaja financiera que tenían al manejar el capital del situado y por la ventaja fiscal de estar exentos del pago de impuestos. Para remediar esto el caballero de Croix intentó recurrir a la cooperación de los mercaderes regionales pidiéndoles que abastecieran los presidios a precios justos, pero en vista de la tibia respuesta decidió apoyarse en un sistema de proveeduría a cargo de un comerciante contratista, con objeto de que los soldados presidiales pudieran dedicarse a sus labores militares.¹⁹ Hasta el final de la época colonial se usaron indistintamente los tres sistemas (oficiales habilitados, proveeduría y comerciantes aviadores) con la intención de aprovechar las circunstancias económicas y los medios de abastecimiento que resultaran más convenientes para abastecer la extensa línea de presidios de la frontera septentrional novohispana.

Junto con el presidio, la institución misional fue otro eficaz instrumento de la penetración española en el noroeste de México y correspondió a la Compañía de Jesús la tarea de emprender la evangelización y el asentamiento de los grupos indígenas que habitaban en esa región. Desde fines del siglo XVI los jesuitas implantaron un sistema de misiones-haciendas en las que una de las principales preocupaciones fue asegurar la producción de alimentos. A través de éstos se esperaba inducir a los indígenas a asentarse, a transformar sus sistemas de cultivo de la tierra y en general, a aceptar las costumbres europeas. En un avance conjunto con los presidios, las misiones je-

suficientes avanzaron al norte de Culiacán y a fines del siglo XVII ya existían establecimientos misionales hasta la frontera norte del actual estado de Sonora. Alrededor del templo misional y la vivienda del sacerdote se formaron las llamadas "tierras de misión" complejas unidades de producción agropecuaria donde se contaba con la mano de obra indígena y en las que los jesuitas introdujeron cultivos, ganado y tecnología europea con tal éxito que pronto manejaron grandes ranchos. Los misioneros lograron obtener abundantes producciones gracias a que su labor pionera en la penetración del noroeste les permitió ocupar las zonas más fértiles. El éxito alcanzado por los jesuitas en la región comprendida entre el río Mocorito y el río Yaqui se reflejó desde luego en el comportamiento de los indios y facilitó el avance de la colonización civil a mediados del siglo XVII. Paradójicamente, los misioneros se fueron convirtiendo en unos incómodos intermediarios entre la población española y los grupos indígenas, ya que la Compañía de Jesús controlaba la fuerza de trabajo en la región y monopolizaba la producción de los alimentos que eran necesarios para sostener cualquier actividad, especialmente la minería. Este fue el principio, pues, de una difícil relación en la que los intereses de los misioneros y los de los colonos y el propio gobierno entraron en franco conflicto.²⁰

Los mineros españoles en el noroeste necesitaban la mano de obra indígena y esto presionó a las autoridades españolas de la región, quienes recurrieron a medidas como el repartimiento forzoso para obligar a los indios a trabajar en las minas. Como era lógico ese repartimiento forzoso y el mismo contacto económico pacífico de los colonos civiles con la población indígena alteró los planes de evangelización de los jesuitas, quienes en el inicio del siglo XVIII reaccionaron

retrayéndose de abastecer de alimentos a los reales mineros para ejercer presión en contra de la contratación libre o el repartimiento forzoso de los indios. Los colonos civiles respondieron a su vez con la acusación de que los misioneros acaparaban la mano de obra indígena y abusaban de su autoridad sobre los indios, haciéndoles trabajar sin sueldo, para después comerciar con los productos agropecuarios de las misiones sin la supervisión de las autoridades.²¹ A pesar de todo, las relaciones comerciales de los misioneros con los colonos y con los mercaderes que acompañaban inevitablemente la corriente de colonización, tuvieron que darse en forma obligada tanto por los indispensables productos comestibles que controlaban los misioneros como por el difícil abastecimiento de productos manufacturados que traían los mercaderes de los lejanos centros de producción y comercialización del virreinato.

Otro de los graves problemas de la región del golfo de California, que afectaba particularmente al intercambio mercantil, era la falta de moneda, circunstancia que condujo a la práctica de usar el trueque como una forma común de pago. El destacado misionero Eusebio Francisco Kino relataba que para construir dos iglesias sus gastos consistieron en grandes cantidades de maíz y trigo, pero especialmente de ropa, con la que pagó a sus operarios y que se podía adquirir "en las muchas tiendas que hay de mercaderes en toda la provincia de Sonora". Tales artículos a su vez eran pagados con todo tipo de productos agropecuarios y, preferentemente, con plata en pasta.²² Según esto, Kino realizaba con frecuencia esas operaciones y los productos de sus prósperas misiones de la Pimería eran enviados en trenes de arrieros que recorrían reales de minas y presidios para intercambiar carne, sebo, harina, maíz y animales de carga y tiro a cambio de plata en pasta,

ropa y utensilios de labranza y domésticos.²³ Las relaciones comerciales de los misioneros con los colonos, especialmente con los mineros, llegaron a ser tan importantes que provocaron un clamor de alarma entre los mercaderes y dieron lugar a órdenes precisas de los padres provinciales Rodero y Romano para que ningún misionero vendiera artículos que estuvieran incluidos en sus sínodos y limosnas. También se les prohibió intercambiar productos entre los mismos misioneros, especialmente plata o dinero, con objeto de dignificar la imagen de los jesuitas y atajar los rumores de los comerciantes y de algunos funcionarios sobre su creciente actividad mercantil.²⁴

No obstante estas medidas, los colonos, encabezados por comerciantes y algunos mineros, se quejaban en la década de 1720 de la intervención de los ignacianos en el tráfico comercial, hecho que, según decían, venía a presionar y estorbar sus transacciones. Los jesuitas respondieron a esas acusaciones haciendo una comparación entre los precios a que expendían sus productos los particulares, notablemente más altos, y los que acostumbraban cobrar ellos mismos, aunque desde luego sin tomar en consideración las diferencias en los costos de producción y comercialización. Los misioneros sostenían además que ellos no ofrecían sus productos, sino que los clientes ocurrían a las misiones, donde se procuraba mantener los precios en un nivel aceptable, mientras que los capitanes de presidio y los mercaderes imponían aumentos del doscientos por ciento en los granos y del mil por ciento en otros artículos.²⁵ El conflicto pudo solucionarse a la larga con la intervención de la corona y de las altas autoridades de la Compañía de Jesús, pero las relaciones entre el sector misional y el sector civil entraron en un periodo de difícil equilibrio que se prolongó durante casi medio siglo. En ese lapso, el gobierno español fue inclinándose cada vez más en favor de los colonos, quienes representa-

ban una fuerza de mayor utilidad económica para la política de la corona.

Por otra parte, como ya hemos mencionado en capítulos anteriores de este estudio, los jesuitas ampliaron su sistema misional a la península de California a fines del siglo XVII. Debido a esa circunstancia se hizo necesario establecer una comunicación marítima en el seno californico con el propósito de abastecer a las misiones que se fundaron en aquella provincia. Este contacto naval de abastecimiento realizado por los jesuitas, en el que ya se insinuaban algunos rasgos mercantiles, se prolongó por setenta años y puede considerarse como el antecedente del comercio marítimo organizado en el noroeste novohispano.

La primera misión que se estableció en California fue la de Loreto, en una porción de la costa peninsular frente a la cual se encuentra la isla del Carmen. Desde 1697 se conoció a este paraje como la ensenada de San Dionisio y por más de un siglo se significó como el punto focal para los navíos que surcaron las aguas del mar de Cortés. De acuerdo con el permiso que la corona concedió a la Compañía de Jesús, ésta debía costear los salarios de los soldados presidiales y la construcción de los barcos necesarios para el servicio de la colonización. Teóricamente, soldados, marinos y barcos estaban sujetos a la autoridad real, pero en la práctica los misioneros manejaron con libertad casi absoluta los asuntos presidiales y todo lo referente al servicio naval.

Teniendo como eje de la navegación en el golfo al puerto de Loreto, la California jesuítica fue abastecida por medio de dos rutas marítimas principales. Una, que se podría llamar de altura por la distancia a recorrer y por la capacidad de los navíos, partía de Acapulco o de Matanchel, puertos a los que llegaban los situados proce-

dentes de México con artículos que sólo podían obtenerse en Nueva España y, ocasionalmente, en Nueva Galicia. La otra ruta tenía su origen en el vecino litoral de Sonora y Sinaloa, desde donde las misiones jesuíticas del continente apoyaban con el envío de alimentos a los frágiles establecimientos de la árida península. Esos situados consistían, por lo general, en telas, utensilios domésticos y para la agricultura, objetos para culto religioso, armas y algunos artículos comestibles como chile y chocolate. Aunque todos esos artículos eran importantes para mantener el funcionamiento las misiones californianas, el abastecimiento desde la contracosta del golfo resultaba aún más importante, pues el ganado y los productos vegetales de Sinaloa y Sonora significaron la supervivencia misma de la colonización.

Los jesuitas llevaron a cabo el abastecimiento con navíos que generalmente eran inadecuados y escasos. El padre Píccolo, compañero de Salvatierra en los primeros años de la empresa misional, comentaba en un informe de 1702 que se necesitaba un barco grande para transportar los situados y uno mediano -bergantín o goleta- para acudir a la cercana contracosta por socorro y para explorar hacia el norte del golfo.²⁶ Rara vez pudieron contar los misioneros con un barco grande y los navíos que utilizaron en la travesía del golfo fueron de mediana capacidad, como los bergantines, o aún más pequeños, como los patches y las canoas grandes que eran habilitadas con velamen. La impresión general que se recibe de las crónicas jesuíticas es la de una precariedad y escasez permanentes en la flota misional, ya fuera por motivos económicos que obligaban a comprar barcos en mal estado o por las difíciles condiciones meteorológicas y de mantenimiento naval en el golfo. En pocas ocasiones se decidieron los misioneros a emprender la construcción de navíos: una de ellas ocurrió en 1720, cuando Juan

de Ugarte organizó y participó en la construcción de la balandra El Triunfo de la Santa Cruz; la otra se produjo en 1761 cuando bajo la dirección de un filipino, Gaspar de Molina, un grupo de carpinteros y peones residentes en la península construyó en Loreto el navío Concepción el cual resultó tan efectivo que poco después se construyó un barco más pequeño. Estos fueron casos aislados y tanto la Compañía de Jesús como el gobierno español, que tuvo que acudir en auxilio de los jesuitas a los pocos años de iniciarse las actividades misionales, se vieron en apuros para mantener el abastecimiento naval a California.

Por lo demás, es necesario señalar que con las actividades de la Compañía de Jesús se inició la articulación del transporte y del abastecimiento comercial terrestre con el medio marítimo en el golfo de California. Las empresas pioneras de los siglos XVI y XVII que intentaron la colonización de la península no tuvieron una motivación sólida o permanente, y desde luego no contaron con el apoyo de una sociedad colonial asentada con firmeza en la otra orilla del golfo. Los jesuitas, en cambio, se empeñaron en una tarea misional a largo plazo y utilizaron con inteligencia la organización misional que habían forjado en las provincias de Sinaloa y Sonora. Ya adelantado el siglo XVIII, los misioneros mencionaban los diversos lugares del litoral continental a los que acudían los navíos de la Compañía, como Santa María de Ahome (desembocadura del río Fuerte), San Lucas (actual Agiabampo), Santa Cruz (desembocadura del río Mayo), esteros de Santa Cruz e isla de Lobos y la desembocadura del río Yaqui.²⁸ Tan importantes llegaron a ser "los puertos de Mayo y Yaqui" en su movimiento comercial de abastecimiento a California que el procurador jesuita de la provincia, Jaime Bravo, presentó una petición a la audiencia de Guadalajara, el 9 de febrero de 1718, en el sentido de facilitar todas las maniobras navales en esa zona por los siguientes medios:

Y siendo como es muy necesario que en los puertos de Mayo y Yaqui tengan todo amparo los barcos de su majestad, hallándose los pueblos de Santa Cruz Ytaguería de Mayo, y de Huiribia inmediatos a dichos puertos, donde los referidos barcos frecuentan, con sus naturales los que acuden a los embarques y desembarques de lo que se conduce y transporta de víveres, y demás cosas necesarias para el fomento de los soldados y demás operarios que concurren a la conquista y pacificación, que no podrán hacer estas asistencias si por las justicias de aquellos territorios se les saca de sus pueblos para otros ministerios, repartiéndolos a diferentes haciendas y demás ocupaciones en que los divierten; y para que esto no acaezca y falte la gente necesaria las veces que aporten dichos barcos y que tengan pronto despacho ocurro a vuestra alteza suplicándole rendidamente se sirva de prohibir intotum los repartimientos de los naturales de dichos pueblos... sino que se reserven para lo que llevo expresado, imponiendo a las referidas Justicias gravísimas penas y que solo acudan a las mencionadas funciones de los embarques y desembarques... otro si se ha de servir V. A. demandar se me libre despacho separado para que todas las justicias de aquellas costas atiendan con todo esmero a los barcos que a ellas aporten en lo que pueda ofrecerse a sus cabos, pilotos, prácticos y marineros, y que todos gozen y tengan en cualquiera puerto las preeminencias y excepciones que gozan las embarcaciones de Su Majestad; y que los cabos militares puedan usar la insignia de bastón el tiempo que entendieren en los negocios en las costas de la provincia de Sinaloa...²⁹

Igualmente importante fue el papel que desempeñó el puerto de Guaymas, gracias al interés del padre Kino, quien enviaba ahí las

provisiones que se recolectaban en las misiones de la Pimería.³⁰ En la bahía de Guaymas se estableció una misión-ranchería que estuvo adscrita a la provincia misional de California para facilitar el envío de víveres y para aprovechar las ventajas portuarias en la región.

Una vez señaladas las condiciones y los elementos en que se desenvolvió el tráfico naval jesuita en el golfo de California, pasaremos a describir el circuito del abastecimiento comercial a las misiones californianas. La insistencia en utilizar el ejemplo de los establecimientos peninsulares se debe a que fueron los que animaron el desarrollo de la actividad marítima en el seno Lauretano, pues todos los establecimientos civiles y religiosos de Sinaloa y Sonora eran abastecidos por rutas terrestres y hasta la segunda mitad del siglo XVIII no existió un tráfico comercial marítimo a lo largo de la ribera continental del golfo.

Dentro de la estructura administrativa de la Compañía de Jesús, el procurador desempeñaba una importante función en las relaciones comerciales de cada provincia misional. En el caso de California existió toda una cadena de procuradores que atendieron con eficacia los problemas de abastecer una región tan alejada del centro del virreinato. En la ciudad de México existía uno de ellos cuyas obligaciones eran recibir los sínodos que daba la corona, cobrar los réditos que produjera el Fondo Piadoso de Californias y recoger todo tipo de limosnas y donaciones particulares para efectuar compras de artículos con los que se abastecía a los misioneros, soldados y marinos de la península. También debía ocuparse de atender todos los asuntos misionales ante el virrey y la audiencia de México y, muy especialmente, encargarse de la compra, construcción y reparación de barcos.³¹ Otro procurador residía en Guadalajara y se ocupaba de atender el embarque de los cargamentos en Nueva Galicia y hacer compras ocasionales en la

misma región, si las circunstancias lo requerían. A causa del necesario abastecimiento de comestibles también se nombraron otros procuradores jesuitas en Sonora y Sinaloa.³²

El punto final en la cadena de aprovisionamiento misional era el procurador de Loreto, quien prácticamente manejaba la vida económica de la península ya que estaba encargado de la recepción y despacho de embarcaciones, el almacenamiento y vigilancia de las mercancías, la administración del sueldo de todos los soldados y marineros, y la distribución de cargamentos a cada una de las misiones.³³ La corona tuvo que auxiliar a la Compañía de Jesús en el sostenimiento de la colonización y por ello se hizo cargo de pagar los sueldos de soldados y marineros, como en cualquier otro presidio. Ese pago también se confió a los procuradores jesuitas de México y Guadalajara, quienes convertían el dinero en ropa y utensilios antes de enviarlos a la península, donde la moneda habría resultado inútil, según las condiciones de intercambio mercantil que ya hemos comentado sobre Sonora y que según parece privaban en gran parte del virreinato. Asimismo, los procuradores seguían idéntico procedimiento con el dinero del Fondo Piadoso de Californias destinado a las misiones.³⁴

Los abastecimientos de las misiones californianas seguían la tradicional ruta de la ciudad de México a Guadalajara y de ahí continuaban a Matanchel, en la costa de Nueva Galicia, para ser embarcados rumbo a Loreto. El tramo terrestre era especialmente costoso por los altos fletes de transportación que debían pagarse a los dueños de re-cuas y a los arrieros. Una vez en Matanchel o en Chacala, donde se hacía la conexión con el transporte marítimo, los jesuitas se hacían cargo en forma total del manejo de las mercancías a través de los marinos y los soldados del presidio de Loreto que estaban a sus órdenes.

El tramo marítimo de este circuito supuestamente debía resultar más económico en vista de que no se pagaban fletes ni impuestos,³⁵ pero los costos de mantenimiento naval también eran muy elevados.

Loreto era el centro de distribución de la península donde se proveía de diversos artículos (telas, zapatos, sombreros, mercería y jarcería, tabaco, azúcar, chocolate, chile, armas, ceballos y mulas) a los soldados y marinos del presidio, según su salario. Todos los productos se tasaban al doble de lo que se había pago en México, para compensar los gastos de la transportación terrestre. Del mismo Loreto se enviaban cargamentos a las demás misiones -generalmente en re-cuas, a veces en lancha- con los artículos necesarios para los misio-neros y para el culto religioso, pero sobre todo telas que servían pa-rra vestir a los indios.³⁶ El flujo de mercancías a la inversa, de la península al continente, fue de muchas menores proporciones y consistió en la exportación de productos como vino, piloncillo, higos, carne se-ca, gamuzas y, a veces, caballos y mulas. El cargamento se concentra-ba en Loreto para ser embarcado y las ganancias se abonaban a cada mi-sión en la cuenta general de sínodos. En ocasiones se acusó a los je-suitas de haber levantado un emporio vitivinícola con el que se obte-nían enormes ganancias; los cronistas de la orden refutaron enérgica-mente ese rumor³⁷ y en general no parece probable que las condiciones de cultivo y transporte permitieran un amplio comercio de este produc-to. Subregionalmente se produjeron limitados movimientos de inter-cambio mercantil como el de las misiones de Todos Santos y Santiago que llegaron a vender ganado, ocasionalmente, a los pocos reales mineros del sur de la península. La misión de San José del Cabo tenía la obli-gación de proporcionar bastimentos a los tripulantes del galeón de Ma-nila cuando hacían escala en San Lucas y éstos, a su vez, generalmen-

te les obsequiaban telas o loza. También sobre este intercambio de los jesuitas con los comerciantes filipinos se produjeron múltiples rumores referentes a una actividad comercial clandestina, rumores que no pudieron probarse.

De cualquier manera, los intercambios comerciales en la península de California durante el periodo jesuítico fueron de importancia menor y siempre obedecieron a una necesidad de abastecimiento. Aun en los casos en que tuvieron relaciones comerciales con el único sector civil de California, los mineros del sur, hubo una gran reticencia, por parte de los misioneros, para comerciar pues consideraban que la presencia de colonos españoles era un obstáculo para lograr la adecuada evangelización de los californios.³⁸ El principal empresario minero de la península en esos tiempos fue Manuel de Ocio, antiguo soldado presidial que se había enriquecido con el tráfico de perlas y quien después se convirtió en minero, buscador de perlas y comerciante. Varios cronistas jesuitas como Del Barco, Baegert y Clavijero dan noticia del origen de sus actividades y existen bastantes documentos relativos a sus relaciones y pleitos con los misioneros. Un buen ejemplo lo encontramos en la correspondencia del procurador jesuita en México, Juan de Arnesto, quien comentaba, aproximadamente en 1750, que un comerciante de Guadalajara, Antonio Ignacio de Mena, había presentado una solicitud a nombre de Manuel de Ocio para que el real de minas de San Antonio fuera declarado villa, que el obispo de Guadalajara nombrara un capellán para los mineros y que no se le impidiera comprar alimentos y bestias ni tampoco fletar barcos, en tanto construía uno el mismo Ocio. Arnesto se opuso desde luego a todas las peticiones de Ocio y describía las dificultades del abastecimiento naval a la provincia, pero sobre todo se oponía a que se dejara comprar libremente a Ocio porque eso desquiciaría el aprovisionamiento de los presidios.³⁹

A pesar de los alegatos de Arnesto la real Hacienda llegó a una decisión de compromiso en la que se ordenaba que se auxiliara y se le vendiera lo necesario a Ocio, sin perjudicar a las misiones, y que el gobernador y los misioneros protegieran y alentaran la colonización civil, sin descuidar el interés religioso. Por otro lado, se le dio licencia a Ocio de construir un barco de cubierta con prohibición expresa de traficar con Acapulco.⁴⁰

Desde ese momento se puede decir que Manuel de Ocio abrió un nuevo circuito comercial usando como financiador y abastecedor a Antonio de Mena. Este comerciante de Guadalajara mantuvo largo tiempo sus relaciones comerciales con el minero californiano, las cuales incluso se afianzaron con lazos familiares, ya que un hijo de Ocio, Antonio, contrajo matrimonio con una hija de Mena.⁴¹ Otros mineros californianos, como Gaspar Pisón y Eugenio Olachea, siguieron los pasos de Ocio en los asuntos comerciales, aunque con menor proporción y fortuna. El sistema era el siguiente: ya que en la provincia no existía oferta de mercancías y la moneda era muy escasa, los dueños de minas pagaban a sus operarios con comestibles y con artículos adquiridos en el continente. Todo se expendía en la hacienda minera a precios muy altos, donde se abonaba a la cuenta de cada trabajador, quien por lo común debía más de lo que ganaba.⁴² La conexión comercial naval a través del golfo la realizaban hombres como Ocio y Pisón que en sus pequeñas embarcaciones, usadas también para el buceo de perlas, acudían a la costa de Nueva Galicia para recibir mercancía de sus aviadores a cambio de plata en pasta.⁴³ En el limitado marco geográfico y poblacional de la península californiana se formaron complejas unidades de producción en las que la minería era básica, pero a la cual estaban integradas otras actividades como el rescate de perlas, la ganadería y el comercio. Dentro de esa estructura económica se fue formando una oligar-

guía empresarial que recurrió a la actividad comercial como el mejor instrumento para conservar la escasa mano de obra que podía conseguirse para California.

En un plazo más o menos largo fue necesario que los empresarios californianos recurrieran al apoyo financiero del sector mercantil del continente. Por cierto que ese apoyo venía insinuándose con cierto matiz regional, ya que comerciantes como Mena, o como Miguel Marín, que abasteció a Gaspar Pisón,⁴⁴ estaban avecindados en Nueva Galicia y parecían tener una actitud relativamente independiente de los comerciantes de México. A pesar de todo, el mayor volumen del movimiento comercial en el noroeste se efectuó por circuitos terrestres y estaba controlado por los mercaderes de la capital virreinal. Ya hemos señalado al principio de este capítulo las razones por las que el consulado de comerciantes de México logró convertirse en una de las mayores -si no es que en la más importante- fuerzas económicas de Nueva España. Toca ahora estudiar su influencia en los circuitos comerciales del noroeste. Los grandes almaceneros acaparaban la mayor parte de los cargamentos de las flotas, fueran de España o de Filipina, y eliminaban la competencia de los medianos y pequeños comerciantes que no tenían la suficiente capacidad monetaria. Una vez en posesión de las mercancías distribuían buena parte de ellas en las provincias ofreciendo créditos a los comerciantes de cada región, lo cual obviamente repercutía en los precios a los consumidores. Basados en su liquidez monetaria los mercaderes de México también establecieron tiendas sucursales en los reales mineros del norte, donde los trabajadores obtenían altos ingresos y eran conocidos por su inclinación al dispendio. La minería necesitaba asimismo de un amplio financiamiento por el tipo de materia prima que se requería (hierro, acero, azogue, herramientas) y por los elevados salarios de los trabajadores. Aunque se co-

rrían algunos riesgos financieros al vender artículos a crédito o hacer préstamos a los empresarios de una actividad que tenía inciertas probabilidades de éxito, los comerciantes se las ingeniaban para obtener buenas ganancias mediante la plata, que llegaba a sus manos a precios mucho más bajos que los oficiales.⁴⁵

La influencia del sector comercial capitalino en el norte del virreinato fue de tal magnitud que inclusive reproducía, en menor escala por supuesto, la dependencia que se producía entre la metrópoli española y su colonia novohispana. Las provincias del noroeste como todas las de la frontera septentrional, podían ofrecer al mercado virreinal productos derivados del ramo pecuario y, antes que nada, plata. A cambio, por la falta generalizada de industrias y artesanías, tenían que adquirir todo tipo de artículos manufacturados y cierto tipo de productos alimenticios que no se producían en la región. Si a esto añadimos las tremendas distancias que debían recorrerse para abastecer las provincias norteañas podremos comprender la decisiva importancia que tenían los mercaderes en aquellas tierras.⁴⁶ El noroeste era también una de las regiones más castigadas por las incursiones apaches, circunstancia que hacía muy difícil el abastecimiento de los reales mineros situados en el extremo norte y los hacía aún más dependientes del comercio externo a la región.⁴⁷ Las dificultades de comunicación y los sistemas centralizados del gobierno y el comercio metropolitanos provocaron que las provincias ubicadas a mayor distancia sufrieran una aguda carestía y fueran altamente dependientes en su economía.

Respecto a la influencia de los mercaderes en el noroeste existen numerosos documentos que nos la revelan y de los cuales haremos una corta selección. Desde mediados del siglo XVII ya se había hecho patente el conflicto entre los misioneros jesuitas y el sector civil -léase mineros y comerciantes- por el control de la mano de obra indígena.

Los pleitos y las quejas por el trabajo forzoso que se imponía intermitentemente a los indios, de parte de los mineros, así como las reclamaciones por los indios escapados de las misiones y por las diferencias en las transacciones comerciales se fueron acentuando. En 1723 el padre Daniel Januske se quejaba de las presiones que sufrían los jesuitas por parte de los mineros y de los mercaderes; estos últimos acusaban a los misioneros de impedir el comercio con los indios y Januske alegaba que sólo deseaban impedir el fraude a los indios, quienes cambiaban sus cosechas por baratijas.⁴⁸ El visitador virreinal Rodríguez Gallardo elaboró en 1750 un importante informe -citado ampliamente en el capítulo anterior- en el que se puede apreciar el disgusto de este funcionario por el papel negativo que desempeñaban los comerciantes en el movimiento económico del noroeste novohispano. Señalaba el control financiero de los mercaderes sobre los mineros mediante el avío de salarios, herramientas y telas, artículos a los que imponían precios arbitrarios. También los acusaba de usura en los diferentes trueques que se realizaban en Sonora y Sinaloa (telas por granos y animales, que luego revendían por plata), gracias a los cuales finalmente eran los acaparadores de los metales preciosos y la moneda que circulaban en la región.⁴⁹ Además, puso de relieve su mera condición de agentes o representantes de los almaceneros de México, pues decía que "sólo duran en la provincia lo que en hacer sus barras".⁵⁰ A pesar de todo, Rodríguez Gallardo creía que se podía controlar el círculo vicioso del comercio si se monetizaban los circuitos comerciales de los presidios y de toda la provincia, lo que obligaría a los comerciantes a guiarse por cauces más apegados a las reglas económicas.⁵¹ Tal teoría no parecía corresponder a la realidad del sistema comercial y financiero de la Nueva España, siempre agobiado por la escasez crónica de moneda y la constante expulsión de plata a la metrópoli. Eran

justamente los comerciantes los más interesados en mantener un movimiento crediticio que les permitiera por otra parte atesorar plata o moneda con la que sostenían su liquidez de capital.⁵²

Sin importar todas las opiniones y advertencias en su contra, los mercaderes mantuvieron su control de las relaciones económicas en el noroeste y ya hacia el final de la época misional jesuítica, 1767, el misionero Juan Nentvig opinaba que se debía permitir a los misioneros obtener su abastecimiento por medio de "...los comerciantes de México".⁵³ Esta declaración la ha de haber hecho muy a su pesar pues por otra parte decía que los apuros económicos de las misiones se debían a los comerciantes "...porque los frutos de las misiones se venden al precio que quieren los mercaderes, quienes como son dueños del poco oro y plata que da la tierra, así dan la ley a las cosas, y lo que se hacía antes con un viaje de harina u otros efectos, ahora ni con tres viajes se saca".⁵⁴ En épocas posteriores a la visita de Gálvez a Sonora y de todos los decretos que expidió para reglamentar el uso de la moneda y de los tratos comerciales, persistieron las quejas respecto a los abusos de los comerciantes. Eusebio Ventura Beleña, quien hacía un reporte sobre la organización de la real Hacienda en Sonora y Sinaloa, describe cómo fue que los comerciantes aprovecharon la reducción del precio del marco de plata en la región para obtener mayores ganancias en la venta de telas. Según Ventura Beleña la tela llamada bayeta costaba tres reales en México y con los costos de alcabala y flete debía subir a cuatro reales en el noroeste, pero que los mercaderes la vendían a ocho reales en Culiacán y hacia el norte. Además, hasta 1767 sólo habían pagado el dos por ciento de alcabala y a partir de esa fecha el cuatro por ciento, cuando según la ley debía ser el seis. En resumen, opinaba que muchas disposiciones hacendarias sólo habían servido para enriquecer a los comerciantes en lugar de be-

neficiar a los colonos del noroeste.⁵⁵

Con la visita de Gálvez empezó un cambio paulatino de los circuitos comerciales en el noroeste, según se iban implantando las reformas borbónicas en el gobierno y en el sistema hacendario de Sinaloa, Sonora y California. Al principio de las reformas los comerciantes postularon la posibilidad de una cooperación entre ellos y las autoridades, como en el caso del estanco del tabaco, acerca del cual recomendaban a las autoridades regionales que se estableciera en la provincia, pero manteniéndose la distribución del producto a través de los comerciantes para evitar gastos a la real Hacienda.⁵⁶ De igual manera, entre los vecinos de Sonora que mayormente cooperaron para la campaña militar de 1768 se encontraban los comerciantes de San Antonio de la Huerta. Resulta evidente la potencia económica de los mercaderes respecto a los demás vecinos del lugar e igualmente significativo su número -quince- e influencia en los asuntos de la provincia.⁵⁷

Los ajustes hacendarios incluyeron la instalación de una aduana en Álamos con la intención de controlar el pago de alcabalas, así como para evitar el contrabando y los fraudes mercantiles en la zona.⁵⁸ Por otra parte, Eusebio Ventura Beleña, hombre de confianza del visitador Gálvez, realizó una curiosa labor como "rescatador" de metales preciosos en las poblaciones de Bacubirito y Sinaloa hasta obtener 36 marcos de oro que envió a México con objeto de incorporarlos al fondo de la expedición.⁵⁹ Según parece, la excursión de Ventura Beleña a Bacubirito también tuvo como objetivo indagar las condiciones del comercio en ese lugar y estimular el uso de la moneda para las transacciones comerciales, ya que el virrey lo felicitó por haber obligado a los mercaderes a hacer sus pagos en moneda.⁶⁰ Esta fue una de las mayores preocupaciones de Gálvez, repetida una y otra vez en leyes y decretos, aunque según parece con pobres resultados, pues tanto a me-

diano -1777-⁶¹ como a largo plazo -1797-⁶² siguió reportándose al trueque como la forma de intercambio comercial generalizada en la región. Así pues, las reformas fiscales patrocinadas por Gálvez en nombre de la corona tuvieron efectos intermitentes o fragmentarios en las relaciones comerciales de las provincias noroccidentales.

Debemos destacar, sin embargo, que el pensamiento y la personalidad de Gálvez se manifestaron con mayor fuerza sobre otros aspectos del septentrión novohispano cuando fue nombrado Ministro de Indias en 1776. Uno de sus primeros actos fue insistir en la creación de un organismo de gobierno independiente para el norte de Nueva España y la corona accedió al establecimiento de la Comandancia General de las Provincias Internas. El primer comandante fue el caballero Teodoro de Croix, quien, tras muchos trámites y un recorrido de reconocimiento por el territorio de las Provincias Internas, estableció la capital de las mismas en Arizpe, Sonora. Entre los muchos problemas de la Comandancia se contaban los del ramo fiscal y fue necesario intentar una reorganización del sistema de cobro de alcabalas.⁶³ Esa política de actualización hacendaria produjo varias relaciones documentales referentes al problema del pago de alcabalas en Sonora y Californias, las cuales nos permiten profundizar en el conocimiento de la actividad comercial que tenía una relación con el transporte naval en el mar de Cortés y, posiblemente, con la formación de circuitos comerciales regionales.

Dos guías mercantiles de la aduana de Alamos dieron pie para la intervención de las autoridades españolas. La primera fue del 10 de noviembre de 1780 en la que el comerciante Julián Hidalgo avisaba llevar tres tercios de géneros -"de Castilla y de la tierra"- a California, con valor de 640 pesos, y se le instruyó que debía pagar la alcabala en California y traer la certificación de regreso a Alamos.⁶⁴

La segunda fue de octubre de 1781, y por ella se autorizaba a Ramón Aguilera, vecino de Navojoa, para llevar mercancía a California, por cuenta de Julián Hidalgo, desde el puerto de "Guírivis" (en la desembocadura del río Yaqui).⁶⁵ Al mes siguiente de este último caso, el teniente de gobernador en Loreto, Joaquín Cañete, se dirigió al gobernador de California, Felipe de Neve, para informar que Julián Hidalgo había pasado en el "tavequín" desde Sonora con una guía de la aduana de Álamos, lugar en el que ya había pagado la alcabala. Por tal motivo solicitaba instrucciones respecto al cobro de alcabalas en la península y al pago de fletes de carga en los barcos del rey.⁶⁶ Neve contestó desde la Nueva California remitiéndose a la autoridad del comandante Teodoro de Croix, a quien puso en antecedentes del problema, y añadió un comentario en el sentido de que el comercio de Santa Ana y de todo el Departamento del Sur de la Antigua California aumentaría, por lo que había que estar prevenidos.⁶⁷ No sabemos si tal comentario obedecía al aumento de la actividad comercial en el noroeste o si lo pensaba en razón del reciente decreto del comercio libre de 1778, que podría influir en las transacciones comerciales de todo el imperio, pero desde luego es indicativa de una dinamización en los intercambios mercantiles a través del golfo.

En la Comandancia se encargó del caso el asesor de Croix, Pedro Galindo Navarro, quien investigó tanto al administrador de la Aduana de Álamos, Pedro de la Sota, como a Joaquín Cañete y a los comerciantes Julián Hidalgo, Ramón Aguilera y Rafael Marrón. El parecer de Galindo fue que pagar seis por ciento de alcabala era demasiado alto para las condiciones económicas de la región, pero que si vecinos y mercaderes lo pagaban "siempre se podrá bajar". También llegaba a la conclusión de que la alcabala debía pagarse en el lugar donde se introducía la mercancía, para tomar en cuenta los costos del lugar, y pre-

sentar la constancia del pago en el lugar de procedencia. Respecto a los fletes de transporte naval se remitía a las tarifas establecidas en el reglamento impuesto por José de Gálvez en 1769, con la aclaración que sólo se referían a los barcos del rey, ya que los barcos particulares y las canoas de perlas estaban libres de toda contribución.⁶⁸ Durante el curso del mismo año hubo una controversia entre Galindo Navarro y las autoridades en México sobre si podía establecerse el ramo de alcabalas en California; el primero estuvo en contra y las segundas a favor.⁶⁹

Sobre este asunto también externaron su opinión los misioneros dominicos de la península -aunque no a propósito del mismo caso- desde un punto de vista que merece un breve análisis puesto que representa los intereses de uno de los grupos peninsulares que podía producir y exportar artículos al continente. El padre dominico Fray Miguel Hidalgo se quejaba ante el gobernador Neve acerca de lo negativo que sería establecer el cobro de las alcabalas en California, en parte por lo que eso significaría de aumento de precio en los artículos provenientes de la contracosta continental y también por lo perjudicial que sería en la venta de los productos que las misiones californianas comerciaban en Sonora y Sinaloa:

...sumergidos en el mar los efectos vendibles o disipados por una injusta acepción de los conductores antes de su venta, quedan afligidas las misiones con un duplicado gravamen; cien cuartillos de aguardiente, por ejemplo, trasladados a la costa opuesta vienen a quedar en setenta y cinco, o menos; agréguese a tan considerable rebaja las mermas, y arreglándose el justicia en el cobro de ese impuesto, al corriente establecimiento de la Provincia, viene a resultar una contribución sobre tercios imaginarios.⁷⁰

Como puede verse, la transportación de mercaderías en barco parecía ser insegura o poco eficaz, y esto venía a dificultar las condiciones del comercio naval en el golfo. Otro misionero, el padre Juan Crisóstomo Gómez que trabajaba en San Ignacio, pidió a Teodoro de Croix la exención del pago de alcabalas por diez años o de lo contrario no podría concluir la iglesia de su misión. El padre Gómez se quejaba de que al enviar a Álamos un cargamento de aguardiente, higos y pasas tuvo que pagar el seis por ciento de alcabala en Loreto y el cuatro por ciento en Álamos, lo que aunado al flete del transporte naval dejaba sin utilidades a la misión.⁷¹ En diciembre de 1782 Croix aprobó el dictamen de Galindo Navarro respecto a cobrar la alcabala en el lugar de venta y por lo pronto exentó de ese pago a la misión de San Ignacio por cuatro años. También advertía a Neve que el comercio recíproco de frutos y efectos entre Sonora y California era libre y sólo debía pagarse la alcabala.⁷² Lo que resalta en estos casos es la evidencia de que ya existía un intercambio más o menos sostenido entre ambas riberas del golfo, a pesar de todas las dificultades naturales y el desconcierto general de la administración fiscal que se presentaban en la región.

Desde la visita de Gálvez la provincia de California estuvo dividida en dos departamentos, el del norte con capital en Loreto y el del sur con capital en San Ana. En el norte prácticamente no existían otros establecimientos que los misionales y ya hemos comentado el limitado intercambio comercial que tenían con Sonora. El sur, en cambio, había tenido actividad civil desde hacía bastante tiempo debido al descubrimiento de minas de plata. En esos reales mineros los empresarios, como Manuel de Ocio y Gaspar Pisón, también funcionaron como comerciantes abastecedores de los trabajadores y como marinos transportistas en los primeros tiempos de la colonización civil en Ca-

California. Años después, hacia 1750, empezaron a relacionarse con comerciantes de Guadalajara, Sinaloa y Sonora para financiar los fuertes costos de la empresa minera, uno de cuyos principales aspectos era el suministro de azogue para "beneficiar" la plata. Durante muchos años el mercurio o azogue fue distribuido por los comerciantes, como en el resto de la Nueva España, método ilícito dentro del sistema hacendario y oneroso para los mineros, pero el único que podía utilizarse por la falta de capitales y canales de distribución. A pesar de todos los decretos y disposiciones del visitador Gálvez (almacén real de Santa Ana, caja real en Álamos, prohibición de traficar con plata en pasta, etcétera), el procedimiento subsistió hasta que en 1781 la corona prohibió definitiva y terminantemente que los comerciantes traficaran con azogue. El gobierno español debía encargarse de esta función a través de sus cajas reales con el objeto de controlar la distribución y reducir el precio del mercurio en beneficio de la minería y el fisco. Estas medidas fueron provechosas en el centro del virreinato, pero las Provincias Internas se vieron seriamente afectadas por la escasa distribución del azogue. Entre 1782 y 1783 todo el noroeste padeció la escasez;⁷³ sin embargo, fue en la península donde la situación se hizo más desesperada en vista de que los mineros californianos dependían del abasto que les daban los mercaderes avecindados en Sonora. Por esta razón dirigieron una representación al teniente de gobernador en Loreto para suplicar que se permitiera a los comerciantes continuar con el suministro de azogue pues se corría el riesgo de un colapso económico en la Antigua California.⁷⁴

Aunque el problema de la escasez de azogue fue general en todo el noroeste, se hizo más notable en el medio peninsular porque estaba íntimamente vinculado con el gremio mercantil y con el escaso transporte

naval. A través de ese simple hecho se alteraron todas las relaciones económicas en California porque al verse amenazada la principal actividad productiva, que era la minería, también entraban en crisis las actividades agropecuarias de las misiones y de los ranchos civiles y, por consiguiente, de toda la economía peninsular.⁷⁵ La solución al problema provino por varias vías, como la de permitir que los comerciantes siguieran habilitando temporalmente de azogue a los mineros peninsulares o que la caja de Álamos enviara, cuando pudiera, pequeñas remesas a Loreto. La medida más significativa fue que California quedó incorporada a la jurisdicción de la caja real de Rosario, donde se pudieron atender mejor las necesidades peninsulares gracias a que existía una mayor vinculación comercial y naval con la subregión sinaloense y donde existían más recursos para reforzar el trabajo minero del sur de la península.⁷⁶ Durante esta crisis se produjo un extraño flujo y reflujo de los circuitos comerciales que estuvo determinado en gran parte por las condiciones de la comunicación naval entre el continente y la península. Del control financiero que ejercían los mercaderes con el habilitamiento de azogue en forma ventajosa y ligado a la venta de otros productos, se pasó a una crisis ocasionada por el dislocamiento de ese sistema y por la falta de embarcaciones oficiales que sustituyeran a los comerciantes en el abastecimiento de la península. Aquí y allá se filtran en los documentos breves menciones de un corto tráfico naval realizado por particulares y a través del cual se puede apreciar que empezaban a formarse rutas de comunicación marítima regional: el Departamento del Norte ligado a Sonora y el del Sur orientado hacia Sinaloa.

Por lo demás, surgieron variadas opiniones que proponían una reorganización política y económica de las Provincias Internas occidentales. Entre las más destacables, y con cierto matiz regional, fue la

proposición del comandante Jacobo de Ugarte para cambiar la capital de Sonora, que era Arizpe, a Ures: primero aducía razones estratégicas y climáticas y luego enfatizaba las circunstancias comerciales diciendo que Ures estaba más cercana a la costa del golfo, lo que permitiría una comunicación más expedita con California y sobre todo porque "...Aquí podría establecerse con el tiempo una feria anual, ya de ganados y efectos de la corona, ya de géneros ultramarinos a la recalada de las naos de China por el cabo de San Lucas, si su majestad lo tuviese por conveniente; ..."77 El alegato proseguía con un tono más optimista y se mencionaban las futuras posibilidades de Ures para tener una gran población, edificios públicos, casa de moneda, catedral, real Audiencia y la posibilidad de que todo un sector de comerciantes y vecinos ricos vivieran en buenas casas, en lugar de los jacales en que vivían en Arizpe. Las reminiscencias del pensamiento de Gálvez, a quien se dirigía el documento, son evidentes, pero la mención de la feria y de un sector mercantil residente en la capital regional parecen revelar la existencia de intereses económicos muy definidos y concentrados en la provincia.

Gálvez dejó al año siguiente, 1787, el Ministerio de Indias, no sin antes contribuir a instaurar el sistema de intendencias en América. A propósito de este acontecimiento Eusebio Ventura Beleña, entonces oidor de la audiencia de México, elaboró en 1788 un informe para comentar la Ordenanza de Intendentes.⁷⁸ Uno de sus primeros comentarios estuvo dedicado a la intendencia de Sonora, respecto de la cual propuso una solución híbrida entre la nueva estructura gubernamental y las necesidades de las provincias noroccidentales: que se mantuviera un intendente gobernador para Sonora y Sinaloa, con sede en Rosario, al mismo tiempo que subsistiera un comandante general en Arizpe con el objeto de controlar uno y otro extremo de la provincia. Buena parte

de esta idea cristalizó al nombrarse un intendente gobernador para Sonora y Sinaloa, pero la decisión de mantener la capital en Arizpe no fue bien recibida por ser una población bastante alejada de las principales zonas productivas del noroeste. Esto también frustró el intento de acercar los centros administrativos, o al menos vincularlos, a la línea costera del golfo. Por consiguiente, el comercio por la vía marítima continuó como una opción marginal al predominante circuito terrestre de los agentes mercantiles con los almaceneros de México.⁷⁹ En la década de 1790 empezó a cambiar el sistema de tráfico comercial en el noroeste, muy posiblemente debido a que empezaron a reflejarse con toda su fuerza en la región los decretos del "libre comercio", lo que significó el surgimiento de nuevas fuerzas mercantiles -regionales, intercoloniales y extranjeras- que estudiaremos más adelante.

