

Martha Ortega Soto

“Alta California y las rutas comerciales transpacíficas”

p. 249-270

*Espacios marítimos y proyecciones culturales*

Flor Trejo Rivera y Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México  
Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional  
de Antropología e Historia

2019

342 p.

Figuras

(Serie Historia General 37)

ISBN 978-607-30-2044-2

Formato: PDF

Publicado en línea: 14 de abril de 2021

Disponible en:

[http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios\\_maritimos.html](http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html)



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS

D. R. © 2020, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



## ALTA CALIFORNIA Y LAS RUTAS COMERCIALES TRANSPACÍFICAS

MARTHA ORTEGA SOTO

Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa

### *Presentación*

El objetivo de este artículo consiste en analizar el papel que desempeñaron las rutas marítimas transpacíficas en la historia de Alta California. Es necesario enfatizar que se tratarán principalmente, las rutas que se trazaron por el norte del Pacífico como consecuencia de la expansión rusa en el norte de dicho océano, a partir de 1741, y la presencia de navegantes ingleses y, posteriormente, de los angloamericanos.<sup>1</sup> Primero, trataré sobre la importancia del acceso por mar para la colonización de la provincia, desde 1769. Después, explicaré cómo los habitantes mestizos del territorio lograron subsistir en el periodo mexicano gracias al comercio que realizaron con los estadounidenses y los rusos, principalmente, pues la guerra insurgente detuvo el contacto con el resto del virreinato de Nueva España. Fue a partir de ese suceso que Alta California se integró a las rutas comerciales en el norte del Pacífico; más tarde, la ruta de comunicación con la República mexicana no se reestableció y el comercio con los navegantes extranjeros brindó a los californios la posibilidad de vender su producción y comprar las manufacturas que requerían. También, se subrayará la vinculación de la población colonizadora con el mar, a pesar de que se limitaba sólo a practicar la navegación costera.

<sup>1</sup> Para una visión panorámica de la historia del Pacífico desde el punto de vista diplomático véase Rafael Bernal, *El gran océano*, México, Fondo de Cultura Económica, 2012.



### *Colonización*

El 23 de enero de 1768 fue redactada una Real orden dirigida al visitador general de Nueva España, don José de Gálvez, en la que se le indicaba planear inmediatamente la colonización de Alta California; la cual había sido explorada ya desde el siglo XVI. El mejor mapa que de ella se tenía era el elaborado por Sebastián Vizcaíno —personaje que había dado nombre a la bahía de San Diego y descubierto el puerto de Monterrey—, resultado de su expedición realizada entre 1601 y 1602. La decisión de ocupar la provincia tuvo como objetivo evitar que los rusos e ingleses se instalaran en algún punto de la costa del noroeste de América, territorio que la corona española consideraba como parte del imperio. Un territorio ignoto para los europeos, pues aunque los rusos se expandieron en las islas aleutianas desde 1741 conocían poco la costa del noroeste de América y no habían explorado hacia el sur. Sabían que en algún momento se encontrarían con la frontera del imperio español, pero no podían ubicarla en un mapa. Lo mismo ocurría con los españoles: tenían información de la presencia de cazadores rusos y de que los británicos merodeaban por el norte del Pacífico con el afán de encontrar un paso que lo comunicara con el Atlántico —aunque sin éxito hasta el momento—, pero no habían explorado al norte de Monterrey, por lo que no sabían qué tan cerca estaban los rusos de su frontera ni si los ingleses habían fundado algún establecimiento. Sin embargo, para la corona española había llegado el momento de proteger la frontera noroccidental del virreinato de Nueva España de posibles invasiones extranjeras.<sup>2</sup>

El visitador general organizó una reunión en San Blas,<sup>3</sup> el 16 de mayo de 1768, con pilotos y oficiales, entre ellos Gaspar de Portolá

<sup>2</sup> Una explicación de los antecedentes y la entrada en Alta California se encuentra en Martha Ortega Soto, “Colonización de Alta California: Primeros asentamientos españoles”, *Signos Históricos*, Departamento de Filosofía de la Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Iztapalapa, México, v. 1, n. 1, enero-junio de 1999, p. 85-103.

<sup>3</sup> Sobre las decisiones del gobierno imperial para proteger sus costas del Pacífico, véase Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones



—nombrado primer gobernador de Alta California— así como fray Junípero Serra, quien sería el Padre Presidente de las misiones futuras. Se acordó realizar dos expediciones, una terrestre y otra marítima, las cuales se reunirían en la bahía de San Diego. Me ocuparé aquí de la segunda. El piloto Vicente Vila quedó al mando de la nave capitana llamada *San Carlos*. La acompañaría el paquebot *San Antonio*, alias *El Príncipe*, al mando del piloto Juan Pérez. Estos dos paquebotes zarparon de La Paz, en enero y febrero de 1769, respectivamente, ya que los abastecimientos que cargaban fueron recopiados en las misiones de Baja California, y cada uno navegó por separado. En marzo, una tercera embarcación, llamada *San José*, zarpó de Loreto y no se volvió a tener noticias de ella.<sup>4</sup>

José de Gálvez dispuso que las primeras misiones y los presidios de Alta California recibieran comida y enseres vía marítima: el *San Carlos* y *El Príncipe* fueron los paquebotes destinados para tal función. San Blas fue asignado como el puerto en donde se reunirían las provisiones y mercancías, de ahí zarparían los barcos abastecedores y arribarían al puerto de Monterrey. Esta fue la ruta marítima que surtió de efectos a los asentamientos —misiones, presidios y pueblos— de la provincia. Asimismo, ahí embarcaron los colonos, misioneros y oficiales que en el último tercio del siglo XVIII llegaron a Alta California. Aunque en 1773 el virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa quiso deshabilitarlo, las gestiones de Serra convencieron al virrey de lo contrario, pues el padre presidente argumentó que las rutas terrestres para comunicar a Alta California con otras provincias del virreinato serían más costosas para el Real Erario: tuvo razón. Además, los nativos que habitaban en la región del río Colorado se

Históricas/Instituto Mora, 2011, ils., cuadros y mapas (Serie Historia Novohispana, 87); sobre el puerto de San Blas véanse p. 161-166, 173-183 y 245-265.

<sup>4</sup> Salvador Bernabéu Albert y Martha Ortega Soto, “Indios y franciscanos en la construcción de la Alta California” en *Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América. Jornadas IV, V y VI (2008, 2009 y 2010)*, 2 v., Eduardo García Cruzado (coord.), España, Universidad Internacional de Andalucía/Ayuntamiento de Palos de la Frontera (Huelva), 2011, ils., p. 405-434; Francisco Palóu, *Relación histórica de la vida y apostólicas tareas del venerable padre fray Junípero Serra y de las misiones que fundó en la California septentrional, y nuevos establecimientos de Monterrey*, Miguel León-Portilla (prefacio e introd.), México, Porrúa, 1970, ils. y mapas (“Sepan cuántos...”, 143), p. 49-52.



resistieron a la colonización,<sup>5</sup> de manera que transitar de Alta California hacia Sonora o Nuevo México era arriesgado para los españoles; por tanto, la comunicación por tierra fue esporádica.<sup>6</sup> La colonización de Alta California no habría podido consolidarse sin la ruta marítima, de hecho, dependió de ella.