2. Las actividades marítimas en el golfo de California

La navegación en el océano Pacífico durante los siglos XVI y XVII casi estuvo monopolizada por la marina española, excepto por las fugaces incursiones de los piratas ingleses y holandeses. Como ya hemos señalado, una vez que fueron subyugados los pueblos del altiplano Hernán Cortés se apresuró a preparar la exploración de la Mar del Sur y en fecha tan temprana como 1522 ya habían sido construidos cuatro barcos en la desembocadura del río Zacatula -Michoacán o Guerrero-. Pocos años después, empezaban a construirse astilleros y barcos en Tehuantepec y Acapulco.⁸⁰

Cuando el Perú fue conquistado y los españoles controlaron el istmo centroamericano, resultó necesario construir barcos que comunicaran y realizaran el tráfico comercial entre las nuevas colonias. Las regiones donde se facilitó esa empresa de construcción naval fue-

ron el sur de México, Guatemala y Nicaragua,⁸¹ no obstante que existieron graves dificultades como eran la falta de cordajes, de velas y de todo tipo de herramientas, que sólo se fabricaban en España.⁸² A pesar de estos problemas la construcción de barcos en el Pacífico tuvo un buen ritmo, sobre todo cuando se abrió la ruta comercial de Filipinas, en notorio contraste con la nula actividad naval de las colonias del golfo de México y del Caribe, que dependían totalmente de España. Andando el tiempo los astilleros novohispanos declinaron en su producción, en consonancia con el comercio intercolonial novohispano, y era más común la presencia de barcos fabricados en Sonsonate y Guayaquil, en parte porque tenían mejores materiales de construcción en aquellas regiones (maderas, chapopote y brea). Por lo demás, los aparejos navales provenían de lo que se desechaba en las flotas del Atlántico y esta pudo haber sido una de las razones por las que los barcos construidos en el Pacífico fueran de menor tamaño, en promedio, que los del Atlántico.⁸³

Hacia el norte del litoral pacífico novohispano la construcción naval se desarrolló con más lentitud que el avance de la colonización terrestre. Fue hasta fines del siglo XVI, con las expediciones de Sebastián Vizcaíno, que la construcción de barcos estuvo situada de alguna forma, en sus preparativos o reparaciones, en la costa de Nueva Galicia. En el siglo XVII varias de las expediciones comerciales de pesca de perlas a California fueron realizadas con barcos fabricados en el litoral neogallego, pero no fue sino hasta la expedición de Isidro de Atondo cuando se empezaron a construir embarcaciones de calado mayor en la costa sinaloense. Atondo tuvo el apoyo de la corona para intentar la colonización de California y estableció un astillero en Nío, población a la orilla del río Sinaloa.⁸⁴ Ahí se construyeron dos fragatas y una balandra que fueron usadas con asiduidad para auxiliar a

los efímeros puestos coloniales de Atondo en California entre 1683 y 1685.

Durante la época misional jesuita en California, iniciada en 1697, tuvo un enorme importancia el tránsito de navíos entre el continente y la península. Según el padre Venegas, hasta 1740 los misioneros habían manejado dieciseis barcos de todos tamaños y tan sólo cuatro de ellos no fueron costeados por la Compañía de Jesús, aunque sí habían recibido la ayuda de la corona para repararlos, por disposición original del virrey marqués de Casa Fuerte.⁸⁵ La idea general de los jesuitas era mantener un barco grande para la ruta de Acapulco y Matanchel y una lancha que llevara provisiones de Sonora y Sinaloa. Aun esa modesta ambición fue difícil de cumplir y los ignacianos tuvieron que recurrir a todo tipo de operaciones para mantener el auxilio a California. Casi siempre compraron barcos en Acapulco o en la Nueva Galicia que no se caracterizaron por ser de reciente construcción o su buen estado; en ocasiones se decidieron a pagar la construcción de algún navío, pero tampoco tuvieron suerte o habilidad en esas empresas. Juan de Ugarte decidió y pudo llevar a cabo la construcción de un barco en la península, la balandra El Triunfo de la Santa Cruz, con la que en 1720 logró explorar el golfo de California hasta su remate norteño y que después sirvió en el abastecimiento de las misiones.⁸⁶ El anterior fue un caso excepcional y los jesuitas siempre estuvieron escasos de embarcaciones en su reducida flotilla, como lo demuestra un caso de 1745 cuando el procurador jesuita en México, Juan Francisco Tompes, solicitó un barco a la corona para transportar el situado en Loreto por no tener la Compañía uno sólo disponible para esa labor; el gobierno trató de requisar un navío en Huatulco, Oaxaca, pero el maestro del barco solicitado sugirió que se formara un convoy de lanchas de buceo de perlas pues su navío, el San Antonio, no estaba en

condiciones de navegar. Además de su riqueza informativa respecto a las características de las embarcaciones, de los cargamentos y de la navegación en el golfo de California, estos documentos nos muestran la escasez de barcos grandes en el seno californico a mediados del siglo XVIII.⁸⁷ Desafortunadamente para nosotros no aparece en el expediente la solución que dio el padre Tompes al problema, si es que la hubo, pero desde luego no parece haber sido por la vía marítima. Situaciones como la que acabamos de reseñar parece que fueron comunes hasta el final de la época jesuítica en California y existió además el problema de que las contadas embarcaciones jesuíticas tuvieron un pobre mantenimiento, como se aprecia en una relación que el personal de marina de Loreto dirigía a las autoridades virreinales: "Razón de los gastos de las carenas de el barquito de estas misiones de California y de la lancha nombrada San Joseph que por octubre de 1750 se habilitaron para el servicio de estos presidios de California a falta del barco de su majestad que Dios guarde".⁸⁸ El barquito pudo haber sido el bergantín Lauretana y la cuenta ascendió a casi 300 pesos, pero el tono de velado reproche que puede percibirse en la redacción del documento muestra la difícil situación en que trabajaban estos hombres.

Mientras la situación naval en el mar de Cortés continuó sin cambios durante la siguiente década, ascendió al trono de España Carlos III, quien, en uno de los múltiples actos de su activa administración, envió a José de Gálvez como visitador real a la Nueva España. En el capítulo anterior hemos mencionado el porqué del interés que demostró Gálvez hacia el noroeste novohispano y su deseo de impulsar la actividad naval en el Pacífico noroccidental. Cuando se preparaba la expedición militar a Sonora y en las minutas donde el gobierno virreinal pedía todo tipo de informes al gobernador de Sonora, se incluían varias preguntas acerca del tipo de embarcaciones que había en las costas

del golfo a propósito para el transporte de tropas y víveres, o si habría necesidad de construirlas y, en este último caso, quién haría ese trabajo y con qué material. Se decía también que esas embarcaciones no sólo estaban concebidas en razón de la expedición sino para que "después sirvan para el comercio con la Sonora y fomento de su cultivo y minería, puesto que no pudiendo fabricarse en alguno de los puestos referidos me será fácil mandarlos hacer en el de Realejo de la gobernación de Guatemala".⁸⁹ El tono y el interés parecen corresponder al visitador José de Gálvez, quien, como veremos, fue un decidido impulsor de la construcción naval en el golfo de California.

Entre mayo y junio de 1766 Gálvez decidió establecer un astillero en la costa de Nueva Galicia y nombró al teniente de navío Alonso de Pacheco y Solís comandante del mismo, con el encargo de fabricar "dos barcos de vela y remo".⁹⁰ Las instrucciones eran tan precisas como para indicar que debían construirse dos bergantines o goletas de 28 pies de quilla, 10 pies de manga y 15 remos por banda.⁹¹ Pacheco llevó consigo maestros constructores, carpinteros y peones en un movimiento decisivo para el adelanto de la construcción naval en la región del Pacífico noroccidental, donde hasta entonces esa industria había sido ocasional y realizada por trabajadores no especializados. Como resultado de la decisión de Gálvez podemos decir que entre 1767 y 1769 se construyeron tres barcos de tamaño mayor -el San Carlos, el Príncipe y el San José- a los que se llamaba paquebot, y tres navíos menores -la Sonora, la Sinaloa y la Nuestra Señora de Guadalupe- que eran llamados indistintamente goletas o balandras. Tal cantidad de embarcaciones de importancia fue algo inusitado en el mar de Cortés donde antes de la gestión de Gálvez sólo existían dos barcos mayores: la Concepción y la Lauretana, navíos jesuíticos cuyo calado era similar al de las goletas del rey. Además de los barcos grandes, Gálvez ordenó que

se construyeran ocho lanchas de 8 varas de largo y una más grande, de 42 varas, de las cuales sabemos que se construyeron tres en el curso de 1769.⁹²

La mayoría de estos navíos fueron utilizados tanto en la expedición de Sonora como en la expulsión de los jesuitas y en las expediciones de colonización a la Nueva California, en un súbito incremento de la actividad naval en el golfo de California y en el Pacífico noroccidental. Refiriéndonos estrictamente al aspecto técnico de la construcción naval hay que decir que durante ese lapso, 1767 a 1770, se hicieron milagros de mantenimiento a los buques en diferentes puertos del golfo, aun en San Blas, por la falta de trabajadores especializados y de material de construcción. Para 1770 se mejoraron las instalaciones en San Blas mediante la construcción de almacenes y una dársena donde se completó la construcción de cuatro lanchas -Santa Gertrudis, San Juan Nepomuceno, Santa Lucía y Nuestra Señora de Loreto- cuyo objetivo principal era el transporte de víveres.⁹³ Ahora bien, estas canoas no parecían ser muy adecuadas si atendemos al testimonio de Julián Valenzuela, patrón de otra de ellas, la San Miguel Arcángel, quien explicó sus razones para no llevar a Matías de Armona a ocupar su puesto de gobernador de California. Según Valenzuela la canoa admitía poca carga y como no tenía cubierta se había echado a perder todo el rancho y parte de la carga, por lo que sería imposible llevar algún pasajero.⁹⁴ De cualquier forma, Armona pudo llegar a California empleando los servicios de la goleta Nuestra Señora de Guadalupe, que empezó a ser llamada Sonora, pues la que originalmente llevó este nombre fue enviada a dar servicio en Filipinas.

En el curso de ese mismo año, 1770, Armona se comunicó repetidamente con el virrey marqués de Croix para informarle como empleó los ser-

vicios de la Sonora y la Concepción en el golfo de California, entre la península y el continente.⁹⁵ Esto viene a colación porque de todos los barcos construidos en San Blas sólo los más viejos o pequeños fueron destinados a la navegación del golfo, mientras que los mejores navíos se asignaron al servicio de los nuevos establecimientos en Alta California. Ese fue el caso de la fragata Santiago, la mayor embarcación que se construyó en San Blas (1773), la cual sólo se detenía ocasionalmente para reparaciones,⁹⁶ o el de la fragata Princesa, fabricada en 1778, que hizo únicamente dos viajes a Loreto. Lo mismo sucedió entre 1778 y 1791 con otros barcos importantes construidos en San Blas o venidos de otros astilleros, que ocasionalmente viajaron a Loreto para abastecer el presidio pero que no tocaron otros puertos del golfo.⁹⁷ El problema de la construcción naval en la península era tan grave que, después de carenarse -reparar- tres lanchas en Loreto, el Departamento naval de ese lugar se quedó sin madera y el virrey Bucareli tuvo que ordenar a San Blas el que se enviara madera para reparaciones.⁹⁸

Los ocasionales viajes de las fragatas Princesa, Favorita y Aranzazú a Loreto eran insuficientes y las lanchas no podían cumplir el servicio de abastecimiento tanto por su poca capacidad como por su mal estado. Francisco Trillo, comisario del Departamento naval de San Blas, pidió al virrey marqués de Mayorga en 1781 que no se desperdiciara más dinero en el mantenimiento de las pequeñas embarcaciones y que se construyera un paquebot pues no hay en este Departamento actualmente embarcación propia para el Golfo California, y que se necesitaba indispensablemente para pasar de Sonora a Loreto víveres, gente, caballerías y demás cosas, que no pueden pasar allí sin este auxilio".⁹⁹ Pasaron cuatro años y la intervención de muchas personas

-entre ellas el ministro Gálvez y el comandante Teodoro de Croix- hasta que en 1785 se construyó la goleta Felicidad, la cual se destinó al poco tiempo a Filipinas, en donde fue desechada finalmente en 1787.¹⁰⁰

Ante este panorama es de llamar la atención la ayuda que pudo proporcionar el departamento naval de Loreto en 1784 al comandante de las Provincias Internas, Felipe de Neve. Este ordenó que se auxiliara, con material de construcción naval, a la fabricación de cuatro lanchas de buceo de perlas en la "costa del río Yaqui". Cumplida la orden de Neve el departamento de Loreto pedía urgentemente que se le repusiera ese material para atender el mantenimiento a las embarcaciones del presidio.¹⁰¹ Cartas iban y venían sobre la necesidad de construir barcos para el servicio del rey en el mar de Cortés y hacia el fin del siglo XVIII continuaba la discusión sobre tipos de navíos y material de construcción naval. En un largo expediente se agrupan documentos con la controversia entre el gobernador de California José Joaquín de Arrillaga, los comandantes de San Blas Ramón Saavedra y Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, el comisario Francisco Hijosa del mismo Departamento, y las autoridades hacendarias del virreinato. Arrillaga pedía que se enviaran fragatas en lugar de paquebots y que en los situados del presidio se incluyera madera para reparar y construir lanchas; Saavedra, Bodega e Hijosa alegaban estar escasos de buques y no poder reconstruir embarcaciones como pretendía Arrillaga, pero finalmente acataron la orden de enviar cuanta madera fuera necesaria a Loreto.¹⁰² Las disposiciones y buenas intenciones eran una cosa y la práctica otra distinta, por lo que la situación no varió mucho y por casi una década continuó la discusión por correspondencia entre las autoridades de California y las de San Blas. Uno de los

funcionarios que destacó fue el incansable Arrillaga, quien se negó a enviar las lanchas de Loreto a carenar en San Blas por razones de distancia, dinero y necesidades del presidio; en cambio, siguió pidiendo material de reparación y herramientas y cambió las rutas del correo -por Guaymas en lugar de San Blas- para enviar los barquichuelos encargados de ese servicio a San Blas, en vista de que los grandes navíos que transportaban situados y memorias sólo podían viajar una vez al año.¹⁰³

En medio de este forcejeo legal y escasez generalizada de embarcaciones en el golfo de California se produjo un singular episodio, en el renglón de la construcción naval, originado por las nuevas tendencias comerciales del virreinato en general y del noroeste en particular. Entre 1793 y 1794 se presentaron varias solicitudes en San Blas para construir lanchas o reparar otras embarcaciones con objeto de comerciar entre el continente y la península. Antonio Lucero, Antonio Pose y Ramón Pérez fueron los solicitantes en cuestión y a quienes las autoridades apoyaron con entusiasmo para que pudieran construir o reparar embarcaciones.¹⁰⁴ Aunque no hay constancia de que se hayan hecho a la mar, sí sabemos que Lucero quería construir una lancha cubierta, Pose una "lancha realzada armada de goleta" y Pérez pretendía reconstruir la lancha inutilizada de la fragata Concepción. Después de 1794 hay pocas noticias de la fabricación de barcos en el golfo de California, aunque son abundantes los reportes de tráfico naval y los informes de auxilio a varios barcos. Podemos apreciar esto en el informe que dirigió el gobernador de Californias, Diego Borica, al virrey Revilla Gigedo, en 1794, respecto a los barcos que habían dado servicio en el golfo de California y desde Loreto: a) la goleta Saturnina estaba en buena condición y venía de San Blas, b) el paquebot

Lauretana estaba en mediana condición y se le envió al Yaquí por alimentos, c) el taveque Dichoso, en buen estado, pronto iría en función de correo al Yaquí, d) el guayro Asunción, en mediana condición, estaba en Puerto Escondido y debía carenarse. Había también tres lanchas, una de las cuales, La Perla, estaba carenándose en Loreto y las dos restantes habían sido prestadas a las misiones de Mulegé y de San José del Cabo en mediano estado de mantenimiento. Otras dos lanchas estaban varadas y desechadas por su antigüedad y mala condición.¹⁰⁵ Dentro de la precaria situación general del noroeste había un buen número de embarcaciones en el golfo durante esa época, aunque todas de pequeño calado en comparación con los navíos de que se disponía en San Blas para el servicio de la Nueva California.¹⁰⁶ Hace falta examinar minuciosamente los múltiples y dispersos reportes de tráfico naval y cuentas de mantenimiento de los barcos del rey que dieron servicio en el golfo de California hasta el final de la época colonial para darnos una idea del número y tamaño de los navíos. Al parecer disminuyó el ritmo de la construcción de buques mayores y sólo se fabricaron navíos pequeños a los que se aplicaban, anárquicamente, los nombres de goleta, balandra, bergantín, taveque y guayro. Esta pobreza en la fabricación de navíos obedeció probablemente a la difícil situación regional que, por otra parte, correspondía al desquiciamiento del sistema imperial español ante la agitada situación política internacional de fin del siglo XVIII. Además, empezaron a llegar barcos de otras colonias hispanoamericanas, de la misma metrópoli y muchos navíos extranjeros que vinieron a efectuar los intercambios comerciales de mayor importancia en el mar de Cortés.

Quando se estudia el comercio marítimo en el golfo de California es evidente que lo precario de la industria de la construcción naval

durante la época colonial aparece como uno de los factores principales que limitaron el desarrollo del tráfico naval mercantil. Las razones de esa precariedad son múltiples, ya que incluyen tanto la decadencia general de la marina española desde principios del siglo XVII, como las dificultades que se presentaron en la propia región del golfo: alejamiento geográfico de los centros navales estratégicos del imperio español, escasez de población, falta de mano de obra especializada, falta de material de construcción (telas, cordelería, alquitrán y todo tipo de herramientas), regiones sin madera (como California) o con especies maderables poco adecuadas (como Nayarit). No es extraño, pues, que en el noroeste novohispano no se construyeran muchos navíos de gran calado y que el mantenimiento de todo tipo de embarcaciones fuera muy difícil, ya que la misma riqueza biológica del golfo era la causante de la "broma", o corrosión de la madera, provocada por los organismos marinos del mar Bermejo.

En el siglo XVI, la actividad naval comercial en el litoral novohispano del Pacífico se concentró hacia el sur por los contactos con Centroamérica y Perú. A finales del mismo siglo, Acapulco se convirtió en el puerto preponderante del Pacífico por ser la estación receptora del comercio con Filipinas. Durante el ciclo de las primeras expediciones hacia el interior del golfo de California y hacia el Pacífico noroccidental los españoles aprovecharon indistintamente bahías, ensenadas o esteros, Navidad, Salagda o Manzanillo, Chacala, Matanchel y el mismo Acapulco fueron la base de varias de esas expediciones. Ya en el siglo XVII, con el avance de la colonización terrestre y el interés por la pesca de perlas, las expediciones partieron de puertos situados más al norte, como Chiametla, Mazatlán, el puerto del Marqués o de Guayabal (cerca de Culiacán), Baibachilato (posiblemente entre la desembocadura de los ríos Mocorito y Sinaloa) y el de San Ignacio (en

la desembocadura del río Fuerte).¹⁰⁷ Todos estos puertos de Nueva Galicia y Sinaloa funcionaban más como bases de los pescadores de perlas que como estaciones comerciales, ya que el abastecimiento mercantil se realizaba por tierra y las provincias situadas en la parte norte del seno californico no tenían ni la población suficiente ni una producción económica que propiciaran un tráfico naval más intenso.

Al iniciarse el siglo XVIII empezó también la colonización de la península de California por los misioneros jesuitas, quienes tuvieron que articular un tráfico naval de abastecimiento a través del golfo para mantener sus establecimientos peninsulares. Una de las rutas marítimas jesuíticas tenía que orientarse hacia Nueva Galicia, porque esta región se encontraba en el eje de la ruta comercial al noroeste y casi equidistante a la península y a la ciudad de México. Entre los puertos neogallegos destacó Matanchel por la tranquilidad de sus aguas y su proximidad a Tepic, poblado que por su situación geográfica estaba en ascenso y que servía como depósito y distribuidor de mercancías antes de ser embarcadas a California.¹⁰⁸ La ruta antes mencionada podría ser considerada la de "altura", pero también existían otras de cabotaje hacia el litoral de Sonora y Sinaloa, donde las embarcaciones de la Compañía de Jesús acudían para recibir y transportar todo tipo de bastimentos que eran suministrados por las misiones continentales. Guaymas, puerto del Yaqui, Santa Cruz (desembocadura del río Mayo), Agiabampo, Santa María de Ahome (desembocadura del río Fuerte) y algunos otros al sur fueron los embarcaderos utilizados indistintamente por los jesuitas, aunque varios de ellos no reunían las condiciones portuarias adecuadas para cargar o descargar mercancías. La razón de este aparente desatino era que las tripulaciones y los barcos que realizaban la travesía del golfo necesitaban agua, leña y mano de obra auxiliar. Debido a esas condiciones, espléndidos puertos naturales como

Topolobampo, Guaymas, La Paz, Puerto Escondido y bahía Concepción, que carecían de alguno de aquellos recursos, funcionaban casi únicamente como refugios.

Por todas estas razones es que Loreto fue, a pesar de todas las inconveniencias, el puerto central de la navegación en el mar de Cortés y a eso se debía también que el capitán del presidio tuviera tanta autoridad en tierra como en mar entre sus funciones se contaba la superintendencia del buceo de perlas en la península. El navío principal del presidio de Loreto tenía título y bandera de capitana, lo cual lo convertía en la embarcación de mayor rango en el Pacífico noroccidental y sólo cedía en categoría ante el galeón de Filipinas, cuando éste llegaba a Acapulco.¹⁰⁹ Acerca de los demás puertos de la península es necesario destacar los de San Bernabé (cabo San Lucas) y San José del Cabo, en donde recalaban con regularidad los galeones de Filipinas. Con el propósito de auxiliar a los tripulantes del galeón se había fundado una misión en San José, pero la rebelión indígena de 1734 obligó a crear un puesto militar en la zona -un segundo presidio conocido como la Escuadra del Sur. Una década después las autoridades militares y eclesíásticas de California pidieron al gobierno virreinal que la cabecera de la Escuadra del Sur pasara a La Paz, porque San Bernabé y San José no eran puertos adecuados para recibir el abastecimiento del continente, lo cual fue concedido, aunque al parecer no llegó a ser ejecutado.¹¹⁰ Hacia el final de la época misional jesuítica, en 1764, el padre Nentvig opinaba algo similar respecto a los puertos sonorenses: describía la importancia capital de los puertos del Yaqui para el transporte de granos a California y como base naval de los pescadores de perlas;¹¹¹ sin embargo recomendaba que se habilitara la bahía de Guaymas, "... muy segura, en que se puede abrigar una armada entera. Y pocas leguas más al norte [está] otro puerto bien capaz y

cómodo llamado de San Javier; lo que ofrece, para entablar comercio con las Filipinas, Perú, etcétera, las mayores conveniencias, fortaleciendo el puerto de los dos que se juzgase más a propósito, y cegando el otro".¹¹²

Poco tiempo después se pusieron en marcha los proyectos de Gálvez relativos al noroeste novohispano y entre los muchos preparativos de la expedición militar a Sonora se insistió en elegir el puerto más adecuado para servir de base a las operaciones militares en la provincia. Los ingenieros Miguel Constanzó y Francisco Fersen recibieron una amplia instrucción virreinal para que anotaran todo lo que juzgaran conveniente al progreso de la provincia, con el encargo de prestar especial atención al aspecto naval, intentar el reconocimiento de la parte norte del golfo y explorar el curso del Colorado y del Gila. El primer punto de la instrucción era una orden para levantar un plano del puerto donde desembarcaría parte de la tropa expedicionaria, Guaymas o Yaqui, porque "han de ser los dos principales establecimientos para el trato y comercio de aquellas provincias".¹¹³ El puerto elegido por sus mejores condiciones resultó ser Guaymas y esto fue el inicio de una política que Gálvez también trató de implantar en la península, donde ordenó la instalación de estaciones navales en San Bernabé -para auxilio del galeón filipino- y en La Paz -para el servicio de abastecimiento a Santa Ana y el Departamento del Sur.¹¹⁴ Por decretos posteriores el visitador confirmó su preferencia por La Paz, en el sur, y por Puerto Escondido, en el norte, para que fueran los puertos autorizados de la península. Respecto de esta disposición podemos decir que La Paz sí logró establecerse como un puerto importante al paso del tiempo, mientras que en el norte del litoral peninsular del golfo Loreto conservó su preeminencia, ya que en Puerto Escondido no

prosperó ningún centro de población por la falta de agua.

Es necesario hacer la aclaración de que todas estas noticias y estimaciones acerca de los mejores puertos en el golfo de California provenían del sector oficial, que era el único que contaba con barcos de alto porte, pues el comercio naval realizado por particulares, era tan escaso y realizado por naves de pequeño calado que prácticamente se podía atracar en cualquier punto del enorme litoral noroccidental. A fines del siglo XVIII y principios del XIX se acentuó el problema del comercio ilícito en el Pacífico lo que provocó la inquietud del gobierno virreinal por conocer las condiciones de vigilancia marítima en el noroeste del virreinato. Existen varios reportes referentes a este tema. En uno de ellos, de 1802, se dejaron de lado los temas fiscales y el informante, Pedro de Alcubilla, postuló la posibilidad de que se habilitara con todas las ventajas legales y materiales al puerto de Guaymas: lamentaba que un puerto tan hermoso estuviera abandonado y sugería que fuera designado sede de un departamento naval para atender los asuntos de Sonora y las Californias, ahora que la organización creada en San Blas había sido trasladada hasta Acapulco. Hacía notar también que Guaymas tenía la ventaja de estar cerca de las ricas tierras del Yaqui, abundantes en granos, y que había suficientes maderas de buena calidad en Sonora y Sinaloa para impulsar la construcción de barcos. Describía las favorables condiciones de la bahía, su cercanía a California y el posible control que debía tenerse de toda la parte norte del golfo con objeto de someter a los seris y vigilar la actividad de navíos extranjeros.¹¹⁵ Apenas un año después, el barón de Humboldt incluía en su Ensayo varias consideraciones sobre el comercio marítimo de la Nueva España y, en lo referente al Pacífico, decía que su navegación de cabotaje era menos importante que la del

golfo de México. Al enumerar los puertos del Pacífico destacaba, después de Acapulco, varios de Nueva Galicia y los de Mazatlán, Santa María de Ahome, Santa Cruz de Mayo, Guaymas y La Paz en el golfo de California. Opinaba también que eran mejores puertos que los del Atlántico, pero que las fuerzas de las corrientes y las súbitas tempestades hacían muy difícil el comercio marítimo.¹¹⁶ Mucho de cierto había en el escrito de Humboldt, aunque también es palpable que ya empezaban a perfilarse las estaciones navales preferentes en el golfo de California, el triángulo Mazatlán-La Paz-Guaymas, puertos de buenas condiciones naturales sobre los que se fincaría el desarrollo del comercio marítimo en el golfo de California durante los siglos XIX y XX.

Señaladas las principales características de los navíos y los puertos del mar de Cortés, es tiempo de hablar sobre los hombres que estuvieron ligados a las actividades marítimas del golfo de California, especialmente los que tripularon todo tipo de embarcaciones y con ello contribuyeron al desarrollo de la actividad comercial en el ámbito del golfo. El comercio naval del Pacífico novohispano, iniciado a mediados del siglo XVI, tuvo que regirse por una legislación pensada para el Atlántico, con la única salvedad de que se exigía un control aún más estricto de marinos y pasajeros, puesto que se suponía al Pacífico como un mar de absoluto dominio español y debían guardarse celosamente los secretos de navegación referentes a él.¹¹⁷ Este supuesto control se relajó al poco tiempo y por la falta de personal tuvieron que ser contratados marinos de otros países: portugueses, italianos, griegos, franceses, de raza negra, indios y mestizos, aún cuando supuestamente estaba prohibida su participación en las empresas navales de la Mar del Sur.¹¹⁸ La gravedad del problema provocó que inclusive se emplearan maestros y pilotos extranjeros en el Pacífico quienes tenían que pagar

una fianza y pedir permisos especiales cuando quisieran regresar a Europa.¹¹⁹ Existen pocas noticias sobre los tripulantes de los barcos en que se realizaron las expediciones del siglo XVI en el Pacífico noroccidental, aunque es innegable que desde el establecimiento de la ruta comercial de Filipinas empezaron a mencionarse como participantes entre las tripulaciones del galeón a muchos "chinos" o filipinos. Durante las empresas de explotación perlera del siglo XVII era común la heterogeneidad de las tripulaciones en barcos de mayor calado,¹²⁰ además de que en las canoas pequeñas fueron imprescindibles los remeros y buzos indígenas como los mayos y yaquis. En tiempos de la colonización jesuita sirvieron en los barcos de la Compañía marinos europeos de diversas nacionalidades, filipinos e indígenas, que participaron en viajes de exploración, como el del Triunfo de la Cruz, y en los viajes regulares de abastecimiento.

A lo largo de setenta años el capitán del presidio de Loreto fue la máxima autoridad de los asuntos navales en el golfo de California, pues no sólo manejaba lo referente a las embarcaciones misionales sino que también ejercía control sobre los pescadores de perlas y con ello abarcaba casi todas las actividades marítimas del mar de Cortés. Según hemos expresado, los jesuitas no dejaron de insistir ante las autoridades que se brindara la mayor atención y todo el respeto posible al personal de marinería que estaba a su servicio para que pudiera efectuar las operaciones necesarias en el litoral continental. Por lo que respecta a los pescadores de perlas, los religiosos de la Compañía de Jesús manifestaron su inconformidad por la actividad que desarrollaban en las costas californianas, ya que tal cosa representaba maltratos para los indios, problemas de vigilancia para los soldados presidiales y malgasto de los recursos misionales, que a veces debían emplearse en socorrer a los naufragos de las empresas perleras.¹²¹ Jaco-

bo Baegert hizo una de las descripciones más severas, pero según parece más cercana a la realidad, cuando decía que en el verano llegaban pequeñas canoas con una tripulación de seis a doce hombres, la mayoría "pobres diablos" que no tenían de que vivir, generalmente soldados jubilados de los presidios del noroeste que deseaban hacer fortuna.¹²²

A pesar de la tirantez entre misioneros y pescadores de perlas tuvieron que auxiliarse recíprocamente, pues si los misioneros auxiliaron a pescadores náufragos también recibieron la ayuda de armadores como Andrés de Rezábal quien en 1721 facilitó varias lanchas para llevar bastimentos de Loreto al sur de la península, cuando empezaban a establecerse nuevas misiones en esa zona.¹²³

Por lo que se infiere de las crónicas, los mayores bajeles de la flotilla jesuítica que viajaban a Nueva Galicia o Acapulco tenían una tripulación compuesta de por lo menos veinticinco hombres; en el presidio de Loreto había un grupo de trabajadores dedicados al mantenimiento de las embarcaciones, seis hombres por lo general, quienes también servían como marinos y soldados cuando la ocasión lo requería. En cuanto a los marinos que servían en las lanchas de las misiones, quienes lo mismo recorrían el litoral peninsular que cruzaban el golfo a Sonora y Sinaloa, existen datos más precisos en la obra de Miguel del Barco: en 1747 una canoa llevaba un cargamento de Santiago a San José del Cabo, tripulada por ocho o diez remeros indígenas, pero en el transcurso del viaje dos de los indios asesinaron al arráez, o patrón, un filipino apellidado Carrera, para robar la carga; en 1750 hubo un caso similar en el que fue asesinado un arráez indígena venido de Ahome, Vicente, quien mandaba la canoa San Luis "que era de una pieza, y la mayor en su línea que ha tenido la California...".¹²⁴ A bordo de esta embarcación viajaban diez o doce remeros, lo cual parece ser el mayor número de tripulantes que se haya empleado en el servicio de las canoas .

misionales, o al menos parecido al utilizado en la fundación de las misiones norteñas de San Francisco de Borja y Nuestra Señora de los Ángeles, ya en la última década de la empresa misional jesuítica en California.

Con la expulsión de los jesuitas y la visita de José de Gálvez empezó una nueva etapa en la historia de los hombres de mar del golfo de California. De la actitud casi familiar de los misioneros respecto a los marinos, se pasó a las disposiciones legales con gran énfasis protocolario del visitador. Llegó también un nuevo grupo de oficiales y funcionarios que desde San Blas intentó organizar una nueva estructura naval en la que los hombres y los navíos debían desempeñar funciones específicas en obediencia a reglamentos y decretos dictados en la metrópoli y adoptados en las colonias con pequeñas variantes. Uno de los primeros y mejores ejemplos es el reglamento de ranchos para las embarcaciones del rey en el golfo de California que dictó José de Gálvez en San Lucas. Lo elaboró de acuerdo a las Ordenanzas de Marina con la intención de evitar tanto el desorden en el sistema de navegación como el despilfarro de los alimentos.¹²⁵ En el caso de un viaje de San Blas a cualquier parte del golfo la ración debía ser suficiente para cuatro meses (hacia Monterrey debía alcanzar para ocho meses); se especificaba qué alimentos (galleta, maíz, pinole, carne en salmuera, pescado salado seco, arroz, frijol, manteca, queso, vinagre, sal, Chile, agua y leña) y en cuánta cantidad se debían dar a tripulantes y pasajeros; quién y cómo debía encargarse y responsabilizarse del manejo del rancho (en orden de jerarquía: capitán del barco, comisario de San Blas, dispensero y cocinero del barco), y cuánto dinero debía darse a los oficiales y tripulantes como provisión para cada viaje.

Gálvez se mostró como uno de los funcionarios que mayor observancia exigía a las leyes y reglamentos, pero dejó de utilizar un criterio

casuístico, como en el caso del arráez de la canoa Sacramento, quien radicaba en Loreto y al que concedió 12 pesos de salario mensual, en lugar de los 10 que marcaba el reglamento de salarios, en atención a sus años de servicio y a sus necesidades familiares.¹²⁶ La preocupación del visitador por formar marineros especializados se manifestó en un proyecto para establecer un colegio de marina en Loreto -ya citado en el capítulo I de este trabajo- donde se prepararían niños indígenas para servir en los barcos del rey. Aunque el colegio nunca funcionó en forma organizada, los indígenas peninsulares empezaron a participar en las empresas navales del gobierno como antes lo habían hecho en las de los jesuitas. Durante el mismo año de 1769 dos indígenas viajaron a la Nueva California como miembros de la expedición colonizadora y un tercero, Matías Félix, fue nombrado arráez de la lancha Guadalupana que era usada para el servicio de abastecimiento en el golfo. En el periodo 1768-1777 muchos indígenas participaron como marineros en las rutas navales de abastecimiento y correos entre la península y las provincias de Sonora y Sinaloa, así como en las rutas interpeninsulares Loreto-Mulegé, La Paz-San José del Cabo y en el acarreo de sal de la isla del Carmen a Loreto. Cuando no había suficiente personal de marina en San Blas se solicitaban marineros al Departamento de Marina de Loreto y, a pesar de la oposición de los misioneros, varios indígenas participaron en las expediciones al Pacífico noroccidental, pero siempre en condiciones de inferioridad y sujetos a castigos y malos tratos.¹²⁷ Al dividirse la administración del gobierno de California en 1777 se designó como nueva capital a Monterrey, en Alta California, mientras que en Loreto permaneció un teniente de gobernador. Esto vino a significar que las rutas navales preferentes cambiaran de Loreto a Monterrey y que la península tuviera que buscar soluciones propias en el servicio naval, lo cual se reflejó en un aumento de personal indige-

na. Las tripulaciones registradas en los documentos del Departamento Naval de Loreto hasta 1821 promediaron entre catorce y veinticinco hombres, de los cuales el 85 por ciento eran indios -yaquis, cochimíes y guaycuras- que se alistaban cada año y entre los cuales hubo pocas deserciones ya que parecieron gustar del servicio marítimo, probablemente porque ofrecía mejores posibilidades económicas a las que prevalecían en sus comunidades.¹²⁸

No obstante la participación de los indígenas, conseguir marineros, entrenarlos y disciplinarlos al servicio naval en el golfo de California resultó algo difícil durante el periodo colonial. Existen varios ejemplos de este problema entre los que seleccionamos el de una lancha que fue fletada por Alonso Saldúa en San Blas para llevar un cargamento a Loreto, pero los temporales obligaron a los tripulantes a buscar refugio en el litoral sinaloense; ahí huyeron los marineros y Saldúa logró que las autoridades de Mazatlán obligaran a seis mulatos a servir como marinos; a la mitad del viaje los mulatos se amotinaron y mataron a Saldúa para robar la carga y huir a Sonora.¹²⁹ Otro aspecto a considerar era la excesiva precaución de algunos oficiales por temor a los temporales del golfo y en ocasiones se tuvo que sustituir al patrón de alguna embarcación para que se realizaran más viajes de abastecimiento a la península.¹³⁰ Existían también problemas de autoridad como el sucedido entre el teniente de gobernador, Felipe Barry, y el comisario de Loreto, Francisco López de Toledo, pues éste se quejaba de que a su llegada se le había entregado el almacén y los asuntos de la real Hacienda, pero Barry había retenido el control de las embarcaciones y no lo había presentado debidamente al personal de marinería, lo que según López de Toledo podía perjudicar su autoridad.¹³¹

En fin, que la situación de los hombres de mar del golfo de California, al iniciarse la participación estatal como fuerza impulsora de

la actividad naval, fue muy confusa y llena de contradicciones, situación provocada en gran medida por la ausencia de una tradición marítima en la región. Los decretos de Gálvez fueron el inicio de una legislación en ese sentido y durante algunos años no se aplicaron debidamente o fueron postergados. Justamente con la vuelta de Gálvez al primer plano del poder político se inició una época de reorganización en el Departamento Naval de San Blas, organismo que había nacido de su iniciativa. Como primera medida se dio una real disposición para aumentar el personal del Departamento y conceder aumento de salarios en premio del éxito alcanzado por una expedición exploradora a Monterrey; las categorías que se mencionan en la relación de personal eran las de capitanes y tenientes de navío, capitanes y tenientes de fragata, alferoces de navío y de fragata, contadores de navío, capellanes, cirujanos, pilotos, pilotines, prácticos de costa y contra maestres.¹³² Durante el mismo año se estableció el número de tripulantes que debía llevar cada barco del Departamento, de acuerdo a la función que desempeñara: la fragata Santiago emplearía 60 marinos si viajaba conduciendo alimentos y 130 si navegaba en misión de exploración, el paquebot Príncipe 30 y 50 tripulantes, respectivamente, en las mismas funciones y el paquebot San Carlos 20 y 50. Las goletas Concepción y Sonora tenían una tripulación fija de 20 y 18 marineros para desempeñar su función de abastecimiento de víveres.¹³³ Por la misma época el virrey Bucareli exigió a los oficiales del Departamento que no abusaran de la costumbre de radicarse en Tepic durante la época de lluvias, orden que tuvo problemas en hacer cumplir el comisario Francisco Hijosa pues San Blas era y es famoso por el calor y las nubes de mosquitos que provocan las marismas cercanas al puerto, especialmente durante el verano.

Al año siguiente se intentó una medida de mayor trascendencia para conocer y controlar el gremio de marinos en el territorio pertene-

ciente a la jurisdicción del Departamento de San Blas: elaborar una matrícula de los marineros que hubiera "en las dos costas colaterales de este Departamento", y para facilitar esa labor se proclamaba un bando de indulto a los desertores de marina -guerra y mercantil-, que se presentaran en un plazo de seis meses a matricularse. Los castigos para los que no se matricularan serían que no podrían trabajar, traficar o navegar en ninguna embarcación, ni pescar en navíos propios o ajenos.¹³⁴ El comisario de San Blas, Francisco Hijosa, acató la orden, pero pedía el auxilio de la audiencia de Guadalajara, los justicias de los pueblos y las autoridades de las Provincias Internas para hacerla cumplir. Sugería limitar el número de matriculados a dos mil, los que consideraba suficientes para mantener las tripulaciones de los buques y el personal encargado de la construcción y mantenimiento de los barcos. La cifra de marinos matriculados que consideraba Hijosa resulta sorprendente si tomamos en cuenta que cinco años después el número de los tripulantes de barcos se acercaba a 270 y representaban más de la mitad del personal de San Blas, cuyo Departamento, según hemos visto, en ocasiones necesitó reclutar hombres en Loreto. Llama aún más la atención que Hijosa propusiera matricular ese número de marineros porque, según decía, la mayoría eran tributarios y no quería disminuir los reales derechos por ese concepto. Es probable que en los dos mil posibles matriculados estuviera considerando a todo el noroeste.

Como parte de la reorganización de San Blas, José de la Rada realizó en 1782 un cuadro estadístico de los barcos que había en el Departamento y el personal que sugería para cada uno, en vista de los viajes de exploración que debían hacerse y del abastecimiento a los presidios y misiones. Dividía la tripulación de un barco en artilleros, marineros, grumetes y pajes. La fragata Santiago, que era el mayor navío, usaría 71 tripulantes, la fragata Favorita 55, la fragata Princesa 50,

el paquebot Príncipe 31, la goleta Sonora 10 y el taveque Dichoso 7, mientras que el arsenal emplearía a 46 hombres.¹³⁵ Vale la pena destacar de este cuadro que el sector más numeroso era el de los grumetes, lo que parece indicar que lo reducido del grupo de los llamados marineros se debía a que estaba constituido por gente especializada o experta: el apelativo de artillero hace pensar en una función militar, pero, de acuerdo con los reportes, los barcos del Departamento casi no tenían armamento y podría tratarse de cierto tipo de oficial, por lo menos en la Sonora y el Dichoso, que eran los barcos que hacían el servicio de abastecimiento en el golfo y sólo tenían un artillero.

Mientras que en San Blas se dio seguridad y organización al personal del Departamento, además de estructurar debidamente las operaciones navales, en la otra orilla del golfo la situación del Departamento de Marina de Loreto era muy precario. Fue hasta 1786 que el gobernador Pedro Fages, desde Monterrey, recogió las quejas de la marinería de Loreto cuyos salarios databan de la época de Gálvez y los cuales apenas les alcanzaba para alimentarse, además de encontrarse en inferioridad respecto a los soldados del presidio. Fages abogaba tanto por ellos como por obtener más barcos que servirían para dar un servicio efectivo de correo y de abastecimiento a la península. Las autoridades de la real Hacienda en México, Hijosa en San Blas y Arrillaga en Loreto intervinieron en la discusión, donde salió a relucir que los marineros de Loreto desempeñaban otras labores (albañiles, peones, calafates) y que si se les pagaba bien podrían dedicarse a sus verdaderas funciones.¹³⁶ La decisión sobre estos problemas está expresada en un manifiesto del virrey Revilla Gigedo quien consintió en aumentar los sueldos del personal y crear nuevas plazas hasta llegar a 35 -en lugar de 22-, número que se consideraba necesario para

atender dos lanchas, un taveque y una goleta. Estas cuatro embarcaciones en realidad eran apenas un proyecto, pues únicamente se contaba con una sola lancha y se rentaba otra en Sonora como correo, por lo que Revilla Gigedo prometía enviar dos embarcaciones de inmediato y empezar la construcción de otra. Por último, el virrey proponía una serie de medidas -hacendarias, comerciales y navales- mediante las cuales el circuito de abastecimiento a California se encauzaría por Sonora en lugar de San Blas.¹³⁷ El teniente de gobernador, José Joaquín de Arrillaga, contestó pronto desde Loreto conformándose con los aumentos de plazas y de salarios, aunque pedía cierta autonomía para contratar y licenciar marineros, según las necesidades del presidio y a causa de su lejanía a otras autoridades. En lo relativo al cambio del circuito de abastecimiento se manifestaba contrario al proyecto porque significaría mayor gasto y tardanza. Aceptaba que los ajustes de salarios y el situado se pagaran en Sonora, pero prefería que los asuntos navales y la ruta de abastecimiento continuaran canalizándose a través de San Blas para beneficio del presidio y, sobre todo, del Departamento de Marina de Loreto.¹³⁸ Otro de los asuntos que Arrillaga tramitó en nombre de los marinos de Loreto fue que se les incluyera en el plan de pensión de inválidos, especie de fondo de ahorro, petición que fue aceptada por las autoridades.¹³⁹

A pesar de todos estos arreglos administrativos en San Blas y Loreto los asuntos navales del golfo de California se vieron obstaculizados por causa de la crisis marítima general que sufría España, provocada en gran parte por los conflictos internacionales. Esa crisis se reflejaba en buena medida en la falta de personal capacitado y un ejemplo de esto eran los oficiales navales: en 1786, a raíz de la reorganización del Departamento de San Blas, se notificaba que había una

nómina de 13 pilotos, incorporados entre 1774 y 1777. Según parece, por lo menos la mitad de ellos estaban bien capacitados y tenían autorización de la marina española.¹⁴⁰ Siete años después, el comandante de San Blas, Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, hacía una solicitud para que se destinaran cuatro pilotos, si estuvieran disponibles en Veracruz o La Habana, con objeto de auxiliar a los fatigados marinos de San Blas.¹⁴¹ Esta petición estuvo normada por una real orden relativa al poco cuidado que se había tenido en la selección del personal naval en San Blas. El documento real estuvo inspirado por una recomendación de Francisco Javier de Winthuysen, jefe de pilotos de la Armada española, quien decía que de los 13 pilotos de San Blas sólo 4 tenían una capacidad legítima. A los demás se les pedía que demostraran sus méritos y se ordenaba nombrar a un oficial examinador. Por otra parte, las autoridades dispusieron que si hacían falta oficiales se hiciera la petición a La Habana y que si la necesidad obligara a emplear particulares fuera a título de interinos. Otra disposición emanada de la real orden era que ningún oficial permaneciera en San Blas más de nueve años, al cabo de los cuales debía volver a España. Una vez citado el mandato del rey, De la Bodega hacía notar que los pilotos habían sido admitidos indistintamente en Veracruz, Lima y San Blas sin haberse notificado al Capitán General de la Armada.¹⁴² Tal situación es muy reveladora del papel marginal en que se encontraba el Departamento de San Blas respecto de la Armada española en general, especialmente en lo que se refería a la presencia de oficiales capacitados. Además, existía una sujeción a complicados trámites burocráticos que debían tramitarse por lo menos a La Habana y por lo general a Cádiz. La curiosa culminación de todo el asunto fue que, no obstante los trámites seguidos, poco tiempo después las autoridades informaron a De la Bodega que no había pilotos disponibles y le sugerían

convertir a dos oficiales artilleros en pilotos.

Este incidente fue un fiel reflejo de lo concerniente al personal de marinería en el noroeste durante la época colonial: una gran escasez de hombres de mar calificados para cumplir con las funciones de comunicación y defensa en el golfo de California. Los sistemas de navegación y la cartografía regional funcionaban en el mismo nivel de empirismo, basándose en los conocimientos adquiridos penosamente a través de dos siglos y muy especialmente durante el periodo jesuítico de colonización en California. A fines del siglo XVIII ya era imperativo intentar la modernización de la cartografía del mar de Cortés. Durante la administración del virrey Branciforte se hizo una consulta al ingeniero Miguel Constanzó sobre el particular, tomando en cuenta que además de su calidad científica Constanzó había formado parte de las expediciones que el visitador José de Gálvez había organizado a Sonora y las Californias. La respuesta de Constanzó fue que se necesitaba un mapa más actualizado que el del jesuita Consag (1746), puesto que "las navegaciones desde el puerto de San Blas al de Loreto, y otros del dicho seno, han sido bastantes frecuentes de 25 años a esta parte". Sugería que se enviaran un par de lanchones en la buena estación -marzo hasta agosto, según él- para corregir errores cartográficos acerca de las costas de Nueva Galicia, Sonora y California.¹⁴³ Las consultas acerca de cómo realizar la expedición continuaron por varios meses y al fin se decidió que Gregorio López de Haro capitaneara la balandra Horcasitas con el encargo de levantar un plano del golfo. El viaje se inició el 26 de mayo de 1795 y los expedicionarios recorrieron el litoral californiano hasta Puerto Escondido y Loreto para después cruzar el golfo a Guaymas y regresar por la costa continental hasta San Blas a donde llegaron el 1 de noviembre del mismo año.¹⁴⁴

La expedición tuvo poco éxito científico por lo que hubo muchas dificultades por los temporales. En 1802 se revivió el proyecto para reconocer el litoral del Pacífico de San Diego a cabo San Lucas, después hacia el norte, hasta el Colorado, y finalmente hacia el sur hasta San Blas. Otra vez se designó a López de Haro y a la Horcasitas para la empresa y otra vez se presentaron fuertes vientos que limitaron el reconocimiento al tramo San Diego-bahía Magdalena. Los expedicionarios se refugiaron en La Paz y de ahí regresaron a San Blas, donde concluyó el viaje, efectuado entre abril y octubre de 1803. Tres años después López de Haro escribió al virrey Iturrigaray para hacer una historia de las exploraciones y reclamar los mapas elaborados por él, los cuales fueron extraviados por funcionarios de San Blas.¹⁴⁵ Como quiera que haya sido las dos expediciones fueron un fracaso, tanto porque no se recorrió el golfo en toda su extensión, como porque los planos de López de Haro se extraviaron. Hasta el final del periodo de dominación española se continuaron usando planos anticuados o con serios errores, de ahí que la experiencia tradicional de los hombres de mar, lograda en el curso de muchos años de navegación, fue el mejor método de orientarse en el mar de Cortés. El Barón de Humboldt recogió en 1803 los aspectos más importantes de esa información tradicional y decía que Acapulco y San Blas eran puertos muy peligrosos pues de mayo a diciembre se daba la estación de lluvias en todo el litoral del Pacífico, y entre julio y septiembre se formaban huracanes en las costas de Centroamérica y Nueva España. Según él, esto hacía irregular la navegación y si además se añadía el problema de la mala calidad de los barcos en el Pacífico era entendible que no hubiera mucha actividad naval.¹⁴⁶ Sus estimaciones acerca de las mejores épocas de travesía naval, en ambos sentidos del golfo, eran las ya conocidas por los marinos de la región: de noroeste a sureste entre diciembre y

abril, y de sureste a noroeste entre mayo y diciembre, temporadas en las que podían reducirse los recorridos hasta en un setenta y cinco por ciento.¹⁴⁷

Dos cosas resultaban evidentes al final de la época colonial en la situación de los hombres de mar del golfo de California. Una, era la decadencia en el número del personal de marina en Loreto, el puerto de mayor tradición en el golfo, y otra, la presencia de marinos y barcos extranjeros en la región. Lo primero se advierte en los extractos de revista de personal que efectuó José Joaquín de Arrillaga en Loreto a principios del siglo XIX. Arrillaga dividía al personal de marina en las categorías de maestranza y tripulación, con un promedio total de 25 hombres entre 1800 y 1805, quiénes recibían "paga, prest y gratificación". El personal de maestranza lo componían 1 carpintero, 1 calafate y 1 herrero, mientras que el de tripulación lo formaban 1 patrón, 2 arráeces, 1 guardián y 20 ó 21 marineros.¹⁴⁸ Tales cifras indicaban una reducción de casi la mitad del personal de tierra, respecto a la época inmediatamente posterior a las reformas de Gálvez, y que la marinería estaba pensada para formar tres tripulaciones de lancha o una de embarcación mediana, lo cual también implicaba una reducción en relación a las reformas de 1786. En 1806 el comandante del presidio de Loreto, José Pérez, hizo una sombría descripción de la situación cuando decía que se le llamaba Departamento de Marina al de Loreto porque así lo pedía el reglamento, pero que no existían archivos, ni ordenanzas, ni instrucciones de marina de ningún tipo. Acerca de los marineros que manejaban las embarcaciones decía: "...son unos pobres arráeces, legos, ascendidos de las mismas tripulaciones (que son de indios y otras castas, así del país como de las costas de Sonora), que por [ser] más prácticos en llevar y traer las embarcaciones

con cuidado son ascendidos a tales, y ni unos ni otros saben siquiera leer". Continuaba Pérez diciendo que no servían tiempo fijo y se licenciaban cuando querían, procedimiento que siempre se había seguido en Loreto y por el cual siempre faltaba personal.¹⁴⁹ La gravedad de la situación pareció acentuarse durante la guerra de independencia en el centro del virreinato, cuando se rompió temporalmente la relación con San Blas. Después se inició toda una nueva época de relaciones marítimas, debida a factores externos a la región, que continuó hasta que se produjo la separación de México respecto a la metrópoli.

Por las mismas fechas del informe de Pérez, 1806 y 1807, se dieron a conocer muchas noticias de barcos extranjeros que se acercaron a las costas californianas en viajes de pesca de nutrias, de lobos marinos o de ballenas. Como explicaremos con amplitud en el próximo capítulo de este trabajo, algunos de estos barcos se dedicaban también a las prácticas comerciales y penetraron tan al norte del golfo de California como Guaymas. La mayoría de los navíos extranjeros recalaban en San Francisco o en San Diego, como parte de un circuito comercial y de pesca que incluía las costas asiáticas y las islas Sandwich o Hawai. Hubo casos como el del barco norteamericano Maryland que solicitó y obtuvo ayuda en San José del Cabo y del cual desertaron un marino francés y un norteamericano que se quedaron a radicar en California para trabajar como artesanos; de las fragatas bostonianas Eclipse y Tomis también desertaron nueve marineros, entre San José del Cabo y Cabo San Lucas, hallándose entre ellos un español y un nativo de las Sandwich. Los dos últimos decidieron quedarse en Nueva España. Existen otros reportes sobre cuatro diferentes barcos extranjeros a los que se les decomisaron pieles o arrestaron marineros que después fueron deportados a sus lugares de origen.¹⁵⁰ A partir de

esa época la historia de la marinería en el golfo de California se vio acrecentada con la intervención de numerosos marinos y barcos ingleses, norteamericanos, centroamericanos, guayaquileños, peruanos y de otras nacionalidades, quienes realizaron gran parte de los intercambios mercantiles por vía naval en la región y en cierta forma vinieron a desplazar al reducido número de hombres de mar que desempeñaban esa labor en el noroeste de la Nueva España.

Además de los servicios de abastecimiento al presidio y las misiones de California, efectuados por marinos y barcos del rey, debemos señalar cuáles fueron las actividades marítimas más destacadas en el golfo de California. Las perlas significaron, desde el siglo XVI, uno de los mayores incentivos para las empresas navales en el seno Califórnico: Fortún Jiménez, Cortés, Vizcaíno, los empresarios perleros del siglo XVII y, con un matiz de tipo colonizador, Atondo, estuvieron motivados por la riqueza perlífera existente en el litoral peninsular. Por otra parte, la llamada "pesca de perlas" se convirtió en una actividad de temporada para grupos de aventureros que cruzaban el golfo en pequeñas embarcaciones desde el continente y quienes fueron los más constantes navegantes del mar de Cortés durante todo el periodo colonial. Cuando los misioneros de la Compañía de Jesús pasaron a la península pronto dieron noticia de la presencia de los pescadores de perlas, aunque siempre en un tono crítico porque consideraban que sus actividades interferían con la evangelización de los californios. Los padres Píccolo y Salvatierra citaban los diferentes casos en que los misioneros auxiliaron a buscadores de perlas naufragos; Venegas insistió en destacar los problemas que tenía que afrontar el capitán del presidio de Loreto para controlar no sólo a los pescadores que venían del continente, sino también a los soldados y marinos del presidio; Baegert describía a los hombres que realizaban la pesca -"pobres

diablos", soldados jubilados con tripulaciones de indios del continente que eran los buzos- y cómo se obtenía la perla, pero comentaba que apenas se recuperaban los gastos y sólo sabía de dos que se hubieran enriquecido.¹⁵¹

La mejor y más extensa relación sobre la búsqueda y extracción de perlas la proporcionó el misionero jesuita Miguel del Barco, quien informó acerca de las zonas perlíferas del golfo (de San Lucas a Mulegé) y de donde procedían los pescadores; qué tipo de barcos, de víveres y de instrumentos usaban los "armadores" o patronos; cómo pagaban a sus buzos, bien fuera con parte de la pesca o con ropas; cuándo era la temporada de pesca (julio-septiembre) y cuántas horas se buceaba (cinco, aproximadamente); qué ofrecían los armadores a los indios de la península en trueque por perlas (cuchillos y, en forma excepcional, canoas); cómo desempeñaba sus funciones de administrador del quinto de perlas el capitán de Loreto y, finalmente, el estado de agotamiento en que se hallaban los placeres tras dos siglos de explotación.¹⁵² Los aparentemente huidizos y en realidad recurrentes placeres de perlas siguieron jugando un papel importante como motivadores de algunas empresas marítimas en el mar de Cortés hasta el final de la época colonial y aún hasta el siglo XX. En todos los proyectos de reorganización de las provincias noroccidentales, postulados a mediados del siglo XVIII, se mencionaba esta actividad como una de las primordiales en el golfo y al sobrevenir la expulsión de los jesuitas y la visita de José de Gálvez se reavivó el interés por la explotación de los placeres perleros. Un ejemplo de ello fue la opinión de Joaquín Velázquez de León, importante asesor de Gálvez, quien reportaba el éxito de una canoa perlera en la bahía de La Paz y decía que el ramo volvería a su antiguo crédito con el concurso de los buzos indígenas de Si-

naloa y Sonora.¹⁵³ El visitador Gálvez siempre incluyó en sus decretos dictados en el noroeste disposiciones relativas a la pesca de perlas entre las que se incluían el nombramiento de un juez y una detallada instrucción para el manejo del ramo (licencias, distribución de canoas, cobro de los derechos, relación con el comisario de Loreto y remisión de fondos a Guadalajara). No contento con eso también ordenó matricular a los hombres y canoas que estuvieran dedicados a esa actividad en el continente. Con ese fin, concedía amplia autoridad al juez del ramo de perlas para efectuar cuanto considerara necesario para restablecer la prosperidad de esa actividad.¹⁵⁴

Según parece, los decretos de Gálvez se cumplieron sólo parcialmente, pues la mayor dificultad estribaba en la vigilancia de cada una de las canoas y, tan tardíamente como 1794, los funcionarios españoles en California llamaban la atención del gobierno virreinal sobre el problema. El gobernador Diego de Borica informaba el primero de junio de 1794 haber encontrado en Loreto 23 onzas y 10 adarmes de perlas por lo que pedía instrucciones acerca de qué hacer con ellas. El 10 de junio ampliaba la información comentando que la pesca de perlas había tomado nueva fuerza con la exención del pago de quinto que se había hecho a los armadores por un año; describía la forma en que operaban los pescadores (tripulaciones compuestas por el armador, el arráez y 20 a 30 buzos), cada canoa en un placer, separadas entre sí 15 o más leguas; también reseñaba como al final del día se reunían todas las conchas e iban separando 2 para el armador, 2 para el buzo y 1 para el quinto real, tras lo cual se abrían y la parte del rey se entregaba en Loreto; hacía notar que cada armador era el juez de quintos, por la imposibilidad de que hubiera uno solo en tan extensa región. Finalizaba preguntando qué hacer con las perlas que ya estaban depositadas en Loreto y las que produciría ese año el quinto real.¹⁵⁵

El asunto pasó por los escritorios de la Intendencia de Sonora, la comandancia de Provincias Internas y las autoridades virreinales y se extendió hasta noviembre de 1797' cuando José Joaquín de Arrillaga informó haber enviado en la goleta Valdez la remesa que mencionó Borica en 1794 y otra más de 3 libras, 9 onzas y 5 adarmes.¹⁵⁶ Resulta necesario comentar los informes del presidio de Loreto acerca de las canoas de buceo de perlas que se registraron en 1796 y 1797 puesto que en esos documentos aparecen los nombres de los dueños de las embarcaciones y la cantidad que aportaron por concepto del quinto real. El 2 de enero de 1797 se reportaba que el verano anterior habían acudido cuatro lanchas: una de la misión de San José del Cabo, una de la misión de Mulegé, una del bachiller José Nicolás de Mesa (ministro doctrinero del río Yaqui) y una de Antonio García Herreros (vecino de Buenavista, Sonora), quienes en total pagaron 6 onzas y 13 adarmes de perlas sin que, se decía, hubiera ninguna de buena calidad.¹⁵⁷ Otra nómina es de octubre del mismo año donde se reportaban cinco lanchas: una de la misión de Mulegé, una de la misión de San José del Cabo, una de Nicolás Álvarez y una de Antonio Gastélum, los dos reinos de Mulegé, y una de Manuel Padilla (vecino del río Mayo), quienes en total pagaron 14 onzas y 4 adarmes.¹⁵⁸ Como puede verse, el sistema utilizado era prácticamente el mismo que regía durante la época jesuítica, lo cual significa que el sistema de vigilancia y pago previo de derechos que había pensado Gálvez no tuvo validez o aplicación práctica por las difíciles condiciones geográficas y de personal en la península.

En cambio, los asuntos perleros en "la otra banda" del mar Bermejo tuvieron un cariz diferente, tal vez a causa del control más estricto que podían ejercer las autoridades españolas en Sonora. Hacia 1773, muy cerca en el tiempo a la visita de José de Gálvez, los funcionarios

españoles en la región lograron persuadir a la corona para que financiara una expedición perlera a la zona de Tepoca, costa sonorenses al norte del golfo, y a la península de California. Con ese propósito se reclutaron lanchas, marinos y buzos en la zona del Yaqui, punto donde se preparaban algunos pescadores particulares; el recorrido hacia el norte fue poco fructífero y como se preveía mal tiempo (octubre de 1774), la canoa del rey desistió de pasar a California. De los pescadores de perlas particulares que se aventuraron a la travesía no volvió a saberse nada y la suposición fue que naufragaron.¹⁵⁹ La embarcación del rey era la San Pedro y el patrón de ella, Antonio Romero, recibió una prolija instrucción del intendente Pedro Corbalán, documento del que vale la pena entresacar algunos puntos: las conchas no fueron separadas en forma individual sino en cinco porciones (2 para la canoa, 2 para los buzos y 1 para la real Hacienda) que se abrirían en un lugar prefijado de antemano; Romero y un cabo militar llevarían el producto en talegos separados, los que se guardarían en una caja con dos llaves; se ordenaba llevar una estricta contabilidad y prevenir los fraudes; se permitiría a los buzos trabajar en domingo, pero pagarían el quinto si sacaran perlas y el patrón debía buscar la forma de canjeárselas; al acabar la temporada se transportaría la caja por tierra y no se abriría hasta que Romero llegara por mar; si se quisiera pasar a California debía solicitarse permiso tanto al gobernador de California como al de Sonora.¹⁶⁰ Para lo que se acostumbraba en el medio de los buscadores de perlas del golfo, éste era un inusitado trámite burocrático al que no estaban acostumbrados y que por otra parte parecía perfectamente normal a los ojos de los funcionarios entrenados en el estilo borbónico de gobierno. Aunque la empresa fue un fracaso económico no dejó de tener algunas ventajas, pues la cautela para cuidar los bienes de la corona impidió que la San Pedro

se perdiera junto con las demás. Dos años después Corbalán y Romero volvieron a insistir para que la corona financiara otra expedición perlera, esta vez a California directamente, pero como era necesario mandar construir dos canoas a San Blas, porque ni en el Yaqui ni en Guaymas las había adecuadas, una junta de la real Hacienda resolvió que era mejor arrendar el ramo del quinto de perlas a personas solventes.¹⁶¹

La política gubernamental respecto a la forma de manejar el quinto de perlas en el noroeste tuvo varios vaivenes después de la fallida empresa de la San Pedro. Al parecer no se arrendó el ramo a ninguna persona, pero ante la imposibilidad de controlar a los pescadores de perlas los oficiales fiscales en San Blas propusieron que se cobrara una cantidad fija por adelantado a cada lancha; la respuesta del gobierno virreinal fue negativa por considerar que los pescadores podrían defraudar en mayor escala al fisco y se recomendaba extremar la vigilancia para que la corona obtuviera lo que le correspondía.¹⁶² Poco después, el gobernador de California, Felipe de Neve, dispuso que los "armadores de canoas" pagaran una cantidad por adelantado al quinto real en vista de la dificultad para vigilar cada canoa.¹⁶³ Tal disposición contribuyó, aparentemente junto con un decaimiento de los placeres, a reducir las expediciones. Borica mencionó esta circunstancia en 1794, cuando aumentó la actividad perlera en la península a raíz de una petición hecha en Sonora alrededor de 1790. La real Hacienda ordenó volver al antiguo sistema y en 1792 se aumentó la concesión al grado de exentar, por una sola vez, del pago de quinto a los pescadores de perlas.¹⁶⁴ Uno de los armadores pretendió incluso revivir la práctica del repartimiento al solicitar que se le prestaran soldados para obligar a trabajar a los indios,¹⁶⁵ petición que

1726

denegaron las autoridades. Después de este episodio la pesca de perlas en el mar de Cortés continuó por los cauces acostumbrados¹⁶⁶ hasta el final de la dominación española, pero en un tono general de abatimiento. La legendaria riqueza perlífera del litoral californiano siguió vigente en la esperanza de los buscadores a lo largo del siglo XIX¹⁶⁷ y principios del XX y es uno de los aspectos marítimos del golfo de California que merecería un estudio singular como fenómeno social y económico muy propio de la historia regional del noroeste mexicano.

La actividad marítima que siguió en importancia a la pesca de perlas en el mar de Cortés, durante la época colonial, fue la extracción de sal. Aunque el trabajo en las salinas no tuvo el carácter de aventura de la búsqueda de perlas, en cambio sí cumplió una labor práctica e importante en todo el ámbito regional del golfo por su utilidad para la minería y otras actividades. Ya desde fines del siglo XVI las salinas de Sinaloa eran explotadas con objeto de abastecer a los reales mineros de Nueva Galicia, la misma Sinaloa e incluso de Nueva Vizcaya. Las salinas de Chiametla, Piaxtla, Mazatlán, Culiacán y las del río Fuerte fueron las más afamadas y productivas en el litoral continental,¹⁶⁸ mientras que en California cobró fama por su calidad la salina de la isla del Carmen, acerca de la cual Piccolo decía que "remeda los visos del cristal y es tan dura que algunas veces es necesaria la ayuda de la barra". Era también la sal una de las pocas cosas californianas que elogiaba Baegert y Del Barco hizo una descripción completa de la isla y sus salinas, afirmando que era una de las mejores del mundo y que se podrían llenar treinta barcos de sal cada semana.¹⁶⁹ En el transcurso de la empresa evangelizadora jesuita las misiones usaron ocasionalmente las varias salinas de la península, especialmente la de isla del Carmen, para su reducido consumo domés-

tico. Aunque sólo hay menciones vagas y generales respecto al uso que hicieron de la sal los mineros del sur de la península, es lógico suponer que utilizaban esa materia prima, indispensable para la limpieza de metales preciosos,

Hasta la visita de José de Gálvez el ramo de las salinas en Nueva Galicia, Sinaloa, Sonora y California había rendido pocas utilidades a la corona por la desordenada administración regional. La imposibilidad de vigilar aquellos extensos territorios y la corrupción en el manejo de las más ricas o accesibles habían provocado que la sal se extrajera ilícitamente o que hubiera abusos en su comercialización. Durante su estancia en San Blas, Gálvez dictó un reglamento para el manejo de las salinas en toda la región del golfo de California, con instrucciones referentes al funcionamiento de las autoridades administrativas, licencias, precios y límites jurisdiccionales.¹⁷⁰ Dentro del mismo decreto se establecía que en San Blas estaría la cabecera de un distrito de administración salinera que abarcaba de Colima a Mazatlán y las utilidades de algunas de estas salinas estuvieron destinadas a sostener el recién creado Departamento de Marina de San Blas. Cuando llegó a California, el visitador confirmó, entre otros muchos asuntos, la reorganización del ramo de la sal y nombró juez administrativo del mismo a Manuel García Morales. Dio a este funcionario todo tipo de instrucciones relativas al transporte, sistema de pesas y medidas y expendio de la sal, con las diferencias que implicaban los diferentes lugares en que se vendería y al tipo de personas que la adquirirían (misiones, mineros, pescadores y uso doméstico) Gálvez dedicó después otro decreto a confirmar el nombramiento de García Morales y a insistir en que siempre hubiera reservas para las necesidades de la península y para que los barcos del virrey regresaran lastrados con sal a San Blas.¹⁷¹ Esta última recomendación pareció responder a una

emergencia que se presentó en San Blas, cuando las salinas de esa región no tuvieron su producción acostumbrada y hacía falta una reserva para las necesidades de los pescadores, mineros y comerciantes de Nayarit y Sinaloa; California cumplió una buena labor de relevo y en septiembre de 1769 empezaron a llegar a San Blas las remesas de sal de isla del Carmen.¹⁷² Con ese circuito de la sal pudo José de Gálvez hacer cumplir, al menos en ese aspecto y por algún tiempo, uno de sus múltiples proyectos: incorporar a la península de California, por medio del tráfico marítimo, a la actividad económica de las provincias continentales haciendo uso racional de los recursos a su alcance.

Explotar las salinas era una actividad tan inestable como la minería y en 1770 no se pudo extraer sal porque un huracán había anegado las salinas del norte del golfo, sobre todo la de isla del Carmen.¹⁷³ Al año siguiente, sin embargo, el paquebot Lauretana estaba listo a zarpar de San Blas para llevar a Mazatlán casi 3,000 arrobas de sal que habían llegado en el paquebot Príncipe, la gran mayoría de la isla del Carmen y sólo 750 de Monterrey.¹⁷⁴ No deja de llamar la atención que se decidiera hacer ese viaje, muy corto en proporción a los demás del golfo, y las posibles explicaciones son que tal cantidad de arrobas era preferible transportarlas en barco, o que en los reales mineros de las cercanías de Rosario hubiera una gran demanda. Preocupado por continuar con la política de Gálvez, el gobernador de California, Felipe Barry, siguió enviando cuanta sal se pudiera a San Blas -uno de los barcos se detuvo en Mazatlán a dejar una carga- que en el caso de las balandras llegaba a ser de 1,250 arrobas y en los paquebotes 2,500.¹⁷⁵ Esos tres o cuatro envíos, según parece, agotaron la capacidad de almacenamiento o asimilación en San Blas y el virrey ordenó a Barry, en octubre de 1772, que suspendiera el envío de sal.¹⁷⁶ Con esta disposición se cerró un ciclo en lo referente al manejo de

la sal en California y fue hasta 1774, cuando se presentó un proyecto a las autoridades virreinales para impulsar la economía de la península en el que se sugería reordenar la explotación de las salinas de isla del Carmen con objeto de comercializar la sal en Sonora y en cualquiera otra parte.¹⁷⁷ El gobierno virreinal se abocó a investigar el estado de la administración salinera en California y solicitó informes tanto al nuevo gobernador, Felipe de Neve, como a su predecesor, Felipe Barry, sobre el precio de la sal. Los dos se remitieron a las disposiciones de Gálvez y coincidieron en afirmar que se vendía a dos reales la arroba, precio rebajado en relación a lo dispuesto por Gálvez, por la dificultad de mantener la vigilancia de las salinas.¹⁷⁸ De ahí en adelante, la administración de las salinas californianas aparece tratada intermitentemente por las autoridades, algunas veces en relación a otros asuntos, como la matanza y comercialización de ganado en las misiones de California, y otras ocasiones cuando se pensó en volver a efectuar la maniobra de que los barcos del rey regresaron con sal a San Blas, debido a la irregular producción de las salinas nayaritas.¹⁷⁹ Trasluce en esos documentos que la sal era muy importante para las actividades mineras y para la conservación de carne de res y de pescado, pero la forma de aplicar la legislación dictada por Gálvez siempre se hizo en forma muy confusa y llena de modificaciones, obligadas estas últimas por las costumbres y las necesidades de la sociedad regional. Los precios de la sal son un buen ejemplo de la forma en que tuvo que alterarse el criterio ante el movimiento del mercado peninsular, ya que había un precio para los colonos, que por lo general se mantuvo abajo de lo estipulado, y, por otra parte, tanto las misiones como los indios tenían derechos a reducciones y exenciones de pago en la adquisición de la sal. Ocasionalmente asalta la duda de si la explotación salinera es una actividad marítima, puesto que

más bien se efectúa en tierra, pero además de su origen oceánico siempre estuvo relacionada íntimamente a la navegación en el mar Bermejo -basta con ver la amplia nómina de barcos que se dedicaron a su transportación- y fue uno de los factores que contribuyeron a dinamizar otros renglones económicos en la región, tales como la minería, la ganadería y, en menor grado, la comercialización del pescado.

La pesca, por cierto, fue una de las actividades marítimas que tuvo un carácter marginal durante la época de dominación española en el noroeste de México. Debemos consignar que, extrañamente, la actividad pesquera en los inicios de la colonización se llevaba a cabo en la misma ribera del litoral continental, pues bastaba con esperar el flujo de la marea en las bocas de los ríos para hacer un gran acopio de peces.¹⁸⁰ Además, las mismas características del litoral continental y del golfo en general -pródigo en especies marinas y donde abundan las rías, las albuferas y los esteros- provocaron que no fuera necesario alejarse de la línea costera para obtener una buena pesca. Muy rara vez se hace mención en los documentos de alguna empresa naval dedicada especialmente a la pesca (Vizcaíno fue el único que propuso a la corona comercializar la riqueza pesquera del golfo a fines del siglo XVI) y se tiene la idea de que fue un recurso de subsistencia, porque no se aprecia en las crónicas y descripciones que fuera una parte importante en las costumbres regionales y en la dieta del colonizador.

Entre las pocas menciones que hay al respecto debemos citar algún elogio que hizo el padre Kino en sus crónicas misionales y la opinión de Joaquín Velázquez de León, científico que acompañó a Gálvez en su visita californiana y quien nos da una visión significativa de lo que era la actividad pesquera en la península:

El mar es igualmente fecundo en todo género de peces y otras

producciones que suelen coger uno y otro [Colono e indio] con la fisga; pero por lo regular no saben pescar ni se ejercitan en ello ni hay una red en toda la California, cuando pudieran aprovecharse mucho de este ramo, ya para su propio sustento, ya para comerciar con la otra banda algunas especies bien exquisitas.¹⁸¹

Como ya hemos visto al mencionar las actividades en las que era necesario el uso de la sal, después de la visita de Gálvez se apreció un incremento en la industrialización de la riqueza pesquera y en las provincias situadas al norte del golfo se salaba el pescado con objeto de conservarlo como alimento. La zona de los alrededores de San Blas y el sur de Sinaloa se caracterizó por comercializar la pesca, dada la facilidad de captura y de estar más cercana a mayores e importantes mercados de consumo, como la Nueva Galicia.¹⁸²

Un comentario final acerca de lo poco aprovechada que fue la riqueza pesquera del golfo de California lo hizo el barón de Humboldt, quien, en 1803, informaba que la zona comprendida entre cabo San Lucas y las islas Marías era famosa por la abundancia de cachalotes y ballenas. Decía también que las ballenas se adentraban en el mar de Cortés y representaban una fuente de explotación económica que impulsaba a los ingleses y norteamericanos a recorrer todo el mundo en su búsqueda, mientras que los novohispanos, situados a sólo dos días de recorrido marítimo -partiendo de San Blas o de San Lucas- despreciaban la oportunidad.¹⁸³ Las consideraciones del sabio alemán tienen tanto fundamento que invitan a la realización de un profundo estudio respecto al porqué no se desarrollaron actividades marítimas como la caza de la ballena en el mundo hispánico en general y el novohispano en particular.

Como última parte de este capítulo haremos una breve descripción de algunos casos de comercio naval en el golfo de California con objeto de completar el análisis del proceso que ya hemos descrito parcialmente en el apartado titulado "Los circuitos comerciales". El comercio con el galeón de Filipinas tuvo una gran importancia para la subregión del sur de la península californiana desde la época jesuítica y anteriormente hemos consignado como se llegó a acusar a los misioneros de haber efectuado operaciones mercantiles con los comerciantes filipinos aprovechando la escala que hacía el galeón en cabo San Lucas o en San José. En realidad, todo se redujo a un intercambio de proporciones menores (telas y loza por víveres frescos) en el que también llegaron a participar los colonos de los reales mineros de Santa Ana y San Antonio y de los ranchos aledaños. Cuando sobrevino la expulsión de los jesuitas y enseguida la multicitada visita de José de Gálvez, este infatigable funcionario emitió un decreto en 1768 que prohibía a los vecinos españoles y a los indios del sur de la península acercarse a las playas cuando atracara el galeón. La vigilancia era siempre el gran problema en California y aunque se suponía que el personal de las misiones de San José y Santiago debía ser quien auxiliara a los tripulantes del galeón y que éstos a su vez debían pagar los víveres con dinero, tal cosa no sucedía. En 1772 las autoridades virreinales ordenaban al gobernador Felipe Barry que exigiera al capitán del galeón el pago en efectivo de los víveres.¹⁸⁴ Barry por su parte exigía a Joaquín Cañete, oficial de la Escuadra del Sur, que vigilara tanto el suministro de víveres a la tripulación como el desembarco de enfermos y el posible y prohibido tráfico comercial.¹⁸⁵ Felipe de Neve reemplazó a Barry en la gubernatura a fines de 1775 y dio órdenes precisas a Cañete acerca de cómo efectuar la vigilancia a la llegada del galeón. El San José llegó en diciembre y a cambio de

alimentos (carnes de res y de ganado menor, gallinas, maíz, verduras, huevos y queso) los tripulantes pagaron con telas (paños, lanilla, manta, cambayas), pimienta, clavo, tabaco, loza fina y corriente, y chocolate. Cañete siguió al pie de la letra las órdenes de Neve y recogió la mercancía a los misioneros, iniciándose una larga polémica que se prolongó hasta 1782 y en la que intervinieron autoridades del virreinato, de la comandancia de Provincias Internas, de California y de la real Hacienda. La conclusión fue que las misiones debían declarar ante el fisco lo que recibieran y pagar los derechos correspondientes; las autoridades fiscales reconocían que esto perjudicaba a las misiones porque los filipinos casi nunca traían dinero en efectivo, pero se decía que la medida era necesaria para evitar un tráfico comercial ilícito que en la Nueva California ya alcanzaba un gran volumen.¹⁸⁶

Mientras se ventilaba el caso de 1775 se produjeron otras irregularidades en el comercio con la nao, según sabemos por las noticias del sargento de la Escuadra del Sur, Gabriel Salgado, contenidas en una relación del teniente de gobernador, Fernando de Rivera y Moncada. El galeón San José llegó en octubre de 1777 y en cuanto se supo eso un sirviente de la misión de San José del Cabo dio aviso al empresario minero Antonio de Ocio, en Santa Ana, quien pretextó ir a visitar unas minas para acudir a la playa; el sargento Salgado se enteró posteriormente de la llegada del galeón y cuando llegó a San José del Cabo el navío ya había zarpado. Tanto Ocio como el misionero dijeron no haber hecho comercio, el primero "porque los chinos venían muy caros" (cambiaban una manta por trece gallinas), y el segundo porque los filipinos no tenían hambre y sólo había obtenido dos docenas de platos y unas cuantas telas por diez pesos. Salgado comentaba que después averiguó el hecho de que Ocio compró mercancías por valor de 680 pesos que se habían quedado como limosna en la misión de San Jo-

sé; Rivera y Moncada también citaba una carta de Joaquín Cañete que confirma las noticias acerca de Ocio.¹⁸⁷ No existen noticias de que se hubiera castigado a Ocio y al misionero, aunque sí hay evidencia de que la comandancia de las Provincias Internas pidió una vigilancia estricta de las escalas que hacía el galeón y mayores informes relativos a ese problema.

Al respecto hay un interesante informe de José Joaquín de Arrillaga, en respuesta a un reporte que solicitó el comandante de Provincias Internas, Jacobo de Ugarte, sobre el beneficio o el perjuicio de levantar la prohibición de comprar al galeón de Manila. Arrillaga hizo un vehemente alegato para que se levantara la prohibición de comerciar con la nao en el sur de la península por las siguientes razones:

a) el galeón se detenía bien en Monterrey o bien en San Lucas y no había relación entre ambos puertos, b) el volumen de ventas a los particulares podría fijarse en un máximo de 1,000 pesos anuales y además las misiones estarían bien abastecidas, c) los artículos chinos no tenían mercado en Nueva California y eran más apropiados para el sur de California [sic], d) decía que las misiones y los reales mineros del sur habían sido perjudicados por la ausencia del galeón, especialmente los colonos pobres, y habían caído en manos de uno o dos mercaderes voraces. El teniente de gobernador daba después una lista completa de las telas que usaban o compraban los colonos de California y aunque reconocía que si era permitida la venta de artículos asiáticos se provocaría la fuga de plata en pasta, proponía como solución que el galeón se detuviera un año en la Nueva California y otro en la península y que se efectuaran estrictos controles fiscales que permitieran asegurar el quinto real de plata acostumbrado. Por último, Arrillaga aseguraba que el comercio con el galeón beneficiaría a las Californias y que no habría posibilidad de que el tráfico se extendiera a la con-

tracosta continental, ya que las únicas embarcaciones existentes en la península (dos) eran las del rey, pues no había canoas de comerciantes como en otro tiempo y si las hubiera de nuevo serían fácilmente controladas.¹⁸⁸ Después de estos casos disminuyeron los reportes sobre el comercio con el galeón de Filipinas, debido sobre todo a que los tripulantes parecieron preferir hacer su escala de refresco en Nueva California. Desde luego, la corona no modificó la política fiscal y comercial de mantener a Acapulco como el único puerto autorizado para recibir al galeón de Manila, política que tuvo que alterarse forzosamente al estallar la guerra de independencia y que obligó a la nao a fondear en algunos puertos del golfo, especialmente en San Blas.

Respecto al comercio naval que podríamos llamar de cabotaje, entre ambas orillas del golfo, es evidente que el mayor peso del mismo, a partir de 1769, lo llevaron las embarcaciones del rey, en las que se transportaban los situados para el presidio de Loreto y los sínodos para las misiones californianas. Existen numerosos documentos con los pedidos y las notas de carga donde aparecen con persistencia el mismo tipo de objetos: telas de todo tipo, artículos de mercería y papelería, instrumentos domésticos y para montar, zapatos y sombreros, armas y cierto tipo de alimentos (maíz, frijol, azúcar, chocolate, harina, chile, jabón, manteca, etcétera). Periódicamente, según se producían sequías u otras circunstancias de ese tipo en la península, tenía que recurrirse al apoyo de las provincias continentales y era frecuente la comunicación naval para transportar ganado y verduras, principalmente. Aunque ésta era una navegación de abastecimiento, forzosamente tuvo una influencia comercial entre la reducida población peninsular y fue la más constante hasta la consumación de la independencia. Ocasionalmente se usaba la vía marítima entre San Blas y algu-

nos puertos continentales, como Mazatlán y Guaymas, para transportar productos que importaban mucho a la real Hacienda: azogue y tabaco, algunas veces por necesidad y otras, según parece, con el ánimo de cumplir con la política naval iniciada por Gálvez.

En cambio, la documentación referente a los comerciantes civiles que efectuaban sus operaciones mercantiles por la vía marítima es relativamente escasa y ya hemos citado los casos en que se describen sus actividades en el golfo de California, casi siempre en conexión con otros asuntos, tales como el cobro de alcabalas en Sonora y California (1780-1782), los suministros de azogue ligados al de las mercancías en la península (1782-1789) y las solicitudes de permisos para construir embarcaciones en San Blas que servirían para el comercio con California (1793-1794). De cualquier forma, puede apreciarse que tras la implantación de las reformas borbónicas en el noroeste de México se hizo más evidente la presencia de los mercaderes en el tráfico naval entre el continente y la península, generalmente en un tono menor porque el mercado en la península californiana no tuvo un gran crecimiento y las provincias continentales continuaron abasteciéndose por vías terrestres, excepto por unas cuantas misiones oficiales efectuadas desde San Blas. Como ya se ha mencionado más de una vez, en la última década del siglo XVIII hicieron su aparición muchos navíos extranjeros que participaron en la actividad naval y comercial del mar de Cortés; un claro ejemplo de esto ocurrió en 1799 cuando las autoridades del Departamento de San Blas tuvieron que fletar un barco angloamericano, el Garland, con objeto de cumplir una misión militar contra los seris de isla Tiburón y después llevar el situado a Loreto.¹⁸⁹ A medida que transcurrieron los primeros años del siglo XIX y el periodo de la guerra de independencia en México, se produjo un desplazamiento del sistema mercantil español y una inten-

sificación del comercio regional por la vía marítima en el noroeste, fenómeno provocado tanto por factores económicos como políticos.

3. Importancia de la creación del puerto de San Blas.

El puerto de San Blas fue la piedra angular para el desarrollo de la actividad naval en el golfo de California durante la segunda mitad del siglo XVIII. Desde que empezaron los trabajos de construcción de barcos, en 1766, y hasta el final de la guerra de independencia, en 1821, San Blas funcionó como el centro de control marítimo para todo el Pacífico noroccidental, incluido desde luego el mar de Cortés.

Los inicios del Departamento de Marina de San Blas son un poco confusos, en gran medida porque el visitador José de Gálvez ordenó su creación a larga distancia guiándose por recomendaciones y sin que tuviera una idea fija del lugar en que se ubicaría. Inicialmente, la idea era establecer un astillero en las cercanías de Matanchel para fabricar los barcos que apoyarían la expedición militar a Sonora y el comercio marítimo en el golfo de California. El primer comandante de ese astillero fue Alonso de Pacheco, quien murió al poco tiempo de llegar a la costa; lo sustituyó Manuel Rivero, el que según parece era comerciante y fue quien decidió trasladar el astillero a un estero cercano a la desembocadura del río Santiago, paraje que sería conocido en el futuro como San Blas.¹⁹⁰

Continuó la construcción de los barcos del rey, tan deseados por Gálvez, desde fines de 1766 y a lo largo de 1767. Durante ese lapso se produjo la orden real que expulsaba a los jesuitas del imperio español y, al principiar 1768, los misioneros que habían trabajado en California llegaron custodiados al antiguo desembarcadero de Matanchel. Uno de los ignacianos, Benno Ducrue, relató que habían visto cómo se construía un nuevo puerto y astillero, a una legua de distancia de

Matanchel, con el propósito de que el galeón de Filipinas llegara ahí en lugar de Acapulco y para que diera servicio a todo el noroeste.¹⁹¹ Obviamente, Ducrue estuvo mal informado en lo referente al galeón de Manila, pero más cerca de la verdad en su otra aseveración. Otro engañado fue Gálvez, quien se dejó guiar por Rivero en la elección de la sede del Departamento naval y a quien otorgó los contratos de construcción de todas las obras portuarias; el visitador llegó en mayo de 1768 a San Blas y fue recibido con una tormenta de quejas acerca de lo incómodo del puerto (fondo bajo y con arena movible, poco lugar para muelles, clima extremoso, abundancia de insectos), pero en vista de la urgencia por apoyar la expedición militar de Sonora e iniciar las expediciones colonizadoras a la Nueva California, Gálvez decidió apoyar firmemente a San Blas como base naval de un movimiento expansionista al norte.¹⁹² Ese apoyo incluyó el control monopólico -estanco- de todas las salinas costeras entre Colima y Mazatlán, además de las de las islas Marías, para solventar los gastos de San Blas. De cualquier forma, para mayo de 1768 ya había una flota de siete barcos, entre los construidos y los confiscados a los jesuitas, que partieron de San Blas a diferentes puertos del mar Bermejo, de la Nueva California y de Filipinas, en un vigoroso esfuerzo por expandir el dominio español en todo el Pacífico norte y oponer un dique al avance de otras potencias extranjeras en esa región.