Entretanto, nuevas rutas de intercambio se desarrollaron en el norte del Pacífico, la población nativa fue proveedora de productos primarios, en algunos casos como pueblos colonizados y en otros como grupos que negociaban de manera autónoma. Después del tercer viaje al Pacífico realizado por James Cook entre 1776 y 1779, los ingleses descubrieron las pieles finas que podían obtener en las costas noroccidentales de América y en breve se beneficiaron de ellas. Así, con impulso ruso e inglés, se estructuró el tráfico peletero por el norte del Pacífico para abastecer los mercados chino y europeo. Desde el siglo IX los habitantes de los territorios que hoy constituyen la Rusia europea, iniciaron el comercio de pieles finas, las cuales tenían gran aceptación entre la nobleza europea. Asimismo, en Asia utilizar pieles de marta cibelina, zorro plateado y nutrias marinas, entre otras, en capas y sombreros, denotaba la jerarquía social de quienes las utilizaban; esta costumbre también arraigó en el imperio chino. Así, para los rusos del siglo XVIII no era novedad cuáles eran los mercados que demandaban pieles finas además del propio.<sup>7</sup>

Los ingleses pronto aprendieron el valor que dichas pieles tenían en China, el mercado más grande, y Europa. En la década de 1780 a 1790, los comerciantes de Nueva Inglaterra, que en esos años consiguieron su independencia de la corona británica, se incorporaron a este comercio. Los “bostonianos”, como fueron conocidos,

<sup>5</sup> Mark Santiago, *Massacre at the Yuma Crossing. Spanish Relations with the Quechans, 1779-1782*, Tucson, The University of Arizona Press, 2010.

<sup>6</sup> Martha Ortega Soto, *Alta California: una frontera olvidada del noroeste de México, 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa/Plaza y Valdés Editores, 2001, ils., cuadros y mapas, p. 71-72.

<sup>7</sup> Para un estudio más detallado sobre estos mercados véanse: Martha Ortega Soto, *Origen de un imperio: cómo el Estado ruso llegó a la cuenca del Pacífico*, tesis de doctorado en Humanidades-Historia, México, Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Iztapalapa, 2014, mapas; y el ya clásico texto de Raymond H. Fisher, *The Russian Fur Trade, 1550-1700*, R. J. Kerner, G. H. Guttridge y F. L. Paxson (eds.), Berkeley y Los Angeles, University of California Press, 1943 (University of California Publications in History, XXXI).

también se interesaron en participar en los mercados del este de Asia, para lo cual necesitaban las pieles finas. Así, poco a poco la nueva ruta transpacífica dio lugar a la formación de una nueva región económica en el norte de dicho océano, a la que se sumaron los territorios costeros e isleños localizados en ella.<sup>8</sup>

En los últimos años del periodo colonial, Alta California empezó a recibir visitas de barcos extranjeros que recorrían sus costas tanto para obtener pieles de nutria marina como para conseguir abastecimientos. Como veremos en el siguiente apartado, este intercambio fue incrementándose durante el periodo mexicano.

### *La disolución del régimen colonial, 1800-1822*

Desde finales del siglo XVIII, los barcos abastecedores que arribaban a Monterrey no satisfacían la demanda de manufacturas que había en la provincia. Por otra parte, los bienes agrícolas y ganaderos que los habitantes producían en abundancia tampoco se llevaban hacia otras provincias, ya que ni los barcos tenían el calado necesario para ello, ni eran necesarios en las provincias aledañas. Así, a pesar de que la producción rebasaba la demanda local, los vecinos carecían de vestido, calzado y comodidades porque sus productos se quedaban almacenados y no podían intercambiarlos por las manufacturas que requerían. Por ejemplo, los colonos no hacían ropa ni les gustaba la que se fabricaba en las misiones; aunque tenían con qué pagar por vestido a la usanza española, no lo adquirían porque los barcos abastecedores sólo llevaban prendas para el gobernador y los jefes de los presidios.

<sup>8</sup> La región de la cuenca del Pacífico norte comprende los territorios actuales de China, Corea, Rusia, Alaska, Canadá, Estados Unidos y México; contiene los archipiélagos de las Filipinas, Taiwán, Japón, Sajalín y las Kuriles; y como punto de enlace Hawai y las islas Marianas; véase Martha Ortega Soto, “Expansión rusa, preocupación novohispana por el litoral californiano e ingerencia angloamericana con sus proyecciones transpacíficas” en *Asia y África en América Latina: Memoria del Segundo Congreso de la Asociación Latinoamericana de Estudios Afroasiáticos*, ALADAA, Paipa (Colombia), 6 al 10 de abril de 1981, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Ediciones “La rana y el águila”, 1983, p.81-102.

La gran demanda de manufacturas era desventajosa para los colonos, pues aceptaban pagar precios altos por ellas y malbarataban sus productos.<sup>9</sup> En efecto, un artículo que se vendía en Alta California era, por lo común, 15% más caro que en el centro de Nueva España, esto debido tanto a las contribuciones a las que estaba sujeto como a los gastos de transportación que implicaba trasladarlo desde la capital del virreinato hasta la provincia norteña.<sup>10</sup> La situación era todavía más grave para los colonos, pues los barcos abastecedores tenían la obligación de atender primero a las peticiones de los misioneros y los presidiales.

En 1801, Juan Ortiz de Rosas le propuso al gobierno virreinal transportar carne de res de los ganados reales, en forma de tasajo, así como el sebo y el cuero, de Alta California hasta el puerto de San Blas, desde donde se colocarían en otras provincias novohispanas. A cambio, los colonos recibirían todo lo que necesitaran, transportado por los mismos barcos abastecedores. Para fomentar este intercambio, el gobierno no debería cobrar ni derechos de transportación ni aduanales, en ninguno de los dos casos. Por supuesto, Ortiz de Rosas quería que se le otorgara a él la concesión del intercambio marítimo. Aunque algunas de sus ideas fueron apoyadas por las autoridades del virreinato, no tenemos noticia de que se haya realizado este proyecto.<sup>11</sup> Es evidente que Ortiz desconocía la situación de la región, seguramente por ello su propuesta no cristalizó.

Juan José de Abascal, quien al igual que el anterior era comerciante en Guadalajara, se adhirió a la propuesta y añadió que se enviaran a Alta California dos mil pesos en moneda para estimular

<sup>9</sup> Informe de fray Isidro Alonso de Salazar al virrey Branciforte, México, 11 de mayo de 1796, Archivo General de la Nación (en adelante AGNM), México, *Californias*, v. 49, f. 195-196, 198v-200; Informe de Felipe de Goycochea a la Real Hacienda, México, 23 de agosto de 1803, AGNM, *Californias*, v. 49, f. 452-456.

<sup>10</sup> “El virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo, recopila en este difuso informe los sucesos ocurridos en la península de las Californias y departamento de San Blas, desde el año de 1789 [sic], proponiendo lo que considera conveniente”, Carlos María de Bustamante, en Andrés Cavo, *Los tres siglos de Méjico durante el gobierno español hasta la entrada del ejército Triguarante*, Carlos María de Bustamante (notas y suplemento), Jalapa, Tipografía Veracruzana de A. Ruiz, 1870, p. 400; y Alta California, 1820, AGNM, *Californias*, v. 8, f. 87.

<sup>11</sup> José Ortiz de Rosas a Fernando de Abascal, Guadalajara, 23 de abril de 1801, AGNM, *Californias*, v. 17, f. 148-151.

el comercio, pues en la provincia privaba el trueque. Abascal era todavía más ambicioso, señalaba que como Alta California producía gran cantidad de cereales de buena calidad se le autorizara comerciar con Guatemala, Guayaquil, Panamá y Lima; desde luego, él se proponía como concesionario.<sup>12</sup> Pero el comisario de San Blas no se entusiasmó con las propuestas, sólo le parecía redituable que se llevaran a San Blas sebo, cuero y harina de trigo de Alta California, mercancías que tal vez se venderían en algún lugar del virreinato. Sobre el resto, opinaba que ese tipo de mercancías sobraban en el noroeste de Nueva España, por lo que nadie los compraría. No se ocupó de opinar respecto a otras regiones del imperio.<sup>13</sup>

Sin embargo, el fiscal de la Real Hacienda, de apellido Borbón, consideró aceptables las propuestas para aliviar la situación de los vecinos de Alta California e indicó al virrey que les comunicara a los comandantes de los barcos abastecedores que estaban obligados a transportar todos los productos que les fuera posible a San Blas.<sup>14</sup> Al parecer, el funcionario quería promover el crecimiento económico de Alta California para que la Real Hacienda invirtiera cada vez menos en sostenerla e incluso sacara beneficio de ella, pero no parecía dispuesto a comprender las declaraciones de quienes vivían en la región. Cuando José de la Cuesta solicitó, en 1802, participar en el mercadeo entre Alta California y San Blas a condición de que se le exentara el pago de fletes, la Real Hacienda negó el permiso.<sup>15</sup> De haberlo aceptado ésta hubiera absorbido el costo de los fletes. Aunque el fiscal buscaba alternativas para ahorrarle gastos a la corona, no entendía lo reducido que era el mercado en el noroeste novohispano y, en consecuencia, la dificultad para resolver el problema de abastecimiento en tanto no se permitiera que Alta California comerciara con otros puertos del Pacífico. En 1803, el virrey José de Iturrigaray ordenó que los barcos abastecedores, una vez cargados los

<sup>12</sup> Fernando de Abascal al señor intendente de Guadalajara, 28 de abril de 1801, AGNM, *Californias*, v. 17, f. 159v-161.

<sup>13</sup> Dictamen de José García Comisario de San Blas, 15 de julio de 1801, AGNM, *Californias*, v. 17, f. 163-167.

<sup>14</sup> Dictamen del Fiscal de Real Hacienda Borbón, México, 14 de septiembre de 1803, AGNM, *Californias*, v.17, f. 194v-199.

<sup>15</sup> Expediente sobre el comercio en Alta California, AGNM, *Californias*, v. 9, exp. 2, completo.



efectos destinados a los presidios y misiones, aceptaran embarques de particulares en el espacio que les restara. La carga adicional pagaría los cargos por flete. Los barcos abastecedores también debían recibir carga extra al regresar de Alta California. Un año después, el 20 de abril, el mismo virrey publicó la decisión del rey de habilitar los puertos de Alta California como menores.<sup>16</sup>

También se hicieron intentos en la metrópoli por estimular el desarrollo económico de Alta California fomentando el comercio de la provincia con el resto del imperio. En 1794 la corona otorgó al consulado de Cádiz el privilegio de embarcar mercancías hacia Alta California sin pagar derechos aduanales; una concesión similar obtuvo Román Márquez al año siguiente. En 1806, Juan Pérez de Tagle, comerciante de Filipinas, consiguió permiso para comerciar entre esas islas y Alta California con la condición de beneficiar a todo el virreinato de Nueva España. Al parecer estas concesiones no fueron utilizadas, no he encontrado testimonios sobre mercancías enviadas por ninguno de dichos mercaderes a Alta California. En 1818, Fernando de la Sierra consiguió un privilegio similar a los descritos arriba y José Cenón adquirió otro en 1820. En 1821, fue emitida una orden real que exentaba del pago de derechos a todas las mercancías españolas que se embarcaran con destino a San Blas o a Alta California. El gobernador, José Joaquín de Arillaga, denunció que tales concesiones no se habían ejercido porque los comerciantes de Manila las bloqueaban.<sup>17</sup> No queda claro por qué el gobernador culpaba al consulado de Manila del fracaso de estas medidas pues el galeón tocó esporádicamente las costas de Alta California aunque es probable que la Real Compañía de Filipinas pugnara por conservar el monopolio del transporte en el galeón que arribaba a Acapulco.

De cualquier manera, hubo un incremento en el intercambio entre San Blas y Alta California. En el primer semestre de 1809 llegaron a San Blas, procedentes de Alta California, nueve barcos que llevaban harina, sebo, velas, cueros, jabones, queso, pieles de nutria

<sup>16</sup> Instrucciones al teniente de navío real Braulio Otalora y Oquendo, San Blas, 31 de mayo de 1803, AGNM, *Californias*, v. 17, f. 180-181v; y Comunicado de Iturrigaray, 1 de mayo de 1804, AGNM, *Californias*, v. 17, f. 200.

<sup>17</sup> Documento sin datos, AGNM, *Californias*, v. 61, f. 402-403; para el caso de Pérez de Tagle, véase AGNM, *Californias*, v. 17, exp.11, f. 338-411.

y de oso, lana, salmón y pequenísimas cantidades de oro y plata; como podemos observar, salvo las velas y los jabones todas eran materias primas. En ese mismo año, el gobernador de Las Californias reportó que se habían embarcado hacia San Blas 4 130 arrobas y 18 libras de cáñamo que la corona ordenó cultivar. El gobernador señalaba que 1 800 arrobas de cáñamo no se habían embarcado porque ya no había espacio en el barco. De San Blas zarparon hacia Alta California dos barcos que llevaron telas, porcelana, chiles, fresnos, arroz, azúcar, mezcal, vino y espuelas producidos en Nueva España, y algunos artículos europeos como telas, hierro, vino, libros y cuchillos.<sup>18</sup> Como se aprecia, todavía el intercambio entre Alta California y Nueva España era limitado e insuficiente.