El Departamento de Marina de San Blas era una base naval que dependía directamente del Ministerio de Marina español. Su organización era esencialmente militar y tenía como autoridad superior inmediata la del virrey, por lo que no estaba sujeto a la autoridad de la audiencia de Guadalajara, en cuya jurisdicción territorial se alojaba, y sólo se dirigía a ella para consultas judiciales. Existía un coman-

dante que era la autoridad suprema del Departamento, ya fuera en tierra o en los navíos, jefe de la oficialidad (capitanes, tenientes, alféreces, pilotos, pilotines, capellanes y cirujanos) y bajo su responsabilidad directa se efectuaban los trabajos portuarios. Le asistían en la administración del Departamento un comisario y dos ministros de la real Hacienda que manejaban las cuentas y los pagos del personal, la recaudación de impuestos sobre el tráfico de mercancías particulares que entraran o salieran del puerto, los permisos para la pesca de perlas y el cobro del quinto de ese ramo, los situados para Californias que enviaba un oficial habilitado desde México y, finalmente, las salinas que proveían fondos al presupuesto del Departamento. Desde luego, la administración de San Blas debía encargarse de mantener las finanzas al corriente, vigilar el adecuado funcionamiento del almacén y atender a todas las necesidades de los navíos.¹⁹³

Ejecutar estas funciones en el medio ambiente geográfico y social de la costa neogallega no era empresa fácil. El clima era, y es, caluroso y húmedo, la temporada de lluvias muy larga y el suelo pantanoso. Existía gran cantidad de insectos y, por consecuencia, de enfermedades. El río y los esteros se azolvaban continuamente, lo que provocaba inundaciones; la madera de los bosques cercanos no pareció ser la mejor para la construcción naval y la actividad agrícola era escasa en la zona. Por todas estas razones fue difícil atraer pobladores al puerto y era común que se utilizaran delincuentes para realizar el servicio portuario y marino, lo que implicó una gran inquietud y movilidad social en San Blas. Tampoco resultó sencillo incorporar personal de marina especializado, pues si en las rutas atlánticas y de Filipinas existía escasez, el problema se agudizaba en San Blas. El puerto en sí era inseguro porque las avenidas del río azolvaban la rada y el estero con grandes bancos de arena y fango, especialmente

en la temporada de lluvias, lo que impedía la entrada de barcos grandes. Tal situación provocaba también que los habitantes del puerto emigraran a Tepic durante el periodo julio-noviembre.¹⁹⁴

Ya hemos señalado que el inicio de las actividades en el Departamento de San Blas se caracterizó por una gran confusión organizativa, debida en gran parte al rápido encadenamiento de acontecimientos poco usuales: la expedición militar a Sonora, la expulsión de los misioneros jesuitas radicados en el noroeste novohispano y la preparación de las expediciones colonizadoras a Nueva California. El estilo legislativo de Gálvez, prolífico emisor de bandos y decretos, sirvió de ejemplo a los funcionarios del Departamento de Marina, quienes trataron de seguir las instrucciones del visitador y establecer una organización alrededor del puerto, como por ejemplo la matriculación de los marinos y las embarcaciones que se encontraran en las cercanías de San Blas; el establecimiento en el puerto de un "tianguis feria" los días festivos; el arrendamiento y cobro de impuestos en las salinas, y la prohibición de quemar pastos o hacer mal uso de las tierras de labranza aledañas.¹⁹⁵ De todas esas disposiciones sólo la referente a las salinas tuvo algún efecto y en el desorden pudieron influir circunstancias imprevistas como fueron las muertes casi inmediatas de los comandantes Manuel Rivero y Francisco Ley, así como la enfermedad de José de Gálvez en Sonora, todo lo cual debilitó la estructura y la organización del Departamento de San Blas. Entre 1770 y 1772 parece haber habido gran desorden en los trabajos y servicios del Departamento de Marina, según se puede apreciar en las quejas del gobernador de California, Felipe Barry, acerca del mal estado de los alimentos procedentes de San Blas.¹⁹⁶ Lo mismo se aprecia en una instrucción provisional del comisario de San Blas, Francisco Trillo,

para establecer un método de trabajo en el astillero, almacén, arsenal, contaduría y barcos del rey, así como en la misma población.¹⁹⁷

Uno de los mayores problemas era el transporte de los víveres a Loreto y en 1773 el comisario de San Blas, José del Campo Viergol, daba órdenes muy precisas en ese sentido al contramaestre del Concepción, Joaquín Robles, para que tuviera buena cuenta del maíz que transportaba y de la ración de la tripulación hasta Loreto. Exigía Del Campo sobre todo que el barco no hiciera escalas "frívolas" ni se traficara con los víveres o se impondría un castigo de dos años de trabajos forzados y la pérdida de mando para cualquier oficial.¹⁹⁸

Como quiera que haya sido, la situación en San Blas era tan confusa y el funcionamiento del Departamento tan ineficaz, que el virrey Bucareli llegó a proponer su desaparición en vista de las múltiples quejas de marinos, funcionarios y misioneros. Sin embargo, la alternativa era enviar los abastecimientos por la vía terrestre a Sonora y después, según el caso, continuar por la vía marítima del golfo a la Antigua California y por tierra a la Nueva California. El proyecto encontró muchos enemigos, fray Junípero Serra entre otros, y en mayo de 1773 una Junta de gobierno virreinal decidió intentar la reorganización de San Blas. Se encargó la elaboración de un reglamento provisional a Juan José de Echeveste cuyas principales sugerencias fueron que el Departamento de San Blas se atuviera a los recursos existentes y que el movimiento de situados y sínodos se efectuara conforme a pedidos y presupuestos controlados por adelantado, mediante la administración de diversas autoridades en las Californias, San Blas y México. Se aprobó el proyecto de Echeveste y otras medidas, como deshacerse de barcos inútiles, elaborar un tabulador de salarios y reorganizar la estructura del Departamento en tres secciones: comisaría, arsenal y flota.

La fecha con la que se inició la aplicación de ese reglamento provisional fue el primero de enero de 1774 y podemos decir que perduró hasta el momento de iniciarse la guerra de independencia.¹⁹⁹

Todavía al año siguiente, 1774, surgió otra crítica contra San Blas, ahora por razones técnicas. Cuando se iniciaron las expediciones llamadas "de altura" a las costas de Canadá y Alaska, fueron empleados buques de mayor tamaño que difícilmente podían maniobrar en San Blas. El comisario Francisco de Hijosa pidió que se buscara otro puerto y al no hallarse uno adecuado en las cercanías propuso que el Departamento fuera trasladado a la Nueva California. Existieron muchas opiniones en pro y en contra, pero una Real Orden de enero 9 de 1777 dispuso que se siguiera utilizando el puerto de San Blas en tanto no se inutilizara por completo.²⁰⁰ Las consideraciones para buscar una sede del Departamento naval tenían que incluir la posibilidad de tener abundancia de agua, leña, madera y buenas vías de comunicación, lo que eliminó de entrada a Guaymas y a los puertos peninsulares. No deja de extrañar que nunca se haya mencionado a Mazatlán, puerto que reunía muchas de esas cualidades, como una posibilidad de convertirse en la base de las expediciones al Pacífico noroccidental y al mar de Cortés.

Después de esos intentos fallidos por mudar de San Blas la sede del Departamento de Marina empezó una época de regularidad en su funcionamiento, aunque se orientó la mayor parte de su esfuerzo al servicio de la Nueva California. Los barcos del rey que cubrían el servicio a los puertos del golfo de California casi siempre eran de proporciones menores y por lo general recorrían la ruta San Blas-Loreto y viceversa. Algunas veces se transportaban cargamentos de azogue a Guaymas e isla de Lobos (región del Yaqui) para llevarlos después a Álamos. La falta de barcos destinados a la península provocó inclusive serias crisis

en la minería californiana y en el abastecimiento de alimentos durante la década de 1780.²⁰¹ Un caso particular de auténtico comercio, efectuado por la vía marítima en los barcos del rey, se produjo en 1791 cuando el comerciante José López solicitó en San Blas al comisionario Hijosa que le diera un registro para embarcar 50 fardos con "efectos de Castilla y de la tierra" en la fragata Princesa para venderlas en California y Sonora, pagando su pasaje desde luego y los fletes del cargamento. López realizó esta operación amparado en una Real Orden de 11 de febrero de 1786 -la cual había entrado en efecto desde septiembre de ese mismo año- que daba franquicia y libertad de derechos por cinco años al comercio entre San Blas y las Californias. Hijosa consultó con las autoridades fiscales del virreinato quienes dieron la autorización a López en agosto de 1791. Además de los trámites efectuados resulta muy ilustrativo este documento porque está acompañado de la guía comercial donde se especifica el peso del cargamento (352 arrobas, 8 libras) y el flete a pagar (88 pesos y fracción, más 25 pesos de pasaje). 16 fardos venían desde México y contenían telas, chocolate, acero, fierro, vino, sombreros y mercería; los 34 fardos restantes los componían mercaderías compradas en San Blas como telas, rebozos, papel, camisas, medias, cacao de Guayaquil, jabón, azúcar, loza de Puebla, vidrio y garbanzo.²⁰² Llama la atención en este caso el volumen de mercancías, bastante alto para el nivel regional, y la posibilidad de comprar mercancías en San Blas, lo que parece indicar que ya venía formándose ahí un centro comercial con el concurso del transporte marítimo, debido, creemos, a las leyes del comercio libre puestas en efecto durante la década anterior. No es remoto que la experiencia de José López haya sido la provocadora del interés que se despertó por pedir licencias de construcción de barcos en San Blas en los tres años siguientes para comerciar con la península, aunado

todo al ofrecimiento gubernamental de cobrar sólo la mitad de los impuestos al comercio.

San Blas, pues, continuó siendo el punto clave para las actividades marítimas en todo el Pacífico norte por su abastecimiento a los presidios y misiones de las Californias, por ser la base de las exploraciones a Nutka (Canadá y Alaska) y por constituir el incipiente núcleo de un centro comercial en la costa neogallega. A causa de todo ello llegó a haber una buena protección militar en el propio puerto, además de compañías de vigilancia costera en Huaynamota y Cuyutlán (lugares cercanos a San Blas). Había asimismo una comunicación constante con el destacamento militar de Mazatlán.²⁰³ Las actividades del Departamento de Marina de San Blas provocaron la formación de una zona de influencia económica alrededor del puerto. Además de las salinas integradas a su administración, en Sentispac la comunidad dependía en gran parte de San Blas, pues estaba encargada, entre otras cosas, de efectuar el corte de árboles y enviar la madera que servía para la construcción de barcos, usando para ese fin la corriente del río Santiago. Tepic se convirtió en la población más importante de la subregión costera neogallega, en parte porque el cuerpo de oficiales del Departamento residía ahí gran parte del año y también porque, siendo el centro de la administración fiscal en la zona, aglutinó a todo un núcleo de comerciantes, artesanos y burócratas. En Huaristamba existió una comunidad indígena a la que oficialmente se le encargaba el trabajo de vigilancia costera y estaba sujeta igualmente al Departamento de San Blas.²⁰⁴ Además, la producción agrícola regional era adquirida en buena parte por las autoridades navales con el objeto de abastecer a los presidios y misiones de California, especialmente de maíz, que era más barato en Nueva Galicia que en el noroeste.

Mientras tanto, la Comandancia General de las Provincias Inter-

nas, que había nacido con el propósito de unificar el gobierno del septentrión novohispano en 1776 y para ello había sufrido en el curso de los años varias modificaciones en su estructura gubernativa y jurisdiccional, fue unificada en 1792 bajo el mando de Pedro de Nava con el fin aparente de custodiar una frontera trazada del golfo de México al de California. La imposibilidad de comunicarse por tierra con Nueva California provocó que se decidiera dejar el gobierno de las dos Californias en manos de los virreyes y esto dejó a San Blas como el único lazo de comunicación con las Californias.²⁰⁵

Sin importar esto, San Blas seguía presentando graves problemas de orden técnico y se formaron dos bandos entre los funcionarios -virreinales, navales y religiosos- que buscaban uno, conservar la sede ahí mismo, y el otro, trasladarla a Acapulco. Francisco de la Bodega y Cuadra invocaba las mejores condiciones portuarias de Acapulco; el superior franciscano, Carcava, alegaba que si el socorro tardaba tanto en llegar de San Blas a las misiones, más tardaría en llegar desde Acapulco; otros funcionarios de la real Hacienda se mostraban preocupados por las consecuencias negativas que el cambio tendría para Tepic y la zona costera, así como por los costos de los productos, que eran más baratos en Nueva Galicia. La discusión continuó hasta 1796 con la participación del virrey Branciforte, el ministro Godoy y varios funcionarios navales en España para concluir con la decisión -el 24 de septiembre de 1796- de que el Departamento pasara a Acapulco y el astillero a Filipinas, con lo que San Blas quedó únicamente como un apostadero naval encargado del socorro a las Californias y Sonora.²⁰⁶ Desde ese momento existió una gran confusión sobre la categoría administrativa del Apostadero, al que muchos continuaron llamando Departamento, e inclusive apareció por primera vez como parte integrante de la intendencia de Guadalajara.²⁰⁷

Ahora bien, a pesar de todas las disposiciones legales o adminis-

trativas del gobierno español, es innegable que San Blas no sólo conservó su importancia como centro marítimo abastecedor de las Californias, sino que en el arranque del siglo XIX se convirtió en un importante centro de comercio marítimo -regional e internacional- para el golfo de California, el noroeste de México y la Nueva Galicia. Basta con revisar las crónicas de insurgentes y realistas del mes de diciembre de 1810 para percatarse de que había por lo menos cinco embarcaciones del rey y dos particulares, una buena cantidad de alimentos almacenados (harina, queso, maíz, ganado), una respetable remesa de marcos de oro y plata, y algunos miles de pobladores.²⁰⁸ El fugaz dominio del insurgente José María Mercado sobre San Blas le permitió apoderarse de los navíos y cargamentos que venían de Nueva California, de Guaymas, de Loreto y de algunos puertos extranjeros. Esta circunstancia dislocó momentáneamente el comercio naval y explica el interés de los españoles por recuperar el puerto. En los años subsiguientes a 1811 y hasta después del final de la guerra de independencia, San Blas alcanzó su apogeo comercial y funcionó como la puerta internacional de la Nueva Galicia e incluso de Nueva España, fenómeno en el que intervinieron múltiples factores y que estudiaremos en el siguiente capítulo. Las circunstancias de la política novohispana y mundial se conjugaron para convertir a San Blas en un elemento dinamizador de la economía y la sociedad del noroeste mexicano.

NOTAS DEL CAPITULO II

- 1) Enrique Florescano y Fernando Castillo (comps.), Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818, 2 vols., México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975 (Serie Fuentes y Estadísticas del Comercio Exterior de México, I); t. I, p. 15 - 16.
- 2) Ibid., p. 16 - 17.
- 3) Borah, op. cit., p. 13 - 14.
- 4) Ibid., p. 235 - 239. Clarence H. Haring, Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo, trad. de Emma Salinas, México, Fondo de Cultura Económica, 1979, XXVI - 461 p. (Sección de obras de economía, 11); p. 187 y 189.
- 5) Borah, op. cit., p. 64.
- 6) Humberto Tandrón, El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio, 1796-1821, trad. de Susana Liberti, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, 147 p., ils. (Serie Historia del Comercio Exterior de México); Navarro García, José de Gálvez y la..., p. 127 - 129.
- 7) Navarro García, Sonora y ..., p. 40 - 42.
- 8) Rodríguez Gallardo, op. cit., p. 20.
- 9) Carta de Francisco Trillo, comisario de San Blas, al virrey marqués de Croix, San Blas, diciembre 4 de 1769, ACNM, Californias 67, f. 70-70 v.
- 10) Navarro García, José de Gálvez..., p. 321 y 361.

- 11) AHH, Aduanas, leg. 117, exp. 25, f. 194 - 200, es un itinerario de las rutas de correos del virreinato ampliamente desglosadas. Una de las rutas mencionadas es la de México-Guadalajara-San Blas, y otra es la de Sonora, que después de Alamos continuaba hasta Arizpe, con un ramal que iba de San Antonio de la Huerta a Chihuahua.
- 12) Carta de Diego Borica al virrey Revilla Gigedo, Loreto, junio 13 de 1794, AGNM, Provincias Internas 5, f. 39 - 40 v. El administrador de correos de México, Mendivil, estuvo de acuerdo con la petición y el nuevo virrey, marqués de Branciforte, confirmó la decisión en agosto del mismo año.
- 13) Navarro García, Sonora y..., p. 110 - 111.
- 14) Ibid., p. 118.
- 15) Brading, op. cit., p. 121.
- 16) Navarro García, José de Gálvez..., p. 62 - 63.
- 17) González, Etnología y misión..., p. 125 - 127.
- 18) Carta de Juan de Pineda, gobernador de Sonora, al virrey marqués de Croix, San Miguel de Horcasitas, mayo 16 de 1768, AGNM, Provincias Internas 47, f. 349 - 350.
- 19) Navarro García, José de Gálvez y la ..., p. 402 - 404.
- 20) Sergio Ortega Noriega, "La penetración española en el noroeste mexicano. Consideraciones generales", en Memoria del V Simposio de Historia de Sonora, Hermosillo, Universidad de Sonora, Instituto de Investigaciones Históricas, 1980, p. 29 - 47; p. 41 - 43

- 21) Navarro García, Sonora y ... p., p. 199 - 215, es una larga exposición sobre la controversia entre misioneros y colonos, en 1672, y se prolonga hasta la p. 234.
- 22) Kino, op. cit., p. 224.
- 23) Decorme, op. cit., t. II, p. 410 - 411.
- 24) González, Etnología y misión ..., p. 139 - 141.
- 25) Ibid., p. 165 - 166, 219.
- 26) Kino, op. cit., p. 212.
- 27) Venegas, op. cit., t. II, p. 203 - 204; Tres documentos..., op. cit. p. 13 - 50, Del Río, El régimen..., p. 155.
- 28) Del Barco, op. cit., p. 383 - 384.
- 29) Amado Aguirre, Documentos para la historia de Baja California, edición facsimilar, estudio introductorio de Miguel León-Portilla, México y Tijuana, UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas UNAM-UABC, 1977, 140 p.; p. 35 - 38
- 30) Venegas, op. cit., t. II, p. 86 - 87 y Decorme, op. cit., p. 456.
- 31) Venegas, op. cit., t. II, p. 151 - 152.
- 32) Del Río, El régimen..., p. 138.
- 33) Del Barco, op. cit., p. 294 - 295.
- 34) Venegas, op. cit., t. II, p. 152 - 157.
- 35) Juan Jacobo Baegert, Noticias de la península americana de California, introducción de Paul Kirchhoff, traducción de Pedro R. Hendrichs, México, Antigua Librería de J. Porrúa e hijos, 1942, XIII - 262 p. mapa, ils., p. 161.

- 36) Ibid., p. 162 - 163; Del Río, El régimen..., p. 139.
- 37) Baegert, op. cit., p. 191 - 192; Del Barco, op. cit., p. 359; Venegas, op. cit., t. II, p. 159.
- 38) Del Río, El régimen..., p. 199 - 200.
- 39) Carta del padre Juan de Arnesto [al virrey], México, [s.f., c. 1750], AHH, Temporalidades, leg. 298, exp. 4 [f. 107 - 108], informaba que Ocio sacaba sus guías de plata por Loreto para enviar las a Guadalajara, pero sugería una mayor vigilancia para evitar fraudes o el extravío de los reales derechos y para ello ofrecía el auxilio de su orden.
- 40) Este documento también se encuentra en AHH, Temporalidades, leg., 298, exp. 4 [f. 58], pero sin firma, lugar y fecha. Sin embargo, parece ser un apunte de Arnesto que resume la resolución del virrey y la real Hacienda. Añade el dato de que Ocio quería comerciar "sus platas por allá", lo cual podría significar que no fuera a través de Loreto, pero que se le prohibió.
- 41) Baegert, op. cit., p. 61.
- 42) Jorge Amao Manríquez, Minas y mineros en Baja California. 1748-1780 (Tesis profesional), México, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, 1981, 143 p., ils., mapa; p. 108.
- 43) Ibid., p. 121.
- 44) Ibid. p. 122.
- 45) Brading, op. cit., p. 138 - 139.

- 46) Ibid., p. 37 - 38.
- 47) José Luis Mirafuentes, Las rebeliones de los seris, 1748-1750 (Tesis profesional), México, UNAM. Facultad de Filosofía y Letras, 1979, 258 p. ils.
- 48) González, Etnología y misión .,., p. 219.
- 49) Rodríguez Gallardo, op. cit., p. 46 - 49.
- 50) Ibid., p. 50.
- 51) Ibid., p. 56 - 57.
- 52) Brading, op. cit., p. 142 - 144.
- 53) Juan Nentvig, Descripción geográfica [natural y curiosa de la provincia] de Sonora, edición preparada con una introducción histórica, notas, apéndice e índice analítico por Germán Viveros, México, Archivo General de la Nación, 1971, 249 p., mapa (Publicaciones del Archivo General de la Nación, segunda serie, 1); p. 221.
- 54) Ibid., p. 227.
- 55) Relación de Eusebio Ventura Beleña sobre asuntos de la real Hacienda, extenso documento que por encuadernación equivocada tiene foliación trastocada e incompleta, parece estar redactada en Alamos [s.f.], AGNM, Provincias Internas 247, los comentarios citados se encuentran en f. 218 y 218 v, 220 y 220 v.
- 56) Carta de Pedro Bringas de Manzaneda al gobernador Juan de Pineda, San Antonio de la Huerta, mayo 6 de 1767, AGNM, Historia 17, f.

140 v - 144. Daba como principal razón la vastedad de la provincia y los numerosos empleados que serían necesarios para ese ramo.

- 57) Reporte del comerciante Pedro Bringas de Manzaneda sobre una acta levantada por el alcalde mayor de San Antonio de la Huerta, Buena-ventura Llénés y de Malla, San Antonio de la Huerta, marzo 29 de 1767, AGNM, Provincias Internas 47, f. 33 - 34 v.
- 58) Copia de la instrucción dada en Guadalajara el 20 de noviembre de 1767 y refrendada en Alamos el 4 de enero de 1768 por Juan de Pineda, AGNM, Provincias Internas 47, f. 280 - 283 v.
- 59) Carta de Eusebio Ventura Beleña al virrey marqués de Croix, San Miguel de Mochicahui, diciembre 8 de 1768, AGNM, Provincias Internas 47, f. 22 - 22 v.
- 60) Acuse de recibo del virrey marqués de Croix a cartas de Eusebio Ventura Beleña, México, diciembre 17 de 1768, AGNM, Provincias Internas 68, f. 19 - 19 v.
- 61) Navarro García, José de Gálvez y ..., p. 417 - 418.
- 62) Ibid., p. 496 - 498.
- 63) Ibid., p. 364 - 365. Navarro dice que Croix inició esta labor en 1780 pues el movimiento fiscal se desarrollaba con normalidad únicamente en el sur de Sinaloa.
- 64) Guía número 44 de la aduana de Alamos firmada por el administrador Pedro de la Sota, Alamos, noviembre 10 de 1780, AGNM, Californias 71, f. 27.

65) Guía número 38 de la aduana de Álamos firmada por el administrador Pedro de la Sota, Álamos, octubre 6 de 1781, AGNM, Californias 71, f. 28. Se declaraban 8 fardos con telas, una caja con chocolate y "otras menudencias". Su importe fue de 685 pesos, 3 reales y 8 granos.

66) Carta de Joaquín Cañete al gobernador Felipe de Neve, Loreto, noviembre 30 de 1781, AGNM, Californias 71, f. 30 - 30 v.

67) Carta de Felipe de Neve al comandante Teodoro de Croix, San Gabriel, enero 4 de 1782, AGNM, Californias 71, f. 31 - 32.

68) Relación de Pedro Galindo Navarro, asesor de la Comandancia General de Provincias Internas, Arizpe, abril 16 de 1782, Aprobación y Confirmación por Teodoro de Croix, Arizpe, mayo 31 de 1782, AGNM, Californias 71, f. 32 v - 36.

69) AGNM, Californias 71, f. 38 - 38 v, el fiscal de la real Hacienda en México, Juan Navarro, sugería el 11 de septiembre de 1782 que se estableciera el ramo de alcabalas en California, pero en diciembre del mismo año Galindo Navarro rebatía la idea en Arizpe (f. 39 - 42) diciendo que el territorio no daba para tanto.

70) Carta del misionero Miguel Hidalgo a Felipe de Neve, Loreto, mayo /31/ de 1782, AGNM, Californias 71, f. 45 - 46.

71) Carta del padre Juan Crisóstomo Gómez al comandante Teodoro de Croix, San Ignacio, agosto 30 de 1782, AGNM, Californias 71, f. 45 - 46.

72) Dictamen de Pedro Galindo Navarro y aprobación de Teodoro de Croix,

Arizpe, noviembre 27 de 1782, AGNM, Californias 71, f. 47 - 47 v. En el mismo documento, situado al margen de una carta de Felipe de Neve, Croix ordenaba a Neve que hiciera una relación de los productos que la misión de San Ignacio vendía en Sonora y sus precios; Neve contestó en diciembre de 1783 enlistando artículos como vino, aguardiente, pasas y dátiles (f. 54 v).

- 73) Navarro García, José de Gálvez..., p. 419 - 421.
- 74) Representación de los mineros de California al teniente de gobernador Joaquín. Cañete, Santa Ana, abril 18 de 1782, AGNM, Provincias Internas 266, f. 58 - 59 v.
- 75) Amao Manríquez, op. cit., p. 74.
- 76) Dictamen de Juan Ortiz y Francisco Landeta, asesores del comandante interino de las Provincias Internas, Felipe de Neve [1783] AGNM, Provincias Internas 266, f. 69 - 71 v.
- 77) Relación de Jacobo de Ugarte, comandante de Provincias Internas, Chihuahua, junio 22 de 1786, AGNM, Provincias Internas 266, f. 83 - 98 v. La parte citada, en particular, es una consideración al margen firmada por un asesor de la Comandancia, Manuel Merino, en Arizpe, con una fecha muy tardía, diciembre 1 de 1787, f. 95 v - 96 del mismo ramo y volumen.
- 78) Informe de Eusebio Ventura Beleña, oidor de la audiencia de México, sobre varios puntos de Hacienda, Agricultura y Minería de aquel reino [1788], BPRM, Ms. 2854, f. 50 - 90 (Versión mecanoscrita existente en el Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, p. 14 - 15).

- 79) A manera de ejemplo citaremos una comunicación del tesorero de Arizpe, Alonso de Tresierra y Cano, al virrey Revilla Gígedo, Arizpe, mayo 6 de 1793, AHH, Intendencias, leg. 1038, exp. 9, en el que notifica que varios comerciantes libraron ante el ministro de Hacienda, Pedro García, siete certificaciones por más de 25,000 pesos para ser cobrados en las cajas matrices de México por almaceneros de la capital virreinal.
- 80) Borah, op. cit., p. 22 - 24.
- 81) Haring, op. cit., p. 333; Borah, op. cit. p. 15.
- 82) Haring, op. cit., p. 334.
- 83) Borah, op. cit., p. 130 y 132, aunque llegaron a construirse galeones y barcos de similar tamaño, por lo general se construyeron navíos de calado menor, del tipo de las balandras y paquebotes.
- 84) Bolton, op. cit., p. 89 - 92.
- 85) Venegas, op. cit., t. II, p. 171 - 172.
- 86) Tres documentos..., loc. cit., nota 49 de la Introducción.
- 87) Petición del maestro Pedro José de Arrillaga a la Junta de real Hacienda y certificación del castellano de Acapulco, Juan Eusebio Gallo, Acapulco, abril 23 y 24 de 1745, AGNM, Californias 80, f. 349 - 351 ; Carta del padre Juan Francisco Tompes a la Junta de real Hacienda, México, abril 29 de 1745, AGNM, Californias 80, f. 351 - 352.
- 88) Relación de cuentas de carena firmadas por los contra maestros Agus-

- tín Sánchez y Bulmaro Sánchez, los guardianes Miguel Argüelles y Lucas Mateo, y los maestros Salvador Márquez y Salvador Murillo, Loreto, octubre 8 de 1750, AHH, Temporalidades, leg. 298, exp. 4, f. 112 - 112 v.
- 89) Minutas del gobierno virreinal al gobernador de Sonora, Juan de Pineda, y otros capitanes de Sonora, México, abril 5 de 1766, AGNM, Provincias Internas 47, f. 69.
- 90) Navarro García, José de Gálvez..., p. 146 - 147.
- 91) Ibid., p. 149.
- 92) Carta de José María Lasso, comandante del Departamento de San Blas, al virrey marqués de Croix, San Blas, julio 27 de 1769, AGNM, Californias 79, f. 50 - 50 v.
- 93) Enrique Cárdenas de la Peña, San Blas de Nayarit, 2 vols., México, Secretaría de Marina, 1968; t. I, p. 51 - 52.
- 94) Testimonio de Julián de Valenzuela, patrón de la canoa San Miguel y de los marineros Francisco Javier Ibarra, Esteban Guillén y Julián Francisco, Mazatlán, abril 27 de 1770, AGNM, Californias 76, f. 153, en la f. 154 viene la certificación del cura del lugar, Antonio López Portillo.
- 95) Todas las cartas están en AGNM, Californias 76, de diferentes lugares como Rosario, abril 30 de 1770, f. 156 - 157; Santa Ana, junio 19 de 1770, f. 168 v - 169, y junio 28 de 1770, f. 163 - 164 y 165 - 166.

- 96) Orden del virrey Bucareli al comisario interino de San Blas, José Faustino Ruiz, México, mayo 20 de 1778, AGNM, Provincias Internas 33, f. 59 - 59 v. Para decir que la Santiago estaba en Mazatlán reparando averías.
- 97) Cuadro y resumen general del servicio hecho por los bajeles del Departamento de San Blas entre 1767 y 1791, documento del Museo Naval de Madrid reproducido en el tomo II de la obra de Cárdenas de la Peña, San Blas...
- 98) Carta del virrey Bucareli al comisario interino de San Blas, José Faustino Ruiz, México, julio 22 de 1778, AGNM, Provincias Internas 33, f. 68. Respondía a una petición del teniente de gobernador, Fernando de Rivera.
- 99) Carta de Francisco Trillo, comisario de San Blas, al virrey marqués de Mayorga, San Blas, marzo 1 de 1781, AGNM, Californias 78, f. 2 - 4.
- 100) Carta de Francisco Mourelle, comandante de San Blas, al regente Jacobo de Villaurrutia, San Blas, mayo 19 de 1785, AGNM, Californias 78, f. 53 - 53 v, en f. 60 - 61 v se encuentra la cuenta de la construcción y en f. 68 - 108 el relato de su destino final.
- 101) Carta de José Joaquín de Arrillaga, teniente de gobernador, al virrey Matías de Gálvez, Loreto, octubre 28 de 1784, AGNM, Californias 56, f. 456 - 457 v. La petición incluía estopa, clavos, fierro, alquitrán, palos para remos y barriles.
- 102) Esta abundante correspondencia abarcó los años de 1792 y 1793 y se encuentra en AGNM, Provincias Internas 153, f. 367 - 382.

- 103) Es un expediente dedicado a este problema que abarca de 1793 a 1798 y en el que participan autoridades de Loreto, San Blas y México, AGNM, Californias 65, exp. 1, f. 1 - 74.
- 104) Estos casos se encuentran recopilados en varios volúmenes del ramo Provincias Internas del AGNM y nos ocuparemos de ellos más adelante.
- 105) Carta de Diego Borica al virrey Revilla Gigedo, Loreto, julio 15 de 1794, AGNM, Historia 528, f. 171 - 173.
- 106) Relación de Francisco de Elisa, comandante de San Blas, San Blas, diciembre 4 de 1794, AGNM, Provincias Internas 33, f. 340 - 341, enumera los buques que había en el puerto y sus respectivos pilotos, por lo menos nueve embarcaciones de calado mayor o al menos igual.
- 107) Navarro García, Sonora y..., p. 23 - 25.
- 108) Cárdenas de la Peña, op. cit., p. 7 - 8, según Baegert, las operaciones jesuíticas en Matanchel se realizaban en abril, pero en realidad todo dependía de las necesidades de la península y las condiciones meteorológicas.
- 109) Venegas, op. cit., t. II, p. 168.
- 110) Petición del capitán Bernardo Rodríguez Lorenzo y del padre provincial de California, Miguel del Barco, en Loreto, presentada por el padre procurador en México, Juan de Arnesto; el auditor de guerra marqués de Altamira, estuvo de acuerdo con la idea y el virrey Juan Francisco de Güemes y Horcasitas dio el permiso el 15 de enero de 1750, AGNM, Californias 80, exp. 51, f. 419 - 423 v.

- 111) Nentvig, op. cit., p. 60 - 61.✓
- 112) Ibid., p. 158.
- 113) Instrucción del virrey marqués de Croix a los subtenientes ingenieros Miguel Constanzó y Francisco Fersen, México, mayo 18 de 1767, AGNM, Provincias Internas 49, f. 8 - 15 v, en el mismo ramo y volumen, f. 72 - 74, se encuentra una instrucción casi idéntica dirigida a Francisco Javier Estorga y Gallegos, comandante de marina de la expedición a Sonora.
- 114) Priestley, op. cit., p. 60 - 61.
- 115) Carta de Pedro de Alcabilla al virrey Félix Berenguer, Real de Peña Blanca [Sonora], diciembre 27 de 1802, AGNM, Historia 49, f. 298 - 301.
- 116) Humboldt, op. cit., p. 493.
- 117) Borah, op. cit., p. 190 - 191.
- 118) Ibid., p. 135 - 138.
- 119) Haring, op. cit., p. 325, crítico severo, Haring atribuye buena parte de los desastres navales y naufragios a la pobre tecnología naval y mucha codicia de los españoles, así como a la inexperiencia de marinos y pilotos, p. 370.
- 120) Un buen ejemplo fue la gente que compuso la expedición de Francisco de Ortega en 1632: un portugués, un italiano y tres negros, en un grupo de 22 personas, León-Portilla, loc. cit., nota 38 de la Introducción.

- 121) Kino, Venegas, Baegert y Del Barco mencionan varios casos en los que los misioneros auxiliaron a buscadores de perlas, cuyo número era muy variable.
- 122) Baegert, op. cit., p. 59.
- 123) Venegas, op. cit., t. II, p. 239 - 241.
- 124) Del Barco, op. cit., p. 316 - 318.
- 125) Reglamento sobre distribución de ranchos en los barcos del rey, dictado por José de Gálvez, cabo San Lucas, marzo 2 de 1769, AGNM, Provincias Internas 166, f. 159 - 163, eran once artículos en total.
- 126) Petición de Pedro Regalado a José de Gálvez y consentimiento de éste, Loreto, abril 30 de 1769, AGNM, Provincias Internas 166, f. 182 - 182 v.
- 127) Michael Mathes, "Los indígenas bajacalifornianos...", p. 36 - 37.
- 128) Ibid., p. 38.
- 129) Carta de Felipe de Barry al virrey marqués de Croix, Loreto, septiembre 30 de 1771, AGNM, Californias 66, f. 238 - 239, logró salvarse el arráez de la canoa, llamada Santa Luisa, y fue el que informó del suceso.
- 130) Carta de Felipe Barry al virrey Bucareli, Loreto, julio 11 de 1772, AGNM, Californias 66, f. 311 - 311 v.
- 131) Carta del comisario de Loreto, Francisco López de Toledo al virrey Bucareli, Loreto, junio 16 de 1773, AGNM, Californias 76, f. 374 - 375.

- 132) Real disposición comunicada a través de José de Gálvez y el virrey Bucareli, Madrid, febrero 28 de 1776 y México, septiembre 19 de 1776, AGNM, Californias 25, f. 110 - 114, los oficiales mencionados para ascenso, por orden de categoría, fueron Bruno de Ezeta, Juan Manuel de Ayala y Francisco de la Bodega y Cuadra, y Juan Pérez.
- 133) Cárdenas, op. cit., p. 102 - 104, reproduce instrucciones del virrey Bucareli de mayo de 1776.
- 134) Carta de Francisco de Hijosa, comisario de San Blas, al virrey Bucareli, San Blas, abril 20 de 1777, AGNM, Provincias Internas 10, f. 242 - 248 v, en ese documento cita y reproduce partes de una carta e instrucción del virrey de marzo 12 del mismo año.
- 135) Cárdenas, op. cit., p. 109, es una contestación a cierta representación sobre la necesidad de reorganizar el Departamento y está fechada en México el 23 de abril de 1782; el autor lo cita del AGNM, Marina 34, f. 157 - 178.
- 136) Se trata de un amplio expediente donde se agrupan cartas, representaciones e instrucciones que abarcan los años 1786-1789, AGNM, Californias 46, exp. 22, f. 411 - 449.
- 137) Manifiesto del virrey Revilla Gigedo, México, febrero 3 de 1790, AGNM, Californias 41, f. 465 - 468.
- 138) Relación de José Joaquín de Arrillaga al virrey Revilla Gigedo, Loreto, abril 13 de 1790, AGNM, Californias 46, f. 484 - 486.
- 139) Carta de José Joaquín de Arrillaga al virrey Revilla Gigedo, Loreto

abril 15 de 1790, AGNM, Californias 70, f. 31 - 31 v.

- 140) Cárdenas, op. cit., p. 113.
- 141) Solicitud de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra al virrey Revilla Gigedo, Tepic, febrero 23 de 1793, AGNM, Provincias Internas 3, f. 308.
- 142) Informe del comandante de San Blas, Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, al virrey Revilla Gigedo, Tepic, marzo 1 de 1793, AGNM, Provincias Internas 3, f. 311 - 314.
- 143) Carta de Miguel Constanzó al virrey Branciforte, México, septiembre 14 de 1794, AGNM, Historia 528, [f. 175 - 175 v], la elaboración del mapa aparentemente fue iniciativa del gobernador de California, Diego Borica, quien lo sugirió al virrey Revilla Gigedo en julio de 1794, AGNM, Historia 528 [f. 171 - 173], este volumen no tiene una foliación corrida y a veces está formado por largos expedientes con bastantes irregularidades, por lo que la numeración se da aproximadamente y con reservas.
- 144) Relación de Gregorio López de Haro al virrey Branciforte, México, mayo 11 de 1798, AGNM, Historia 528, [f. 187 - 212], están incluidas varias comunicaciones del propio virrey, de Francisco Elisa, comisario de San Blas, y de Francisco Montes, castellano de Acapulco. López de Haro se perdía en quejas y terminaba preguntando al virrey si tenía alguna noticia de los planos que había realizado del golfo en general y de varios puertos.
- 145) Es un largo expediente en el que figuran varios comandantes y comisarios de San Blas, además de López de Haro y el virrey. La fecha

más antigua es la de octubre de 1802 y la más moderna de febrero 12 de 1809 donde López de Haro hace un informe complementario al diario de exploración, AGNM, Historia 528, [f. 70 - 170].

146) Humboldt, op. cit., p. 484 - 485.

147) Ibid., p. 486.

148) Extractos de revistas del personal de marina de Loreto, por el comandante José Joaquín de Arrillaga, Loreto, AGNM, Californias 22, el primer extracto en el volumen es de abril 1 de 1802 y corresponde al año 1801, f. 140 - 141; el de 1804 en f. 170 - 171; el de 1805 en f. 191 - 192 y el de 1803 en f. 290 - 291.

149) Informe del comandante José Pérez al auditor José del Cristo, Loreto, marzo 17 de 1806, AGNM, Californias 50, f. 254 - 254 v.

150) Todos estos informes están reunidos en el volumen 18 del ramo Provincias Internas del AGNM, entre las f. 1 - 138 y 232 - 399; en ellos intervienen autoridades como los gobernadores de Californias (Arrillaga, Goycochea, De la Toba), los comisarios de San Blas, fiscales de la real Hacienda y el virrey Iturrigaray.

151) Las noticias de Píccolo y Salvatierra están en cartas citadas por Kino, op. cit., p. 209 - 210 y 233; Venegas, op. cit., t. II, p. 90 - 91 y 172 - 181; Baegert, op. cit., p. 59 - 60.

152) Del Barco, op. cit., p. 136 - 143, entre otras cosas citaba el caso particular de Manuel de Ocio quien entre 1740 y 1744 obtuvo grandes ganancias, lo cual provocó una arribada de pescadores que no tuvieron tanta fortuna, mientras que Ocio aprovechó la ocasión para iniciarse como mercader.

- 153) Velázquez de León, op. cit., p. 45.
- 154) Bandos y decretos de José de Gálvez, La Paz, abril 5 de 1769, f. 164 - 166 v y abril 12 de 1769, f. 185 - 185 v, AGNM, Provincias Internas 166.
- 155) Carta de Diego Borica, teniente de gobernador, al virrey Revilla Gigedo, Loreto, junio 10 de 1794, AGNM, Californias 41, f. 269 - 270.
- 156) Diversas comunicaciones fechadas en Loreto, Arizpe y México entre 1794 y 1798, AGNM, Californias 41, f. 265 v - 266 v, la última está fechada en la capital del virreinato, marzo 20, ordenando que las perlas sean enviadas a España para valuarse.
- 157) Informe de Francisco Roa [¿armador?], Loreto, enero 2 de 1792, AGNM, Californias 41, f. 284.
- 158) Informe de José Joaquín de Arrillaga, teniente de gobernador, Loreto, octubre 30 de 1797, AGNM, Californias 41, f. 305.
- 159) Correspondencia entre el intendente Pedro Corbalán y el gobernador Francisco Antonio Crespo [ambos de Sonora], es un expediente muy irregular, aparentemente una copia, con algunos documentos fechados y otros no; el lugar más citado es Alamos y las fechas comprenden de 1773 a 1776, AGNM, Provincias Internas 247, f. 153 - 158.
- 160) Instrucción de Pedro Corbalán, Álamos, junio 4 de 1774, seguida de un juicio del fiscal Areche, en agosto 23, y el permiso del virrey Bucareli, en agosto 30 del mismo año en México, AGNM, Provincias Internas 247, f. 153 - 158.

- 161) Resolución de Junta de Real Hacienda, México, noviembre 16 de 1776, AGNM, Provincias Internas 246, f. 325 v - 329, firman el virrey Bucareli, el auditor de guerra Valcárcel y varios oidores, fiscales y contadores, pues en esa Junta se dictaminaba sobre otros asuntos.
- 162) Comunicación del virrey Bucareli al comisario interino de San Blas [José Faustino Ruiz], México, marzo 12 de 1778, AGNM, Provincias Internas 33, f. 50 - 50 v.
- 163) Carta de Felipe Neve al virrey Bucareli, Loreto, diciembre 30 de 1775, AGNM, Californias 72, f. 302 - 303 v. ✓
- 164) En el expediente 6 del volumen 41, ramo Californias del AGNM, f. 263 - 265, están contenidas las sugerencias de la Intendencia de Sonora y las resoluciones de la real Hacienda, en un periodo que va de noviembre de 1790 a enero de 1793.
- 165) Carta de Alonso Tresierra y Cano, intendente interino de Sonora, al virrey Revilla Gigedo, Arizpe, mayo 4 de 1793, AHH, Intendencias, leg. 1038, exp. 8.
- 166) Un caso excepcional sucedió entre los años de 1800 y 1809 cuando una aparente disposición real para recolectar muestras biológicas del golfo de California con propósitos científicos, derivó en una cacería de perlas para satisfacer los deseos de la reina María Luisa. En el AGNM, Californias 61, exp. 25, f. 196 - 356 y en Misiones 7, f. 5 - 43, se encuentra toda la relación del caso que involucró a muchas autoridades del virreinato, incluido Iturrigaray, y afectó la marcha de los asuntos navales en San Blas y en todo el golfo hasta lograr reunir cerca de mil perlas, entre las cuales se seleccionaron las mejores para enviarlas a España, mientras que las defectuosas, la mayoría, se remataron en México.