En consecuencia, misioneros y vecinos acogieron con regocijo a los primeros comerciantes extranjeros que arribaron a las costas de Alta California. De manera que en los primeros años del siglo XIX surgió un incipiente intercambio entre los comerciantes que transitaban por el Pacífico y los habitantes de Alta California,<sup>19</sup> a pesar de que, según las leyes españolas, tales transacciones eran ilegales.

Cuando estalló el movimiento insurgente en 1810, la integración de Alta California al comercio transpacífico se aceleró. La guerra imposibilitó que llegaran las mercancías hasta San Blas para embarcarlas hacia Alta California;<sup>20</sup> por ende, los barcos abastecedores

<sup>18</sup> Humberto Tandron, *El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio, 1796-1821*, Susana Liberti (trad.), México, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1976, láms. (Serie Historia del comercio Exterior de México), p. 25-26; Informe de Arrillaga al virrey, Monterrey, 21 de diciembre de 1809, AGNM, *Californias*, v. 41, f. 225.

<sup>19</sup> Sobre los intentos que realizó la corona española para participar en el comercio de pieles finas en las rutas transpacíficas, véase Dení Trejo Barajas, "El océano Pacífico en el cruce de intereses imperiales. Una perspectiva desde la costa noroeste de la Nueva España al final del periodo colonial", en *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón (coords.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 363-381; y Ortega Soto, *Alta California...*, p. 174-185.

<sup>20</sup> Pedro Antonio Quixano Cordero al capitán del Regimiento de Dragones de Querétaro, José J. Ormechea, México, 7 de junio de 1812, AGNM, *Californias*, v. 37, exp. 7, f. 6; y Hubert Howe Bancroft, *California Pastoral, 1769-1848*, San Francisco, The History Company, Publishers, 1888, p. 465.

dejaron de navegar a Monterrey. Ante tal situación los residentes locales no tuvieron más opción que mercar con los comerciantes extranjeros para comprar las manufacturas que deseaban. En otras palabras, el cese de la comunicación entre el virreinato y Alta California empujó a sus pobladores a incorporarse al comercio transpacífico y a crear intereses comunes con quienes participaban en él.

La insurrección en la América española propició que al mismo tiempo floreciera el intercambio de la provincia con el virreinato del Perú. Comerciantes limeños enterados de la apertura al comercio de los puertos de Alta California con otros puntos del imperio, llegaron desde 1813 buscando los productos pecuarios que el levantamiento en el virreinato del Río de la Plata les impedía adquirir en Chile. A través de este comercio los habitantes de Alta California compraron algunas manufacturas inglesas y asiáticas. En 1816, el virrey Félix María Calleja publicó un bando por el cual todos los puertos de Nueva España quedaron abiertos al comercio con las provincias españolas de América del sur. Los mercaderes podían introducir cualquier artículo extranjero siempre que probaran que había pasado por España<sup>21</sup> y, por lo tanto, pagado impuestos al imperio. Cuando la guerra se extendió al Perú este comercio fue interrumpido, y se reanudó en 1817.

En este periodo, las pieles finas eran el producto que más les interesaba a los comerciantes ingleses y estadounidenses y las conseguían cazando ellos mismos. Con el fin de obtener algún beneficio de la cacería de nutrias marinas, que de cualquier forma no podían impedir, los misioneros obligaron a los neófitos a cazarlas y algunos vecinos se sumaron a esta actividad; así tuvieron pieles para ofrecer a los extranjeros. Los residentes de Alta California adquirirían a cambio ropa y aperos de labranza, entre una gran variedad de manufacturas.<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Oficio del gobernador de California, 8 de julio de 1817, AGNM, *Californias*, v. 37, exp. 2, f. 109; Noticias que da el capitán maestro de la fragata *Cazadora* del estado en que se hallan los puertos de Alta California en el tiempo que permaneció en ellos Carlos García, Acapulco, 28 de septiembre de 1818, AGNM, *Californias*, v. 8, f. 69-70; Félix María Calleja, Bando, 12 de julio de 1816, AGNM, *Provincias Internas*, v. 2, f. 548; y Alfonso Trueba, *California: Tierra perdida*, México, Jus, 1958, mapas, v. II (Figuras y episodios de la historia de México, 47), p. 25.

<sup>22</sup> Velasco al virrey, México, 5 de junio de 1819, AGNM, *Californias*, v. 37, f. 391-392, 395-396; Arrillaga al virrey Pedro Garibay, Monterrey, 30 de diciembre

Los rusos también estaban interesados en conseguir pieles finas pero los productos que les interesaban principalmente eran los cereales y la carne para alimentar a los habitantes de América rusa.<sup>23</sup> Como no querían depender solamente de la producción de Alta California, en 1812 fundaron un establecimiento en la Bahía de Bodega al norte de los asentamientos españoles en la bahía de San Francisco.<sup>24</sup> Aunque legitimaron su pueblo al firmar un tratado de cesión de tierras con los nativos de la zona,<sup>25</sup> en términos de la política del periodo Fuerte Ross, como lo llamaron, fue una fundación ilegal. A pesar de que el gobierno español, y más tarde el mexicano, protestó porque los rusos se apoderaron de un pequeño territorio en Alta California, los pobladores mantuvieron muy buenas relaciones, pues ni los californios tenían las fuerzas militares necesarias para expulsar a los rusos ni éstos tenían la capacidad de ocupar un territorio mayor, de manera que no amenazaban a los poblados españoles.

Los rusos vendían a los californios algunas manufacturas y ofrecían servicios de mantenimiento para cualquier tipo de herramientas. A cambio, compraban trigo, que sólo podían adquirir en Alta California o en Chile. De hecho, gran parte de la producción de trigo de Alta California se consumía en América rusa. Tan beneficioso resultaba este intercambio para ambos que, cuando Las Cortes se reunieron en Cádiz en 1811, los habitantes de Alta California hicieron llegar su petición para que se legalizara.<sup>26</sup>

de 1808, AGNM, *Californias*, v. 62, f. 493; e Irving Berdine Richman, *California under Spain and Mexico, 1537-1847*, Nueva York, Cooper Square Publishers, 1965, planos, cuadros y mapas, p. 203-205.

<sup>23</sup> América rusa comprendía las islas Aleutianas y gran parte de la costa de Alaska.

<sup>24</sup> Kent G. Lightfoot, *Indians, Missionaries, and Merchants: The Legacy of Colonial Encounters on the California Frontiers*, Berkeley, Los Ángeles y Londres, University of California Press, 2006, ils., tablas y mapas.

<sup>25</sup> Diane Spencer-Hancock, William E. Pritchard, "Notes to the 1817 Treaty between the Russian American Company and the Kashaya Pomo Indians", Ina Kaliakin (trad.), *California History*, University of California Press/California Historical Society, San Francisco, San Marino y Los Ángeles, v. 59, n. 4, 1980-1981, p. 306-313.

<sup>26</sup> Richman, *California under Spain and Mexico...*, p. 216; C. Alan Hutchinson, *Frontier Settlement in Mexican California; The Híjar-Padrés Colony, and Its Origins, 1769-1835*, New Haven, Yale University Press, 1969, p. 27.

En conclusión, al consumarse la independencia de México ya estaban dadas las condiciones para que Alta California reforzara los lazos que la unían con el comercio transpacífico.

*Alta California y el comercio transpacífico, 1822-1845*

La independencia modificó la estructura comercial de todo lo que había sido el virreinato de Nueva España. En la primera mitad del siglo XIX el mercado interno casi no se desarrolló, en tanto que el comercio exterior encontró nuevas vías de crecimiento. Los comerciantes mexicanos se ligaron con casas comerciales foráneas que poco a poco se convirtieron en los centros financieros del país. Los diversos territorios que se sumaron al imperio mexicano, y después la República mexicana, tenían materias primas para participar en el comercio exterior.<sup>27</sup> En los primeros años del siglo XIX, los habitantes de Alta California se vincularon cada vez más con los comerciantes extranjeros que arribaban a sus puertos, al mismo tiempo que las condiciones económicas del país favorecieron que se redujeran sus relaciones con el resto del territorio nacional, a tal punto que la economía de Alta California se integró al comercio transpacífico.

La etapa de la historia de Alta California que arrancó en 1822 cuando las elites locales se adhirieron a la independencia de México, se caracterizó por un paulatino arraigo de intereses que los grupos de poder locales antepusieron a los intereses nacionales. En el caso del comercio exterior se aprecia con claridad dicho proceso. Al analizar las reglas que rigieron el comercio exterior en Alta California, se observa que prácticamente ignoraron la legislación que en la materia emitieron los gobiernos republicanos asentados en la ciudad de México. Alta California quedó integrada al pacto federal como territorio, por tanto debía gobernarla la federación. Ésta ordenó que el único puerto abierto al comercio exterior fuera Monterrey, donde se ubicó la aduana respectiva. Sin embargo, en la práctica, en San Diego, en la rada de San Pedro, en Santa Bárbara y en San Francisco

<sup>27</sup> *México en el siglo XIX (1821-1910). Historia económica y de la estructura social*, Ciro Cardoso (coord.), México, Nueva Imagen, 1980, cuadros, gráficas y mapas (Serie Historia), p. 37, 53-54, 169-170, 194-214 y 218-226.

arribaban barcos extranjeros y ahí mismo se realizaban operaciones comerciales. Eso sí, en algún momento esos barcos anclaban en Monterrey y pagaban sus derechos aduanales, pero no puede precisarse si declaraban toda la mercancía que vendían en Alta California. Más aun, la mayoría de los barcos que fueron registrados por las autoridades no indicaban el precio de la carga que traían, de manera que no se sabe cuánto pagaron de impuestos y si pasaron por la aduana antes o después de hacer su recorrido por las costas de Alta California.<sup>28</sup> En 1837, la república centralista que se había instaurado algunos años antes ratificó que el único puerto de altura era Monterrey, por lo que esta única aduana cobró todos los derechos que se debían recaudar en el departamento de Alta California.

Respecto de los derechos de importación, el gobierno local —mismo que los propios californios<sup>29</sup> organizaron al margen de la legislación federal y al que tan sólo le cambiaron de nombre cuando se unieron a la república centralista—<sup>30</sup> se atribuyó la facultad de determinar el monto que debía pagarse. Por lo común se cobraba un 40% *ad valorem* de las mercancías que transportaba un barco, independientemente de las tarifas que marcaran los aranceles nacionales. En Alta California podía introducirse cualquier producto sin que se tomara en cuenta el origen del mismo, como los únicos ingresos con los que contaba el gobierno local eran los impuestos aduanales,

<sup>28</sup> La extensión del presente artículo no nos permite hacer una relación de los barcos cuya carga fue registrada ni de los que están reportados pero carecen de ese dato. La relación más completa del tráfico comercial la encontramos en Hubert H. Bancroft, *History of California*, en *The Works of Hubert Howe Bancroft*, San Francisco, Bancroft and Co. Publishers, 1885-1886, v. XIX-XXI, t. II-IV. También pueden consultarse los cuadros y gráficas incluidos en la investigación de Ortega Soto, *Alta California...*, p. 220-221, 227-229, 295, 298-306, 309-313, 390, 392-411.

<sup>29</sup> Los habitantes de Alta California, mestizos descendientes de los primeros colonizadores y de quienes llegaron después, se denominaban a sí mismos californios. Este es el gentilicio que aún conserva la historiografía mexicana y estadounidense para los mexicanos que vivían en Alta California; y el gentilicio californianos se utiliza para los habitantes de California, Estados Unidos. No deben confundirse con la designación que utilizaron los jesuitas para los nativos de la península de Baja California, pues son dos momentos históricos diferentes.

<sup>30</sup> Para un estudio sobre el gobierno local véase Martha Ortega Soto, “Autonomía política en Alta California: el papel de la Diputación, 1822-1845”, en *Seminario de Historia de Baja California, Instituto de Investigaciones Históricas, 8º Memoria Ciclo de conferencias*, Ensenada, Seminario de Historia de Baja California, p. 3-24



acostumbraba otorgar facilidades con tal de recibir el pago. Daba, por ejemplo, plazos para cubrir los derechos aduanales, o aceptaba una parte del pago en moneda y otra en especie. A pesar de estas concesiones, los extranjeros se quejaban de que el monto de los derechos de anclaje y de importación era alto. Por eso, para abaratar el costo de las mercancías, era común el contrabando. Un barco pagaba sus impuestos en Monterrey y antes o después recorría las costas varias veces traficando un monto de mercancía mayor que el de los derechos pagados. Los propios californios participaban en el contrabando porque así compraban a precios menores, además de que lo recaudado sólo beneficiaba al grupo que controlaba el puerto de Monterrey. Un rancharo en San Diego, por ejemplo, prefería las mercancías de contrabando porque eran más baratas y así los políticos de Monterrey obtenían un menor monto de los impuestos de lo que vendía y lo que adquiría.<sup>31</sup>

En la década de los años veinte del siglo XIX, la cacería de nutrias declinó debido a la disminución del número de presas. Gradualmente, el sebo y los cueros de res, que tuvieron un gran mercado en Nueva Inglaterra, se convirtieron en las principales materias primas de exportación. Alta California también desempeñó un papel importante como punto de enlace en el comercio transpacífico. En efecto, la producción agropecuaria tan abundante abastecía de cereales y carne, para alimentar a la tripulación, a los barcos que navegaban por el norte del Pacífico. Los principales compradores fueron los barcos balleneros que navegaban por meses persiguiendo a sus presas. Durante los siguientes cinco lustros, Alta California exportó sebo y cereales para el Perú, cueros para Inglaterra y Nueva Inglaterra, sebo para las fábricas de velas en Nueva Inglaterra, cereales para los establecimientos rusos e ingleses en el noroeste de América, algunas pieles de nutria para el mercado chino y abastecimientos para los buques mercantes. A cambio, los californios adquirirían ropa, artículos de ferretería, muebles, loza, aperos de labranza, libros, armas, pólvora y una gran cantidad de mercancías suntuarias de origen chino.<sup>32</sup>

<sup>31</sup> Bancroft, *California Pastoral, 1769-1848...*, p. 470, 474, 478-479, 469 y 483.