- 167) Véase el libro de José María Esteva et al, Las perlas de Baja California, México, Departamento de Pesca, 1977, 93 p., mapa.
- 168) Navarro García, Sonora y ..., p. 29 - 37, la más renombrada y productiva fue la de Chiametla que llegó a producir 15,000 fanegas anuales.
- 169) La descripción de Píccolo se encuentra en Kino, op. cit., p. 209 - 210; Baegert, op. cit., p. 63 y Del Barco, op. cit., p. 159.
- 170) El documento está fechado en San Blas el 24 de mayo de 1768 y se encuentra en Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, Historia General de la Real Hacienda, 6 vols., México, Imprenta de Vicente G. Torres, 1845 (reimpresión facsimilar de 1978 por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público); t. IV, p. 78 - 79.
- 171) Loc. cit., en notas del capítulo I, decretos fechados en La Paz el 9 y 12 de abril de 1769; en ellos también se encarga a García Morales vigilar salinas de la contracosta, suponemos que de Sonora.
- 172) Cartas del comandante José María Lasso al virrey marqués de Croix, San Blas, julio 27 y septiembre 1 de 1769, AGNM, Californias 79, f. 43 - 44 v y 85 - 86.
- 173) Carta del gobernador de California, Matías de Armona, al virrey marqués de Croix, Santa Ana, octubre 13 de 1770, AGNM, Californias 76, f. 240 - 241; en otra relación explicaba que las noticias las recibió del comisario de Loreto, Antonio López de Toledo, y del padre Francisco Palou.
- 174) Comunicados del contraamaestre Mateo Vélez y del comisario de San

Blas, Francisco Trillo, San Blas, agosto 17 de 1771, AGNM, Misiones 23, f. 337 - 338 v, Trillo recomendaba hacer el viaje pronto para evitar el "equinoccial" de septiembre.

- 175) Son tres cartas de Felipe Barry al virrey Bucareli, fechadas en Loreto, que se encuentran en AGNM, Californias 66, f. 265 - 265 v (enero 4, 1772), f. 269 (enero 9, 1772) y f. 294 - 295 (mayo 1 de 1772).
- 176) Orden del virrey Bucareli al gobernador Felipe Barry, México, octubre 13 de 1772, AGNM, Californias 66, f. 282.
- 177) Proyecto del contador de armada, Manuel Fernando de Soto, México, julio 12 de 1774, AGNM, Provincias Internas 179, f. 25 - 49, este documento está dedicado a las dos Californias y trata todo tipo de asuntos.
- 178) Carta de Felipe de Neve al virrey Bucareli, Loreto, enero 2 de 1776 y Carta de Felipe Barry al virrey Bucareli, México, febrero 17 de 1776, AGNM, Californias 72, fojas trastocadas de las dos cartas 320 - 324 v.
- 179) En relación al problema de la carne se trata de las opiniones de varios oficiales de la real Hacienda, fechada en México el 1 de abril de 1777, AGNM, Californias 36, f. 301 - 308; respecto a los barcos cargados de sal es el expediente 2, f. 225 - 265 v en el ramo Misiones del AGNM, donde intervienen autoridades de México, San Blas y Loreto.
- 180) Navarro García, Sonora y ..., p. 28 - 29, cita el caso para el río Chametla y en general para toda la zona hasta Mazatlán y Culiacán.

- 181) Velázquez de León, op. cit., p. 24.
- 182) Navarro García, Sonora y ..., p. 29 - 37 y loc. cit., nota 172.
- 183) Humboldt, op. cit., p. 311 - 315.
- 184) Orden [del virrey Bucareli] a Felipe Barry, México, agosto 5 de 1772, AGNM, Californias 66, f. 281.
- 185) Cartas de Felipe Barry a Joaquín Cañete, Loreto, enero 11 - agosto 16 de 1775, AGNM, Californias 75, f. 215 - 217 v.
- 186) Los documentos abarcan un período de siete años y se encuentran en AGNM, Californias 33, exp. 18, f. 120 - 132.
- 187) Relación de Fernando Rivera y Moncada, La Purísima, enero 2 de 1778, AGNM, Californias 16, f. 180 - 182.
- 188) Carta de José Joaquín de Arrillaga a Jacobo de Ugarte, Loreto, octubre 17 de 1786, AGNM, Californias 75, f. 191 - 192.
- 189) La noticia se encuentra en AGNM, Californias 22, exp. 91, donde están recopilados muchos documentos fechados en San Blas, Guaymas y Loreto entre abril y septiembre de 1799. El cargamento incluía madera, loza, arroz, chile, panocha, sillas, maíz, equipales, chiquihuites, miel, etc.
- 190) Cárdenas, op. cit., t. I, p. 191 - 192.
- 191) Ducrue's Account of the Expulsion of the Jesuits from Lower California, introduction and edition by Ernest J. Burrus, Roma-St. Louis, Mo., Jesuit Historical Institute, 1967, VIII - 213 p., ills., maps (Sources and Studies for the History of the Americas, II), p. 76.

- 192) Cárdenas, op. cit., t. I, p. 34 - 35; Priestley, op. cit., p. 247; Navarro García, José de Gálvez y la..., p., 163 - 164.
- 193) Cárdenas, op. cit., t. I, p. 58 - 59.
- 194) Ibid., t. I, p. 42 - 43.
- 195) Ibid., t. II, p. 18 - 21, los bandos los firmó el comandante del puerto, Francisco José Ley, entre diciembre de 1768 y febrero de 1769.
- 196) Carta de Felipe Barry al virrey Bucareli, Loreto, junio 8 de 1772, AGNM, Californias 66, f. 297 - 298.
- 197) La instrucción está reproducida en Cárdenas, op. cit., t. II, p. 30 - 34, pero no se indica el lugar y la fecha; suponemos que sea San Blas y en los años 1770 o 1771.
- 198) Orden de José del Campo Viergol a Joaquín Robles, San Blas, febrero 16 de 1773, AGNM, Californias 72, f. 174 y 176.
- 199) Cárdenas, op. cit., t. I, p. 66; los documentos acerca de este asunto, y otros más referentes al problema se encuentran en dos ramos del AGNM, Marina 34, f. 340 - 370 y Californias 66, f. 74 - 88, así como en AHH, Temporalidades 281, leg. 14.
- 200) Cárdenas, op. cit., t. I, p. 93 - 98.
- 201) Existen muchos datos e informes en los ramos del AGNM, Provincias Internas (vols. 10, 33, 101, 110, y 214) y Californias (27, 31, 71), acerca de movimientos de barcos, cargamentos, naufragios, etcétera.
- 202) Solicitud y guía mercantil de José López, San Blas, julio 22 de

1791, se incluyen en el expediente las comunicaciones entre Hijosa (22 de julio) y la respuesta de México (agosto 24), AGNM, Californias 79, f. 233 - 240 v.

- 203) Cárdenas, op. cit., p. 225 - 226; José Menéndez Valdez, Descripción y censo general de la Intendencia de Guadalajara, 1789-1793, est. prel. de Ramón Serrera, Guadalajara, Gobierno de Jalisco, 1980, 161 p., cuadros, mapas (Colección Historia, Serie de Estadísticas Básicas, 1), p. 82.
- 204) Menéndez, op. cit., p. 80 - 84.
- 205) Navarro García, José de Gálvez y ..., p. 486 - 487.
- 206) Cárdenas, op. cit., t. I, p. 180 - 182, 188.
- 207) Humboldt, op. cit., p. 169, el sabio y viajero alemán dio en 1803 una información muy confusa de San Blas, al que llamó Departamento, y opinaba que en Acapulco debía concentrarse todo el poder administrativo de la marina española en el Pacífico; decía también que la discusión acerca de si San Blas o Acapulco debían ser sede del Departamento naval ya duraba diez años y ubicaba a San Blas como parte de la Intendencia de Guadalajara.
- 208) Cárdenas, op. cit., p. 209 - 210 y 215 - 216.

III. EL SISTEMA NAVAL Y MERCANTIL EN EL GOLFO DE CALIFORNIA EN LAS POSTRIMERÍAS DE LA COLONIA.

1. Influencia del comercio ilícito en la economía del noroeste.

En el transcurso de dos siglos y medio, computados desde el establecimiento del sistema de flotas hasta el inicio del siglo XIX, uno de los mayores problemas en el sistema comercial del imperio español fue el del comercio ilícito o contrabando. La difícil tarea de abastecer el vasto territorio colonial americano y los múltiples problemas que afrontó España durante el siglo XVI propiciaron el establecimiento de un régimen mercantil monopolista que estuvo además recargado por fuertes cargas tributarias. Si a esto añadimos la práctica de ventajosas maniobras por parte de los mercaderes sevillanos, como era el retraso intencional de las flotas para asegurarse las ventas en el mercado americano, así como la progresiva decadencia de la industria y la marina españolas, podrán entenderse las causas por las que el contrabando realizado por otras potencias europeas fue aumentando constantemente durante la época colonial.¹

El intercambio comercial entre España y sus colonias se realizaba a través de dos o tres puertos peninsulares y americanos, pero, tanto los largos periodos que había entre la llegada de cada flota como la imposibilidad de vigilar los extensos litorales de Hispanoamérica favorecieron la actividad de los contrabandistas, que tenían muchos métodos de venta clandestina. Los intercambios fraudulentos contaban por lo general con el encubrimiento de los colonos, ya que estos obtenían un beneficio momentáneo en razón de la mejor calidad de los productos y de los precios reducidos que ofrecían los extranjeros. El comercio ilícito se realizó en todo el ámbito del imperio español, bien fuera por el medio directo, pero desde luego furtivo, de los propios contrabandistas, o por una especie de reventa intercolo-

nial a cargo de los propios barcos españoles que, cargados con productos de otros países o de las propias colonias hispánicas, alegaban descomposturas y atracaban en puertos no autorizados para el comercio "exterior". En gran medida se contaba con la complicidad de las autoridades, no sólo en forma de sobornos, sino que algunas veces también participaban en los tratos mercantiles clandestinos mientras se efectuaba la "reparación" o el abastecimiento del navío.

Hubo ocasiones en que la rígida estructura del sistema mercantil español tuvo que alterarse por los serios problemas de abastecimiento naval o por las circunstancias políticas, y en algunos momentos, como a finales del siglo XVII, la corona llegó a intentar tolerar el intercambio de productos coloniales y "aún el tráfico de mercancías chinas, antes de prohibir del todo el intercambio mercantil".² Esta referencia al comercio de Filipinas nos remite a recordar cómo se había prohibido que el galeón de Manila comerciara por otro conducto que no fuera el puerto de Acapulco, medida que según parece no impidió una pequeña corriente de comercio ilícito intercolonial en las costas de Nueva Galicia y Nueva España desde fines del siglo XVI. También existieron ciertas sospechas de que el galeón tuviera intercambios prohibidos con las misiones jesuíticas de California en la primera mitad del siglo XVIII, siendo estos casos los únicos antecedentes de contrabando en el Pacífico noroccidental. Si durante el periodo de la dinastía Habsburgo el comercio ilícito fue una preocupación obsesiva y se le combatió inútilmente, cuando la familia Borbón llegó al trono español y emprendió la tarea de reorganizar el imperio surgió la preocupación de los funcionarios y los economistas españoles por estudiar las causas del contrabando y la manera de eliminarlo, llegándose a una idea generalizada de que era necesario impulsar en forma preferente el tráfico mercantil y la actividad naval de la propia metrópoli española con sus

colonias.³

Al darse los decretos del "comercio libre", dentro de las reformas borbónicas, la corona logró aumentar los intercambios entre la metrópoli y las colonias, con especial beneficio para la recaudación fiscal. Esto, desde luego, no fue suficiente para erradicar el contrabando que inclusive contó con otro tipo de facilidades, gracias a los menos estrictos métodos aduanales y a la apertura de nuevos puertos. La nación que logró mayores ventajas en ese proceso fue Inglaterra que, apoyada en su poderío naval y en las posiciones ganadas en sus importantes triunfos militares durante la primera mitad de siglo XVIII, impuso a España condiciones mercantiles mediante las cuales pudo participar ocasionalmente en un comercio legal con las colonias hispanoamericanas. Desde luego, el contrabando realizado tanto por Inglaterra como por los Estados Unidos de Norteamérica, cuando este último país logró su independencia, aumentó a fines del siglo XVIII y principios del XIX, época en la que ambas naciones aprovecharon la complicada situación política internacional para incrementar sus contactos comerciales con las colonias españolas, especialmente con el rico virreinato de la Nueva España del que obtuvieron fuertes ganancias.⁴

La región del golfo de California había sido una zona marginal dentro del tráfico marítimo y comercial del imperio español a lo largo de la época colonial, pues, como ya hemos mencionado, sólo participaba fugazmente en la ruta del galeón de Filipinas cuando éste hacía una escala en el extremo sur de la península de California. Las provincias ribereñas del mar de Cortés eran proveídas comercialmente a través de rutas terrestres, pero, a medida que la colonización avanzó rumbo al norte y la línea de abastecimiento se hizo más frágil, surgieron varios proyectos que postulaban la necesidad de impulsar el comercio marítimo en la región, en contraposición al lento y oneroso

transporte terrestre. Sin embargo, todos los intentos de establecer el tráfico mercantil marítimo, oficiales y particulares, fracasaron casi por completo y a fines del siglo XVIII tanto Sonora como Sinaloa seguían dependiendo del escaso comercio terrestre que perjudicaba a los habitantes de esa región por sus precios excesivamente altos.

Mientras tanto, la expansión naval de Inglaterra y los Estados Unidos ya se manifestaba en el Pacífico con la presencia de muchos navíos, especialmente los balleneros cuyas rutas de cacería los llevaban a las costas de California. Además, la penetración inglesa en Canadá alcanzó el litoral del Pacífico y fue necesario llegar a un acuerdo sobre la línea fronteriza que debía separar las posesiones coloniales de España e Inglaterra. A causa de esa situación, en 1790 se firmó un tratado por el que España restituía la bahía de Nutka a los ingleses y entre sus artículos destacan los siguientes, relativos a la pesca, la navegación y el comercio: en el artículo número tres se establecía que no serían molestados los súbditos de ambos países que pescaran o navegaran en el Pacífico y que podrían hacer comercio en parajes que no estuvieran ocupados por otra nación; en el artículo número cuatro Inglaterra se comprometía a que las actividades navales de sus súbditos no servirían de pretexto al comercio ilícito ni sus barcos se aproximarían a una distancia menor de diez leguas marítimas de cualquier costa española para pescar o transitar; en el artículo número seis se concedían permisos temporales a navegantes de las dos naciones para desembarcar en territorio de cualquiera de las dos por objetivos de pesca o para refugiarse en caso de temporales o de averías.⁵

Aunque aparentemente resultaba un convenio equitativo entre los dos países, en realidad resultó ventajoso para Inglaterra por su mayor capacidad naval y porque los navíos británicos tenían algunos años realizando este tipo de actividades que el tratado vino a legalizar

en forma parcial. También significó este arreglo un pretexto para la paulatina aproximación de los barcos ingleses a las costas de la Nueva California, primero, y de la Antigua California después, ya que a partir de ese momento fueron comunes las notificaciones y las alarmas respecto a los buques británicos que se presentaban en Monterrey y San Diego sobre todo, pero también en la península y en el interior del golfo.⁶ Llegó a ser tan continua la presencia de los barcos balleneros de países anglosajones que en 1794 las autoridades fiscales de Nueva España, al dictar una resolución sobre licencias comerciales y de construcción naval concedidas a dos mercaderes de San Blas, recomendaban tener cuidado con los posibles fraudes, pues por las noticias que proporcionaron los marinos de la expedición de límites a Nutka sabían que en aquellos lugares había "velas extranjeras" que eran atraídas por el comercio de pieles de nutrias y aprovechaban la ocasión para introducir mercancías ilegales en territorio español. También se sugería al virrey dar órdenes precisas al comisario de San Blas, al comandante de Loreto y al gobernador de Californias de vigilar si todos los buques que llegaban a sus puertos efectivamente llevaban manufacturas coloniales o españolas, ya que las mercancías extranjeras sólo debían ser aceptadas si tenían registro o si iban dirigidas con memorias a los oficiales habilitados, pues en caso contrario debían ser decomisadas.⁷

Entretanto las noticias y las prevenciones referentes a navegantes extranjeros continuaron, como por ejemplo cuando José Joaquín de Arriaga, comandante de Loreto, informaba cómo se había auxiliado en San José del Cabo a la tripulación del ballenero inglés Resolution, que antes había recalado en la Ensenada de Todos Santos,⁸ o la suspensión del envío de caudales de Guadalajara a la caja real de Rosario por tenerse noticias de que en el golfo se habían avistado barcos ingleses,⁹

o el rumor acerca de que varios navíos británicos remontaron el golfo hasta la boca del Colorado.¹⁰ Existieron muchos otros reportes que resumiremos recurriendo a un dictamen del fiscal de lo civil de la audiencia de México, quien respondía a una consulta de Arrillaga sobre qué hacer si entre los muchos barcos extranjeros vistos en los puertos y radas del Pacífico y del golfo de California se ocultaran navíos ingleses ostentándose como norteamericanos -estos últimos tenían cierta excusa de acercarse debido al Tratado de Amistad, Límites y Navegación celebrado entre España y Estados Unidos el 27 de octubre de 1795-. El fiscal Borbón decía a Arrillaga que había terminado el estado de guerra con Inglaterra y que bastaba con apegarse a las precauciones normales de vigilancia.¹¹ Las precauciones a que se refería el fiscal habían sido fijadas por una orden del ministro Pedro Cevallos al virrey Berenguer en los siguientes términos:

Habiendo llamado la justa atención del rey los frecuentes excesos cometidos en la Mar del Sur por naves extranjeras que so color de la pesca de ballena hacen un crecido contrabando por aquellas costas en los dominios de su majestad con presencia de todas las atenciones políticas, ha resuelto su majestad que por los empleados en dichas costas se impida a los extranjeros el que aporten a ellas, arreglándose a las antiguas y repetidas órdenes que rigen inconcusamente en la materia, siendo este punto convenido entre todas las potencias que tienen colonias, y que los buques detenidos en aquellas costas como los nombrados Clothier y Pegaso, aprehendidos haciendo el contrabando se confiscuen con arreglo a las instrucciones de la materia. Con esta fecha participo esta real determinación al ministro del rey en los Estados Unidos de América para que se prevenga a aquel gobierno que se procederá a vías de hecho contra los que

aportaren a nuestras colonias en otros casos que los exceptuados de la regla general por el derecho de gentes...¹²

Como puede advertirse, la presencia de buques ingleses y norteamericanos en el Pacífico noroccidental, a partir de 1790, se había hecho tan amplia y frecuente que las altas autoridades españolas mostraron su preocupación por los acontecimientos, aunque existen puntos oscuros acerca de la forma en que se manejó el problema por los funcionarios menores, algunos de los cuales probablemente cooperaban con los contrabandistas o al menos no oponían gran resistencia a sus actividades.

Alto conato con norteamericanos - Pitic

En el interior del golfo de California se produjeron varios actos de contrabando, como el que denunció en octubre de 1802 el comerciante Pedro de Alcubilla, quien informó sobre la llegada de un barco extranjero a Guaymas que había vendido artículos por valor de 300 000 pesos. Al mes siguiente el comandante general de las Provincias Internas, Nemesio Salcedo, comunicó que el gobernador intendente de Sonora, Alejo García Conde, efectivamente había reportado la llegada a Guaymas, el 10 de agosto de 1802, de un navío angloamericano que solicitaba víveres. Por tanto, García Conde había ordenado al capitán del presidio de Pitic que vigilara la venta de alimentos y previniera la posibilidad de un comercio clandestino. Salcedo añadía que no había recibido otro reporte de García Conde y que le enviaba órdenes para que informara del asunto cuanto antes, aunque dudaba que el contrabando, si se había efectuado, hubiera alcanzado la suma que estimaba Alcubilla. Otro comentario de Salcedo era que la gran extensión del litoral sonorense impedía un efectivo resguardo, por lo que sugería que el Departamento de Marina de San Blas enviara un buque durante la temporada de abril a junio, la mejor para navegar el golfo según su juicio, con el encargo de vigilar la entrada del seno californico y

de evitar el contrabando. Añadía un comentario acerca de que en la región no se había efectuado antes el comercio ilícito, pero que ahora sí parecía haberse realizado y existía el peligro de que pudiera repetirse.¹³

Desde Loreto, José Joaquín de Arrillaga completó los informes acerca del caso de Guaymas con otros detalles, como el de que previamente el barco extranjero había fondeado en los placeres de San Lorenzo, cerca de La Paz, donde unos "armadores" o pescadores de perlas subieron a bordo de ese navío para hacer compras. Arrillaga decía también que el barco siguió viaje a Guaymas, donde, según informes de un vecino del lugar a un arráez de Loreto, llegó con el pretexto de comprar harina y vendió productos a cambio de oro, plata y moneda con valor de 60 a 80,000 pesos. De acuerdo con el mismo informante de Guaymas, el navío extranjero trafa efectos de Asia y Europa y permaneció en el puerto hasta el 28 de septiembre de 1802, cuando ya le quedaba poca mercancía. Dijo también el testigo que los tripulantes de aquel barco anunciaron su posible regreso en un plazo aproximado de dos años.¹⁴

Este caso provocó que el fiscal Borbón y un funcionario del Departamento de Marina de San Blas, Salvador Hidalgo, hicieran varias recomendaciones acerca de la manera de prevenir las actividades comerciales de otros barcos extranjeros. Borbón pidió mayor vigilancia al Departamento de Marina de San Blas, aunque sin olvidar las reglas de hospitalidad naval incluidas en la real orden de enero 20 de 1784, mientras que Hidalgo proporcionó informes sobre las condiciones navales en el Pacífico y las rutas hacia la Nueva y la Antigua California. En esos informes Hidalgo incluía la recomendación de que los navíos destinados a Loreto, los cuales fondeaban entre julio y octubre de cada año en Puerto Escondido, bien podían patrullar el golfo en esa temporada con objeto de ahuyentar a los contrabandistas sin causar mayores

gastos a la real hacienda.¹⁵

Varios casos más de contrabando en el golfo de California fueron denunciados en la primera década del siglo XIX, pero ninguno resulta tan ilustrativo como el de la fragata norteamericana Dromo, que atracó en Guaymas durante el mes de septiembre de 1808 y permaneció en la región del golfo hasta enero de 1809. Debido a lo prolongado de su estadía y al volumen de su cargamento, el tráfico mercantil del Dromo levantó un coro de denuncias y lamentos por parte de los mercaderes del noroeste, quienes recurrieron al auxilio de los comerciantes de la ciudad de México con los que tenían relaciones mercantiles. Esos almaceneros capitalinos se quejaron a su vez ante su cuerpo colegiado, el influyente consulado de comerciantes de la ciudad de México, para que éste ejerciera presión sobre las autoridades virreinales. Todos los informes de los comerciantes radicados en Sonora, así como los trámites ante las autoridades virreinales y las disposiciones de la Comandancia General de las Provincias Internas respecto al caso, se recopilaron en los archivos del consulado de México y constituyen un rico testimonio de la práctica mercantil en el noroeste novohispano y de la influencia que ejercería el comercio ilícito en la economía regional desde fines del siglo XVIII.

La mayor parte de los informes fueron dirigidos a un mercader de la ciudad de México, Luis de Escobar, del cual es posible apreciar los fuertes intereses que tenía en Sonora y Sinaloa, y quien, junto con Pablo Trías, Francisco Espinosa y Severino de Legarreta, presentó su queja al consulado para exigir la atención de las autoridades españolas respecto al peligro del contrabando en el mar de Cortés. Los informantes radicados en Sonora eran en su mayoría agentes comerciales, excepto en los casos del administrador de rentas de Arizpe y el del cura de Rosario. Dentro del mismo expediente están incluidas las

intervenciones del virrey Lizana, del comandante general de las Provincias Internas, Nemesio Salcedo, del intendente gobernador de Sonora, Alejo García Conde, y de los funcionarios de los consulados de México y Veracruz, personas y entidades que participaron en el caso del Dromo.¹⁶

Ángel San Martín, comerciante de La Cieneguilla, fue el primero en denunciar el hecho al escribir a Pablo Trías, su proveedor en México:

Los angloamericanos, cebados quizás de la regular venta que experimentaron de sus efectos cuando su arribo a Guaymas, la vez pasada hace cosa de siete años (como usted sabe), han vuelto y se halla en aquel puerto una fragata de ellos, como de quince días a esta parte, que aseguran viene abarrotada de efectos hasta la cubierta y pretende del gobierno licencia para su expendio; si lo logran, que no es dudable, o a lo menos una disimulada condescendencia, no es creíble el daño que nos harán con sus baratos efectos.¹⁷

Con estos conceptos San Martín demostraba su temor a la desigual competencia que representaba la fragata norteamericana y aseguraba que si no se tomaban medidas los comerciantes establecidos se verían obligados a proveer "los tristes y áridos efectos de Puebla", con excepción de mercaderes menos escrupulosos que aprovecharían la ocasión para surtir sus tiendas.

El administrador de rentas de Arizpe, José Pérez, informó a Luis de Escobar que la fragata era "bostonesa" y que había pedido licencia de vender sus productos, la cual se le había concedido, por lo que el mismo Pérez viajaría a Guaymas para supervisar las operaciones y esperaba estar de vuelta a principios de noviembre.¹⁸ Resalta desde lue-

go el hecho de que las autoridades españolas de la región concedieran permiso de expender sus productos a los norteamericanos, probablemente justificándose por el escaso abastecimiento comercial de la provincia y amparándose en los permisos especiales que habían sido extendidos a comerciantes de Estados Unidos, aunque no sería aventurado suponer que también habría alguna ganancia adicional para los funcionarios en la concesión del permiso. También llama la atención que Pérez escribiera a Escobar porque esto sugiere una estrecha relación de algunos empleados de la real hacienda con los círculos mercantiles.

Más adelante están agrupadas en el mismo expediente varias cartas escritas a Luis de Escobar por algunos comerciantes de Sonora, quienes le exponen sus razonamientos sobre el contrabando y las dificultades comerciales en la provincia. Victorino Gil, comerciante de Tesopaco, confirmaba la presencia de una fragata extranjera en Guaymas, la que gozaba de licencia comercial concedida por la Comandancia de las Provincias Internas; expresaba Gil su preocupación por la salida de moneda y metales preciosos, lo cual, decía, obligaría a buscar mayor financiamiento y a vender con gran riesgo los artículos venidos de México, que tenían precios más elevados.¹⁹ Bruno de Palacio, comerciante de Álamos, informaba sobre la gran afluencia de compradores a Guaymas, atraídos por los bajos precios, y decía: "se ha despoblado desde este real hasta lo último de Sonora y Chihuahua, comerciantes y demás pudientes y pobres, a emplear en dicho barco". Daba noticia de las telas que traían los extranjeros y sus respectivos precios, a la vez que expresaba su temor por las ventas del año siguiente, ya que todo mundo se pertrechaba para largo tiempo y con ello el comercio establecido se vería perjudicado en la venta de géneros finos. Sin importar todas estas consideraciones sobre el daño que sufriría el comercio lícito, De Palacio avisaba a Escobar que había decidido enviar

a su ahijado, Manuel de la Brena, con cuatro barras de plata para comprar algo en Guaymas y con la venta de esos productos lograr cierta utilidad para bajar los precios de las mercancías que tenía y de las que venían en camino, medida que tomaba para recuperar algo de lo ya invertido

... y así, no entienda usted que en este asunto llevo intención alguna de progresar, pues con la protección de usted me sobra para mantenerme con bastante desahogo, y así, no es más mi intención ni he llevado otro fin, que el ver si de este modo puedo salir y vender todo en el entrante año sin gravarme ni perder nada ... y comunicarlo a usted para que no entienda otra cosa.²⁰

Este escrito de Bruno de Palacio muestra vívidamente la relación de dependencia que existía entre los comerciantes de Sonora y los almaceneros de México y, sin embargo, la necesidad que tenían de participar en el comercio ilícito por razones prácticas, en vista de que el abastecimiento tardaba tanto en llegar desde México y con precios demasiado elevados para competir con los extranjeros. En la misma fecha otro comerciante de Álamos, Juan Manuel de Ortiz, completaba el reporte de Palacio e insistía en que "hasta los pobres pelados han ido cual con 20, otros con 50 y 100 pesos, de suerte que allí es como el baratillo que llaman en esa ciudad [México], el que va atrasando el comercio de estas provincias, pues aún los marchantes que le deben han ido a comprar allí dichos géneros sin pagar lo que adeudan".²¹

De acuerdo con este informe resulta paradójico el hecho de que después de treinta años al fin se llevó a cabo el proyecto del visitador José de Gálvez respecto a la celebración de una feria comercial en Guaymas, aunque no con navíos ni comerciantes españoles.

Victores Aguilar, mercader de San Miguel de Hórcasitas, informó a Escobar haber comprado artículos ingleses y norteamericanos (panas, puntivies y acolchados) puesto que los extranjeros no traían telas de Cantón, de donde se decía que venía el barco, y comentaba que, aunque estaba enterado de una baja en los precios, no pensaba volver "... porque primero es pagar. Ellos se llevarán 200 000 pesos y es regular que a todos nos alcance el rayo con la falta de abonos, y si para lo sucesivo vuelven, será preciso acortar el giro, porque no será posible vender".²² Bruno de Palacio volvió a escribir el 11 de noviembre para informar que su ahijado no empleó las cuatro barras de plata previstas porque ya no había precios bajos ni surtido, pero que otros compradores de Arizpe, Chihuahua y tierra adentro habían invertido más de 200 000 pesos, mientras que otros más que iban de Rosario y Cosalá se encontrarían con la sorpresa de que el 12 de noviembre el barco saldría a Mazatlán y Acapulco para continuar en esos puertos sus operaciones, una vez completado su comercio en Guaymas.²³ Tales noticias fueron confirmadas por el cura de Rosario, José María de la Rada y Riva, quien reportó que el Dromo llegó a Mazatlán con licencia para vender y que habían acudido compradores de toda la provincia y de Durango. En una segunda carta, De la Rada informaba que el barco bostoniano seguía fondeado, con ampliación de licencia llegada desde Chihuahua, y que no dejaría dinero en la provincia por lo barato de sus mercancías.²⁴

A pesar de las posibles y explicables exageraciones de los informantes con respecto al volumen de las ventas del Dromo, puede percibirse en los reportes el fuerte impacto que significó la actividad del navío norteamericano en el sistema mercantil del noroeste novohispano, en parte por su larga estadía en dos de los principales puertos del golfo, reveladora del beneplácito con el que las autoridades permitie-

ron su comercio, y en parte por el gran número de compradores que se presentaron, inclusive de Chihuahua y Durango. La participación de los mercaderes sonorenses en el comercio ilícito fue forzada por la cantidad de mercancías que introdujo la fragata norteamericana y los bajos precios a que eran expendidas, todo lo cual amenazaba con destruir los circuitos tradicionales del comercio regional y afectar los intereses creados de los mercaderes que los manejaban. Puesto que no conocemos los registros mercantiles de aquellos navíos extranjeros que recorrieron el golfo de California, sólo podemos consignar las consideraciones de uno de los bandos interesados, el sector comercial novohispano, a través de una representación que dirigieron al consulado de México los almaceneros Luis de Escobar, Francisco de Espinosa, Pablo Trías y Severino de Legarreta. Se presentaban como "individuos de esta vecindad [México] y comercio de las provincias internas de Sonora" para quejarse del contrabando efectuado por el Dromo en Guaymas y Mazatlán, con permiso del comandante general de las Provincias Internas, Nemesio Salcedo, haciendo la advertencia de que no era su intención censurar los actos del gobierno, pero que se veían obligados a denunciar el problema, que en mucho les había afectado por las relaciones comerciales que tenían establecidas con Sonora.

Como primer punto insistían en los ya añejos comentarios acerca de la escasez de moneda en el noroeste y del consiguiente tráfico de oro y plata en pasta en perjuicio de la real hacienda y beneficio de los contrabandistas. Hacían un cálculo, aparentemente exagerado, de que las ventas ilegales del Dromo eran superiores al millón de pesos, lo cual decían que perjudicaba no sólo al comercio de Sonora, sino también al de México, Puebla, Guadalajara y Veracruz, que lo habilitaban. Afirmaban también que todos los otros ramos de la economía sonorenses se entorpecerían "por ser el comerciante por necesidad del

país al mismo tiempo minero, aviador, labrador y fabricante". Mencionaban asimismo la competencia injusta entre las mercancías del extranjero y las españolas, pues estas últimas tenían precios muy altos por la guerra "y sin el arbitrio de abaratar que tienen los extranjeros viniendo en derechura de sus puertos, sin los rodeos, costos y derechos de nuestros efectos". Prevenían además contra otro tipo de problemas que podrían presentarse posteriormente, tales como el de la despoblación de la provincia por un colapso económico o el peligro de revelar la configuración del litoral a comerciantes de países con los que se tenían débiles alianzas. Terminaban la representación pidiendo a las autoridades que se negaran permisos comerciales a extranjeros por los perjuicios que causaban a toda la estructura económica del imperio.²⁵ El alegato de los comerciantes novohispanos fue elaborado con la intención de defender intereses particulares bien definidos, que poco habían contribuido al mejoramiento de la región; pero contiene acertados razonamientos sobre el daño que provocaría el contrabando en los litorales del golfo de California a todo el virreinato y muy especialmente a las provincias nortenas. A la larga, el contrabando fue efectivamente una práctica común en el septentrión de la Nueva España.

El consulado de México tomó conocimiento de la denuncia y a su vez se dirigió al virrey Lizana con objeto de que fuera el conducto de su queja ante la Suprema Junta Central, en la invadida metrópoli, y ante la Junta Superior de la real Hacienda en el virreinato. Además de repetir los conceptos de los mercaderes quejosos, el consulado se apoyaba en las disposiciones de la corona referentes al tráfico comercial marítimo, como por ejemplo la real Orden de abril 20 de 1799 que prohibía el comercio de extranjeros en todos los puertos del imperio. Los dirigentes del consulado reconocían la existencia de otras reales ór-

denes posteriores, de diciembre de 1804 y marzo de 1805, en las que se concedían permisos a casas comerciales de Filadelfia, Nueva York, Boston y Baltimore para enviar buques con pabellón neutral y todo tipo de carga a puertos españoles, pero alegaban que estas disposiciones sólo se referían a la Mar del Norte, o Atlántico, y no eran válidos en el Pacífico.²⁶ El virrey Lizana estuvo de acuerdo con los puntos de vista del consulado y contestó que ya había dado órdenes al comandante Salcedo y a la Junta Superior de real Hacienda para que regularizaran todos los trámites fiscales.²⁷

Una vez que el virrey decidió apoyar la posición del consulado de México se inició una cadena de acontecimientos que provocaron conmoción en los círculos mercantiles de Sonora, y probablemente en toda la provincia, cuando Salcedo retransmitió la orden virreinal con carácter de terminante al intendente García Conde. Este, a su vez, ordenó al oficial de la caja real de Arizpe, Ignacio Bustamante, cobrar los derechos que dejó de pagar el capitán del Dromo -calculados en 14 483 pesos sobre los 180 148 de la venta total-, prorrateándolos entre los mercaderes compradores según el volumen de su compra. El 23 de enero de 1810 Bustamante comunicó esa decisión a los comerciantes de Arizpe y Tucson, quienes protestaron y presentaron una apelación a las autoridades fiscales, con lo que se inició un fuerte conflicto entre los mercaderes y García Conde. El alegato fue subiendo de tono hasta que los comerciantes amenazaron con entregar las llaves de sus establecimientos mercantiles y responsabilizar al gobierno del movimiento comercial y de la quietud pública, chantaje por el que García Conde decidió suspender el trámite y enterar al comandante Salcedo del problema.²⁸ Mientras tanto, los comerciantes de Arizpe también dirigieron una representación al virrey Lizana en la que incluían una relación de los acontecimientos, donde se mencionaba al capitán del Dromo, David Bordaw,

y en la que hacían resaltar el hecho de que toda la operación se llevó a cabo con permiso de la Comandancia de Provincias Internas y en presencia de Bustamante, por lo que una vez concluidas las compras presentaron sus guías y facturas en las aduanas respectivas y pagaron la alcabala correspondiente. Continuaban su exposición diciendo que tras casi año y medio de comercio normal, en cuyo lapso vendieron casi todo lo comprado al Dromo, recibieron la orden de pagar aproximadamente otro ocho por ciento sobre la transacción, que era lo que debía haber pagado Bordaw y que no se cobró por negligencia de las autoridades, razones por las que se negaban a pagar hasta no recibir una orden escrita. Como también se les amenazaba con embargar sus bienes, ofrecían entregar sus negocios, pero responsabilizaban a las autoridades respecto del "giro" comercial y de la tranquilidad de la provincia.²⁹

El tono general de la representación de los sonorenses es de resentimiento y crítica al comandante Salcedo, quien fue calificado como una persona de genio violento y de actitud negligente, y al que se señaló como el culpable de las irregularidades en el caso del Dromo. También está presente en el documento la tesis de que era imposible e injusto hacer retroactivo el cobro de los derechos, pues con esa arbitrariedad se intentaban cubrir los errores de las autoridades regionales. Aparentemente sin saber quién había iniciado la denuncia y los trámites fiscales, el mismo grupo de comerciantes de Arizpe dirigió un oficio al consulado de México pidiendo su ayuda para no pagar el ocho por ciento de la cantidad que se llevaron los contrabandistas, y el consulado capitalino respondió en estos tibios términos:

... no pudiendo este tribunal ver con indiferencia el trastorno que han causado a ese comercio aquellas providencias ofrecemos desde luego auxiliar la solicitud de vuestras señorías siempre que se nos presente ocasión oportuna para verificarlo.

Tal declaración resultaba un tanto irónica, puesto que fue el propio consulado el que presentó la denuncia ante las autoridades virreinales y con ello desató la acción judicial y fiscal contra los comerciantes sonorenses que ahora solicitaban su ayuda. Ciertamente es que el consulado no se comprometió a defender los intereses de los mercaderes afectados, pero al menos les debía la aclaración de su postura en el caso. Por otra parte, esta divergencia de intereses revelaba una escisión en el gremio mercantil, ya que si por un lado un grupo de agentes comerciales en Sonora informó del asunto a sus proveedores capitalistas y estos ejercieron presión a través del consulado de México, por el otro se advierte la existencia de un sector de comerciantes sonorenses que estaba dispuesto a tomar partido de las ocasiones según se presentaran.

Desde luego es evidente que el comercio ilícito desempeñó un importante papel en las relaciones económicas del noroeste novohispano, puesto que la lejanía de esta región respecto al centro geográfico y comercial del virreinato limitaba y encarecía su abastecimiento. Además, los litorales de Sonora, Sinaloa y California, extensos y poco vigilados, invitaban a los mercaderes y marinos de otros países a exportar sus productos sin grandes riesgos, y con la expectativa de obtener fuertes beneficios, si se toma en cuenta que el entorno del golfo de California se caracterizaba por el predominio de la actividad minera, lo cual garantizaba pronto pago y liquidez en los intercambios mercantiles. La situación interna de las provincias del noroeste, con escasa población y casi nula actividad artesanal, favorecía que tanto los habitantes como las autoridades recibieran con cierta complacencia el comercio clandestino que les garantizaba un abastecimiento relativamente barato a los primeros y ganancias fáciles a los segundos. En cambio, el sector mercantil tradicional, respaldado y ma-

nejado desde la capital del virreinato, veía cómo a través del contrabando se le podía escapar de las manos el control económico de la región y la posibilidad de que surgiera un grupo rival de comerciantes ligados al comercio extranjero.

Desafortunadamente no fue posible localizar documentos que nos indiquen como concluyó el caso de contrabando efectuado por el Dromo, aunque lo más probable fue que los comerciantes de Sonora tuvieran que pagar los derechos de extracción de moneda y metales, pues los consulados de México y Veracruz, institución esta última que respaldó al de la capital, aún conservaron su influencia por algún tiempo, prácticamente el mismo que duró la monarquía española en América. El consulado de Guadalajara no aparece mencionado en este expediente, no sabemos si por una omisión involuntaria o porque no quiso opinar en un asunto que tenía peligrosas coincidencias con el tráfico mercantil que se realizaba por San Blas y que le reportaba pingües beneficios al comercio de Nueva Galicia. De cualquier manera, el comercio ilícito realizado por el Dromo en Sonora y Sinaloa fue un excelente muestrario de los intereses que ya se manifestaban en el noroeste de la Nueva España al final de la época colonial, tanto de personas e instituciones que se aferraban al pasado, como los de los nuevos grupos que surgían como parte integrante de una sociedad regional con nuevos y definidos rasgos.

2. Los nuevos consulados y el aumento del comercio intercolonial

Mucho se ha estudiado el importante papel de los gremios de mercaderes en las relaciones económicas del imperio español. Desde el siglo XVI los consulados de Sevilla, México y Lima habían controlado el tráfico comercial hispánico mediante un restringido abastecimiento de mercancías. El abastecimiento se canalizó a través de un sistema

monopólico -con tres o cuatro puertos privilegiados y el sistema de flotas- en el cual existía un entendimiento de consulado a consulado para imponer determinado volumen de mercaderías y establecer precios a su voluntad. Los mercaderes sevillanos canalizaban los productos españoles y europeos, y los comerciantes más ricos de México y Lima compraban el grueso del cargamento de las flotas para distribuirlo después en los dos grandes virreinos. Basados en este monopolio mercantil los consulados coloniales extendieron sus actividades al financiamiento de la minería y la agricultura, y tomaron en arriendo la administración de algunos ramos fiscales, como la alcabala y la avería. De esta manera, en el curso del siglo XVII, los consulados coloniales aumentaron su poder y se convirtieron en los árbitros de la vida comercial hispanoamericana.³¹

Al iniciarse el siglo XVIII, el consulado de México llegó al apogeo de su poder, que se manifestaba en una cadena de agentes e intermediarios, quienes, diseminados en todo el territorio novohispano, manipulaban las actividades de los reales mineros, las haciendas y de muchas comunidades indígenas a través del financiamiento. Además, los almaceneros de México controlaban también el tráfico mercantil con Filipinas, todo lo cual les permitió acumular un enorme capital monetario.³² Con el siglo XVIII también llegaron los Borbones al trono español y con ellos una nueva concepción del gobierno y del manejo de la economía.³³ Nuevos sistemas y funcionarios alteraron la estructura del imperio español; en el caso del comercio se instauraron ferias comerciales en Jalapa y en Acapulco, que fueron los primeros pasos de amplias y futuras reformas. Los mercaderes novohispanos aprovecharon el sistema de ferias para confrontar fuerzas con sus colegas españoles y salieron triunfantes de la empresa logrando imponer sus condiciones económicas, al iniciarse el sistema entre 1720 y 1736. Gracias a este

acontecimiento los pequeños comerciantes y los mercaderes provincianos consiguieron participar por primera vez en los movimientos importantes de compra y venta.³⁴

Como parte de su política para adueñarse del poder económico y administrativo que los Habsburgo habían abandonado en manos de diferentes corporaciones -iglesia y consulados sobre todo-, los Borbones pusieron en práctica una serie de reformas a mediados del siglo XVIII. Las que afectaron particularmente a los gremios de comerciantes fueron las siguientes: en 1754 la corona retiró al consulado la concesión de administrar las alcabalas de la ciudad de México; en 1765 se dio la primera ley del "libre comercio" que autorizaba a las islas del Caribe a comerciar entre sí y con España; ese mismo año empezó su labor en Nueva España el visitador José de Gálvez, quien tuvo como primera preocupación acabar con la corrupción y sellar las fugas fiscales en Veracruz y Jalapa e impuso controles aduaneros como las guías, tornaguías y el marchamo; también se impusieron monopolios sobre el tabaco, la pólvora y los naipes, y se formó una burocracia que atendiera todo eso; en 1770 se extendió el permiso de comercio naval a Yucatán y Campeche; en 1774 se permitió un comercio limitado entre la Nueva España y los virreinos de Nueva Granada y Perú; en 1778 se dictó un Reglamento de Comercio Libre que, aunque no se refería específicamente a Nueva España, aligeró los trámites de transportación naval y comercialización en todo el imperio; en 1782 se dio permiso a todas las colonias para comerciar con trigo y harina a donde quisieran con exención de impuestos; en 1789, Nueva España y Nueva Granada recibieron permiso de comerciar con varios puertos españoles y todos los americanos; en 1796 vino el golpe definitivo al monopolio comercial con el permiso de comerciar entre América y cualquier puerto habilitado de la metrópoli, y viceversa, con artículos de cualquiera de las partes.³⁵

Son bien conocidos los efectos que estos decretos tuvieron en la estructura económica, especialmente en el sector mercantil, del imperio. El dislocamiento de las antiguas reglamentaciones y de los privilegios provocaron el crecimiento de los intereses regionales en las colonias americanas. En la Nueva España, el poderoso consulado de México vio amenazada su hegemonía económica y desde la década de 1760 fue la entidad que opuso mayor resistencia a las reformas borbónicas, con una obstinación inútil y desesperada que se prolongó hasta el derrumbe de la dominación colonial. Respecto al reflejo de estos problemas en el noroeste novohispano podemos decir que fue en esa región donde se experimentaron muchas de las reformas, en gran medida por el interés que demostró por esas provincias el visitador Gálvez: el primer escarceo se produjo en 1765, aparentemente por una consulta oficial, cuando el consulado de México respondió al virrey que aunque fletar barcos para transportar mercancías de Acapulco a Sonora y Sinaloa podría contribuir al adelanto de estas provincias, se corría el riesgo de que los extranjeros aprovecharan esa apertura del tráfico marítimo para hacer comercio ilícito, el cual sería preferido por los colonos para no pagar derechos.³⁶ Como veremos, este argumento se esgrimió hasta la saciedad y en un principio resultó muy efectivo. El consulado capitalino estuvo también renuente a cooperar en la preparación de la expedición militar a Sonora,³⁷ pero finalmente fueron persuadidos por el virrey Marqués de Croix y José de Gálvez para que contribuyeran con una importante cantidad. Otro caso notable de la oposición del consulado fue su negativa en 1771 a participar en el establecimiento de una compañía minero-mercantil que propuso formar el visitador Gálvez en Sonora y Sinaloa. Este proyecto tenía algunos puntos de coincidencia con las ideas expresadas diez años atrás por el comerciante y jurista criollo Francisco Javier Gamboa en sus Comen-

tarios a las Ordenanzas de Minas. Lo que posiblemente resultaba intolerable a los mercaderes era la intervención del Estado.³⁸

Existieron también factores de índole política que agudizaron los problemas económicos. El más significativo para nuestro estudio fue la creación de las intendencias, órganos administrativos cuyo fin era aumentar la eficiencia del gobierno colonial: para ello se concedió una gran autoridad política y fiscal a los intendentes, en detrimento del poder virreinal, y pudieron fomentarse y mejorarse las obras públicas y las actividades económicas. Con el paso del tiempo las intendencias tuvieron una gran significación regional porque bajo su impulso fueron creciendo y fortaleciéndose los intereses económicos locales. No debemos olvidar tampoco que en Sonora se creó la primera intendencia -1771, quince años antes que las demás- a manera de experimento y gracias al afán del visitador José de Gálvez.³⁹

Todas estas presiones económicas y administrativas se reflejaron en el gremio mercantil que empezó a fragmentarse tras el decreto de comercio libre de 1778, pues las antiguas, seguras y abundantes ganancias comerciales resultaban ahora muy riesgosas para su gusto. Algunos comerciantes quebraron, otros perdieron y los más encauzaron sus capitales a la minería y la agricultura, al mismo tiempo que surgía un nuevo tipo de comerciante conformado por los nuevos patrones de las relaciones mercantiles.⁴⁰ A pesar de todo, el consulado de México se mantuvo como el bastión del antiguo orden, inclusive apelando a viejas recetas como la de proponer, en 1788, que se volviera al sistema de flotas en el Atlántico, cosa que tanto habían combatido al principio del siglo. Por otra parte, respecto al comercio del Pacífico pedían mayor libertad del tráfico mercantil, posiblemente porque consideraban que ahí tenían más control,⁴¹ aunque no sabemos su reacción ante lo que les comunicó el virrey Revilla Gigedo en 1789: que una real.

Orden permitía a la compañía de navieros de Málaga hacer una expedición comercial de ensayo a los puertos del Callao y San Blas, empresa que podría ser de gran utilidad a las Provincias Internas, las cuales sufrían de una gran escasez de abastecimiento mercantil.⁴² Tampoco existen mayores noticias sobre esta expedición en particular, aunque sí podemos apuntar que en el tiempo restante de la época colonial llegaron a San Blas varios navíos procedentes de la península.

Una vez tomada la iniciativa de abrir paulatinamente los canales comerciales, se emitieron en la metrópoli una gran cantidad de reales órdenes y bandos que iban quitando obstáculo tras obstáculo al comercio intercolonial. El 5 de julio de 1789 un decreto permitió el libre comercio del cacao en el Pacífico, orden que benefició especialmente a la región de Guayaquil, en el virreinato de Perú, gran productora de ese fruto; ahora bien, según la real cédula de 1774 el único puerto novohispano autorizado para el comercio en el litoral del Pacífico era Acapulco y ahí acudieron los barcos sudamericanos a vender su cacao. En 1793 el paquebote San Juan Nepomuceno, alias El Guayaquileño, empujado por el mal tiempo, arribó a San Blas. Ya en ese puerto, un comerciante comisionista, Pedro Basave, solicitó que se le permitiera descargar -comprar- el cacao tanto "por el mal clima y [por] ser a beneficio de los mismos habitantes de Nueva Galicia y Sonora". Las autoridades de San Blas aparentemente concedieron el permiso de descargar el cacao y solicitaron que San Blas también fuera habilitado para comerciar con Perú; el fiscal de la real Hacienda en México consintió en las dos cosas (noviembre de 1793), pero en agosto de 1794 una real Orden reprobó todos los trámites. Además, existía una queja del dueño del cargamento, el comerciante guayaquileño Agustín de Bastín y Urquiza, contra el capitán del San Juan Nepomuceno, Domingo Zeleta, y el comandante de San Blas criticó a Bastín diciendo que el asunto era

"en beneficio común de todo el reino de Nueva Galicia y Provincias Internas en la provisión de un renglón de primera necesidad que les va muy caro desde Acapulco, [y] quiere que se prefiera la particular utilidad y negocio al del bien común".⁴³ Aunque las autoridades de San Blas y México sufrieron una reprimenda, el cacao parece haberse vendido y a los pocos meses, mayo de 1795, otra real Orden era dada a conocer en México para permitir el comercio de todo tipo de artículos, con exención de impuestos, entre los puertos autorizados de Perú y México.⁴⁴

El proceso de regionalización de la economía novohispana, y en especial del comercio, había alcanzado a estas alturas tal fortaleza que en el curso de 1795 se hizo imprescindible la erección de dos consulados: el de Veracruz, en el mes de enero, y el de Guadalajara, en el mes de junio. Podían haberse constituido desde que se decretó el Reglamento de 1778, pero en aquel momento no existía la suficiente fuerza o capacidad para establecer un cuerpo colegiado cuyas funciones incluían el fomento del comercio, el reunir información económica y patrocinar la construcción de caminos. Los consulados estaban constituidos por un Secretariado ejecutivo (con un prior, dos cónsules, nueve consejeros, un síndico, un secretario y un tesorero) y por una Junta general de comercio, compuesta por todos los comerciantes, los fletadores, quienes pagaban avería, y los capitanes o dueños de barcos. Los consulados tenían derecho también a cobrar una contribución del 0.5 por ciento sobre todas las mercancías que transitaran por la jurisdicción territorial de ambos consulados, así como el producto de todas las multas que impusieran el consulado o las autoridades fiscales. El cuerpo mercantil de Veracruz tuvo un desarrollo más rápido y una participación más activa en la economía virreinal debido a que tenía mayor volumen de tráfico comercial y por la experiencia que te-

nían sus integrantes a través de su intensa relación con el consulado de México.⁴⁵

Aunque no dejaremos de mencionar las frecuentes e importantes intervenciones del consulado de Veracruz nos interesa más, por razones obvias, la historia del consulado neogallego. Consecuencia inmediata de su creación -creemos-, fue la real Orden del 2 de mayo de 1796 que ampliaba la cédula de 1774 y habilitaba al puerto de San Blas para el comercio con los puertos coloniales de Centro y Sudamérica, según se decía "en beneficio de las Provincias Internas y de la California, por su gran distancia de Veracruz, único y preciso puerto del Norte para el comercio con la metrópoli".⁴⁶ El ministro Diego Gardoqui desde España envió también una carta al virrey Branciforte en la que, además de repetir los conceptos del decreto real, añadía los suyos acerca de la posibilidad que el galeón de Manila llegara a San Blas y se hiciera una feria en Tepic. Branciforte respondió con entusiasmo diciendo que, a) sería estupendo para las provincias norteñas, b) el clima de Tepic era mejor que el de Acapulco, c) acudirían comerciantes de Guadalajara, lo cual sería beneficioso para los mercaderes de Filipinas, d) para los mercaderes de México se compensaría la distancia a recorrer con el mejor clima, e) sugería aumentar el permiso del galeón de Manila a más de 500 000 pesos en mercancías por la mayor demanda que habría de las Provincias Internas y para que no escaseara la mercancía en Nueva España, y f) sugería que se dotara a San Blas de fortificaciones.⁴⁷ El proyecto no llegó a realizarse; sin embargo, las consideraciones de Branciforte son muy reveladoras del potencial económico que se le atribuía al septentrión novohispano. No obstante que la real Orden de mayo de 1796 ya había dado permiso de comerciar entre Centroamérica y San Blas, el consulado de Guatemala insistió ante la corona en confirmar ese permiso ya que, arguyó, "la comunicación

entre sus puertos y San Blas [es] muy segura, con lo que se evitan las dilaciones, gastos y riesgos de la conducción por tierra a grandes distancias". La corona accedió a la petición tras hacer varias consideraciones sobre el sistema de comercio en general.⁴⁸

Abandonamos momentáneamente el tema del consulado de Guadalajara con objeto de completar la relación de las disposiciones administrativas y legislativas que dieron fuerza y coherencia al comercio naval en el Pacífico y que, por consecuencia, significaron tanto para la Nueva Galicia, el puerto de San Blas y toda la región del golfo de California. Como hemos podido observar, la legislación comercial de la corona se fue administrando a cuenta gotas, casuísticamente, con sucesivas ampliaciones a la real cédula de 1774 que establecía varias limitaciones en los productos a comerciar y en los puertos habilitados para el comercio. Sin embargo, al empezar el siglo XIX ya existía una libertad casi absoluta, no solo de tráfico, sino incluso de restricciones fiscales; en agosto de 1801 una real cédula permitía que el comercio en el Pacífico fuera absolutamente libre en cualquier puerto habilitado, con mercancías europeas o americanas y libres del pago de todo derecho; en enero de 1802 otra real Orden permitía que los navíos de "la Mar del Sur" pudieran variar su destino a cualquier puerto habilitado -Acapulco o San Blas- y vender en él parte o el total de su carga sin pagar alcabala o avería.⁴⁹

Fue en este ambiente de una desacostumbrada libertad de tráfico mercantil que el consulado de Guadalajara y el puerto de San Blas pudieron crecer en importancia y servir como plataforma para el aumento del tráfico naval mercantil del golfo de California. No podemos dejar de señalar que este incremento en la actividad naval era sólo una modalidad del "comercio pasivo" en la Nueva España, cuyo sector comercial se dedicaba esencialmente a comprar productos (cera de La Habana, ca-

cao de Caracas y Guayaquil, azogue de Perú, aceite y vino de Chile, telas y herramientas de países extranjeros) con su abundante y prestigiada plata, amonedada o en pasta. Estas compras se realizaban para el consumo del virreinato y los mercaderes novohispanos apenas intentaron pasar a un comercio recíproco que incluía la venta de harina y de algunas artesanías, como hilados y loza. Era más cómodo esperar que las mercancías llegaran a Nueva España y pagar con plata, para después recuperar la inversión en el amplio mercado interior del virreinato; tal proceso impidió, por un lado, que se desarrollara una industria manufacturera y, por otro, que se formara una marina mercante en la Nueva España. El virreinato novohispano y después México, se hicieron cada vez más dependientes de las marinas extranjeras y perdieron la oportunidad de participar en un comercio que, a principios del siglo XIX, parecía ser una amplia posibilidad para todas las colonias hispanoamericanas.⁵⁰

El consulado de Guadalajara inició sus actividades contando, pues, con la simpatía, si no es que con el respaldo, de la corona. Su jurisdicción abarcaba todo el territorio de la audiencia de Nueva Galicia y el de la Comandancia de las Provincias Internas. Las primeras diputaciones foráneas del consulado se establecieron en 1796, todas en Nueva Galicia y Nueva Vizcaya; Tepic fue la primera diputación formada en la región costera del Pacífico (1797), a la que siguieron Rosario (1801) y Arizpe (1814). Desde luego, el consulado empezó a recaudar sus derechos sobre el tráfico comercial en la región del noroeste y en un cuadro estadístico de 1799 y 1800 aparecen registradas las contribuciones de los comerciantes de Tepic, San Blas, Acaponeta, Culiacán, Cosalá, Sinaloa (incluido Bacubirito), Álamos (con El Fuerte, Trinidad y Bayoreca), San Antonio de las Huertas, San Miguel de Horcasitas y Arizpe.⁵¹ Podían pertenecer al consulado de Guadalajara

y ocupar puestos directivos en él, todos los comerciantes que operaran en la región antes señalada, todos los que efectuaran operaciones por mar y pagaran impuestos, y todos los capitanes y maestros de barcos. Para solucionar problemas y pleitos mercantiles en los puertos y en los lugares alejados de Guadalajara se formaban los llamados tribunales de alzadas, compuestos por dos diputados de consulado y dos vecinos propuestos por las partes; en ocasiones tenía que recurrirse a jueces ordinarios y siempre existió un acuerdo, para estos casos, con el comandante de las Provincias Internas.⁵² Puesto que entre las funciones consulares estaba el fomento del comercio y la construcción de caminos, el consulado neogallego elaboró, al año siguiente de su creación, un reglamento para normar los contratos de fletes terrestres y la conducta de los arrieros, documento notable por su minuciosidad y sentido práctico.⁵³ Respecto a los caminos encomendados a su supervisión, a finales del siglo XVIII se construyeron o repararon varios puentes y caminos en la zona aledaña a Guadalajara e incluso se hicieron estudios para construir un puente en las barrancas de Mochitiltic, punto clave en el tránsito de las recuas a San Blas.⁵⁴

La formación misma de los consulados provincianos, Guadalajara y Veracruz, y su dinámica actividad inicial provocaron una fuerte rivalidad con el consulado capitalino, cosa que era inevitable pues los mercaderes provincianos arrebataron a los de México buena parte del control sobre el creciente tráfico mercantil del virreinato. Veracruz y Acapulco seguían siendo los puntos focales de la importación y la exportación, no sólo por las mercancías que llegaban de Europa y Filipinas, sino también por las que llegaban de Perú, Quito y Guatemala, por el Pacífico, para ser consumidas en Nueva España o ser reexportadas a Europa. Por otra parte, los intercambios mercantiles del centro del virreinato con las extensas provincias norteñas también eran muy

importantes. El barón de Humboldt decía en 1803 que todas las semanas llegaban miles de mulas de las Provincias Internas que transportaban plata, cueros, sebo y harina a la capital virreinal para regresar después con mercancías europeas, asiáticas, hierro, acero, mercurio y productos textiles de Puebla, Querétaro y Guanajuato.⁵⁵

A San Blas llegó parte del comercio naval del Pacífico, aunque siempre con limitaciones pues desde 1796 se habían agudizado las fricciones y enfrentamientos con Inglaterra, la nación que dominaba los mares. Los avatares de las guerras marcaban las autorizaciones y revocaciones gubernamentales que alentaban o prohibían el comercio de navíos de países neutrales en puertos españoles y coloniales a causa de la inseguridad que padecía la marina española.⁵⁶ Este fenómeno se aprecia por la poca actividad mercantil marítima en el golfo de California, ya que durante el periodo 1796-1807 sólo se reportaban los habituales viajes de abastecimiento a las Californias por parte de los barcos del rey, en los que ocasionalmente se transportaban cargamentos de comerciantes particulares de Tepic.⁵⁷ Ya hemos hablado de que las guerras no fueron obstáculo para la actividad comercial ilícita de navíos ingleses y norteamericanos. Por lo demás, el socorro naval a la península californiana seguía siendo escaso, como de costumbre, según los reportes del gobernador Arrillaga, quien en 1805 comunicaba su decisión de comprar granos en Sonora, pues no tenía esperanza de que llegaran de San Blas.⁵⁸

En 1806 surgió un caso que muestra la incertidumbre reinante en los asuntos navales del mar de Cortés por esos años. Las autoridades de San Blas daban una serie de instrucciones al capitán Ramón Moyúa, comandante de la fragata Concepción, para un viaje de rutina que incluía llevar el situado y los sínodos a Loreto y después pasar a dejar un cargamento de armas a Mazatlán y Guaymas; dentro de la misma ins-

trucción se le prevenía tanto contra los barcos ingleses, porque había estado de guerra, como contra los angloamericanos, cuya ambigua política los hacía presentarse indistintamente como balleneros o como corsarios, sin contar sus actividades comerciales ilícitas. Se exhortaba también a Moyúa a regresar cuanto antes a San Blas por la escasez de navíos en el Apostadero.⁵⁹ Lo más interesante era que se adjuntaba otra instrucción para que escoltara a Loreto al bergantín particular San José, alias el Bastanés, propiedad de Juan de Zelayeta, en tanto no padeciera "atraso el servicio del rey", y le decían a Moyúa que si en su camino encontraba las balandras de Antonio María Quely [sic] y de Vicente Ortigosa, también las escoltara de regreso a San Blas, si fuera posible.⁶⁰ La posible explicación a este súbito incremento del comercio marítimo es que apenas se hubiera conocido la real Orden del 22 de octubre de 1803 que habilitaba como puertos menores a los de California, categoría que además de abrir el comercio a todo tipo de navíos y artículos eximía del pago de casi todo tipo de impuestos. Tal circunstancia, aunada al habilitamiento de San Blas para recibir navíos de todas las colonias, pudo ser la causa de que aumentara el número de empresarios mercantiles en la región neogallega, donde se conjuntaron la necesaria producción agropecuaria y artesanal, una organización mercantil y una salida marítima para estructurar un tráfico naval comercial en el golfo de California.

Durante los años precedentes al inicio de la guerra de independencia continuó presentándose un activo comercio por la vía marítima en San Blas: durante 1807 llegaron cinco barcos particulares, uno de ellos con 10,300 cargas de cacao de Guayaquil; en 1808 llegaron cuatro navíos de las Californias con cueros, sebo, zaleas de ovejas, pieles de nutria, queso, harina y pequeñas cantidades de oro y plata, así como algodón e índigo en barcos centroamericanos; en 1809, y sólo du-

rante el primer semestre, llegaron nueve embarcaciones a San Blas con harina, sebo, velas, cueros, jabón, queso, pieles de nutria y oso, lana, salmón, cáñamo, higos, gamuzas, algunas perlas, oro de placer y plata en barras. Respecto al tráfico a la inversa, de San Blas a Californias, existen menos datos, pero con los referentes a dos navíos podemos apreciar que se habían diversificado y aumentado los cargamentos: de Nueva España y América en general provenían puros, chile, panocha, camarón, varios tipos de hilos y cuerdas, tamarindo, cacahuete, loza de varia calidad, frenos y espuelas, metates, aceites, arroz, azúcar, vino y mezcal; de Europa venían ropa, hierro, vino y libros.⁶¹ La creciente participación de los comerciantes en la actividad marítima que tenía su centro en San Blas puede apreciarse en el hecho de que a mediados de 1810, no habiendo ningún barco del rey que pudiera llevar un cargamento de maíz al presidio de Loreto, se fletó el barco particular San Luis Gonzaga, cuyo capitán y dueño era Juan Gómez, para cumplir con la misión. Intervinieron también en este caso los comerciantes Eustaquio de la Cuesta y Juan José de Zestate, quienes hicieron las compras de maíz en la región nayarita y lo enviaron de Tepic a San Blas.⁶²

Al final del capítulo anterior mencionábamos que cuando los insurgentes comandados por José María Mercado tomaron el puerto de San Blas, en diciembre de 1810, había un fuerte movimiento mercantil y naval, con un mínimo de cinco navíos anclados y los almacenes del Apostadero prácticamente llenos. En el curso del año siguiente se trastornó el servicio de San Blas mientras los realistas reconquistaban el puerto y restablecían toda la organización del Apostadero, circunstancia que afectó profundamente a las Californias, sobre todo a la Antigua, por la falta de abastecimiento. Por otra parte, la restauración de los servicios en San Blas coincidió con el asedio que sufría el

puerto de Acapulco a manos de las fuerzas de Morelos y aunque el intendente de Guadalajara, José de la Cruz, envió auxilio naval con barcos que estaban a la mano en San Blas y otros puertos del golfo de California, los insurgentes tomaron Acapulco. Tal circunstancia, aunada al constante peligro que padecían los convoyes en el camino de Veracruz a México, al desquiciamiento del comercio español en el Atlántico por la invasión napoleónica y a la participación de navíos norteamericanos en el tráfico mercantil intercolonial, provocaron que el comercio regional en la Nueva España tomara cauces cada vez más independientes que escaparon a los últimos controles del eje Veracruz-México-Acapulco.⁶³

A partir de 1812 aumentó la actividad comercial en San Blas y un funcionario fiscal de Tepic se preguntaba si debía cobrar el impuesto extraordinario de guerra a "el vino, queso, harina y demás que extraen los buques a desembarcar en San Blas, procedentes de California y otros países, y del sebo que remiten los padres misioneros de California para su expendido en estas provincias..."⁶⁴ Las autoridades se limitaron a responderle que hacía bien en cobrar ese impuesto y no hicieron ningún otro comentario sobre los buques extranjeros, pero el siempre vigilante consulado de la ciudad de México dirigió una extensa representación al virrey Calleja para quejarse del tráfico que se realizaba por Tampico y San Blas diciendo que los decretos del comercio libre habían fallado en vivificar el comercio y sólo habían fomentado el contrabando y favorecido a extranjeros quienes, a través de Panamá y San Blas, introducían mercancías en Nueva Galicia, Nueva Vizcaya, Sinaloa, Sonora y Californias y arruinaban al comercio de la capital. Hacían notar que la mercancía de Veracruz a México pagaba alcabala, préstamo de guerra y fletes, mientras que el trayecto por tierra del istmo de Panamá y el transporte marítimo a San Blas redu-

cía los costos y dudaban que un mercader de las Provincias Internas quisiera comprar en México, lo que desequilibraría la "felicidad nacional". Continuaban diciendo que los costos del transporte terrestre eran superiores a los del marítimo, condición que era agravada por la mercancía jamaíquina de contrabando que se agregaba en Panamá y que era cambiada por plata en San Blas. Por todo lo anterior pedían que se prohibiera el comercio por San Blas y se volviera al anterior sistema comercial con la protección de convoyes militares ya que

basta saber que la provincia de Guadalajara por su localidad abastece a más de las Provincias Internas y a las Californias, a otro gran número de provincias consumidoras y hasta las que no lo son, pudiendo llegar el caso de que esta capital de México se convierta en un mercado de Guadalajara, si como es probable no han de poder concurrir los negociantes de Europa con sus mercaderías gravadas en más de un cuarenta por ciento, en competencia con las del Mar del Sur que casi se consideran libres.⁶⁵

Según parece Calleja pidió su opinión a los consulados de Veracruz y Guadalajara quienes se mostraron cautos en sus respuestas, pero decididos en una postura que implicaba un franco desafío al consulado capitalino. Los comerciantes de Veracruz se mostraban de acuerdo en que hubiera más vigilancia marítima y terrestre en la región del golfo de México, sin embargo, pedían mayor libertad para un comercio de cabotaje y con respecto a San Blas decían que se encontraba muy lejos y no tenían suficiente información al respecto. Los mercaderes de Guadalajara se condolían de lo que sucedía en Tampico y estaban dispuestos a una regulación de impuestos, pero opinaban que una vez pasa-

dos los tiempos difíciles San Blas debía continuar como puerto libre.⁶⁶ Con esto quedaban perfectamente establecidas las posiciones y los intereses de los consulados provincianos ya que, aunque todavía hubieron vaivenes legislativos y alianzas temporales, las relaciones económicas regionales determinaron en adelante un enfrentamiento con el consulado de comerciantes de la ciudad de México.

De cualquier manera, el comercio marítimo por San Blas prosiguió sin interrupciones y a lo largo de 1814 se registraron diversos movimientos de barcos como la salida del San Luis Gonzaga a Sonora y Baja California con 243 fardos que contenían telas, alimentos, cigarros, mercurio y loza de Guadalajara; la llegada del bergantín Alcázar, procedente de Panamá, con telas, plomo, medicinas, libros y vasos de cristal; la llegada de la goleta Ventura, también de Panamá, con azúcar, cacao, vinagre, tabaco y ropa.⁶⁷ Estos ejemplos son una parte menor del intenso tráfico que se realizaba por la ruta Portobelo-Panamá-San Blas y de ahí a diversos puertos del golfo de California. Tanta actividad despertó inclusive la alarma, o el resentimiento, del consulado veracruzano que objetó lo mismo el comercio por San Blas que la habilitación del puerto de Guaymas y otros del Pacífico con exención de impuestos por diez años, según decreto de las Cortes españolas que se incluyó en una real Orden de 19 de abril de 1814. Se quejaban los mercaderes veracruzanos de que la habilitación de Guaymas y la exención de impuestos hacía que los artículos introducidos por el noroeste pagaran apenas una cuarta parte de los que se introducían por Veracruz y México, circunstancia que conduciría a la simulación, el contrabando y el trastornamiento definitivo de los circuitos comerciales en las Provincias Internas. También alegaban que el comercio del Pacífico era más perjudicial que el del Atlántico porque casi todos los productos eran británicos y se escapaba mucho oro y

plata en pasta, además de que la industria textil de España y Nueva España sufrían un golpe mortal.⁶⁸ Buena parte de este alegato era cierto, sobre todo en lo que se refería a la fuga de plata y el golpe a las empresas textiles, pero llama la atención que los comerciantes veracruzanos hubieran decidido lanzar un ataque tan violento al comercio intercolonial del Pacífico, bien fuera porque efectivamente lesionara sus intereses particulares o por un compromiso con el consulado de México.

1815 fue un año de significativas disposiciones gubernamentales relacionadas con el comercio marítimo en el Pacífico. En abril la corona suprimió definitivamente el sistema de flotas únicas desde Manila, la famosa "nao de China", y prácticamente se liberó ese comercio dando permiso de efectuarlo en navíos particulares.⁶⁹ Sin embargo, lo más importante para nuestro estudio, fue un proyecto de Reglamento provisional de comercio para la Nueva Galicia, presentado el 18 de abril por el administrador general de alcabalas de Nueva Galicia, Salvador Batres, y aprobado el 14 de junio de 1815 por el intendente José de la Cruz, la audiencia de Guadalajara, los ministros de la real Hacienda en la provincia, los deanes de la catedral, los diputados del ayuntamiento de Guadalajara, los diputados de la Universidad de Guadalajara y por los diputados del consulado neogallego.⁷⁰ El Reglamento provisional se componía de veintiocho artículos y en esencia se trata de una defensa del comercio que se hacía por San Blas, alegando que las mercancías extranjeras ya venían "españolizadas" de otros puertos y que además pagaban hasta un 21% de impuestos. Se hacía notar también que el comercio por San Blas lo había autorizado la necesidad, que había sido provechoso para la Nueva Galicia y para la recaudación fiscal, y que gracias a él se había podido socorrer a las provincias circunvecinas, incluso Acapulco. No se olvidaba de

mencionar tampoco lo benéfico que ese tráfico comercial había sido para las Provincias Internas y sugería un nuevo régimen de impuestos para los productos venidos de Panamá que alcanzaría hasta un 28.5%. En cambio, se proponía proteger a los productos nacionales (todos de tipo agropecuario) que pagarían sólo un 4.5% para que pudieran competir con los extranjeros y no desalentar la agricultura. En el último artículo del Reglamento se mencionaba a dos navíos, la fragata Cazadora y el bergantín Europa, cuyos cargamentos y la comercialización de los mismos parecen haber sido el pretexto para elaborar un reglamento adecuado a las nuevas condiciones del tráfico comercial por San Blas. Las nuevas leyes fueron aprobadas en forma unánime por las autoridades civiles y eclesiásticas, así como por los sectores comerciales e intelectuales de Nueva Galicia y revelan el profundo interés que existía en la provincia por conservar la salida marítima, aún al costo de autoimponerse contribuciones fiscales, que, según la enmarañada legislación imperial, podían ser evitadas. También en las Provincias Internas siguieron el ejemplo de la Nueva Galicia y en septiembre del mismo año el comandante Bernardo Bonavía comunicaba a Calleja que en una Junta provincial de real Hacienda, del 28 de julio, se había decidido aplicar el mismo Reglamento de la Nueva Galicia en los puertos de Sonora.⁷¹

Para entonces el consulado de México había desatado un ataque total y logró que los fiscales de la real Hacienda en México emitieran una serie de dictámenes declarando ilegal el comercio Panamá-San Blas; también denunciaron a varios comerciantes que habían llegado a la capital con mercancías adquiridas en San Blas y lograron que se les confiscara. Los afectados se quejaron de esta acción, además de tachar de ignorantes a los miembros del consulado de México, y califi-

caban de ridículo el querer cerrar los puertos del Pacífico. El consulado capitalino no cejó en sus denuncias y acerca del comercio ilícito efectuado por San Blas y Guaymas decía que se habían fugado a manos extranjeras veinte millones de pesos en plata.⁷² Mientras proseguían las denuncias y empezaban las averiguaciones del gobierno virreinal, continuaron llegando a San Blas navíos procedentes de León, Realejo, Panamá y Guayaquil con todo tipo de artículos. Otros pocos navíos llegaron de la propia región del golfo de California como la balandra Santa Cruz de Mayo, que traía de San José del Cabo un cargamento de queso, y el bergantín San Luis Gonzaga, que traía harinas y telas de Guaymas; otro barco, el Cantabro naufragó en Cerralvo cuando llevaba a Loreto maíz, brea y alquitrán.⁷³

Al fin, a mediados de 1816 dio frutos la presión del consulado de México y el 12 de julio el virrey Calleja publicó un bando donde se confirmaba la autorización a Tampico para continuar el comercio ultramarino, pero sólo con mercancías venidas de España, y también se le permitía comerciar productos novohispanos con Campeche. En cambio, se prohibía el comercio de Panamá con los puertos del Pacífico, los cuales sólo podían comerciar productos coloniales y de la metrópoli con otros puertos de Centro y Sudamérica.⁷⁴ La reacción en Nueva Galicia fue inmediata y agresiva: el consulado de Guadalajara utilizaba términos como "desventura", "egoísmo", "tendencioso" y llegaba a decir que la extracción de moneda era irremediable y que "en buena hora" se la llevaran los extranjeros si eso ayudaba a remediar necesidades y continuar con el comercio; el ayuntamiento de Guadalajara decía que esa medida ponía en peligro la ayuda a Valladolid, Acapulco y California, así como la estabilidad de Nueva Galicia, Sinaloa y Sonora; el intendente José de la Cruz coincidía en esos puntos y se aventuraba a

decir que la expulsión de moneda no era nueva, pues antes se llevaba por otro rumbo (Veracruz) y en mayor cantidad por los altos precios; la junta de arbitrios de Tepic afirmaba que se privaba a Nueva Galicia, Sonora y Sinaloa de un abastecimiento regular y que el vecindario de Tepic era privado de beneficios para sí mismo y de auxilios que se podrían brindar a otras provincias, pero que sobre todo se frenaba el desarrollo del noroeste, ya que gracias al comercio habían aumentado las industrias (artesanales) y la agricultura, y había resurgido la minería; hasta el cabildo de la catedral de Guadalajara opinó en favor del comercio por San Blas haciendo una elegía de la actividad comercial en general como animadora de muchos otros renglones, entre ellos el de los diezmos, y comentaba que aunque muchas utilidades se fugaban a Panamá todo eso debía sobrellevarse en beneficio de la monarquía y el pueblo en general.⁷⁵

Resulta muy ilustrativo el tono general que se advierte en estos alegatos, generalmente cargados de intención para destacar lo benéfico que había sido para Nueva Galicia y las Provincias Internas de occidente el comercio por San Blas, inclusive lográndose un objetivo que había perseguido la corona por dos siglos sin resultados prácticos: fomentar el poblamiento y el crecimiento económico de provincias como Sinaloa y Sonora. Los intereses regionales y locales fueron defendidos arduamente y se llegó a cuestionar con severidad si valía la pena descuidar los asuntos coloniales en favor de los metropolitanos. No olvidemos que desde que empezaron a aplicarse las leyes del "libre comercio" y se decretó la consolidación de vales reales, en 1804, se había producido una dislocación en las relaciones económicas que, por un lado, fortaleció los intereses regionales y, por el otro, provocó el resentimiento de las clases poderosas. La guerra de independencia desató un remolino de motivaciones e intereses y

finalmente vino a apresurar el proceso de desgarramiento entre metrópoli y colonias.⁷⁶

Una circunstancia de carácter político provocó un cambio en los asuntos de la Nueva Galicia y el comercio por San Blas: Calleja fue llamado a España y a fines de 1816 lo sustituyó como virrey Juan Ruiz de Apodaca. Ante esta coyuntura, el intendente José de la Cruz ignoró el bando de julio de 1816, actitud que se vió reforzada al año siguiente por una determinación de las autoridades fiscales metropolitanas para que se estableciera una aduana en Panamá y así los artículos pudieran circular libremente por el Pacífico, además de que se rehabilitaba el puerto de Guaymas para el comercio libre.⁷⁷ Todo el segundo semestre de 1816 y el primero de 1817 continuaron llegando y saliendo de San Blas barcos provenientes de Panamá, Guayaquil, Realejo, Cádiz, Lima, Alta California, Guaymas, Loreto y Mazatlán. De los puertos del golfo de California llegaban oro, plata, harina, jabón, carne seca, queso y sebo, mientras que los "panameños", como se conocía a todos los demás, traían una gran variedad de mercancías, sobre todo manufacturadas.⁷⁸ Aunque en los documentos de las autoridades españolas del noroeste no se hace ninguna mención, debemos señalar que algunos funcionarios metropolitanos describían un fraude muy comúnmente realizado en todo el imperio: aprovechando la casi nula vigilancia marítima, los barcos ingleses y norteamericanos transbordaban mercancías a navíos españoles y coloniales que eran los que introducían el contrabando, legalmente, a los puertos hispanoamericanos. De acuerdo a los múltiples reportes de barcos extranjeros en el Pacífico no resulta descabellado suponer que esto fue una práctica corriente en el golfo de California y de cuando en cuando la balandra Cruz de Mayo, o los navíos centroamericanos, llegaban de San José del Cabo, Loreto o Guaymas con un sorprendente cargamento de telas a San Blas,

Durante esa época de caos comercial, aduanal y naviero resalta una relación de las autoridades fiscales de Acapulco -1817- quienes notificaban los productos que se introducían en ese puerto de otras colonias, pero también de San Blas, Guaymas, Mazatlán y Californias, que tenían exención de pago de alcabalas en primera venta. Esa relación enlista productos que efectivamente parecían ser de origen hispanoamericano y que por lo general eran del ramo agropecuario y algunas artesanías como sombreros, hamacas y petates procedentes, indistintamente, de Callao, Guayaquil, Sonsonate y Realejo. Respecto a los productos procedentes del noroeste novohispano se citaba que de San Blas llegaba alquitrán, brea, maíz, panocha, mezcal y búcaros de Guadalajara (¿loza?), mientras que de Guaymas, Mazatlán y Californias llegaban "harinas superiores y abundantes", sebo de res, jabón, cobre, oro de placer y plata de patio y fuego, pieles de nutria, queso, higos, pasas, uvas, orejones, sardinas, perlas de Loreto y carne de res en tasajo.⁷⁹ Productos como estos sí eran un reflejo de lo que el noroeste novohispano podía y empezaba a exportar comercialmente en aquella época, aprovechando la corriente del comercio marítimo que resultaba más rápido, económico y seguro que las vías terrestres.

Mientras tanto, el consulado de México continuó su empecinada e inútil lucha contra el comercio efectuado por San Blas y Guaymas. Daban una relación completa de los muchos barcos que seguían llegando y hacían notar la disparidad de precios entre los artículos de contrabando y los lícitos que llegaban de México, para preguntarse finalmente que si se cortaba el comercio lícito no vendría también la separación política. El consulado de Guadalajara por su parte no cooperaba con su colega capitalino en las reclamaciones para hacer cumplir el bando de Calleja, diciendo que no podían aplicarlo a los barcos que llegaban a San Blas y estaban ignorantes de él. Un poco al margen de los

demás documentos se encuentra una queja que parece ser del consulado de Manila acerca de que el gobierno de Guadalajara y las autoridades de Tepic favorecían a los panameños.⁸⁰ No cabe duda que a estas alturas el consulado de México ya había perdido buena parte de su influencia en el virreinato y por otra parte existía un divorcio casi completo con los consulados provincianos, aferrándose aún a ideas como el cierre de puertos y el sistema de flotas. El consulado de Guadalajara estaba concentrado en sus actividades comerciales a través de San Blas y con las provincias del norte, mientras que el de Veracruz hacía lo mismo en su zona de influencia y parecía estar imbuido de teorías mercantiles más acordes con las circunstancias de la época.

Merece tratamiento aparte uno de los últimos intentos españoles por afianzar sus relaciones mercantiles con las colonias y que tuvo especial relevancia para el Pacífico noroccidental. Desde 1793 había existido el proyecto, por parte de los Diputados Directores de los Gremios Mayores de Madrid, de efectuar expediciones comerciales a Callao, San Blas y Californias. Para ese propósito se dictó una real Orden el 1 de octubre de 1793 que otorgaba el permiso para realizar una expedición de ensayo con exención de impuestos. Al parecer, la empresa no se llevó a cabo y en 1795 se presentó un mercader, Román Márquez, a quien se le concedieron mayores facultades como la de que si no hubiera compradores en San Blas podría internar sus productos y venderlos donde más le conviniera; asimismo, podía comerciar lo que quisiera durante el viaje de regreso.⁸¹ Tampoco hay noticias de si Márquez pudo cumplir con sus planes y, aunque el proyecto siguió vigente, la corona renovó el permiso con otra Orden el 3 de julio de 1818. A consecuencia de este último decreto, o el de 1 de julio de 1819 mencionado posteriormente, fue que a principios de 1820 llegó a San Blas una fragata angloamericana, La China, que traía productos españoles

desde Cádiz e invocó en su favor todas las prerrogativas concedidas en 1793, 1795 y 1818.⁸² No existen mayores datos acerca de qué éxito tuvo La China, aunque sí es muy significativo que el comercio de la metrópoli tuviera que recurrir a navíos y marinos norteamericanos.

En el curso del mismo año, marzo de 1820, un funcionario metropolitano apellidado Salmón escribía al virrey Apodaca para transmitir una queja de Fernando de la Sierra, comerciante gaditano, acerca de que las aduanas y oficinas fiscales de San Blas, Tepic y Guadalajara no respetaban los privilegios de las expediciones desde Cádiz.⁸³ Como la fecha es muy cercana a la llegada de La China a San Blas suponemos que otro navío atracó tiempo atrás. Un poco más adelante, julio de 1820, un funcionario fiscal de Cádiz, Basilio de Nimuesa, dio permiso al comerciante Dionisio Prendergast para enviar un barco a San Blas bajo la protección de toda la legislación anterior. Prendergast fletó la fragata norteamericana Mentor para comerciar en San Blas, Guaymas y Acapulco con escalas en Guayaquil y el Callao.⁸⁴ El virrey Apodaca, por su parte, decidió dar aviso a las autoridades fiscales del virreinato, al intendente de Guadalajara y a los gobernadores de las dos Californias para que dieran todas las facilidades fiscales y navales a los barcos que llegaran de Cádiz o de España bajo la protección de las leyes metropolitanas.⁸⁵

Para esta época las Cortes españolas, reunidas otra vez bajo la bandera del liberalismo, gracias al movimiento de Riego, sesionaban con objeto de darle una nueva estructura y sentido al imperio español. Referente al comercio, el 5 de octubre de 1820 se proclamó un decreto para reglamentar las aduanas del imperio por el que prácticamente se establecía el libre comercio. Los barcos de la metrópoli y de las colonias podían transitar libremente entre cualquiera de los puertos habilitados para el comercio libre y aunque se suponía que sólo esos barcos

podían realizar el comercio dentro del imperio, también se dejó la puerta abierta a los extranjeros mediante una carga impositiva mayor y, extraoficialmente, mediante transbordos y fletamentos. El 9 de noviembre de 1820 se designaron los puertos habilitados para el comercio libre y en Nueva España los elegidos fueron Campeche, Veracruz, Tampico, Soto la Marina y Bahía de San Bernardo, sobre el litoral atlántico, mientras que en el Pacífico se designó a Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán, Guaymas, San Diego y Monterrey. En la misma fecha quedó abolido el Reglamento de 1778 que tanto había significado en su momento para las relaciones mercantiles y navales del imperio español.

Sin embargo, las reformas llegaron demasiado tarde para ser aplicadas en Nueva España pues al iniciarse 1821 se proclamó el Plan de Iguala, en septiembre se consumó la independencia y en diciembre el gobierno provisional dictó un arancel general provisional de aduanas por el que los navíos de todas las naciones podían comerciar en los puertos mexicanos.⁸⁶ Con esto finalizó toda una época de modalidades económicas en las que había prevalecido el interés de un grupo de comerciantes monopolistas, a pesar de los intentos finales por modernizar las relaciones mercantiles del imperio español -y junto con ellas a todo el edificio colonial- se impusieron las necesidades socioeconómicas y políticas de la Nueva España para establecer un nuevo orden.

A propósito de los consulados novohispanos, y en especial el de la ciudad de México, debemos consignar que en los últimos años del dominio colonial español parecieron resignarse a sobrellevar la situación, pues disminuyeron el número y el tono de alegatos tan encendidos como los de 1816 y 1817. Cuando se inició 1821 los priores del consulado de México acusaban recibo de un decreto emitido por las Cortes para que los consulados se reunieran en juntas generales de comercio y

dieran su opinión acerca de la utilidad y necesidad de fomentar la marina en todo el imperio. El consulado respondió que era un asunto del mayor interés y proponían consultarlo con los otros consulados.⁸⁷ El único consulado que respondió fue el de Veracruz que expresaba su pesimismo por la falta de personal de marinería, la escasez de materiales de construcción naval, la extensión del litoral a vigilar y la poca ayuda del gobierno. Una vez consumada la independencia fue un miembro del consulado de Veracruz, José María Quirós, quien todavía intentó rescatar parte de los antiguos privilegios al insistir en la necesidad de limitar el número de puertos abiertos al comercio y seguir confiando en la posibilidad de controlar el tráfico mercantil por los canales acostumbrados.⁸⁸

Por lo que respecta al consulado de Guadalajara este gremio mercantil parecía haberse dedicado a la atención definitiva del comercio por San Blas y su proyección hacia las Provincias Internas. El flujo de navíos continuaba sin interrupción a San Blas desde las otras colonias y desde puertos del golfo de California; también se mantenía constante la presencia de buques ingleses y norteamericanos en toda la región del mar de Cortés -según informes de marinos novohispanos-, bien bajo la forma de balleneros o declarándose abiertamente como comerciantes.⁸⁹ Haciendo gala de oportunismo político el consulado de Guadalajara supo adaptarse a los nuevos tiempos y desde que se produjo el triunfo insurgente adoptó el título de consulado nacional; después celebró entusiasmado la coronación de Agustín de Iturbide, quien pidió un préstamo forzoso de 600 000 pesos a cada consulado y a cambio del cual los autorizó a recolectar un dos por ciento sobre todo el oro y la plata acuñada que saliera por aduanas terrestres, disposición que significó para el consulado jalisciense, entre 1822 y 1824, un reembolso de casi 92 000 pesos. La inestabilidad política y económica del

país provocó que a la caída de Iturbide el nuevo congreso constituyente pidiera al consulado de Guadalajara un nuevo préstamo de 100 000 pesos, en abril de 1823,⁹⁰ y que en 1824 el congreso del estado de Jalisco impusiera otro préstamo forzoso de 12 000 pesos,⁹¹ siendo estas operaciones, aparentemente, las últimas que se realizaron con el gobierno antes de la extinción de los consulados.

El final de los gremios mercantiles novohispanos se decretó el 16 de octubre de 1824 cuando el congreso ordenó que cesaran en sus funciones con respecto a los asuntos federales. Después de eso fue cuestión de tiempo que las legislaturas estatales ordenaran su final: el consulado de Veracruz y el de Guadalajara, nacidos en 1795, terminaron su existencia oficial en noviembre de 1824, mientras que el de la ciudad de México se refugió en el estado del mismo nombre y prolongó su agonía hasta 1827.⁹² Resulta hasta cierto punto simbólico que los consulados jóvenes, nacidos tanto por el desarrollo económico regional novohispano como por el aliento de la monarquía y las reformas borbónicas, fueran los primeros en desaparecer, mientras que el añejo y otrora poderoso consulado capitalino encontró un último refugio al empuje de las nuevas ideas. Cualquier estudio sobre la historia socioeconómica del México colonial tiene que referirse invariablemente al papel crucial que desempeñaron las instituciones consulares durante dos siglos y medio, o durante tres décadas. En el caso de nuestra historia regional del noroeste mexicano y del comercio marítimo en el golfo de California los polos opuestos se tocan: pocas instituciones tuvieron tanta influencia, negativa en su mayor parte y positiva en una porción menor, en las relaciones económicas y el desarrollo social de las provincias situadas a la orilla del mar de Cortés.

3. Persistencia de los problemas económicos regionales al inicio del siglo XIX y expectativas al término de la guerra de independencia.

Tras habernos ocupado de la época de los proyectos (1740-1768) y el periodo de las reformas borbónicas hasta el final del siglo XVIII, trataremos de presentar ahora una visión de la situación que privaba en el noroeste novohispano al iniciarse el siglo XIX. Para ello consideramos necesario empezar por señalar la ubicación de las provincias noroccidentales en el contexto del virreinato. Las Californias habían sido separadas de la Comandancia de las Provincias Internas desde 1792 y estaban sujetas a la autoridad directa del virrey; para esos años Monterrey ya había sustituido a Loreto como capital de la provincia, pero en 1804 se dividió el territorio en la Alta y la Baja California, provincia esta última de la que Loreto volvió a ser la capital. La Baja California era tal vez la provincia noroccidental que más penuria sufría, pues aparte del hostil medio geográfico que limitaba las posibilidades de colonización, existían otros graves factores que condicionaban negativamente su desarrollo económico: uno de ellos era la reducida cantidad de habitantes y otro fue la escasa comunicación naval con el continente, factor que en el caso de la península era imprescindible superar. Fuera de la subregión del sur de la Baja California, comprendida entre La Paz y cabo San Lucas, donde subsistía una limitada actividad minera y empezaban a desarrollarse las actividades agropecuarias, esencialmente la ganadería, el resto de la Antigua California no tenía más actividades económicas que las limitadísimas de las misiones y del presidio de Loreto. Esta situación se prolongó hasta el triunfo del movimiento independentista, lo que aunado al aislamiento de las Californias se reflejó incluso en el hecho de que fueron las últimas y más reacias provincias en aceptar la separación política de España.

Sonora y Sinaloa no estaban en una situación tan desesperante, pero padecían los mismos problemas que habían aquejado a todas las provincias del norte novohispano durante dos siglos y medio: escasa colonización, permanente inseguridad fronteriza, falta de producción artesanal, desigual y oneroso abastecimiento mercantil y una incierta política gubernamental hacia las diferentes regiones septentrionales. Desde 1734 Sonora y Sinaloa habían constituido un territorio único e independiente, separado de la autoridad de Nueva Vizcaya, pero cuando se fundó la Comandancia de las Provincias Internas, en 1777, el gobierno de Sonora y Sinaloa pasó a depender de ese organismo. Aunque las intendencias se establecieron en 1786, Sonora había sido la región donde se experimentó el sistema desde 1771, por lo que los máximos funcionarios provinciales reunieron casi siempre ambas funciones, las de gobernador y las de intendente, las que ejercieron hasta el término de la dominación española. Cuando se iniciaba el siglo XIX la intendencia de Arizpe era la que ocupaba el segundo lugar en extensión territorial con 19 143 leguas y, en cambio, el último lugar en número total de habitantes (121 400), según los informes que recopiló Humboldt en 1803.⁹³

Alejo García Conde fue el gobernador intendente de Sonora y Sinaloa durante el periodo comprendido entre 1796 y 1813, por lo que continuamente estaremos refiriéndonos a él, bien sea como el gobernante de la provincia o como el autor de varios informes referentes a la situación de las provincias noroccidentales. A causa de su prolongado desempeño como gobernador intendente, las opiniones y conceptos de García Conde tenían el peso de la experiencia y llegó a ser tan favorecido por las autoridades españolas que, después de su gobierno en Sonora, pasó a ser gobernador e intendente de Nueva Vizcaya y, por breve tiempo, comandante de las Provincias Internas.⁹⁴ Ya lo habíamos men-

cionado anteriormente en relación con un caso de comercio ilícito acaecido en Guaymas y aunque su actuación no fue entonces todo lo apegada a los reglamentos del gobierno español que debería haber sido, García Conde salió bien librado del trance.

García Conde intervino en forma destacada como coordinador de una serie de informes elaborados por los funcionarios locales de toda la intendencia de Arizpe, entre 1804 y 1805, en respuesta a un cuestionario que el consulado de Veracruz había enviado a todas las provincias del virreinato solicitando información detallada de las actividades económicas en cada región.⁹⁵ El cuestionario se dividía en diez apartados que debían contestar los subdelegados de cada partido de las intendencias o en su defecto, sobre todo en el norte, los comandantes de presidios. Respecto al caso específico de Sonora debemos decir que García Conde intervino continuamente para enmendar los informes de varios subdelegados e incluso decidió elaborar un resumen de todos los documentos con objeto de aclarar varios puntos.⁹⁶ Los partidos cuyos subdelegados respondieron o participaron de alguna manera en los informes fueron Rosario, Maloya, Copala, Mazatlán, Cosalá, Culiacán, Sinaloa, El Fuerte, Álamos, Ostimuri, Sonora, Bacoachi, Bavispe, Buenavista, Pitic, Fronteras, Cieneguilla, Altar, Tubac y Tucsón. En cuanto a los asuntos acerca de los cuales se solicitaba información podemos modernizar los términos para decir que los diez apartados eran: características geográficas, obras públicas, defensa militar, cuestiones fiscales, comercio, agricultura, ganadería, industria, ocupaciones y observaciones generales.

En los informes destaca desde luego el hecho de que en los partidos del sur -el actual estado de Sinaloa y sur de Sonora-, era donde existían las mayores concentraciones urbanas, mientras que las poblaciones norteñas (Pitic, Cieneguilla, Tubac, Altar y Tucsón) eran las

que menos habitantes tenían; se nota también que la minería de metales preciosos era considerada aún como la mayor fuente de riqueza en toda la intendencia, aunque había quejas sobre la falta de mano de obra y desinterés por otro tipo de minerales sobre los que preguntaba el consulado de Veracruz (como el fierro, plomo, estaño, cobre, mármol y yeso).⁹⁷ Por lo concerniente al renglón de obras públicas puede apreciarse una ausencia casi total de caminos, puentes y edificios de cierta importancia, pero ya se menciona la existencia de algunos molinos de harina. Con referencia a las cuestiones militares sólo se mencionaba como fuerza organizada a la que estaba encargada de la custodia de Mazatlán, aunque debemos hacer la aclaración de que prácticamente todos los habitantes de la provincia, incluyendo grupos de indígenas aliados a los colonos, participaban en las milicias para combatir las incursiones de tribus hostiles, especialmente apaches.⁹⁸

Dos renglones que interesan particularmente a este estudio son los de las cuestiones fiscales y mercantiles. Las primeras tenían un curso que casi se acercaba a la normalidad en los partidos del sur, mientras que en los partidos del norte parecía haber tal desorden que García Conde aparentemente dio órdenes de no contestar ese renglón. El apartado comercial, por lo contrario, es muy revelador, pues el consulado veracruzano lo había subdividido en siete secciones: tres para saber de dónde se importaban productos a la región (Europa, Asia y resto de América), dos para saber qué y hacia dónde se exportaban productos regionales, una para el contrabando y una para notas. Los funcionarios locales prefirieron englobar sus respuestas respecto al origen y tipo de mercancías que se importaban diciendo que todo llegaba por una sola vía, la terrestre, y se vendía por los mercaderes sin establecer diferencias (telas, loza, semillas, algunos comestibles elaborados, materiales para la minería), el sistema que funcionaba en

forma inalterable desde hacía más de dos siglos. Lo mismo se puede decir respecto a las exportaciones: no se producía ni se enviaba nada a ninguna parte, tajante declaración que proyectaba una imagen económica desoladora, ejemplo típico del comercio unilateral o "pasivo", propiciado por el sistema de monoproducción minera que creaba un circuito cerrado de consumo donde se intercambiaba metal precioso por todo tipo de satisfactores. También respecto al contrabando había unificación total de criterios y se afirmaba que no existía, pues se arguía en los informes que a nadie le interesaba, ni le convenía, ni se podía realizar. García Conde no estuvo de acuerdo con esta afirmación y en su resumen de 1805 manifestaba su alarma e impotencia ante el comercio ilícito, que, al decir suyo, se efectuaba casi abiertamente por la falta de vigilancia costera.⁹⁹ Fue en estos años que surgió con toda su fuerza el fenómeno del contrabando y es de llamar la atención el encubrimiento, no sólo de los colonos sino también de las autoridades locales, a una actividad que venía a solventar los problemas de abastecimiento regional y a poner en crisis el centenario sistema de distribución mercantil desde la ciudad de México. Por otra parte, este comercio marítimo ilícito vino a favorecer, en menor grado, el desarrollo de ciertas industrias originadas en las actividades agropecuarias -como la harinera- que ahora podían tener salida por la vía marítima.

Los cuestionarios también incluían preguntas acerca de catorce diferentes artículos agrícolas y aunque el maíz todavía figuraba como el cultivo predominante, ya se puede advertir la creciente importancia del trigo. Se mencionaban también las posibilidades que tenían de un mayor desarrollo el cultivo de las legumbres, del algodón y de la caña de azúcar, y de otras plantas tintóreas y medicinales que se daban en estado silvestre. La ganadería ocupaba un lugar preponderante en-

tre las actividades económicas de Sonora y Sinaloa, donde los amplios espacios y los pastos adecuados permitieron la crianza y reproducción de grandes hatos de ganado vacuno, equino y mular. Desafortunadamente para las provincias noroccidentales casi no se industrializaba esa riqueza ganadera, pues sólo se usaba lo necesario para los reducidos intercambios regionales y apenas en las siguientes décadas empezó a producirse carne seca, sebo y jabón que se transportaban por vía marítima a San Blas, junto con el artículo más solicitado del noroeste, la harina.¹⁰⁰ Como ocupaciones principales en la provincia se mencionaba desde luego a la minería y, aunque los informes son muy confusos en este aspecto, parecían seguirle en importancia el pastoreo, la arriería y la agricultura, actividades en las que participaban indistintamente casi todos los colonos. Existían unos cuantos artesanos (herrereros, carpinteros, albañiles, sastres, plateros y zapateros) que trabajaban aisladamente y sin recursos, por lo que su trabajo pasaba casi inadvertido; en cuanto a las actividades marítimas existe un revelador comentario que decía "la gente no es afecta", suponemos que a la marinería, ya que las actividades pesqueras llegaban a realizarse por temporadas en las costas sinaloenses y en forma casi regular por los indios yaquis en la costa de Sonora; previamente se había mencionado en otros apartados que los únicos puertos con buenas condiciones para recibir navíos eran los de Guaymas y Mazatlán, pero en general los informantes no concedían gran importancia a la comunicación o a las actividades marítimas. Finalmente, el último apartado, el de las "Observaciones generales", contenía variados comentarios de los subdelegados. Algunos expresaban sus ideas para establecer industrias textiles o tabacaleras, otros insistían en que se promovieran las artes y oficios mecánicos, los más persistían en el optimismo típico de los que esperaban el resurgimiento de los reales mineros.¹⁰¹

*razones x las
y el sur
es que
de un*

Por la simple comparación de los informes podemos advertir que la subregión del sur tenía un mayor desarrollo económico que la del norte, debido a múltiples factores entre los que podemos destacar un proceso de colonización más adelantado y favorecido por la pacificación total de los indígenas, la menor lejanía respecto de los centros importantes de la industria y del comercio novohispanos, y una mayor facilidad para utilizar los abundantes recursos naturales de la zona. Esto no quiere decir que Sonora fuera una zona deprimida respecto a Sinaloa, ya que algunas subregiones, como Álamos y Ostimuri, tenían incluso mayor cantidad de pobladores y de producción agropecuaria que cualquiera de los partidos de la subregión sinaloense, pero la misma extensión geográfica de los partidos sonorenses, el medio ambiente geográfico y su condición de frontera limitaban sus posibilidades de progreso. De los informes se desprende también que la minería seguía siendo el eje de la mayoría de las actividades en Sonora y Sinaloa, pero que ya enfrentaba problemas cada vez más graves de financiamiento y operación por la alteración que habían sufrido los circuitos comerciales a causa de las reformas borbónicas. Esas reformas, en el caso de las provincias alejadas del centro del virreinato, no lograron impulsar a gran escala la minería. Las actividades agropecuarias, por el contrario, tenían amplias posibilidades gracias a que no era necesario hacer fuertes inversiones, a que el medio geográfico del noroeste favorecía la agricultura y la ganadería, y a la liberación de trabas fiscales para exportar productos a regiones aledañas, bien fuera por la vía terrestre o por la muy accesible del golfo de California.

Desde luego, todas las provincias norteñas continuaban con el grave problema de la falta de actividad artesanal y dependían para su abastecimiento de las regiones novohispanas que sí contaban con alguna producción del ramo textil (Puebla, Querétaro, San Miguel el Gran-

de). La red de comercio interna ya no era monopolizada en forma absoluta por los comerciantes de la ciudad de México puesto que los mercaderes provincianos ya intervenían y acudían a las compras de mayoreo en Veracruz, pero aún resultaba insuficiente y excesivamente costosa para los colonos del norte.¹⁰² El consulado capitalino todavía controlaba la mayor parte del comercio que se efectuaba por Acapulco, aunque, como ya hemos visto, en San Blas empezaba a desarrollarse un núcleo comercial que recibía mercancías provenientes del Atlántico -por la ruta de Panamá- y del Pacífico, tanto por medios lícitos como ilícitos. Durante la guerra de independencia se aceleraron los cambios en las relaciones económicas de todo el virreinato y, sin embargo, el septentrión de la Nueva España fue la región donde más tardaron en presentarse los signos del cambio.

Un buen ejemplo de la situación imperante en el noroeste del virreinato lo encontramos en el informe que Alejo García Conde, todavía gobernador intendente de Sonora, rindió en 1813 al comandante de las Provincias Internas, Bernardo de Bonavía.¹⁰³ El informe lo había ordenado el anterior comandante, Nemesio Salcedo, en respuesta a su vez de un decreto del ministerio de Hacienda de Indias que deseaba conocer datos estadísticos de las Provincias Internas. García Conde iniciaba su reporte con una exposición de las dificultades para cumplir esa orden superior a causa de la vasta extensión territorial de la intendencia de Arizpe y la falta de personal capacitado para recoger la información según los formularios gubernamentales. Después de quejarse del corto número de fuerzas militares que había en el noroeste y dedicar un comentario condenatorio al movimiento insurgente encabezado por Hidalgo, García Conde describía el territorio sometido a su mando (sus límites y poblaciones) y lo dividía en dos secciones: Sinaloa, entre el río de las Cañas y el Mayo, y Sonora, entre el Mayo y una incierta

frontera norte (hasta el grado 33 de latitud norte, aproximadamente). Se quejaba de lo vasto de la provincia y proponía separar Sonora de Sinaloa, dándole a esta última como posible capital el poblado de Cuiliacán y a la primera el de Arizpe, donde también podría establecerse una Audiencia en vista de su lejanía a Guadalajara.¹⁰⁴

Más adelante hacía una descripción de las características geográficas físicas en la que incluía un encendido elogio de la potencialidad ganadera y pesquera del noroeste novohispano; también destacaba las notables posibilidades de la región en materia agrícola (trigo, algodón, legumbres y hortalizas, tabaco, plantas tintóreas y medicinales) y en riqueza mineral (salinas, yeso, oro y plata), aunque reconocía de esta última que en esa época no era costeable su explotación, sobre todo "si falta la industria y vida laboriosa de sus habitantes".¹⁰⁵ Hasta aquí llegaba en su descripción de los recursos naturales de la intendencia de Arizpe, pues en seguida, a partir del punto número 29 de su informe, expresaba una amarga queja por la falta de artesanías o de industrias y por la carestía del abastecimiento comercial que con sus altos costos frenaba todas las actividades productivas -minería y agricultura especialmente-, con lo cual contribuía de manera importante a provocar un descenso en el nivel de los empleos y por consiguiente en el desarrollo de toda la provincia.¹⁰⁶ El remedio que proponía García Conde para este vicio económico era el mismo que había propuesto José Rafael Rodríguez Gallardo sesenta y tres años atrás, el comercio marítimo, aunque ahora con las modalidades que ofrecía la época y con un tono más decidido contra el tambaleante poder del consulado de México:

El primero [Concepto] que ocurre a mi celo es el de fomentar el comercio marítimo, concediéndole alguna rebaja de derechos que incline a la construcción de buques y a la introducción por

mar de los géneros, frutos y mercaderías que se necesitan para la provisión de la Sonora y Sinaloa, pues aunque ya se ha otorgado esta gracia para los efectos que vienen de Guatemala y de la América Meridional considero preciso hacerla extensiva a los puertos de Nueva España. Este arbitrio desde luego produce la ventaja de que se disminuya el importe de los fletes, y que en retorno pueden llevarse cueros al pelo, harinas, quesos, y tal vez unto y carne seca para algunos de los parajes de la costa. Al principio costará mucha dificultad establecer este giro porque es preciso pelear con la indolencia del país, con la falta de luces de muchos mercaderes, con el interés de otros, y por último con la oposición del comercio de México, que se resentirá de esta providencia, pero además de que a cada uno le queda la libertad de traer sus memorias del paraje que convenga a sus particulares negociaciones, el tiempo, la constancia y prudencia con que deben irse venciendo los inconvenientes que se presenten para llevar este proyecto a toda su posible perfección, desengañará a muchos, convencerá a otros, y por fin vendrán todos a bendecir la mano juiciosa del gobierno que ha sabido proporcionarles las incalculables ventajas que deben traerles su establecimiento, cuyos resultados han de ser, según mi modo de pensar, el fomento y felicidad de estas recomendables provincias.¹⁰⁷

Incluía también una relación de los puertos de Sinaloa y Sonora por donde se podría realizar ese tráfico mercantil y ninguno le parecía más adecuado que el de Guaymas por sus condiciones naturales y por estar en paraje oportuno y proporcionado para el comercio de dicha provincia de Sonora y mucha parte de la de Sinaloa...". De la misma manera, García Conde llegaba a proponer qué personal y construc-

ciones debían existir en Guaymas, así como tomar ejemplo del funcionamiento de San Blas. Reconocía que Mazatlán reunía casi las mismas condiciones que Guaymas, y sin necesidad de hacer tantas inversiones, pero mencionaba que la guarnición militar de ese lugar se había pasado no hacía mucho tiempo a los insurgentes y era necesario hacer drásticas reformas organizativas en ese punto.¹⁰⁸ En seguida proponía que además de habilitar varios puertos para el comercio por mar se debían instituir varias ferias comerciales en el noroeste, eventos para los cuales debía consultarse la opinión del consulado de Guadalajara y de las juntas económicas regionales que podrían establecerse con ese propósito.¹⁰⁹

Según García Conde, otro "arbitrio" o proposición consistía en formar esas juntas económicas, que estarían compuestas por el gobernador de la provincia, o por los alcaldes de cada lugar, según el caso, por el cura, por dos agricultores, por dos mineros y por dos comerciantes, todas personas elegidas por sus gremios de acuerdo a su experiencia y capacidad. Las juntas sesionarían en la residencia del gobernador o en las casas capitulares de cada localidad; debían proponer los medios para fomentar la cultura, la industria y el comercio; podían alentar y discutir todo tipo de inventos y proyectos que buscaran el mejoramiento regional; estarían obligados a fundar escuelas elementales y experimentar nuevos métodos y sistemas de explotación agropecuaria y buscarían el establecimiento de industrias y talleres (textiles, mineros, artesanales). Aunque reconocía que existían muchas dificultades morales y materiales para estas juntas, hacía una exhortación a superarlas y sugería que se entregaran premios -aportados por el consulado de Guadalajara y administrados por comerciantes "de conocido caudal"- a los niños adelantados en el estudio, a las madres laboriosas y a los hombres más productivos en cualquiera actividad. Los pre-

mios se entregarían en la Navidad (dinero en efectivo, medallas, libros, telares, aperos), durante una ceremonia solemne que incluiría una mesa de honor con el retrato del rey, misa y sermones contra la "ociosidad".¹¹⁰

Los últimos puntos del informe de Alejo García Conde estuvieron dedicados a destacar las cualidades de los colonos del noroeste y rebatir teorías discriminatorias acerca de que la latitud, el clima y los alimentos del septentrión novohispano y americano provocaban una inferioridad intrínseca de sus habitantes. Proponía, sí, combatir la ociosidad y la miseria mediante la diversificación de ocupaciones, en lugar de limitarse a la minería como única opción de trabajo. Terminaba recapitulando todas sus ideas y "medios que he creído conducentes para atraer sobre estas provincias la abundancia y felicidad".¹¹¹

Aparte de su valor como documento curioso -esbozo del pensamiento ilustrado para aplicarse en los dilatados y despoblados territorios de la Hispanoamérica septentrional-, el informe de García Conde es un verdadero proyecto de desarrollo regional: el antiguo y anhelado proyecto del comercio marítimo en el golfo de California está planteado ya como una posibilidad inmediata y primordial para las necesidades de las provincias del noroeste. Se citaba también con insistencia el apoyo que podía esperarse del consulado de Guadalajara en toda la zona y se reconocía que fincar el futuro de Sinaloa y Sonora en la minería era encerrarse en un proceso viciado, aquél que sólo había beneficiado a un reducido sector minero y mercantil y que había sido conveniente a los intereses de la metrópoli. La defensa de las cualidades del colono norteño por parte de García Conde parece reflejar un sentido de identificación regional y complementar un programa de las futuras posibilidades del noroeste.

En los apartados anteriores de este capítulo hemos descrito cómo

aumentó el comercio ilícito y el comercio intercolonial en el golfo de California aprovechándose cada resquicio que permitían las leyes del libre comercio instituidas por la monarquía borbónica. Cuando estalló la guerra de independencia se acentuó el proceso de dislocamiento en el sistema comercial del noroeste y las mismas autoridades españolas colaboraron en la protección del comercio efectuado por la vía marítima para defender las necesidades y los intereses regionales, de modo que al consumarse la Independencia y darse a conocer el Arancel de Aduanas Marítimas y Fronterizas que declaraba el comercio libre con todas las naciones del mundo, prácticamente se daba curso legal a un hecho consumado.¹¹² Dicho Arancel, sin embargo, prohibía la importación de tabaco, algodón, cera y otros artículos menos importantes, además de exigir el pago de un impuesto único de veinticinco por ciento a todas las mercancías extranjeras que se introdujeran. Sólo quedaban libres de pago de impuestos algunos artículos como el azogue, los instrumentos científicos, la maquinaria de cualquier tipo, los libros, el lino en rama, los animales vivos y las plantas exóticas. Para la exportación se gravaban el oro y la plata, acuñadas y en pasta, la grana y la vainilla.¹¹³ La rapidez en expedir ese reglamento revela el interés del nuevo gobierno por controlar el renglón aduanero y comercial, ya que en vista de la apremiante situación financiera del país el único ingreso constante y seguro de los gobiernos independientes provenía de las aduanas. Resulta significativo que en el congreso constituyente de 1823 fuera el diputado por Baja California, Manuel Ortiz de la Torre, quien argumentara con más ardor en favor de un comercio libre que parecía irse restringiendo al paso del tiempo en favor de cierto proteccionismo económico.¹¹⁴

En medio de la conmoción general provocada por la independencia de México, o por causa de la misma euforia, vieron la luz pública va-

rios estudios dedicados a exaltar las posibilidades de desarrollo económico del nuevo país. Uno de los más conocidos fue el de Simón Tadeo Ortiz de Ayala, decidido partidario del liberalismo económico y de las teorías fisiocráticas.¹¹⁵ Buena parte de su obra estuvo inspirada en la de Alejandro de Humboldt y por eso encontramos que repite datos proporcionados anteriormente por el científico alemán, algunos de ellos referentes a las actividades marítimas que podían y debían impulsarse en los mares mexicanos, especialmente en el Pacífico. Acerca de las célebres perlas de California decía que serían muy útiles a la balanza mercantil cuando el gobierno estableciera "buceos de campana" en aquella región; también recomendaba proteger el comercio de las peleterías del noroeste (seguramente se refería a la Alta California) y la pesca ballenera en las aguas cercanas a las islas Marías y San Blas.¹¹⁶ Elogiaba la situación geográfica de México, país ubicado entre dos océanos, lo que, según él, permitiría una rápida comunicación marítima con todo el mundo y el desarrollo del comercio gracias a las riquezas naturales y a los que llamaba soberbios puertos del Pacífico..., además de los que podrían abrirse en el Atlántico, y "las exquisitas y abundantes maderas de construcción, la superabundancia de fierro, cobre y resina [que] favorecen los progresos de la marina y navegación".¹¹⁷ Como ferviente partidario del libre comercio, Ortiz de Ayala criticaba duramente el sistema de comercio interno durante la época virreinal al afirmar que había resultado ruinoso para muchas regiones -como Nueva Galicia y las Provincias Internas- pues se había efectuado a través de vías terrestres por medio de la "estéril arriería".¹¹⁸ Siguiendo los pasos de tantos otros personajes, Ortiz de Ayala proponía fomentar la colonización de la región noroeste, pero esta vez impulsada por el comercio libre, con lo que las Californias dejarían de ser una carga al gobierno y desde sus puertos se po-

dría colonizar la región del Gila, se establecería comunicación entre Nuevo México y Sonora, y se podrían fortificar los límites del imperio hacia el Missouri.¹¹⁹ Este era el optimismo reinante al iniciarse la vida del México independiente. No se necesitaba más que administrar adecuadamente los inagotables recursos naturales y dejar fluir libremente su comercio para construir una nación poderosa. Con estos cuantos extractos referentes al noroeste en la obra de Ortiz de Ayala podemos entrever las esperanzas que existían respecto a la feracidad del noroeste y a su situación geográfica privilegiada, en la ribera del océano.

Antes de proseguir con el estudio de los proyectos para la nueva nación hagamos un pequeño paréntesis para relatar lo sucedido en el noroeste entre 1821 y 1822. La consumación de la independencia fue recibida con tranquilidad en las provincias noroccidentales del continente, pero en la península no sucedió lo mismo y las primeras noticias se recibieron a través de los barcos mercantes que hacían escalas en Loreto y La Paz. La goleta Nuestra Señora del Carmen llegó a Mazatlán el 4 de febrero de 1822 con la noticia de que los misioneros de la península habían expulsado a la persona enviada para comunicar la noticia de la separación de España.¹²⁰ Ese comisionado, Francisco Vallarta, había viajado en otra goleta mercante, la Concepción, en la que también regresó a Mazatlán; el capitán de la Concepción, Juan Gómez, llevó después su cargamento comercial a Acapulco y allí repitió todas las noticias.¹²¹ Poco tiempo después se presentaron en la península dos barcos de la escuadra naval chilena, comandada por Thomas Cochrane, que había recorrido el Pacífico en una expedición de ambíguas finalidades y la cual estuvo anclada en Acapulco durante varios meses. Los sudamericanos realizaron algunos actos de pillaje en San José del Cabo y en Loreto hasta que fueron expulsados por los colonos

peninsulares; esto vino a precipitar el ánimo de los bajacalifornianos, inquietos por las noticias, hasta culminar con el juramento oficial de independencia en Loreto durante el mes de julio.

El comercio marítimo en el golfo de California proseguía mientras tanto con regularidad. San Blas continuaba siendo el puerto destacado en la región, al que llegaban navíos de Cádiz, La Coruña, Valparaíso, Guayaquil, Lima, Manila, Acayutla, Acapulco, Mazatlán, Guaymas, San José del Cabo, Loreto y los puertos de la Alta California. Además de los barcos españoles, hispanoamericanos y mexicanos, aparecen en las relaciones aduanales varios bajeles de origen inglés o norteamericano acerca de los cuales no existen datos referentes a su procedencia o destino.¹²² La administración aduanal de Tepic fungía como aduana marítima pues ahí se llevaban las mercancías descargadas en San Blas y donde también se cobraban los impuestos de introducción, consulado y diputación provincial. Llama la atención el que se cobrara igualmente un impuesto de depósito a la harina que llegaba de Guaymas y era descargada en el puerto, mientras que el intercambio de barco a barco no causaba impuesto.¹²³ La harina sonoreense era para entonces el artículo más importante en el tráfico mercantil del mar de Cortés, sólo superado por las telas y otros productos manufacturados que llegaban en los navíos extranjeros. Con Guaymas como puerta de salida, las subregiones del Mayo y del Yaqui empezaban a perfilarse como importantes zonas de producción agropecuaria que se servían de la vía marítima como la más adecuada para exportar su principal riqueza.

Volvamos ahora al tema de los planes y las expectativas para el noroeste mexicano. A raíz de la consumación de la independencia se había convocado a un congreso constituyente que diera forma institucional a la nueva nación; por lo pronto se conservó la organización y la división territorial de la época virreinal y fue así que sobrevivió

ron por algunos años las llamadas Provincias Internas, divididas en un sector oriental y en uno occidental. Las provincias occidentales fueron objeto de estudio para un grupo de diputados -Juan Miguel de Riesgo, Salvador Porras, Francisco Velasco y Manuel José de Zuloaga- quienes produjeron un documento titulado Memoria sobre las proporciones naturales de las Provincias Internas Occidentales, dado a conocer en la ciudad de México el 1 de julio de 1822.¹²⁴ De esta Memoria extractaremos los temas que más interesan a nuestro estudio de la región del golfo de California, puesto que el documento abarcaba las provincias de Nuevo México, Nueva Vizcaya, Sonora y Sinaloa. Los diputados principiaban por señalar las dificultades de comunicación de Sonora y Sinaloa con otras provincias por el obstáculo natural de la Sierra Madre; después daban datos estadísticos de población -estimaban 130 000 habitantes para Sonora y Sinaloa en 1822- y hacían un recuento de los recursos naturales entre los que elogiaban especialmente la riqueza ganadera (al norte del río Fuerte sobre todo), los productos del mar (carey y perla), la diversidad de especies agrícolas (el trigo era llamado "el mejor del imperio"), y, desde luego, la conocida riqueza minera (oro, plata, salinas, cobre). Termina esa primera parte de la Memoria con el comentario de que el favor "de la divina providencia" a Sinaloa y Sonora se veía disminuido por el desigual terreno geográfico, el clima extremo y la escasez de agua.

La Memoria es un documento muy extenso que abarcaba todo tipo de problemas -económicos, políticos, de colonización, militares, administrativos, eclesiásticos y judiciales- y como en todos los estudios acerca del noroeste había lamentaciones por la escasa y desordenada colonización durante la dominación española, por lo que se hacía un breve resumen de varios momentos claves en la administración gubernamental respecto al noroeste (su separación de Nueva Vizcaya, las visi-

tas del marqués de Rubí y de O'Conor, por ejemplo), con especial énfasis en la creación de la Comandancia General de las Provincias Internas y la actuación de Teodoro de Croix, personaje a quien no escatimaban elogios. El objetivo de destacar la efectividad administrativa de la Comandancia se hacía para sugerir una mayor autonomía a los funcionarios que gobernarán las provincias nortenas, mismas que, según su criterio, debían ser subdivididas en varios estados o departamentos, aunque sujetas a dos capitanes generales.

Respecto al problema específico del noroeste proponían dividir Sonora y Sinaloa, cuyas respectivas capitales serían San Miguel de Horcasitas y Culiacán, en lugar de la siempre criticada población de Arizpe; una de las razones principales por la que se proponía a San Miguel de Horcasitas era que desde ahí podría controlarse mejor la actividad comercial que se desarrollaba en Guaymas. Esta preocupación por las actividades comerciales recibió bastante atención de los diputados, quienes se hacían eco de otras opiniones referentes a lo escaso y caro del abastecimiento mercantil. Cuando se ocuparon de los asuntos militares propusieron que los puertos de Guaymas y Mazatlán contaran con una protección adecuada, ya que a través de ellos se realizaban con fluidez algunas de las operaciones mercantiles para el noroeste, desde que habían sido abiertos para ese tráfico durante la época española. Retomaban también la idea expuesta por Alejo García Conde en el informe de 1813 relativa a la formación de juntas económicas de fomento, con fondos que debería aportar el consulado de Guadalajara, proposición ésta que parecía revelar la influencia que ese gremio mercantil tenía en el noroeste de México.

Ya para terminar, los diputados Riesgo, Porras, Velasco y Zuloaga, resumían todas sus consideraciones en veintidós puntos concretos

por los que se proponía una nueva división política, el establecimiento de cuerpos judiciales regionales, el reforzamiento de los centros fiscales, la secularización de las misiones, la reorganización de las fuerzas militares y la regularización de la tenencia de la tierra. En lo referente a asuntos económicos relacionados en forma directa con temas mercantiles, sugerían que siguiera funcionando la casa de moneda de Durango, bajo estricta vigilancia de la de México, y que se mantuvieran las ferias comerciales de Nueva Vizcaya con exención de impuestos; que Nuevo México tuviera privilegios parecidos por ser el "antemural" de las Provincias Internas; que no se aumentara la cuota del seis por ciento de alcabala en todas las Provincias Internas, excepto Guaymas y Mazatlán que estarían sujetos al reglamento aduanero de todo el imperio; que las cajas de Rosario, Arizpe y Chihuahua tuvieran mayores fondos para apoyar a la minería; y que se establecieran juntas económicas de fomento en las capitales provinciales para alentar la enseñanza, la agricultura, la industria y el comercio.

Como puede verse, la Memoria recogía gran parte de los problemas del norte novohispano que tanto habían sido denunciados y analizados en el transcurso de los dos siglos anteriores. Lo que resulta notable de este documento es el tono regionalista que se hace notar en cada uno de los temas: autonomía administrativa, división política de acuerdo a los intereses y las facilidades de cada región, financiamiento adecuado de las autoridades centrales a las actividades económicas del norte; atención de los asuntos judiciales en la misma región. Era la postulación oficial que hacía todo un grupo social, marginado por siglos, gracias a la posibilidad que había abierto la separación del régimen colonialista. Debemos señalar también que la marginación secular se había mostrado hasta en el aspecto ideológico y que en las provincias del noroeste hubieron pocos movimientos significativos pa-

ra lograr la separación de España; diríase que los colonos del noroeste estaban ocupados en asegurar su subsistencia antes que su independencia. Por lo demás, la Memoria de 1822 llegó a tener poca aplicación práctica ya que fue elaborada durante el arranque del régimen iturbidista, que tuvo tan efímera vida.

Entre proyectos y revoluciones el comercio marítimo en el golfo de California siguió desarrollándose sin problemas durante 1823 y 1824. Por las relaciones de la administración de aduanas de Tepic, sabemos que llegaban y salían buques de Génova, Guayaquil, Realejo, Burdeos, Sonsonate, Valparaíso, Guaymas, San José del Cabo, Alta California, Lima, Cádiz, Mazatlán, Gibraltar, La Paz, Calcuta, Acapulco y Loreto.¹²⁵ Los productos provenientes del extranjero eran de una gran variedad -ninguno de ellos fueron máquinas o instrumentos-; los que venían de los puertos mexicanos eran de origen agropecuario. La misma aduana de Tepic es un claro escaparate de los cambios políticos y económicos del país; en febrero de 1824 ya aparecen tres documentos de los funcionarios de ese lugar dirigidos al director general de las aduanas terrestres y marítimas de la Federación, Francisco José Bernal. Estas cartas eran acuses de recibo de las órdenes emitidas en México: en la primera se permitía que los comerciantes pudieran pagar una sexta parte de los impuestos con papel moneda; la segunda era una exención y, en otros casos, rebajas de impuestos a productos provenientes de Californias y Sonora, como el sebo y la narina; la tercera era una orden presidencial que para estimular al comercio permitía que todos los artículos que fueran a la capital pagaran únicamente una tercera parte de los impuestos en las aduanas y el resto en la capital.¹²⁶ Algo que se advierte en esta época es la preocupación que existía en San Blas por atender los cargamentos mercantiles que llegaban de Sonora, obviamente porque significaban una buena ganancia para el comercio jalisciense,

pero también parecía existir preocupación por el creciente movimiento comercial de Guaymas y Mazatlán, puertos que tenían mejores condiciones naturales que San Blas y que empezaban a significarse como una fuerte competencia debido al crecimiento de la producción y del mercado en las provincias de Sonora y Sinaloa y en el sur de la península de California.

Las expectativas económicas para el noroeste de México eran, pues, muy promisorias: reconocida desde tiempo atrás su riqueza minera, en pleno desarrollo las actividades agropecuarias, conocido el potencial de los recursos marinos, liberado el comercio y abierta la comunicación marítima, se pensaba que sólo hacía falta fomentar la colonización y gobernar con acierto aquellas regiones para que las provincias noroccidentales progresaran y llegaran a integrarse definitivamente a la vida de la nueva nación. Esta visión optimista tardó en cumplirse por el devenir de la historia de México. Hemos realizado el corte de este estudio hasta 1824 porque ese año parece ser un parteaguas en las relaciones socioeconómicas de México; fue entonces cuando por decreto, que no por realidad, se sacudieron los últimos vestigios del periodo colonial. La constitución federalista buscó implantar una nueva estructura por la ley, aun cuando las condiciones económicas internas no hubieran variado. Sin embargo, ahí acabaron muchas instituciones enraizadas en el sistema colonial español, como por ejemplo los consulados de comercio, y el sistema económico externo empezó a ejercer una influencia determinante en la sociedad mexicana.

La región del golfo de California no estuvo ajena a este fenómeno e incluso puede decirse que se vio más ligada al exterior; en tanto no se desarrollaron mejores medios de comunicación y no tuvo un incremento significativo la población del norte, su desarrollo económico estu-

vo, de alguna manera, separado del centro de México, como sucedió con otras regiones del país. Buena parte del proceso socioeconómico regional del noroeste estuvo determinada por la comunicación y el comercio marítimo; los puertos de Guaymas y Mazatlán, en el continente, y La Paz, en la península, fueron los nuevos polos de desarrollo que vinieron a sustituir los antiguos y casi legendarios nombres de San Blas, Santa María de Ahome, Santa Cruz de Mayo, Yaqui y Loreto.

NOTAS

- 1) Haring, op. cit., p. 79-80 y 153. Geoffrey J. Walker, Política española y comercio colonial 1700-1789, traducción de Jordi Beltrán, Barcelona, Editorial Ariel, 1979, 353 p., ils. (Ariel Historia, 16), p. 34-35.
- 2) Haring, op. cit., p. 191-193.
- 3) Bitar Letayf, op. cit., p. 138, 141-143 y 178-179.
- 4) Humberto Tandrón, El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio, 1796-1821, traducción de Susana Libertí, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, 147 p., ils. (Serie Historia del Comercio Exterior de México), p. 139-140.
- 5) Tratado entre España e Inglaterra sobre límites, pesca, navegación y comercio en el Pacífico, firmado por el conde Floridablanca, en nombre de España, y sir Alleyne Fitz-Herbert, por Inglaterra, San Lorenzo el Real [Escorial], octubre 28 de 1790, AGNM, Historia 67, f. 229-236.
- 6) Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra al virrey Revilla Gigedo, San Blas, marzo 31 de 1791, AHH, Marina 479, exp. 18, repite un reporte del intendente de Sonora sobre haberse visto cuatro barcos cerca de la isla Tiburón que no se sabía si eran ingleses o de Loreto.
- 7) Resolución del fiscal Luis Beltrán dirigida al virrey Revilla Gigedo, México, noviembre 6 de 1794, AGNM, Provincias Internas 165, f. 50v-52.
- 8) Carta de José Joaquín de Arrillaga al virrey Branciforte, Loreto, noviembre 6 de 1795, AGNM, Californias 74, f. 25-26.
- 9) Carta del presidente de la audiencia de Guadalajara, Jacobo de Ugarte, al virrey Branciforte, Guadalajara, noviembre 27 de 1797, AHH,

Intendencias 1038, exp. 53.

- 10) Navarro García, José de Gálvez..., p. 502, el autor no indica la fuente aunque sí la época, 1798 a 1799.
- 11) Dictamen del fiscal civil encargado de la real hacienda, /¿Pedro?/ Borbón, México, marzo 8 de 1803, AGNM, Provincias Internas 19, f. 206-207, Arrillaga consultó sobre el procedimiento adecuado para distinguir los barcos de ambos países anglosajones y mencionó a los navíos Betsi, Walker y Underprise [sic].
- 12) Orden del ministro Pedro Cevallos al virrey Berenguer, Madrid, agosto 10 de 1802, AGNM, Provincias Internas 19, f. 255-255v.
- 13) Carta de Nemesio Salcedo, comandante general de Provincias Internas, al virrey Berenguer, Chihuahua, noviembre 23 de 1802, AGNM, Californias 41, f. 357-358, el expediente comienza en la f. 350 con la denuncia de Alcubilla, después vienen informes relativos a la buena conducta de ese mercader y un comentario del comisario de San Blas, Francisco Tovar, quien consideraba exagerados los 300 000 pesos.
- 14) Carta de José Joaquín de Arrillaga al virrey Berenguer, Loreto, marzo 21 de 1803, AGNM, Californias 41, f. 370-371.
- 15) Consideraciones del fiscal Borbón y de Salvador Hidalgo, México, marzo 15 y abril 16 de 1803, AGNM, Californias 41, f. 363-366v.
- 16) Este grupo de documentos se encuentra en AHH, Consulados 633, exp. 3, y abarca un total de 28 fojas, la mayor parte copias.
- 17) Carta de Ángel San Martín a Pablo Trías, Cieneguilla, septiembre 26 de 1808, AHH, Consulados 633, exp. 3, f. 1.
- 18) Carta de José Pérez a Luis de Escobar, Arizpe, septiembre 30 de 1808, AHH, Consulados 633, f. 1-1v.
- 19) Carta de Victorino Gil a Luis de Escobar, Tesopaco, octubre 20 de 1808, AHH, Consulados 633, p. 1v.

- 20) Carta de Bruno de Palacio a Luis de Escobar, Alamos, octubre 28 de 1808, AHH, Consulados 633, f. 1v-2v, entre las telas menciona ruanes, bretañas, terciopelos, medias, pañuelos, quimones [sic] de China, indianillas inglesas especiales.
- 21) Carta de Juan Manuel Ortiz a Luis de Escobar, Alamos, octubre 28 de 1808, AHH, Consulados 633, f. 2v-3.
- 22) Carta de Victores Aguilar a Luis de Escobar, Horcasitas, octubre 31 de 1808, AHH, Consulados 633, f. 3-3v.
- 23) Carta de Bruno de Palacio a Luis de Escobar. Alamos, noviembre 11 de 1808, AHH, Consulados 633, f. 3-3v.
- 24) Cartas de José María de la Rada y Riva a Luis de Escobar, Rosario, diciembre 22 de 1808 y enero 5 de 1809, AHH, Consulados 633, f. 3v.
- 25) Representación de Luis de Escobar, Francisco Espinosa, Pablo Trías y Severino de Legarreta al consulado de México, México, enero 24 de 1809, AHH, Consulados 633, f. 4-5v.
- 26) Representación del consulado de México al virrey arzobispo Lizana, México, marzo 18 de 1809, AHH, Consulados 633, f. 9-10 v.
- 27) Comunicado del virrey Lizana al consulado de México, México, septiembre 7 de 1809, AHH, Consulados 633, f. 11-13.
- 28) Expediente con autos donde intervienen Alejo García Conde, Ignacio Bustamante y un grupo de comerciantes sonorenses representados por Casimiro Merino, Arizpe, enero 22-27 de 1810, AHH, Consulados 633, f. 19-26.
- 29) Representación al virrey Lizana de un grupo de comerciantes de Sonora (firman como representantes Miguel Morales, Gabriel Padilla, Tomás Escalante, José Morales, Rafael Morales, Ramón Campoy, Casimiro Merino, Martín Zubiría y Francisco Pérez de Ortiz), Arizpe, enero 28 de 1810, AHH, Consulados 633, f. 14-18, en la f. 18 se incluye una nómina de los comerciantes que compraron en el Dromo

y el importe de sus operaciones. La mayoría eran de Arizpe aunque también había de Tucson, Fronteras y Cucurpe.

- 30) Oficio de un grupo de comerciantes de Sonora /vid. nota anterior/ al consulado de México y respuesta, Arizpe, enero 28, y México, febrero 26 de 1810, AHH, Consulados 633, f. 27-28.
- 31) Haring, op. cit., p. 172-173 y Walker, op. cit., p. 31-32.
- 32) Cosío Villegas et al, op. cit., t. I, p. 533.
- 33) Véase la obra de Marcelo Bitar Letayf, op. cit., y Florescano y Castillo (comps.), op. cit., t. 1, p. 18-20.
- 34) Walker, op. cit., p. 249.
- 35) Cosío Villegas et al, op. cit., p. 510-511, Brading, op. cit., p. 52-53.
- 36) Comunicación del consulado de México al virrey /Marqués de Cruillas/, México, mayo 24 de 1765, AHH, Consulados, leg. 442, exp. 20.
- 37) Testimonio de la Junta del Consulado de México a las autoridades, México, diciembre 22 y 29 de 1767, AGNM, Provincias Internas 47, f. 3-6v, los comerciantes daban todo tipo de razones para decir que en ese momento no tenían dinero y que en cuanto tuvieran cooperarían.
- 38) El proyecto de Gálvez ya lo comentamos con mayor amplitud en el capítulo I de este trabajo y los documentos se encuentran en varios repositorios documentales de México y España.
- 39) Brading, op. cit., p. 97-98, Cosío Villegas et al., op. cit., t. I, p. 496-497, Eduardo Arcila Farías, Comercio entre México y Venezuela en los siglos XVI y XVII, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, 325 p., ils. gráfs. (Serie Historia del Comercio Exterior de México, 2); p. 18. Ricardo Rees Jones, El Despotismo Ilustrado y los Intendentes de la Nueva España, México,

- UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1979, 401 p., ils.
(Serie de Historia Novohispana, 28); p. 83.
- 40) Brading, op. cit., p. 162-163 y 208-209, Priestley, op. cit., p. 384-385.
- 41) Tandrón, op. cit., p. 12.
- 42) Comunicación del virrey Revilla Gigedo al consulado de México, México, noviembre 9 de 1789, AHH, Consulados, leg. 696, exp. 9.
- 43) Correspondencia entre el comandante de San Blas [Francisco de Elisa] y el fiscal [¿Beltrán?] de la real Hacienda, San Blas y México, varias cartas entre octubre 17 de 1793 y febrero 2 de 1795, AGNM, Provincias Internas 6, f. 159-161v.
- 44) Comunicación del virrey Branciforte al tribunal del consulado de México, México, mayo 8 de 1795, AHH, Consulados, leg. 465, exp. 22.
- 45) Tandrón, op. cit., p. 19 y Brading, op. cit., p. 164-165, Robert Smith y José Ramírez Flores, Los consulados de comerciantes de Nueva España, introducción de Enrique Florescano, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, 195 p., ils. (Serie Historia del Comercio Exterior de México); p. 73 y 127.
- 46) Real Orden de mayo 2 de 1796, inserta en un bando de septiembre 12 de 1796, México, AHH, Consulados, leg. 217, exp. 7.
- 47) Cárdenas, op. cit., t. I, p. 234-235.
- 48) Real Orden de junio 28 de 1797, inserta en un bando de febrero 28 de 1798, México, AHH, Consulados, leg. 216, exp. 7.
- 49) Bitar Letayf, op. cit., p. 89; Comunicación del virrey Berenguer al tribunal del Consulado, México, junio 4 de 1802, AHH, Consulados, leg. 502, exp. 18.
- 50) Arcila, op. cit., p. 23-26.
- 51) Smith y Ramírez, op. cit., p. 87-88 y 133-136.
- 52) Ibid., p. 83-94 y 137.

- 53) Ramón María Serrera Contreras, Guadalajara Ganadera. Estudio regional novohispano, 1760-1805, prólogo de José Antonio Calderón Quijano, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1977, XXI-458 p., gráfs., ils. (Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CCLXI); p. 400-406.
- 54) Ibid., p. 261-262.
- 55) Humboldt, op. cit., p. 464-467.
- 56) Tandrón, op. cit., p. 42-44, 47 y 138.
- 57) Carta de Bernardo José Benítez /ministro general interino de San Blas/ al virrey Iturrigaray, San Blas, noviembre 23 de 1804, AGNM Californias 48 B, f. 310-310v, decía que en el bergantín Valdez se había enviado un "fardito" y en la balandra Horcasitas se habían llevado 33 fardos de ropa y un cajón con vasos de cristal. En f. 314-315 el capitán del Valdez, Salvador Menéndez, decía haber perseguido una fragata norteamericana entre Guaymas y la desembocadura del Yaqui, la cual había estado contrabandeando, pero que la perdió de vista y por tanto regresó a Loreto para llevar harina de Sonora.
- 58) Carta de José Joaquín de Arrillaga al virrey Iturrigaray. Loreto, julio 26 de 1805, AGNM, Californias 59, f. 258-258v.
- 59) Instrucciones del comandante de San Blas, Luis Tovar, al capitán Ramón Moyúa, San Blas, enero 3 de 1806, AGNM, Californias 59, f. 283-288.
- 60) Es una extensión del mismo documento, f. 293. En f. 282-282v del mismo ramo, el ministro principal de San Blas, Idefonso García de Guevara, comunicaba al virrey Iturrigaray que el 19 de enero había salido la Concepción y el Bastanés, este último un navío particular, al mando de Manuel Varela, que llevaba a Loreto "...una porción de frutos comerciales de Europa y el país".

- 61) Tandrón, op. cit., p. 25-26 y Florescano y Castillo (comps.) op. cit., t. II, p. 125-129, se trata de una cita del escrito de Juan López de Cancelada, Ruiná de la Nueva España..., de 1811.
- 62) Relación de contaduría de José Monzón, San Blas, junio 2 de 1810, f. 307-308, y Carta de José García /encargado de almacenes/ a la audiencia de México, San Blas, junio 7 de 1810, f. 309-310 del volumen 2, ramo Provincias Internas del AGNM.
- 63) Tandrón, op. cit., p. 68-69 y 139.
- 64) Carta de Agustín Rivas /administrador de alcabalas/ al director general de Alcabalas y Pulque, Agustín Pérez Quijano, Tepic, enero 22 de 1813, AHH, Aduanas, leg. 42, exp. 1.
- 65) Representación del consulado de México al virrey Calleja, México, julio 17 de 1813, AHH, Consulados, leg. 216, exp. 3, se compone de 23 puntos.
- 66) Informes de los consulados al virrey Calleja, Veracruz, septiembre 15 de 1813, y Guadalajara, diciembre 16 de 1813, AHH, Consulados, leg. 216, exp. 3.
- 67) Los tres movimientos de barcos los notifica el intendente de Guadalajara, José de la Cruz, desde la misma Guadalajara; los dos primeros al virrey Calleja el 25 de mayo y el 12 de junio de 1814, AGNM, Provincias Internas 2, f. 284-284v y 286-286v, respectivamente; el último es una instrucción al contador de San Blas, junio 23 de 1814, f. 277-279 del mismo volumen.
- 68) Tandrón, op. cit., p. 101-103; Representación del consulado de Veracruz al secretario de Estado y Despacho de Ultramar, Veracruz, septiembre 10 de 1814, AHH, Consulados, leg. 216, exp. 5; Cosío Villegas et al., op. cit., t. I, p. 563.
- 69) Carlos Bosch García, México frente al mar, México, UNAM, Coordina-

- ción de Humanidades - Instituto de Investigaciones Históricas, 1981, 482 p., ils., fotogs.; p. 220.
- 70) Este documento se encuentra en AGNM, Provincias Internas 227, f. 208-217v.
- 71) Carta de Bernardo Bonavia al virrey Calleja, Durango, septiembre 16 de 1815, AGNM, Provincias Internas 227, f. 203-204.
- 72) Todos estos documentos, dictámenes de la real Hacienda y representaciones del consulado de México, son de junio 17, agosto 23 y diciembre 31 de 1815, firmados en México, se encuentran en AHH, Consulados, leg. 427, exp. 2, y en Tandrón, op. cit., p. 103-105.
- 73) Los avisos de llegada y salida de estos barcos se encuentran en AGNM, Provincias Internas 2, sólo lo referente al Cantabro en Provincias Internas 23, f. 195-196 y del Resolución y Mercedes en Provincias Internas 218, f. 82.
- 74) Tandrón, op. cit., p. 108-109.
- 75) Los documentos que muestran la reacción neogallega al bando de Calleja se encuentran en AGNM, Civil 44, exp. 5 [f. 1-60] y abarcan de septiembre 18 a noviembre 25 de 1816. En el mismo expediente esta incluida una recopilación de todo el movimiento naval en San Blas durante el periodo 1811-1816 que revela una enorme actividad, sobre todo de barcos centro y sudamericanos; algunos de estos documentos están citados en Tandrón, op. cit., p. 109-110.
- 76) Brading, op. cit., p. 449-450 y Arcila, op. cit., p. 32.
- 77) Cárdenas, op. cit., p. 239.
- 78) En los volúmenes 2 y 218 del ramo Provincias Internas del AGNM, aparecen decenas de documentos con reportes de entrada y salida de barcos en San Blas.
- 79) Relación de autoridades fiscales, Acapulco, julio 28 de 1817, AHH, Consulados leg. 550, exp. 3.

- 80) Representación del consulado de México al virrey Apodaca, México, noviembre 18 de 1817, AHH, Consulados, leg. 427, exp. 3, vienen adjuntos el documento del consulado de Guadalajara y el que suponemos es del consulado de Manila.
- 81) Estas noticias las conocemos en una recopilación de los antecedentes del problema realizada por órdenes de un funcionario virreinal apellidado Humana, en agosto de 1810 y se encuentran en AGNM, Californias 61, f. 402-403 v.
- 82) Carta de Baltasar Pedro de Yebra, administrador de rentas de Tepic, al director general de Aduanas, Mariano Ignacio Quijano, Tepic, enero 20 de 1820, AHH, Aduanas, leg. 42, exp. 1.
- 83) Carta del ministro [de Hacienda?] Salmón al virrey Apodaca, Madrid, marzo 8 de 1820, AGNM, Provincias Internas 16, f. 401-401v.
- 84) Certificación de Basilio de Nimesa, Cádiz, julio 18 de 1820, AGNM, Provincias Internas 16, f. 399-399v.
- 85) Orden del virrey Apodaca, México, agosto 21 de 1820, AGNM, Provincias Internas 16, f. 408.
- 86) Tandrón, op. cit., p. 133-135
- 87) Priores del consulado de México al virrey Apodaca, México, enero 11 de 1821, AHH, Consulados, leg. 666, exp. 9.
- 88) Tandrón, op. cit., p. 135-136.
- 89) Cartas de José de la Cruz al virrey Apodaca, Guadalajara, septiembre 30 de 1819, AGNM, Californias 37, f. 163-163v y noviembre 9 de 1820, AGNM, Californias 8, f. 86-86v, en ellas se reportaban al menos cuatro navíos extranjeros por diversas circunstancias (naufragios, comercio, deserciones).
- 90) Smith y Ramírez, op. cit., p. 141-144.
- 91) Ibid., p. 35.
- 92) Ibid., p. 36-37 y 151-152.

- 93) En esa época el virreinato se dividía en doce intendencias y tres gobiernos (Alta y Baja California y Nuevo México), véase Edmundo O'Gorman, Historia de las divisiones territoriales de México, 3a. edición, México, Editorial Porrúa, 1966, 327 p., mapas (Colección "Sepan cuántos...", 45); p. 24-25 y Humboldt, op. cit., p. 106-107.
- 94) Thomas Barnes, Thomas Naylor and Charles Polzer, Northern New Spain. A Research Guide. Tucson, Arizona, University of Arizona Press, 1981, 147 p. (Documentary Relations of the Southwest); p. 108-113.
- 95) El consulado veracruzano atendía a una real Orden de 1802 que alentaba a los gremios mercantiles a proponer maneras de fomentar la actividad comercial. Los dinámicos comerciantes veracruzanos elaboraron un cuestionario para informarse de las posibilidades de cada provincia y las respuestas de las provincias noroccidentales se encuentran en el Archivo Franciscano de la Biblioteca Nacional de la ciudad de México. Esos documentos se beneficiaron en un trabajo de 1981: Juan Domingo Vidargas del Moral, "La economía de Sonora y Sinaloa a principios del siglo XIX según informes rendidos al consulado de Veracruz", en Memorias del VI Simposio de Historia de Sonora, Hermosillo, Sonora, Universidad de Sonora. Instituto de Investigaciones Históricas, 1981, XXII-472 p.; p. 184-197, al que nos referiremos en adelante.
- 96) ibid., p. 184-185; el resumen de García Conde se publicó por Enrique Florescano e Isabel Gil Sánchez (comps.), Descripciones económicas regionales de Nueva España, 1790-1814, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia. Departamento de Investigaciones Históricas, 1976, 360 p. (Fuentes para la Historia Económica de

México, II).

- 97) Vidargas, op. cit., p. 186-187.
- 98) Ibid., p. 187-188.
- 99) Ibid., p. 188-190.
- 100) Ibid., p. 190-192.
- 101) Ibid., p. 192-194.
- 102) Brading, op. cit., p. 36-37 y 161; véase también Miguel Ramos Arizpe, Discursos, Memorias e Informes, notas biográfica y bibliográfica y acotaciones de Vito Alessio Robles, México, UNAM, 1942, 138 p., iis. (Biblioteca del Estudiante Universitario, 36).
- 103) Este documento se encuentra en el Archivo Franciscano de la Biblioteca Nacional de la ciudad de México, caja 37, cartapacio 838, y se compone de 48 apartados distribuidos en 20 fojas.
- 104) Ibid., f. 3-6, también proponía dividir el obispado de Sonora en dos partes, una diócesis para Sinaloa y Baja California y otra para Sonora y Alta California.
- 105) Ibid., f. 9v-12v.
- 106) Ibid., f. 12v-13.
- 107) Ibid., f. 13v-14.
- 108) Ibid., f. 14-15v.
- 109) Ibid., f. 15v
- 110) Ibid., f. 15v-18.
- 111) Ibid., f. 18-20.
- 112) Bitar Letayf, op. cit., p. 282.
- 113) Catalina Sierra, El Nacimiento de México, México, UNAM, 1960, 221 p., cuadros, facs.; p. 165-167.
- 114) Ibid., p. 159; Inés Herrera Canales, El comercio exterior de México, 1821-1875, México, El Colegio de México, 1977, 193 p., ils. mapas, cuadros, gráfs. (Centro de Estudios Históricos, Nueva Serie, 25); p. 117-118.

- 115) Véase su obra Resumen de la Estadística del Imperio Mexicano, 1822, estudio preliminar, revisión, notas y anexos de Tarsicio García Díaz, México, UNAM, 1968, 107 p., ils. (Nueva Biblioteca Mexicana, 10).
- 116) Ibid., p. 40.
- 117) Ibid., p. 53-54.
- 118) Ibid., p. 49-50.
- 119) Ibid., p. 58.
- 120) Informe del comandante militar de Mazatlán, Fermín de Farbey, al capitán general de las Provincias Internas, Anastasio Bustamante, San Sebastián [Concordia], febrero 6 de 1822, AGNM, Provincias Internas 23, f. 134-134v.
- 121) Informe del capitán Juan Gómez al gobernador de Acapulco, Nicolás de la Gándara, Acapulco, febrero 23 de 1822, AGNM, Provincias Internas 23, f. 133; el cargamento de la Concepción incluía queso, harina, sebo y manteca, jabón y carne salada, f. 135. Esta nota de carga también se encuentra en AGNM, Californias 45, f. 4, volumen donde existe un largo expediente con lo relativo al problema del reconocimiento de la independencia en California y en el que aparece Iturbide, entre otros funcionarios.
- 122) Relaciones del administrador de aduanas de Tepic, Manuel de Rivas, julio 20 y noviembre 2 de 1822, AHH, Aduanas, leg. 42, exp. 1, se trata de cuadros de importaciones y exportaciones marítimas por San Blas.
- 123) Consultas de Manuel de Rivas al director de Aduanas del Imperio, Francisco José Bernal, Tepic, noviembre 22 de 1822, AHH, Aduanas leg. 42, exp. 1, existe también una relación de importaciones y exportaciones de Manuel Rivas, fechada el 31 de diciembre, en el

mismo repositorio documental y legajo.

- 124) Acerca de este documento debemos decir que utilizamos una copia mecanoescrita de la Memoria, copia que se conserva en la Biblioteca de la Universidad de Sonora, Colección Fernando Pesqueira, Documentos para la Historia de Sonora, serie 1a., t. I, p. 1-57.
- 125) Smith y Ramírez, op. cit., p. 168-169 y diversas relaciones de Manuel Rivas, administrador de aduanas de Tepic, de febrero, marzo y noviembre de 1823 y de enero de 1824, AHH, Aduanas, leg. 42, exp. 1.
- 126) Las cartas estaban fechadas en Tepic el 26 de febrero, el 23 de abril y el 5 de noviembre de 1824, AHH, Aduanas, leg. 42, exp. 1.

CONCLUSIONES

El comercio marítimo en el golfo de California durante la época colonial fue un proceso económico y social lleno de contradicciones y peculiaridades. A lo largo de casi dos siglos, las condiciones internas del noroeste novohispano -colonización escasa e inestable, problemas de contacto con el centro del virreinato, ausencia de producción artesanal o manufacturera- y las condiciones externas a la región -sistema comercial monopólico del imperio español, insuficiente suministro mercantil, falta de adecuados medios de comunicación y transporte- propiciaron que se desarrollara un intercambio comercial muy desfavorable para la región noroccidental. Ese comercio se efectuaba por vías terrestres desde la ciudad de México y a cambio de un abastecimiento escaso y caro se provocaba la salida de los principales recursos regionales (plata y oro). Si a esto añadimos la dificultad que hubo para demarcar los litorales del mar Bermejo, lo que no se logró sino hasta bien adelantado el siglo XVIII, y el tardío establecimiento de un sistema de abastecimiento naval entre ambas riberas del golfo, podremos entender cuáles fueron los factores que condicionaron el lento desarrollo del comercio marítimo en el noroeste de la Nueva España.

A mediados del siglo XVIII, diversas circunstancias alteraron el esquema mercantil del noroeste novohispano. La incierta frontera del norte de Sonora, importante por su potencial riqueza minera, sufría por la escasez de abastecimiento comercial, hecho que se había agudizado por las enormes distancias que debían recorrerse a través de un territorio difícilmente controlado por los españoles. En la Nueva Galicia, región colindante a la del golfo de California, existía un grupo formado tanto por autoridades como por comerciantes que aspiraba a tener una mayor participación en el abastecimiento mercantil del no-

roeste alentado por el grado de desarrollo que había alcanzado la provincia neogallega y por la posibilidad de tener una buena vía de comunicación por el golfo. La administración borbónica, por su parte, estaba interesado lo mismo en fomentar la colonización y la defensa de la frontera que en regular las actividades económicas coloniales de manera que se pudiera obtener una mayor recaudación fiscal, parte del programa de reconstrucción imperial, por todo lo cual apoyaba los intentos de agilizar e incrementar el comercio en Sonora, Sinaloa y California. En vista de todo ello, durante el periodo que se extiende entre 1740 y 1768 se produjo un conjunto de proyectos de desarrollo regional y de reformas administrativas en el que se manifestó la intención de que el comercio marítimo se convirtiera en uno de los instrumentos principales para superar la situación de estancamiento por la que atravesaban las provincias noroccidentales.

Con la visita de José de Gálvez al noroeste se pusieron en marcha una serie de experimentos económicos y administrativos que en algunos casos fueron los ensayos y antecedentes del grupo de leyes conocidas como del "libre comercio"; pero a pesar de todo, el sistema mercantil tradicional siguió predominando, casi sin variantes, durante más de una década. Las nuevas leyes del tráfico mercantil tuvieron poca trascendencia inicial para la región del golfo de California hasta que incidieron junto con ellas otros factores externos a la región: el comercio intercolonial desde Centro y Sudamérica y el comercio ilícito de navíos extranjeros. Debido a esos factores el comercio marítimo en el mar de Cortés tuvo una fuerte orientación hacia el exterior desde fines del siglo XVIII. Esta dislocación del comercio virreinal en comercio regional, que ya se insinuaba en todo el imperio español desde la creación de las intendencias, alcanzó proporciones mayores en el

seno californico durante la guerra de Independencia, de modo que al sobrevenir la separación respecto de España y decretarse la libertad de comercio total, los puertos del golfo de California ya estaban abiertos al mundo y la región entera acogía, preferentemente, los productos que llegaban por las vías del comercio externo.

Debemos señalar, pues, que el noroeste de la Nueva España pasó de un casi inexistente comercio marítimo al contacto mercantil naval con el resto del mundo en el corto lapso de medio siglo. Aunque ese comercio no se convirtió -como lo postulaban todos los proyectos de la segunda mitad del siglo XVIII- en un vehículo de integración definitiva al resto del virreinato, exceptuando la Nueva Galicia, en cambio sí tuvo una significativa importancia regional. A su influjo se fueron desarrollando actividades productivas que durante mucho tiempo habían sido consideradas como suplementarias a la minería. Esta continuó siendo el motor del tráfico mercantil puesto que la principal corriente comercial se centraba en el intercambio de manufacturas por metales preciosos; sin embargo, algunos productos agropecuarios del noroeste como la harina, la carne seca, el jabón y el sebo, los cueros, el queso y el algodón encontraron salida y mercado en el exterior y en otras regiones del virreinato, gracias a la rapidez, mayor capacidad de carga y menor costo que se lograba por la vía marítima. No es casual que al iniciarse el siglo XIX empezaran a manifestarse la importancia y las ventajas de Guaymas, Mazatlán y La Paz, lugares que por su situación geográfica y sus cualidades portuarias se convirtieron en el umbral marítimo de las subregiones más productivas, respectivamente, de Sonora, Sinaloa y California. Respecto del tema de los puertos del seno californico y de su relación interregional podemos usar como ejemplo el caso de San Blas que es muy ilustrativo de lo

elástico que puede ser el concepto de región, ya que de su condición original como puesto administrativo de la corona, separado de la autoridad virreinal y de la provincial de Nueva Galicia, con el tiempo pasó a ser el eje de la comunicación marítima para el golfo y el Pacífico noroccidental y la puerta comercial del noroeste y de la Nueva Galicia. En un momento dado, San Blas estuvo ligado, sucesivamente y en medida cada vez mayor, a las Californias, Sonora y Sinaloa, por lo que no vacilamos en incluirlo como parte del noroeste durante la época colonial, aunque al llegar la independencia empezó a perder su contacto con la región del mar de Cortés. Finalmente, San Blas, el puerto, perdió su eterna batalla contra la naturaleza y sólo persistió en la memoria histórica.

La hegemonía comercial en el ámbito del golfo de California también fue variando a medida que el comercio marítimo se desarrollaba en la región. Mientras el movimiento mercantil se efectuó por las vías terrestres, los comerciantes de la ciudad de México mantuvieron en sus manos el control económico de las provincias noroccidentales. Una vez creado el puerto de San Blas e implantadas las reformas borbónicas al comercio imperial, los mercaderes de Nueva Galicia pudieron alcanzar una posición dominante en el suministro de artículos comerciales al noroeste, aunque compartiendo el mercado con las cada vez más frecuentes apariciones de navíos extranjeros. Mientras todo esto ocurría, dentro de las propias provincias del noroeste iba generándose un sector mercantil propio de la región, aquél que en un principio dependió de los círculos comerciales de México y Nueva Galicia, pero que lentamente fue cobrando fuerza y el cual, según parece, tenía bastante influencia al momento de producirse la Independencia.

En la Nueva España, la sociedad y las actividades económicas no

estuvieron orientadas hacia el mar; tras los primeros tiempos de la colonización, una vez terminado el impulso del descubrimiento y la conquista, el mundo novohispano se hizo terrestre. Veracruz y Acapulco fueron meras puertas de entrada para el comercio monopólico y el resto de los extensos litorales sólo eran campo de actividades marginales y de navegantes extranjeros. Así las cosas, la navegación comercial en el golfo de California fue algo esporádico y casi excepcional si consideramos que ni en las provincias continentales ni en la península pudo lograrse una colonización sólida. Disertar acerca del comercio marítimo en el mar de Cortés hasta la década de 1770 es referirse a la escasez y a los proyectos. Por eso mismo es notable que en cuarenta o cincuenta años, a lo sumo, alcanzara proporciones considerables y se convirtiera en uno de los factores que contribuyeron al desarrollo económico del noroeste de México en el momento en que el país comenzó su vida independiente. Se había logrado de esta manera sacar ventaja a un seno marítimo de más de mil kilómetros de largo, pero de muchos menos de ancho, en cuyo entorno se iba conformando una sociedad regional que, a pesar de la enorme extensión geográfica en la cual estaba distribuida, tenía como importante agente aglutinador el compartir un mismo ámbito marino.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRRE, Amado. Documentos para la historia de Baja California, estudio introductorio de Miguel León-Portilla, México y Tijuana, UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas y Centro de Investigaciones Históricas UNAM-UABC, 1977, 140 p., facs.
- AMAO MANRIQUEZ, Jorge Luis. Minas y mineros en Baja California 1748-1790, (Tesis profesional, UNAM. Facultad de Filosofía y Letras, 1981), IX-143, p. mapa.
- ARCILA FARIAS, Eduardo. Comercio entre México y Venezuela en los siglos XVI y XVII, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, 325 p., ils., gráfs. (Serie Historia del Comercio Exterior de México).
- BAEGERT, Juan Jacobo. Noticias de la península americana de California, introducción de Paul Kirchoff, traducción de Pedro R. Hendrichs, México, Antigua Librería Robredo de J. Porrúa e hijos, 1942, XIII-262 p., ils., mapa.
- BARCO, Miguel del. Historia Natural y Crónica de la Antigua California, edición, estudio preliminar, notas y apéndice de Miguel León-Portilla, México, UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas, 1973, 464 p., ils., mapas (Serie de historiadores y cronistas de Indias, 3).
- BARNES, Thomas, NAYLOR, Thomas y POLZER, Charles. Northern New Spain. A Research Guide, Tucson, Arizona, University of Arizona Press, 1981, 147 p., maps, tables, graphs.
- BASSOLS BATALLA, Ángel. El noroeste de México. Un estudio geográfico económico, México, UNAM. Instituto de Investigaciones Económicas, 1972, 623 p., mapas, gráfs.
- BITAR LETAYF, Marcelo. Los economistas españoles del siglo XVIII y

- sus ideas sobre el comercio con las Indias, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, 322 p. (Serie Historia del Comercio Exterior de México).
- BOLTON, Herbert Eugene. Rim of Christendom. A Biography of Eusebio Francisco Kino, Pacific Coast Pioneer, New York, Russell and Russell, 1960, XIV-644 p., ils., maps.
- BORAH, Woodrow. Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI, traducción de Roberto Gómez Ciriza, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, 258 p., ils. (Serie Historia del Comercio Exterior de México).
- BOSCH GARCÍA, Carlos. México frente al mar, México, UNAM. Coordinación de Humanidades-Instituto de Investigaciones Históricas, 1981, 482 p., ils., fotogs.
- BRADING, David A. Mineros y comerciantes en el México borbónico 1763-1810, traducción de Roberto Gómez C., México, Fondo de Cultura Económica, 1975, 498 p., ils., gráfs. (Sección de Obras de Historia).
- CALIFORNIANA I. Documentos para la historia de la demarcación comercial de California. 1583-1632, edición, estudio y notas de Michael Mathes, 2 vols., Madrid, Ediciones José Porrúa T., 1965 (Colección Chimalistac, 22).
- CALIFORNIANA II. Documentos para la historia de la explotación comercial de California, 1611-1679, edición, estudio y notas de Michael Mathes, 3 vols., Madrid, Ediciones José Porrúa T., 1970 (Colección Chimalistac, 29).
- CALIFORNIANA III. Documentos para la historia de la transformación colonizadora de California, 1679-1686, edición, estudio y notas de Michael Mathes, 3 vols., Madrid, Ediciones José Porrúa T., 1974 (Colección Chimalistac, 36).
- CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique. San Blas de Nayarit, 2 vols., México,

- Secretaría de Marina, 1968, ils., mapas.
- CLAVIJERO, Francisco Javier. Historia de la Antigua California, estudios preliminares por Miguel León-Portilla, México, Editorial Porrúa, 1970, 262 p., ils., mapa (Colección Sepan Cuántos..., 143).
- COLECCIÓN ... de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América y Oceanía, 42 vols., Madrid, 1864-1884.
- CORTES, Hernán. Cartas y documentos, introducción de Mario Hernández Sánchez-Barba, México, Editorial Porrúa, 1963, XXIV-615 p.
- COSÍO VILLEGAS, Daniel (coordinador). Historia General de México, 2 vols., México, El Colegio de México, 1981.
- DECORME, Gerard. La obra de los jesuitas mexicanos durante la época colonial, 1572-1767, 3 vols., México, Antigua Librería de José Porrúa e hijos, 1941.
- DUCRUE, Benno. Ducrue's Account of the Expulsion of the Jesuits from Lower California, introduction and edition by Ernest J. Burrus, Roma - St. Louis, Mo., Jesuit Historical Institute, 1967, VIII-213 p., ils., maps (Sources and Studies for the History of the Americas, II).
- DUNNE, Peter Masten. Black Robes in Lower California, 2nd. printing, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1968, 540 p., map.
- ESTEVA, José María et al. Las perlas de Baja California, México, Departamento de Pesca, 1977, 93 p., mapas.
- FLORESCANO, Enrique y CASTILLO, Fernando (comps.). Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818, 2 vols., México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, (Serie Fuentes y Estadísticas del Comercio Exterior de México, I).
- y GIL, Isabel (comps.). Descripciones económicas regionales de

- Nueva España. Provincias del Norte, 1790-1814, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1976, 359 p., tablas (Fuentes para la historia económica de México, II).
- FONSECA, Fabián de y URRUTIA, Carlos de. Historia General de Real Hacienda, 6 vols., México, Imprenta de Vicente G. Torres, 1845 (reimpresión facsimilar de 1978, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público).
- GONZÁLEZ R., Luis. Etnología y misión en la Pimería Alta, 1715-1740, México, UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas, 1977, 361 p., ils., mapas (Serie de Historia Novohispana, 27).
- HARING, Clarence H. Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo, traducción de Emma Salinas, México, Fondo de Cultura Económica, 1979, XXVI-461 p. (Sección de obras de Economía).
- HERRERA, Antonio de. Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme de el mar Océano, prólogo de J. Natalicio González, 10 vols., Asunción y Buenos Aires, Editorial Guaranía, 1945-1947.
- HERRERA CANALES, Inés. El comercio exterior de México, 1821-1875, México, El Colegio de México, 1977, 193 p., ils., mapas, gráfs., cuadros (Centro de Estudios Históricos, Nueva Serie, 25)
- HUMBOLDT, Alejandro de. Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España, estudio preliminar, revisión, cotejos, notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina, 3a. edición, México, Editorial Porrúa, 1978, 696 p., ils., mapas, tablas, gráfs. (Colección Sepan Cuántos..., 39).
- KINO, Eusebio Francisco. Las misiones de Sonora y Arizona ("Favores celestiales..." y "Relación diaria de la entrada al noroeste"), versión paleográfica e índice por Francisco Fernández del Castillo, noticias bibliográficas del padre Kino por Emilio Böse, México,

- Archivo General de la Nación, 1913-1922, LXXX-415 p. (Publicaciones del Archivo General de la Nación, VIII).
- LE RIVEREND, Julio (editor). Cartas de Relación de la conquista de América, 2 vols., México, Editorial Nueva España, s. f.
- LEÓN-PORTILLA, Miguel. "El ingenioso don Francisco de Ortega. Sus viajes y noticias californianas, 1632-1636", en Estudios de Historia Novohispana, vol. III, p. 83-128, México, UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas, 1970. Hay traducción inglesa de este trabajo: Voyages of Francisco de Ortega, California 1632-1636, Los Angeles, Dawson's Book Shop, 1973, 75 p., ills., maps (Baja California Travel Series, 30).
- LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco. Historia de la Conquista de México, introducción y notas de Joaquín Ramírez Cabañas, 2 vols., México, Editorial Pedro Robredo, 1943.
- LORENZO SANZ, Eufemio. Comercio de España con América en la época de Felipe II, prólogo de Demetrio Ramos Pérez, 2 vols., Valladolid, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1979.
- MATHES, Michael. Las misiones de Baja California, 1683-1849, La Paz, Gobierno del Estado de Baja California Sur, 1977, 209 p., mapa, fotogs.
- "Los indígenas bajacalifornianos en el servicio marítimo español. 1720-1821", en Calafia, vol: IV, núm. 4, p. 35-42, marzo de 1981, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1981.
- Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el océano Pacífico, 1580-1630, traducción de Ignacio del Río, México, UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas, 1973, 144 p., ills., mapas (Serie de Historia Novohispana, 23).
- MENÉNDEZ VALDEZ, José. Descripción y censo general de la Intendencia

de Guadalajara, 1789-1793, estudio preliminar de Ramón Serrera, Guadalajara, Gobierno de Jalisco, 1980, 161 p., mapas, cuadros (Colección Historia, Serie Estadísticas Básicas, 1).

MIRAFUENTES, José Luis. Las rebeliones de los seris, 1748-1750 (Tesis profesional, UNAM. Facultad de Filosofía y Letras, 1979), 258 p., ils.

----- y SOBERÓN MORA, Arturo. Mapas y planos antiguos de Colima y del Occidente de México (1521-1904), México, Consorcio Minero Benito Juárez, 1978, 240 p., 43 mapas (Colección Peña Colorada, 7).

MORÍN, Claude. Michoacán en la Nueva España del siglo XVIII. Crecimiento y desigualdad en una economía colonial, traducción de Roberto Gómez C., México, Fondo de Cultura Económica, 1979, 328 p., mapas, gráfs. (Colección Tierra Firme).

MOTA Y PADILLA, Matías de la. Historia de la Conquista del Reino de la Nueva Galicia, introducción, adiciones y comentarios de José Irineo Gutiérrez, Guadalajara, Talleres gráficos de Gallardo y Álvarez del Castillo, 1920, 566 p., ils., mapas.

NAVARRO GARCÍA, Luis. Don José de Gálvez y la Comandancia General de las Provincias Internas del norte de la Nueva España, prólogo de José Antonio Calderón Quijano, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1964, XVII-603 p., ils., mapas (Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2a. serie, CXLVIII).

----- Sonora y Sinaloa en el siglo XVII, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1967, 336 p. (Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CLXXVI).

NENTVIG, Juan. Descripción geográfica /natural y curiosa de la provincia/ de Sonora, edición preparada con una introducción histórica, notas, apéndice e índice analítico por Germán Viveros, México, Archivo General de la Nación, 1971, 249 p., mapa (Publicaciones del

- Archivo General de la Nación, segunda serie, 1).
- O'GORMAN, Edmundo. Historia de las divisiones territoriales de México, 3a. edición, México, Editorial Porrúa, 1966, 327 p., mapas (Colección Sepan Cuántos ..., 45).
- ORTEGA NORIEGA, Sergio. "La penetración española en el noroeste mexicano. Consideraciones generales", en Memoria del V Simposio de Historia de Sonora, Hermosillo, Universidad de Sonora. Instituto de Investigaciones Históricas, 1980, p. 29-47.
- ORTIZ DE AYALA, Simón Tadeo. Resumen de la Estadística del Imperio Mexicano. 1822, estudio preliminar, revisión de texto, notas y anexos de Tarsicio García Díaz, México, UNAM. Biblioteca Nacional, 1968, 107 p., plano (Nueva Biblioteca Mexicana, 10).
- OSORIO TAFALL, B. F. "Contribución al conocimiento del mar de Cortés", en Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, t. LXII, núm. 1, julio-agosto de 1946, p. 89-128.
- PEARL HUNTERS. ... in the gulf of California 1668 /Summary Report of the voyage made to the Californias by Captain Francisco de Lucenilla. Written by Father Juan Cavallero Carranco transcribed, translated and annotated by Michael Mathes, Los Angeles, Dawson's Book Shop, 1966, 91 p., maps (Baja California Travel Series, 4).
- PORTILLO Y DIEZ DE SOLLANO, Álvaro del. Descubrimientos y exploraciones en las costas de California, Madrid, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1947, 541 p., y apéndice documental (Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, XX, serie segunda, Monografías, 7).
- PRIESTLEY, Herbert Ingram. José de Gálvez, Visitor-General of New Spain (1765-1771), Philadelphia, Porcupine Press, 1980, 449 p., ils., maps.

- RAMOS, Roberto (editor). Tres documentos sobre el descubrimiento y exploración de Baja California por Francisco María Piccolo, Juan de Ugarte y Guillermo Stratford, México, Editorial Jus, 1958, 67 p., (Documentos para la historia de Baja California, 1).
- RAMOS ARIZPE, Miguel. Discursos, memorias e informes, notas biográfica y bibliográfica y acotaciones de Vito Alessio Robles, México, UNAM, 1942, 138 p., ils. (Biblioteca del Estudiante Universitario, 36).
- REES JONES, Ricardo. El Despotismo Ilustrado y los intendentes de la Nueva España, México, UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas, 1979, 401 p., ils. (Serie de Historia Novohispana, 28).
- RIESGO, Juan Manuel et al. Memoria sobre las proporciones naturales de las Provincias Internas Occidentales. México, 1822, copia mecanoscrita que se conserva en la Biblioteca de la Universidad de Sonora, Colección Fernando Pesqueira, Documentos para la Historia de Sonora, Serie 1a., t. I, p. 1-57.
- RÍO, Ignacio del. Guía del Archivo Franciscano de la Biblioteca Nacional de México, I, estudio preliminar por Lino Gómez Canedo, índice por Ramiro Lafuente López, México, UNAM. Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1975, 499 p. (Serie Guías, 3).
- El régimen jesuítico de la Antigua California (Tesis profesional) UNAM. Facultad de Filosofía y Letras, 1971) XV-262 p.
- "Los sueños californianos de don José de Gálvez", en Revista de la Universidad de México, vol. XXVI, núm. 5, enero de 1972, México, UNAM, 1972, p. 15-24.
- RODRÍGUEZ GALLARDO, J. Rafael. Informe sobre Sinaloa y Sonora, año de 1750, edición, introducción, notas, apéndice e índices por Germán Viveros, México, Archivo General de la Nación, 1975, LIX-139 p. (Archivo General de la Nación-Archivo Histórico de Hacienda, Co-

lección documental, 1).

- SALGADO SALGADO, José Eusebio y MURGUÍA ROSETE, Antonio. La bahía histórica de California, México, Editorial Diana, 1976, 157 p., mapas.
- SERRERA CONTRERAS, Ramón María. Guadalajara Ganadera. Estudio regional novohispano, 1760-1805, prólogo de José Antonio Calderón Quijano, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1977, XXI-458 p., ils., gráfs. (Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, CCLXI).
- SIERRA, Catalina. El nacimiento de México, México, UNAM, 1960, 221 p., facs., cuadros.
- SMITH, Robert y RAMÍREZ FLORES, José. Los consulados de comerciantes de Nueva España, introducción de Enrique Florescano, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, 195 p., ils. (Serie Historia del Comercio Exterior de México).
- TAMAYO, Jorge. Geografía general de México, prólogo de Marta R. Gómez, 2a. edición, 5 vols., México, Instituto Mexicano de Investigaciones Económicas, 1962.
- TANDRÓN, Humberto. El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio, 1796-1821, traducción de Susana Liberti, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, 147 p., ils. (Serie Historia del Comercio Exterior de México).
- TESOROS. ... documentales de México, siglo XVIII, Priego, Zeñlis, Clavijero, prólogo de Mariano Cuevas, México, Editorial Patria, 1944, 405 p., mapa, ils.
- VELÁZQUEZ, María del Carmen. El marqués de Altamira y las Provincias Internas de Nueva España, México, El Colegio de México, 1976, 208 p., mapa (Jornadas, 81).
- VELÁZQUEZ DE LEÓN, Joaquín. Descripción de la Antigua California, 1768, transcripción paleográfica, presentación y notas de Ignacio del Río

La Paz, Ayuntamiento de La Paz, Baja California Sur, 1975, 52 p.
(Colección Cabildo, 2).

VENEGAS, Miguel. Noticia de la California y de su conquista temporal y espiritual hasta el tiempo presente, 3 vols., México, Editorial Layac, 1943, ils., mapas.

VIDARGAS DEL MORAL, Juan Domingo. "La economía de Sonora y Sinaloa a principios del siglo XIX según informes rendidos al Consulado de Veracruz", en Memoria del VI Simposio de Historia de Sonora, Hermosillo, Sonora, Universidad de Sonora. Instituto de Investigaciones Históricas, 1981, XXII-472 p.; p. 184-197.

WALKER, Geoffrey J. Política española y comercio colonial, 1700-1789 traducción de Jordi Beltrán, Barcelona, Editorial Ariel, 1979, 353 p., ils. (Ariel Historia, 16).