<sup>32</sup> Para un estudio más detallado de cómo se tejieron estas redes comerciales, que terminaron favoreciendo a los estadounidenses y británicos, véase David Iglar,



En un principio, los centros de población que satisficieron las demandas de los comerciantes extranjeros fueron las misiones. Cuando éstas fueron secularizadas en 1833, el régimen de tenencia de la tierra cambió y surgieron los ranchos como las unidades productivas más importantes. Por lo tanto, la secularización de las misiones, el desarrollo de los grandes ranchos ganaderos y la demanda de sebo, cuero y cereales por los comerciantes extranjeros propiciaron la rápida transformación económica de Alta California a partir de la década de los años treinta del siglo XIX. La actividad agrícola, disminuida, subsistió en algunos poblados en los que se privilegiaba este tipo de producción. Además, los ranchos ganaderos reservaban parte de sus tierras para cultivar cereales. Así, en el período mexicano los rancheros se perfilaron como el grupo con mayor poder económico en Alta California, lo que a su vez reforzó su poder político. Esos grupos de poder eran los propietarios de enormes extensiones de tierra en donde se criaban cuantiosos hatos de ganado vacuno para satisfacer la demanda del comercio exterior.<sup>33</sup> Debe subrayarse que esta situación implicaba la subordinación de la economía de Alta California a las demandas del mercado exterior, por tanto, dependía de él.

En consecuencia, quienes en última instancia fueron los beneficiarios del comercio exterior de Alta California no fueron los californios, sino los comerciantes y armadores estadounidenses,<sup>34</sup> los bostonianos, pues desde la segunda década del siglo XIX fueron ellos quienes controlaron el comercio en el norte del Pacífico y, por ende, dominaban la economía de Alta California. Un barco que salía del

*The Great Ocean: Pacific Worlds from Captain Cook to the Golden Rush*, Estados Unidos de América, Oxford University Press, 2013.

<sup>33</sup> Fray José Señán a fray Bernardo del Espíritu Santo obispo [sic] de San Buenaventura, 16 de enero de 1823, Archivo del Sagrario del Arzobispado de Sonora, caja 25; Bancroft, *California Pastoral, 1769-1848...*, p. 469, 470-471, 474, 476-477 y 482; y Robert G. Cowan, *Ranchos of California: A List of Spanish Concessions, 1775-1822, and Mexican Grants, 1822-1846*, Fresno, Academy Library Guild, 1956, mapas, p. 5-7, *passim*.

<sup>34</sup> Sobre las expectativas estadounidenses sobre su comercio en el Pacífico, y especialmente con China, véase Kariann Akemi Yokota, "Transatlantic and Transpacific Connections in Early American History", *Pacific Historical Review*, v. 83, n. 2 *Special Issue: Conversations on Transpacific History*, mayo de 2014, p. 204-219, disponible en <https://www.jstor.org/stable/10.1525/phr.2014.83.2.204>, consultado el 8 de agosto de 2017.



puerto de Boston o de Salem, recorría el Atlántico en dirección sur, doblaba el Cabo de Hornos y navegaba rumbo al norte del Pacífico, en ocasiones se detenía en Chile, hasta llegar a las costas de Alta California. Una vez ahí, tocaba varios puertos y después zarpaba rumbo a América rusa donde vendía cereales de Alta California a cambio de pieles finas. Cuando el invierno se avecinaba, navegaba hacia Honolulu, en las islas Sandwich y pasado el invierno, se dirigían a China —los traficantes surcaban el Pacífico varias veces comunicando las costas de América con las de Asia—. Antes de regresar al Cabo de Hornos, paraba en Alta California para cargar provisiones y vender mercancías chinas, y después de cuatro o cinco años regresaba a Nueva Inglaterra.

Como podemos apreciar, la participación de los californios se limitaba a esperar a que los buques extranjeros llegaran a sus costas para comerciar. Esta situación los ponía en desventaja frente a sus contrapartes, ya que los precios de las mercancías los determinaban los extranjeros. Los californios aceptaban esta situación pues no realizaban navegación de altura, cuando mucho contaban con dos o tres pequeñas embarcaciones para el comercio de cabotaje, pero, en general, el intercambio entre los poblados de Alta California se hacía por tierra, a lomo de caballo y de burro. Por esta razón, el comercio de cabotaje también lo efectuaban las embarcaciones estadounidenses que no sólo enlazaban a los puertos de Alta California entre sí sino también con otros puertos del Pacífico de la República mexicana, como Mazatlán y Acapulco. Es decir, la República mexicana tenía el mismo problema que Alta California, no contaba con barcos mercantes. Si alguna embarcación mexicana lograba arribar a las costas de Alta California, recibía el mismo trato que un buque estadounidense o ruso, es decir, pagaba los mismos impuestos aduanales, como si fuera extranjero.<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Bancroft, *California Pastoral, 1769-1848...*, p. 475-480; Richman, *California under Spain and Mexico...*, p. 486; Benjamin Franklin Gilbert, "Mexican Alcaldes of San Francisco, 1835-1846", *Journal of the West*, Lorrin L. Morrison and Carroll Spear Morrison, Los Ángeles, v. II, n. 3, 1963, p. 250-253; José María Guzmán, *Breve noticia que da al Supremo Gobierno del actual estado del territorio de la Alta California y medios que propone para la ilustración y comercio en aquel país, el Guardián del Colegio Apostólico de San Fernando de México. Año de 1833*, México, Imprenta de la Águila, 1833, cuadro, *passim*.



Las casas comerciales que se establecieron en la región pertenecían a firmas extranjeras. En sus bodegas almacenaban parte de la producción de sebo y cueros y además financiaban a los rancheros y hasta al gobierno local, cuando era menester. Aunque los rancheos preferían tratar directamente con los capitanes de los barcos, muchas veces requerían mercancías en el lapso que mediaba entre el arribo de los barcos, de manera que los poblados más importantes de Alta California como Los Ángeles, por ejemplo, contaban con casas comerciales que pertenecían a las mismas firmas que fletaban los barcos que llegaban a sus costas. En 1821, se estableció en Alta California la primera firma comercial de origen inglés, la John Begg Company. Al año siguiente se estableció la Bryant and Sturgis Company en Boston. La mayoría de estos establecimientos eran administrados por inmigrantes extranjeros que se nacionalizaron y se casaron con mujeres de Alta California, emparentando con las familias importantes de la región. Ya fuera que las tiendas estuvieran administradas por extranjeros nacionalizados o pertenecieran a californios, las mercancías que vendían se adquirían de los comerciantes que llegaban a las costas de Alta California.<sup>36</sup>

El crédito era otro mecanismo mediante el cual los bostonianos controlaban el intercambio, como los californios solicitaban manufacturas que no fabricaban, pagaban altos precios por ellas. Con frecuencia no alcanzaban a sufragar el monto de todas las mercancías que compraban pues el sebo y los cueros los vendían muy baratos. Tanto los capitanes de los buques como los administradores de las tiendas, les fiaban para asegurarse de que les venderían su producción en el futuro. Sin embargo, los californios no se ocupaban de saldar sus deudas y comerciaban con el primer barco que avistaban,

<sup>36</sup> Doyce B. Nunis Jr., "Six New Larkin Letters", *Southern California Quarterly*, Historical Society of Southern California, California, v. 49, n. 1, marzo de 1967, p. 77; Bancroft, *California Pastoral, 1769-1848...*, p. 288-289, 466-467; Richman, *California under Spain and Mexico...*, p. 265, 292-293; *Don Pío Pico's Historical Narrative*, Arthur P. Botello (trad.), Martin Cole y Henry Welcome (ed. e introd.), Glendale, The Arthur H. Clark Company, 1973; William Edward Petty Hartnell, *The Diary and Copybook of William E. P. Hartnell, Visitador General of the Missions of Alta California in 1839 and 1840*, Starr Pait Gurcke (trad.), Glenn J. Farris (ed.), Santa Clara y Spokane, The California Mission Studies Association/The Arthur H. Clark Company, 2004, ils., p. 15-22.

por ello, era común que tres o cuatro capitanes fueran acreedores del mismo rancho. Aunque esta situación propiciaba la competencia entre las firmas estadounidenses, también obligaba a los californios a incrementar su producción para poder pagar. Los rancheros también utilizaban el crédito ya que debían esperar la época de matanza para disponer del sebo y los cueros. Si algún barco llegaba en otro momento, preferían endeudarse antes que perder la oportunidad de adquirir exquisitas mercancías que demostraran su condición de grandes terratenientes.<sup>37</sup>

Aunque el comercio con los estadounidenses era el más importante para los californios, también floreció el comercio con los rusos. En los primeros años de la independencia el entonces gobernador, Luis Argüello, firmó algunos contratos con los rusos para ir a cazar nutrias en las costas de Alta California; los resultados fueron aceptables pero el número de presas disminuyó.<sup>38</sup> Sin embargo, el intercambio de productos agropecuarios era tan beneficioso para las colonias rusas que en 1836 el barón Ferdinand von Wrangel, quien acababa de ser relevado del cargo de gobernador de América rusa, promovió la firma de un tratado para legalizar y regular el comercio entre Alta California y América rusa. Wrangel solicitaba precios más bajos para los cereales y que sus barcos tuvieran acceso libre a los puertos mexicanos. A cambio, el barón ofrecía llevar niños de Alta California a las colonias rusas para capacitarlos en algunos oficios. A pesar de que Wrangel aseguró que el intercambio favorecería a

<sup>37</sup> Bancroft, *California Pastoral, 1769-1848...*, p. 470, 472, 475 y 484-485; Paul Bryan Gray, *Forster vs. Pico: The Struggle for the Rancho Santa Margarita*, Spokane, The Arthur H. Clark Company, 2002, ils., p. 15-98; Phillips, George Harwood Phillips, *Vineyards and Vaqueros: Indian Labor and the Economic Expansion of Southern California, 1771-1877*, Norman, The Arthur H. Clark Company, 2010, ils., cuadros y mapas.

<sup>38</sup> Raymond Kenneth Morrison, "Luis Antonio Argüello: First Mexican Governor of California. Part I", *Journal of The West*, Lorrin L. Morrison and Carroll Spear Morrison, Los Ángeles, v. II, n. 2, 1963, p. 193-202; y "Luis Antonio Argüello: First Mexican Governor of California. Part II", *Journal of The West*, Lorrin L. Morrison and Carroll Spear Morrison, Los Ángeles, v. II, n. 3, 1963, p. 196, 350 y 357; y Enrique E. Virmond, "California en 1831: Informe de E. Virmond a Lucas Alamán, California 1931", *Meyibó*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Centro de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, v. 1, n. 1, 1977, p. 64-72.

ambas partes, el gobierno mexicano no firmó ningún tratado porque el gobierno del zar no reconocía la independencia de México.<sup>39</sup> No obstante, el comercio continuó en la zona sin un acuerdo diplomático entre la República mexicana y el imperio ruso.

Como el transporte terrestre se hacía en carretas por caminos de brecha, los californios preferían esperar a que llegaran los barcos extranjeros para negociar directamente con ellos. Tampoco usaban los ríos como vías de comunicación. Tal vez por eso, los habitantes del norte y del sur de Alta California pugnaban porque sus respectivos puertos estuvieran abiertos legalmente al comercio exterior y se instalaran aduanas en ellos. Mientras que en Monterrey se pagaban los derechos aduanales, en San Diego se exportaban más cueros y sebo. Dada la situación surgió una lucha entre el grupo del sur y el del norte para que los comerciantes llegaran primero a sus puertos y así cobrar los derechos aduanales y obtener las mejores mercancías. El conflicto por la defensa de estos intereses económicos se expresó en la esfera política con la insistencia del grupo sureño de trasladar la capital territorial de Monterrey a Los Ángeles.<sup>40</sup>

### *Conclusiones*

Como he mostrado en este trabajo, la historia de Alta California, desde su fundación y hasta el momento en que fue separada de la República mexicana en 1848, estuvo ligada al océano Pacífico. No pudo ser de otra forma en virtud de que la colonización en la época, española y mexicana, fue costera. Así, desde la colonización, los intereses locales de Alta California estuvieron estrechamente ligados al tráfico transpacífico, pues la ocupación fue el resultado de la presencia de navegantes rusos e ingleses en el norte del Pacífico. Después de la independencia, los gobiernos de la ciudad de México quisieron

<sup>39</sup> Ferdinand Petrovich von Wrangel, *De Sitka a San Petersburgo al través de México: Diario de una expedición (13-X-1835-22-V-1836)*, Luisa Pintós Mimó (pról. y trad.), México, Secretaría de Educación Pública, 1975 (Sepsetentas, 183), p. 109-110, 143 y 168.

<sup>40</sup> Guzmán, *Breve noticia que da al Supremo Gobierno...*, p. 8; Hutchinson, *Frontier Settlement in Mexican California...*, p. 138, 332-333; Nunis, "Six New Larkin Letters...", p. 75 y 77; Wrangel, *De Sitka a San Petersburgo...*, p. 20.



disminuir el comercio que los californios realizaban con los extranjeros y, de ser posible, beneficiarse de él, pero los proyectos que idearon para crear vínculos entre Alta California y el resto de la república<sup>41</sup> fracasaron, ya que tanto ésta como la región carecían de la infraestructura requerida para la comunicación terrestre y marítima. A ello es menester añadir que la República mexicana tampoco tenía el desarrollo económico suficiente para facilitar la formación del mercado nacional.<sup>42</sup>

La situación de los bostonianos era diferente. En Nueva Inglaterra se estimuló el comercio transpacífico otorgando privilegios a los armadores y fletadores, pues los comerciantes presionaron al gobierno federal, a través de sus representantes en el Congreso, para que se apoyara el intercambio con Asia y se considerara a la costa del noroeste de América como territorio clave para lograr esa expansión comercial. A fin de asegurar el predominio de los Estados Unidos en el comercio transpacífico por el norte de la cuenca, los bostonianos consideraban urgente conseguir puertos en la costa americana. El que les pareció más adecuado fue el de San Francisco; por ello, desde los primeros años del siglo XIX los bostonianos apremiaron al gobierno federal para que delinea una política, en relación al norte del Pacífico, que tuviera ese objetivo. Paulatinamente, el interés de la gente de Massachusetts por llevar las fronteras estadounidenses hasta el Pacífico se extendió a todo el país, pues así los estadounidenses podrían desplegar una mejor ofensiva ante los ingleses, quienes a pesar de todo aún monopolizaban el comercio con Asia. Al mismo

<sup>41</sup> En 1827, la Junta de Las Californias propuso que se creara la Compañía Asiático-mexicana para que sustituyera a los estadounidenses en el tráfico entre Alta California y China, sugerencia que no se atendió; véase Junta de Fomento de Las Californias, México, 25 de junio de 1825, Archivo de Relaciones Exteriores de México, L-E-1099, f. 1-18. En 1834, el gobierno federal fundó la Compañía Cosmopolitana de Comercio que estaría encargada del comercio exterior de Alta California, pero nunca pasó del papel; véase “Reglamento para la Compañía Cosmopolitana protectora de la industria en Alta California”, *El fénix de la libertad*, México, 13 mayo 1834, t. IV, n. 3, Biblioteca Nacional de México, México, Colección Lafragua, 308.

<sup>42</sup> Tadeo Ortiz, “Agricultura, industria y comercio, 1822”, *México en el siglo XIX. Antología de fuentes e interpretaciones históricas*, Álvaro Matute (comp.), 3a. ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981 (Lecturas universitarias, 12), p. 99-100.



tiempo, los estadounidenses estarían en posición de neutralizar con éxito tanto a rusos como a ingleses en las costas del noroeste americano.<sup>43</sup> Las relaciones que los bostonianos tenían con Alta California les otorgaba prácticamente el control de San Francisco, pero la situación política les impedía disponer libremente de él. Como los californios dependían del comercio transpacífico, que los puertos de Alta California fueran el eje del mismo también era asunto tanto de su propio interés como del de los estadounidenses; mas la coincidencia de intereses no implicaba que los californios tuvieran intención de someterse al gobierno de los Estados Unidos. Sin embargo, el resultado de la guerra entre México y los Estados Unidos propició que los californios perdieran el control de su territorio al pasar a formar parte de la Unión Americana.

<sup>43</sup> Magdalen Coughlin, "Commercial Foundations of Political Interest in the Opening Pacific, 1789-1829", *California Historical Quarterly*, California Historical Society/University of California Press, California, v. 50, n. 1, marzo de 1971, p. 15-33.

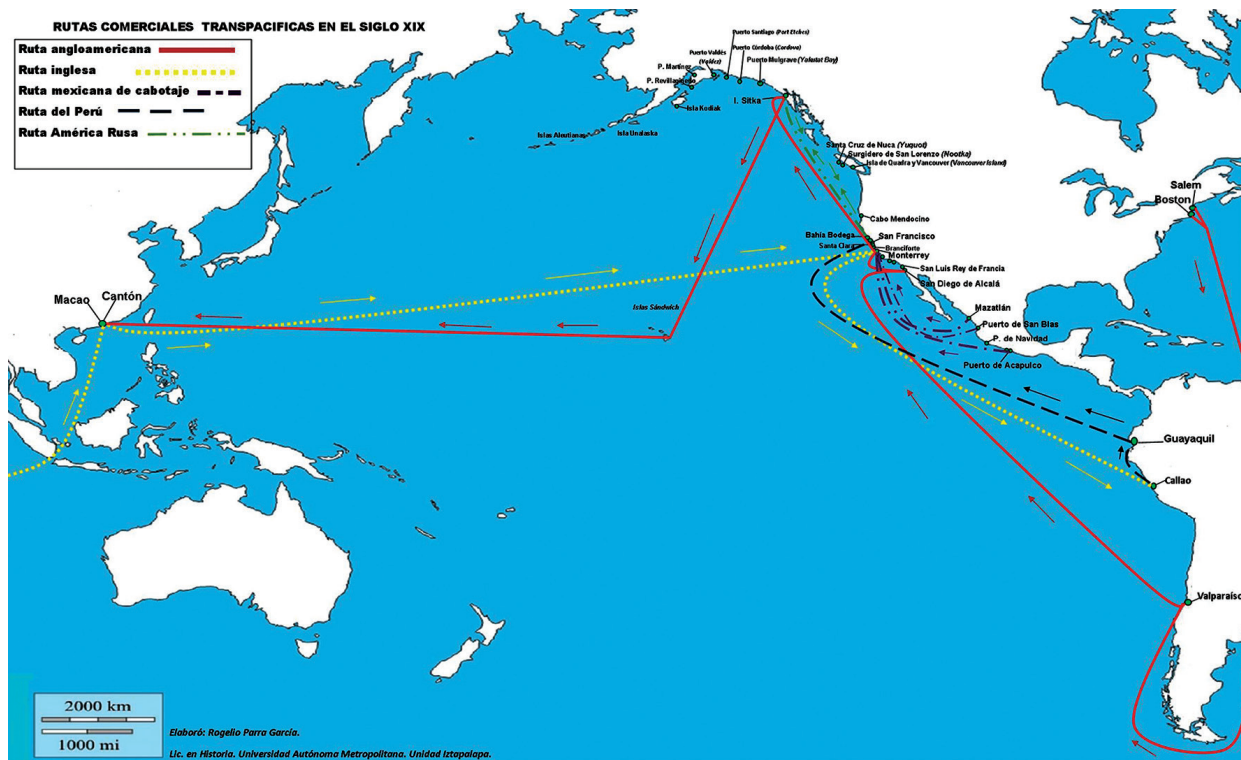


Figura 1. Rutas comerciales transpacíficas en el siglo XIX



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS