

Históricas Digital

Juan Domingo Vidargas del Moral

“La azarosa formación de un circuito mercantil marítimo: el golfo de California y el noroeste novohispano”

p. 367-388

Caminos y mercados de México

Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón
(coordinadoras)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas,
Instituto Nacional de Antropología e Historia.

2009

690 p.

(Serie Historia General, 23)

Ilustraciones, mapas

ISBN 978-607-02-0660-3

Formato: PDF

Publicado en línea: 2 diciembre 2011

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/caminosymercados/mercados.html>

DR © 2015, 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, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, D. F.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

LA AZAROSA FORMACIÓN
DE UN CIRCUITO MERCANTIL MARÍTIMO:
EL GOLFO DE CALIFORNIA Y EL NOROESTE NOVOHISPANO

JUAN DOMINGO VIDARGAS DEL MORAL
Instituto de Investigaciones Históricas
Universidad Nacional Autónoma de México

Si reseñar la formación de cualquier circuito mercantil marítimo es una empresa académica complicada, en este caso del noroeste novohispano debe señalarse que, como en todo lo referente a los litorales novohispanos, estamos tratando de un ámbito muy cerrado para la actividad naval, tanto por la restrictiva legislación imperial como por las características demográficas y culturales de la Nueva España, cuya población se concentraba en el altiplano central y en la sección centro-sur, casi ajena a cualquier asunto relacionado con el mar.

Y sin embargo, durante la primera mitad del siglo XVI, ésta no fue la tendencia inicial pues una vez conquistada México Tenochtitlan los españoles buscaron con avidez continuar la exploración de la Mar del Sur, Hernán Cortés el primero, con el propósito de ampliar el horizonte imperial carolino y las empresas mercantiles particulares en el promisorio pero aparentemente inmenso océano, empresas en las se mezclaban tanto la ambición material como la persecución de los mitos. Las cuatro primeras décadas de exploraciones permitieron delinear el litoral hacia el norte, sobre todo la península de California y el extenso golfo que tomó ese nombre (y varios más), pero al final de las empresas cortesianas y mendocinas (comandadas entre otros por Hernando de Alarcón, Ruy López de Villalobos, Juan Rodríguez Cabrillo) ningún adelanto mercantil resultó de todo ello.

Cuando al fin se logró establecer en 1565 una colonia española, las Filipinas, en el entorno del continente asiático, y una ruta marítima, el “tornaviaje”, que permitiera navegar de regreso por esa españolísima Mar del Sur para traer las preciosas mercaderías de China y el resto de Asia al mercado imperial hispano, algo irónico sucedió con el incipiente circuito comercial del Pacífico novohispano: por razón del estricto, y a la vez utópico, sistema mercantil monopólico español, que establecía a la bahía de Acapulco como único puerto mercantil autorizado en el litoral novohispano de la Mar del Sur, quedó cancelado de un plumazo el

posible desarrollo legal y normal de un tráfico comercial abierto por la vía marítima.¹

A partir de ese momento la preocupación esencial de la monarquía, respecto de esa región, fue establecer una estación terrestre en el largo tramo del litoral del Pacífico noroccidental que recorría el galeón de Manila antes de arribar a la bahía de Acapulco, sobre todo después que los corsarios ingleses y holandeses hicieran su aparición en la Mar del Sur para robar las mercancías que venían del archipiélago asiático. Se encargó de esa búsqueda primero a los propios navegantes de la flota filipina y luego se intentó desde Nueva España a finales del siglo XVI, sin ningún resultado práctico para la navegación estratégica ni comercial, a pesar de los esfuerzos de gente como Sebastián Vizcaíno, quien recomendaba el puerto de Monterrey, en lo que luego sería la Alta o Nueva California y hoy es la California estadounidense, como la posible estación de refresco para los navíos que venían de las Filipinas, esos a los que literariamente se les ha llamado “Nao de China”.

Nada de esta segunda etapa fructificó en adelantos para la protección de la ruta del galeón de Manila y mucho menos para la navegación comercial en el entorno novohispano, ya que la mecánica del sistema mercantil monopolístico favoreció el crecimiento sistemático del Consulado de comerciantes de la ciudad de México, pues establecido el eje Acapulco-México-Veracruz, única ruta autorizada con terminales marítimas, todo el abastecimiento mercantil del norte novohispano se canalizó por vías terrestres. Más adelante nos ocuparemos del curioso tema del comercio ilícito, ese del que tratamos casi ilícitamente, con pocas fuentes ciertas, que se dio por las costas de todo el virreinato y desde luego por las del golfo de California y el golfo de México, en lo que se refiere al norte. Debemos señalar también que la corriente principal de la colonización del norte novohispano se encauzó por el altiplano central debido al temprano descubrimiento de grandes vetas argentíferas en Zacatecas y otros minerales de esa región.

Además, la costa norte del golfo de México, desprovista de minerales y de la población indígena necesaria para las empresas españolas, y la costa del golfo de California, muy alejada y en la que todavía no se había descubierto la en aquel tiempo imprescindible riqueza metalífera, eran zonas marginales de colonización y desarrollo, todo lo cual contribuía a un escaso interés de las autoridades y los particulares por ocupar los litorales norteros.

¹ Aunque hay una enorme cantidad de bibliografía al respecto de la exploración y la demarcación de los litorales del Pacífico norte en los siglos XVI y XVII utilizo como referencia principal el ameno libro de Ignacio del Río titulado *A la diestra mano de las Indias. Descubrimiento y ocupación colonial de la Baja California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas, 1990, 112 p. (Serie Historia Novohispana 42), que resume en forma magistral las expediciones españolas en la región del golfo de California hasta la mitad del siglo XVIII.



Figura 1. Mapa de las Californias, 1787 (AGI, MP México, 706) donde la región del golfo de California tiene como referencia principal el puerto de San Blas; reproducido en la obra de Alfredo Jiménez, *El Gran Norte de México*, Madrid, Editorial Tébar, 2006

Para retomar específicamente la relación de los azares mercantiles en el golfo de California, a partir de los fallidos grandes esfuerzos de Sebastián Vizcaíno al inicio del siglo XVII, es necesario mencionar la importancia regional de la actividad conocida como la “pesca de perlas”. Desde el momento mismo del descubrimiento de la península de California se supo de la existencia de bancos de ostras perlíferas, al grado de que uno de los primeros nombres que tuvo la “isla” fue la de “las perlas”. A partir de entonces y hasta el siglo XX el fulgor intermitente de las perlas atrajo a todo tipo de aventureros que soñaban con fortunas instantáneas. Pocos fueron en realidad los que alcanzaron ese sueño, pero esa fue la única actividad marítima en el mar de Cortés que trascendió las pesquerías ribereñas y que involucraba la inversión de capital, la contratación de personal, la adquisición de bastimentos e instrumentos, el pago de derechos fiscales, en fin, los elementos esenciales de lo que puede considerarse una actividad de orden mercantil.

Aunque la mayoría de estos pescadores de perlas eran una micro empresa constituida por el patrón, rentista o dueño de la lancha, un ayudante y un par de buzos indígenas, generalmente yaquis del litoral sonorenses, algunos alcanzaron la categoría de empresarios dueños de una flotilla con embarcaciones algo mayores e instrumentos más sofisticados.² Durante el siglo XVII la monarquía incluso autorizó que algunos de esos empresarios intentaran algún tipo de colonización en la California o el establecimiento de la anhelada estación de socorro para el galeón de Manila. Decenas de intentos terminaron en otras tantas desilusiones, pero al menos se mantuvo una cierta actividad naval en el golfo de California, aparte del fugaz roce del comercio filipino que tocaba la punta de la península y del cual se prohibía participar en forma terminante.

Simultáneamente a esta escasa actividad marítima, desde finales del siglo XVI había avanzado la colonización de la ribera continental del golfo de California, debido sobre todo a los progresos de la Compañía de Jesús cuyos padres lograron que los grupos indígenas de la región, especialmente yaquis y mayos, se asentaran en misiones que empezaban en el río Mocorito, al sur, y se extendían hasta el río Sonora, en el norte, exitosos establecimientos que tuvieron su época de oro durante el siglo XVII. A la zaga de los misioneros avanzaron también rancheros y mineros, pues ya se habían descubierto vetas de plata en la región, grupos que empezaron a presionar a las autoridades exigiendo la secularización de las misiones y la disposición de las tierras y la mano de obra indígena. Antes de proseguir con la explicación de este proceso y su incidencia en el interés de la corona por fomentar la colonización civil en Sonora y Sinaloa, debemos reseñar el último intento de las autoridades virreinales, durante el periodo dinástico de los Habsburgo, por establecer una colonia en la península de California, intento que tuvo consecuencias inesperadas en el desarrollo de la actividad naval y mercantil del golfo de California.

El comandante de esa expedición fue Isidro de Atondo y Antillón, ex alcalde mayor de Sonora y Sinaloa, a quien se le otorgó financiamiento de la corona para la construcción de barcos y abastecimiento de la expedición, así como una serie de concesiones para la explotación de pesquerías, incluida la de perlas, y tráfico mercantil. Como todos los intentos anteriores también fracasó esta empresa encabezada por Atondo entre 1683 y 1685, quien intentó poblar primero en el litoral golfino sur de la península, la subregión de la recién bautizada bahía de La Paz, y después más al norte, en un llamado “real” de San Bruno. La relación con los “naturales” fue áspera, la agricultura resultó imposible y la pesca escasa;

² Acerca de esta actividad existe un ilustrativo artículo de Miguel León-Portilla, “El ingenioso don Francisco de Ortega, sus viajes y noticias californianas, 1632-1636”, *Estudios de Historia Novohispana* (UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas), v. III, p. 83-128.

no hubo pues manera de poblar ni de comerciar. Debemos señalar sin embargo que figuraba en la expedición el afamado misionero jesuita Eusebio Francisco Kino, quien desempeñaba las funciones de eclesiástico y cartógrafo, el cual resistió hasta lo último las órdenes de abandonar la península y luego fue un promotor incesante de la empresa evangelizadora jesuítica en California.

Ante el costoso fracaso de la expedición de Atondo y la inquietante situación de la frontera nornoroeste —levantamientos indígenas en la región tarahumara y el reino de Nuevo México— la Corona desechó la intención de patrocinar cualquier proyecto que involucrara la colonización de la península de California y cualquier proyecto marítimo que no fuera el galeón de Manila. Eran además tiempos difíciles para la dinastía Habsburgo por la previsible falta de un heredero directo del rey Carlos II, todo lo cual contribuyó, sin duda alguna, a la decisión de la monarquía de conceder permiso a la Compañía de Jesús para iniciar la evangelización de los indígenas de la península de California otorgándole facultades nunca antes vistas —como detentar el gobierno político y militar de la provincia— a cambio de solventar en general los gastos de la empresa.

Los jesuitas iniciaron la conquista espiritual, y material, de la península en 1697 y durante 70 años puede decirse que tuvieron en sus manos el control del tráfico marítimo en el golfo de California. La compleja historia de su odisea californiana ha sido reseñada y estudiada con amplitud y aquí sólo nos ocuparemos en apretada síntesis de lo concerniente al tráfico naval y casi mercantil. Como ya era bien conocida la aridez de California y la dificultad de lograr cultivos agrícolas básicos y la crianza de ganado, los ignacianos sabían que debían abastecer las nacientes misiones con los excedentes de los ricos establecimientos misionales de la contracosta sinaloense y sonoreense. Así pues, la primera de las misiones, llamada de Nuestra Señora de Loreto, ensenada ubicada en la parte central del litoral peninsular, se convirtió en el puerto de llegada para los navíos menores que llevaban granos, hortalizas y ganado provenientes de la contracosta continental, pero también de navíos algo mayores que traían desde Acapulco o Matanchel y Chacala, en la actual costa de Nayarit, productos agropecuarios sólo existentes en el centro del virreinato, pero especialmente los productos manufacturados necesarios para el culto religioso, para las necesidades de las misiones, de los misioneros y de los soldados presidiales “marianos lauretanos” que acompañaban a los jesuitas, artículos que sólo se encontraban en la ciudad de México o alguna otra como Puebla, Querétaro, Valladolid y Guadalajara.

Se trataba pues de un tráfico de abastecimiento y no de intercambio mercantil pues los jesuitas, gracias a las concesiones otorgadas por la Corona, intentaron mantener la península como un territorio misional pri-

vilegiado, aislado de todo contacto con la sociedad civil novohispana. Tanto los soldados presidiales como los marinos debían obedecer a los misioneros cuya única obligación civil era prestar ayuda al galeón de Manila a su paso por el extremo sur de California, lo que realizaban puntualmente por medio de la misión de San José del Cabo; por cierto que esta labor siempre despertó sospechas de comercio ilícito entre los enemigos de la Compañía y al llegar el momento de la expulsión, en 1767, se buscaron, infructuosamente, pruebas de ese contrabando.

Al fin y al cabo los intentos de aislamiento no pudieron cumplirse: los pescadores de perlas continuaron llegando intermitentemente a las costas de la península y algunos soldados dejaron el servicio de las misiones para dedicarse a la misma pesca de perlas y la explotación de algunas vetas de plata en el sur de la península. Se fundó una población que se llamó Real de San Antonio para la que, desmesuradamente, se pedía el título de villa en 1750 y algunos pobladores adinerados tenían tratos con comerciantes de Guadalajara que los abastecían desde la costa de Nueva Galicia con pequeñas embarcaciones particulares. Los jesuitas protestaron por esta interferencia a sus actividades, pero las autoridades, representantes del nuevo orden borbónico, interesado en fomentar la colonización civil, dieron una solución salomónica: que se le vendiera lo necesario a los colonos para fomentar la población civil sin descuidar el interés religioso. Además, se autorizó a uno de los empresarios civiles, Manuel de Ocio, quien junto con otros ya desde hacía tiempo acudía al litoral continental para comerciar plata en pasta y perlas a cambio de mercaderías, a construir un barco para resolver sus problemas de abastecimiento, aunque con prohibición expresa de traficar con Acapulco.

Aparte de esto y hasta el momento de la expulsión los jesuitas fueron pues los mayores controladores del tráfico naval en la región del golfo, para lo cual rentaron, compraron e inclusive construyeron navíos que eran necesarios para el abastecimiento y comunicación de las misiones peninsulares. Durante ese periodo puede decirse que Loreto fue el único puerto —un modesto muelle y el almacén de la misión— en ese golfo de California, mar de Cortés, seno Lauretano o mar Bermejo (pues tantos nombres tuvo), ya que en la costa continental el movimiento de la carga se hacía en lanchas desde las playas. Debe apuntarse también que ese tráfico naval requirió de un personal de marinería mínimo, que formaba parte de las fuerzas presidiales lauretanas, y que servían sobre todo en las rutas entre la California y Sonora y Sinaloa.

Ahora bien, muy aparte de este mundillo naval misional, hay que decir que hacia la mitad del siglo XVIII se habían adentrado en el cuerpo de la administración borbónica las teorías de la Ilustración y del utilitarismo neomercantilista por las que se insistía en fomentar las políticas de colonización y la liberalización del comercio como parte de la reorganiza-

ción del imperio español promovida desde el trono borbónico.³ Además, el avance natural de los asentamientos civiles por la faja costera del golfo de California hacía que también hubieran grupos provinciales interesados en la promoción del poblamiento y el comercio por la vía marítima, especialmente las autoridades del reino de Nueva Galicia en cuya capital, Guadalajara, residía la Audiencia que se encargaba de atender todos los asuntos judiciales del extenso norte y desde cuyas costas habían salido y seguían saliendo las expediciones que recorrían las aguas del golfo, tanto en misiones de exploración como en las empresas de explotación de pesquerías de perlas y del nascente comercio con los colonos civiles del sur de California.

Los “neogallegos” —españoles y criollos— plantearon su preocupación e interés por el fomento del comercio naval en el golfo de California a través de dos vías, que en realidad eran una sola: la primera era la encuesta realizada por el presidente de la audiencia de Guadalajara, marqués del Castillo de Aysa, entre 1740 y 1743 para requerir información de personas expertas en la navegación del mar de Cortés o en el conocimiento de los problemas de los pobladores de las riberas del golfo, con el propósito de plantear una mejor defensa militar y el fomento económico de la región; la segunda fue la obra *Historia de la conquista de Nueva Galicia*, publicada en 1743, cuyo autor fue Matías de la Mota y Padilla, abogado practicante en Guadalajara, quien obviamente conoció al presidente de la Audiencia y a uno de los oidores, Juan Rodríguez de Albuérne, marqués de Altamira, quien luego pasó a la audiencia de México como oidor y auditor de guerra y se distinguiría en adelante como resuelto partidario de las teorías ilustradas del utilitarismo neomercantilista, especialmente en relación al norte novohispano, hasta el grado de respaldar la empresa de José de Escandón para establecer la Colonia del Nuevo Santander y enfrentarse a las empresas de orden misional para favorecer las de colonización civil.

Tanto la encuesta del presidente de la Audiencia como la *Historia de la conquista de la Nueva Galicia* reflejan el acendrado sentimiento regionalista neogallego y su empeño por destacar la oportunidad de poner en práctica las “nuevas” teorías en la posible área de influencia del reino de la Nueva Galicia. Se habla de construir barcos, habilitar puertos, sostener un servicio de guardacostas, fomentar el comercio de cabotaje y el intercolonial (con Centro y Sudamérica, sobre todo, y con Filipinas, si fuera posible), fomentar el poblamiento civil de modo de que se solucionara

³ Recientemente se publicó la obra de José Enrique Covarrubias titulada *En busca del hombre útil. Un estudio comparativo del utilitarismo neomercantilista en México y Europa, 1748-1833*, México, Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas, 2005, 474 p. (Serie Historia General, 21), donde se hace un profundo estudio de las teorías ilustradas neomercantilistas y la aplicación de algunas de ellas en el virreinato novohispano, sobre todo en el norte.

tanto el escaso poblamiento de Sonora, Sinaloa y California como el que ya declaraban desbordado crecimiento demográfico en la Nueva Galicia. Resultaría excesivo desglosar la encuesta ordenada por Castillo de Aysa, pero debemos destacar que se interrogó desde altas y antiguas autoridades regionales del noroeste, algunas de las cuales tenían ya su domicilio en Guadalajara, hasta empresarios, marinos, soldados, perleros y colonos que conocían de cerca la realidad del tráfico naval del golfo de California.⁴

Las encendidas frases de Matías de la Mota y Padilla en su *Historia* y las calculadas recomendaciones de Castillo de Aysa en su encuesta se fundamentaban en la necesidad de proteger sobre todo el litoral del noroeste novohispano de las amenazas de piratas y enemigos, pero insistían especialmente en la necesidad de racionalizar el abasto mercantil del noroeste y fomentar el poblamiento “español” de una región escasamente mantenida bajo el control de monarquía, región abrumada también por los constantes alzamientos de la numerosa población indígena. Aunque ningún comentario hizo al respecto, es seguro que el consulado de comerciantes de la ciudad de México tendría grandes reservas sobre los comentarios neogallegos. Sin embargo, poco eco tuvieron de momento esas propuestas, tendría que pasar tres décadas para que la realidad tornara justificadas las frases de De la Mota y Padilla y de Castillo de Aysa.

Los proyectos regionales se complementaron o coincidieron con el ritmo de las reformas iniciadas por la dinastía Borbón en la metrópoli durante la primera mitad del siglo XVIII. La ola de la Ilustración que se manifestó en estudios, sociedades científicas y academias, por un lado, y en intendencias, decretos de “libre comercio”, compañías mercantiles y proyectos de colonización, por otro lado, se materializó palpablemente en el norte de Nueva España con el respaldo que dieron autoridades metropolitanas y virreinales al proyecto de José de Escandón para establecer la Colonia del Nuevo Santander en 1748. Esa subregión norteña, ubicada en el litoral del golfo de México, había quedado en el margen del avance español y ahora se pretendía fomentar la colonización con un formato moderno, comenzando por el propio nombre que se distinguía de aquellos “Reinos” del siglo XVI que tenían un sabor casi medieval. Es imposible para los propósitos de este trabajo dedicar más espacio a la empresa escandoniana, pero no podemos dejar de señalar que entre los muchos socios capitalistas, todos con intereses en las regiones norteñas, estaba Francisco de Aysa, aquel que fue presidente de la audiencia de Nueva

⁴ A partir de la *Historia* de Matías de la Mota y Padilla y de la encuesta de la Audiencia de Guadalajara, que se encuentra en el Archivo General de la Nación de México (AGNM), ramo *Provincias Internas*, v. 87, exps. 7 y 8, f. 142-195v, desarrollé cronológicamente el texto de mi tesis profesional titulada “Navegación y comercio en el golfo de California, 1740-1824”, México, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Historia, 1982, 313 p., texto que constituye la parte medular de este trabajo, aumentado con nuevo material y nuevas reflexiones.

Galicia, dedicado ya a sus negocios particulares, y el funcionario virreinal que mayormente intervino a favor del proyecto de Escandón fue el marqués de Altamira, recientemente nombrado auditor de Guerra de la audiencia de México después de haber trabajado en la de Guadalajara.

Decíamos pues que en esa ola de renovación propiciada por las ideas ilustradas tenemos que incluir diferentes informes y proyectos elaborados por funcionarios virreinales, comandantes militares de la región norteña, un memorial anónimo de 1760, una carta del obispo de Durango, Pedro de Tamarón y Romeral, y ya muy tardíamente, pero muy interesante por provenir de un renombrado sacerdote jesuita, Francisco Javier Clavijero, un trabajo donde se proponía, como en todos los anteriores, fomentar la actividad marítima en el golfo de California.⁵

Toda esta inquietud pro reformas en el ámbito imperial y en el provincial norteño novohispano vino a materializarse con la figura y la actuación del visitador real José de Gálvez. Investido por Carlos III de una autoridad total llegó en 1765 a Nueva España para efectuar una magna reforma del sistema hacendario y para fomentar el desarrollo y la defensa de la frontera septentrional. Del primer punto, que provocó una transformación de la economía y la sociedad coloniales, nos ocuparemos tangencialmente en lo que concierna a este trabajo, pero en el asunto de la frontera septentrional es necesario destacar el interés primordial del visitador por fomentar la actividad naval, militar y mercantil en el golfo de California y en el Pacífico septentrional.

Mientras se ocupaba de asuntos tan delicados como eran la reforma de la Real Hacienda y la sorpresiva orden real de expulsar a los miembros de la Compañía de Jesús del territorio novohispano, lo cual sucedía al mismo tiempo en todos los dominios imperiales y que tuvo consecuencias especialmente graves en el noroeste novohispano, Gálvez inició también acciones diseñadas para el fomento de la colonización y la defensa de las fronteras norteñas. Entre ellas podemos mencionar el intento de formar una compañía mercantil para comercializar los productos de la región a la usanza de la que funcionaba con gran éxito en la Nueva Granada, sin embargo, los integrantes del poderoso e influyente Consulado de comerciantes de la ciudad de México, resentidos con el visitador por las reformas fiscales que les habían arrebatado pingües ganancias y recelosos de que se viera afectado su añejo dominio de las rutas mercantiles y las redes de influencia que habían establecido a lo largo de dos siglos, se negaron a

⁵ El funcionario era José Rafael Rodríguez Gallardo, visitador virreinal en Sonora y gobernador interino de Sonora y Sinaloa; el militar era el capitán "de caballos corazas" Fernando Sánchez Salvador; el memorial anónimo pudo ser elaborado por un funcionario de la audiencia novohispana o del Consejo de Indias; el obispo Tamarón intervenía porque se trataba de territorios de su diócesis y Clavijero, en 1782, seguramente se hacía eco en el exilio de las opiniones vertidas por sus hermanos sacerdotes misioneros en Sonora, Sinaloa y California.

participar en esta empresa, la cual nunca pudo levantar el vuelo a pesar de la insistencia de Gálvez.

Lo que sí logró desde 1766 fue el inicio de la construcción de un astillero naval en la desembocadura del río Santiago que con el tiempo se convertiría en el Departamento Naval de San Blas, puerto militar y mercantil desde el cual se pretendió vigilar todo el litoral del golfo de California y del Pacífico norte y de donde partieron expediciones de exploración militar y científica que llegaron hasta la península de Alaska. El puerto de San Blas tuvo una importancia primordial para la actividad naval en toda la región noroeste novohispana durante el último tercio del siglo XVIII y el primero del siglo XIX y en el desarrollo de este trabajo estaremos mencionando recurrentemente las actividades de novohispanos, españoles y extranjeros en su entorno geográfico.⁶

Como durante su estancia en Nueva España continuaron las incursiones y los alzamientos de grupos indígenas en Sonora, como los seris y los pimas, Gálvez empezó a organizar también una expedición militar cuya conformación, que incluía cuerpos de ejército regular español recién llegados a Nueva España, y número, que incluyendo a las tropas provinciales y de indios auxiliares superaba el millar, nunca habían sido vistas desde los tiempos de la Conquista en la Nueva España. Esta expedición fue conducida tanto por tierra como por mar, con barcos ya construidos en San Blas, y empezó su operación en Sonora, en el puerto de Guaymas para ser más precisos, durante mayo de 1768. Mientras tanto, en la capital del virreinato, Gálvez había presentado en enero de 1768 un plan para la reorganización del septentrión novohispano que incluía la creación de un nuevo órgano de gobierno para el que proponía el nombre de Comandancia General de las Provincias Internas; el establecimiento de tres intendencias en la región; la fundación de una casa de moneda; la erección de un obispado y la reorganización del sistema misional; la promoción y el desarrollo de la minería; el incremento de la recaudación fiscal mediante el pago del tributo personal de los indios y el establecimiento de los estancos; y, en lo que más interesa a nuestro estudio, la habilitación de varios puertos en el golfo de California, con la concesión de libertad de comercio a la península californiana, y el establecimiento de ferias comerciales francas en puntos estratégicos del litoral.

Un plan tan vasto despertó la resistencia soterrada de los grupos que habían dominado la economía novohispana hasta entonces, lo cual, aunado a las propias limitaciones financieras y administrativas de la Corona, provocó que varios puntos del proyecto nunca pudieran llevarse a cabo y

⁶ Como en todo lo referente a José de Gálvez las fuentes principales de información y referencia son las obras de Luis Navarro García y de Herbert Priestley, mientras que sobre San Blas se han publicado también varios estudios de investigadores mexicanos, como Enrique Cárdenas de la Peña, y de españoles y norteamericanos.

otros tuvieran que posponerse. Por lo pronto, una junta de gobierno virreinal celebrada el 25 de febrero de 1768 le concedió autorización para viajar al norte e instrumentar todo lo planeado. De los 14 puntos del acta de esa reunión debemos destacar el número 2, que le aconsejaba salir de San Blas antes del 1 de abril para evitar la mala temporada de navegación en el golfo de California, y el número 11, 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.

El viaje del visitador al noroeste novohispano se prolongó por dos años, entre mayo de 1768 y principios de 1770, en los que recorrió las provincias de California y Sonora donde planteó una gran cantidad de proyectos y dictó numerosas leyes sobre diversos aspectos que tuvieron un fuerte impacto a mediano y largo plazo en la vida social y económica de la región y de toda la frontera septentrional. Para el propósito de este trabajo sólo citaremos algo de lo más importante referente al renglón marítimo y mercantil, como por ejemplo la organización del Departamento Naval de San Blas con el establecimiento de los estancos de las salinas cercanas para financiar su funcionamiento y el reglamento de salarios para los trabajadores de mar y tierra, así como el de aranceles de fletes y pasajes en los barcos del rey que recorrieran el golfo de California; la planeación de la expedición a la Nueva o Alta California y el importante papel que debían desempeñar en ella y en el futuro abastecimiento de los nuevos establecimientos los barcos del rey; un dato curioso es que sin embargo de todo el repetitivo discurso del “comercio libre”, confirmó la absoluta prohibición de cualquier contacto con el galeón de Manila, excepto para el personal autorizado de las misiones de Santiago y San José y únicamente para efectos de auxilio a los tripulantes del galeón. El reglamento de aranceles y fletes para los barcos del rey que había expedido en San Blas lo fue ampliando y mejorando en San Lucas, California, primero y en Álamos, Sonora, después, tomando como modelo las ordenanzas de la marina real y los lineamientos de los consulados de comercio del país vasco y 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.⁷

Antes de continuar con la lista de los proyectos y decretos de Gálvez, referentes a lo marítimo y mercantil, debemos señalar que los reglamentos de fletes pasajes y alimentos antes citados, fueron por mucho tiempo la base de la organización naval para los barcos que recorrían el mar de

⁷ Todos estos documentos se encuentran en AGNM, ramos *Provincias Internas*, v.166 y *Californias*, v. 71.

Cortés, pues además de regir el funcionamiento de los escasos barcos del rey, que eran los más grandes e importantes de la región, sirvieron como una referencia jurídica a la cual remitirse en caso de disputa o aclaración entre navegantes y comerciantes particulares.

Otro de los asuntos marítimos en los que se ocupó Gálvez fue la nueva organización de los ramos de pesca de perlas y explotación de las salinas, que incluyó el nombramiento de funcionarios, reglamento fiscal y de precios, y utilización de los barcos del rey en la mercantilización de ambos productos. Como en muchos de sus proyectos los resultados fueron al menos irregulares o francamente decepcionantes, pero sentaron un precedente legal. Ya casi a punto de abandonar la península Gálvez decretó el establecimiento de una escuela de marinería en Loreto para lo cual daba instrucciones precisas de reunir, cuidar y educar a niños indígenas de entre 8 y 12 años de edad: “...con el fin de que los naturales de esta provincia 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”.⁸

Ya en Sonora el visitador continuó insistiendo en la necesidad de utilizar los circuitos marítimos como medio de transporte y comunicación entre las provincias del noroeste y con la Nueva Galicia, para que fueran una herramienta que contribuyera a la más amplia política de reforma fiscal y de fomento a la minería y el comercio en la región noroeste del virreinato. Volvió, por ejemplo, a confirmar sus decretos acerca del reglamento marítimo y el funcionamiento de una feria comercial en Guaymas, sobre la cual expidió un minucioso decreto, pero en medio de su febril actividad que incluía aspectos tan distintos y complicados como la campaña militar, los decretos que reformaban la propiedad y el uso de la tierra, la reforma fiscal y administrativa, etcétera, sufrió un quebranto en su salud, tal vez una mezcla de paludismo y desequilibrio mental, que obligó a las autoridades provinciales y miembros de su séquito a enviarlo de regreso a la ciudad de México a fines de 1769. Cuando comenzaba 1771, ya recuperado y en plena actividad, volvió a la carga con un proyecto para formar 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”. Para ello aseguraba que la provincia estaba pacificada, que la feria mercantil de Guaymas podría celebrarse gracias a que los barcos del rey transportarían gente y mercancía a precios económicos desde San Blas. Además, se dirigía específicamente a los miembros del Consulado de México a los que ofreció todo tipo de facilidades mercantiles y fiscales e incluso

⁸ *Ibidem*, f. 147v-148v.

la dirección misma de la propia compañía. Como en 1768, y desconfiando de las propuestas del funcionario que les había arrebatado el espacio de maniobra mercantil que tenían dentro del aparato estatal y amenazaba con intervenir en muchos de los ramos del comercio que dominaban por medio de sus agentes en todas las regiones del norte, los integrantes del Consulado de comerciantes de la Ciudad de México se negaron a participar en esta empresa que nunca llegó a constituirse ni a funcionar.⁹

Las medidas tomadas por José de Gálvez en Nueva España fueron un reflejo de la amplia política reformista de Carlos III y sus colaboradores, pero 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. Usando al noroeste novohispano como un gigantesco laboratorio diseñó nuevos organismos de gobierno, adelantó el establecimiento del sistema de intendencias, desmontó en gran medida el sistema misional para beneficio de la sociedad civil y preparó el último movimiento de expansión territorial española en América.

Como parte de ese programa y en su esfuerzo por lograr la integración económica de las provincias ribereñas del golfo de California, quiso impulsar la actividad naval de la región y por eso es que buena parte de sus disposiciones estuvieran encaminadas al desarrollo de la comunicación marítima entre los litorales de ese mar Bermejo. Hay mucho que decir sobre la actividad menuda del comercio de cabotaje entre la costa continental y la peninsular, así como de las actividades marítimas tradicionales del golfo de California —pesca de perlas y explotación de salinas entre otras— a partir de la intervención de Gálvez, pero en esta ocasión debemos concentrarnos en los asuntos de orden digamos “imperial” con los que se inició una etapa de renovada actividad marítima y mercantil en la región.

Cuando Gálvez fue nombrado Ministro Universal de Indias en 1776 y se ocupó de la administración de las posesiones españolas en todo el continente americano aceleró la instauración de las llamadas leyes del “libre comercio”, el cual se pretendía que fuera bastante estricto, las cuales ya se habían puesto en marcha entre las colonias del Caribe (1765) y Yucatán (1770) con la metrópoli, y la real cédula de 1774 que permitía el comercio intercolonial entre Perú y la Nueva Granada con la Nueva España. Durante su administración se emitió el Reglamento de Comercio Libre (1778), que aligeró los trámites de transportación y comercialización en todo el imperio, y en 1782 se dictó la real orden que permitía el comercio de trigo y harina en todas las colonias con exención de impuestos (lo cual tuvo un

⁹ Don Luis Navarro García cita en su obra el documento que se encuentra en el Archivo General de Indias, del que también hay copias en AGNM, *Provincias Internas*, v. 245-A, f. 101-132 y AHH (Archivo Histórico de Hacienda del AGNM), *Consulados*, legajo 502, exp. 34.

fuerte impacto a mediano plazo en Sonora, gran productora de cereales). José de Gálvez falleció en 1787 y Carlos III en 1788, pero la tendencia se hizo irreversible y en 1789 se dio un permiso limitado para que Nueva España y Nueva Granada, así, en general, comerciaran con la península, hasta que en 1796 se dio el permiso definitivo de comerciar entre América y cualquier puerto habilitado de la metrópoli, lo que a la larga fue el golpe final contra el monopolio gaditano, heredero del sevillano.

Ese mismo año se declaró habilitado al puerto de San Blas para comerciar con Centro y Sudamérica, reconocimiento necesario de un proceso que se había iniciado desde la década de 1780 a la sombra de la real cédula de 1774. Unos años después se reconocieron como “puertos menores” a los de California (La Paz, Loreto, Monterrey en la Nueva California) y por fin, en 1814, las Cortes de Cádiz declararon al puerto de Guaymas como habilitado para todo tipo de comercio. Una parte de estas leyes abrieron la puerta al comercio, fuera con la metrópoli o entre las colonias, y otra parte no hacía sino tratar de encauzar la realidad del tráfico legal o ilegal que ya se daba en los litorales del golfo de California a través de la puerta de San Blas.

Debemos anotar que estas leyes se invocaban o se pretendía derogarlas de acuerdo a los vaivenes de la situación internacional o a las presiones que ejercía cíclicamente el poderoso Consulado de comerciantes de la ciudad de México, opositor permanente de cualquier medida que amenazara su antiguo monopolio mercantil. Con el desarrollo de los conflictos entre las potencias coloniales se abrían o se entornaban portales de tráfico por los que se colaban navíos ingleses, franceses, holandeses y, más tarde, norteamericanos a la supuesta fortaleza hispanoamericana. Desde luego que para entonces la Revolución Industrial ampliaba y mejoraba la oferta de todo tipo de productos para los que las tardías reformas de los Borbón de España no podían ofrecer competencia, así que de grado —mediante tratados y convenios— o por fuerza —la presencia ominosa del contrabando— el mercado de todo el continente y desde luego el del noroeste novohispano, a través de su ventana oceánica, empezó a integrarse, ahora sí, al comercio marítimo mundial.

Durante la década de 1780 a 1790 la colonización civil de Sinaloa y Sonora había progresado como resultado de un proceso demográfico natural, pero también por las reformas realizadas por la administración monárquica que propiciaron un mayor desarrollo de las actividades productivas de la “gente de razón” a costa del antiguo régimen misional y las comunidades indígenas. Esta sociedad emergente necesitaba a su vez de un trato más equitativo en el marco del régimen imperial y uno de los primeros aspectos a remediar fue el del tráfico mercantil. El puerto de San Blas, sede de un Departamento Naval que siempre realizó heroicos esfuerzos de exploración y vigilancia en el Pacífico septentrional y el golfo de

California (permanentemente limitados por la precaria situación financiera de la Corona) poco a poco se fue convirtiendo en la puerta de entrada de mercancías que supuestamente venían de la Nueva Granada y que empezaron a sustituir con ventaja el magro y oneroso abastecimiento mercantil que llegaba de la península española y de la ciudad de México. La verdad es que se trataba de una nueva ruta de comercio ilícito que se iniciaba con mercaderías de los almacenes de la isla de Jamaica, posesión inglesa, que se introducían ilegalmente por el istmo de Panamá, se embarcaban en navíos de bandera española procedentes de Nueva Granada y llegaban a San Blas convertidas en mercancías “españolas”. Algunas veces el intercambio ilícito se hacía de barco a barco, casi a la vista de San Blas, según informes recabados por el Consulado de México.

El volumen de este tráfico, indetectable al principio, puede medirse de alguna manera a partir de la fundación del Consulado de comerciantes de Guadalajara, en junio de 1795, y sobre cuyo origen trataremos más tarde, integrado por empresarios de la región de Nueva Galicia, que desde 1796 empezó a establecer diputaciones foráneas en Nueva Galicia y Nueva Vizcaya y a partir de 1797 continuó en Tepic, luego en Rosario, poblaciones ubicadas al sur de la intendencia de Arizpe (1801), y en la misma Arizpe, al extremo norte de la intendencia, en 1814, aunque en un cuadro estadístico del Consulado de Guadalajara, de 1799 y 1800 ya aparecen registradas las contribuciones de muchos comerciantes de las poblaciones costeras del golfo de California.¹⁰

Ahora que mencionamos al Consulado de comerciantes de Guadalajara es pertinente recordar que como parte de la política de la monarquía por reducir el poder y la influencia del Consulado de México coincidentemente se decidió alentar la formación de consulados mercantiles regionales. Así fue como surgieron el de Veracruz en enero de 1795 y el de Guadalajara en junio del mismo año; uno y otro tuvieron un gran dinamismo durante su corta existencia —ambos fueron extinguidos en 1824—, demostrado no sólo por el creciente índice de sus actividades mercantiles, sino por su preocupación por realizar obras públicas en el territorio de su jurisdicción o por realizar estudios analíticos y estadísticos. Del de Veracruz, con su amplia esfera de participación en la vida política y económica del virreinato debido a su privilegiada ubicación geográfica en la principal puerta de entrada del virreinato, sólo mencionaremos que en 1804 elaboró un cuestionario que se envió a todas las provincias del virreinato solicitando información detallada de muchas actividades

¹⁰ 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). Sobre la influencia del Consulado de Guadalajara véase también más información en las obras de Ramón María Serrera Contreras, Antonio Ibarra y Jaime Olveda entre otros.

económicas con el propósito de orientar o fomentar el desarrollo de lo más conveniente para la Real Hacienda y el propio Consulado. Para nuestro estudio, entre muchos aspectos interesantes, destacamos lo relativo al comercio terrestre, al que aplicaba el término de “pasivo” referente al desigual intercambio de mercancías por metales preciosos, y el del contrabando, sobre el que sospechosamente todos los subdelegados de la intendencia de Arizpe decían que “no existía” pues “a nadie le interesaba, ni le convenía, ni se podía realizar”.¹¹

Lo que decían los ingenuos, o muy probablemente cínicos, subdelegados sonorenses era rebatido por el propio intendente Alejo García Conde quien afirmaba que el problema era cómo vigilar la costa e impedir el contrabando. Existían muchos reportes desde 1790 sobre la furtiva presencia de “velas” extranjeras que los españoles confundían a veces entre ingleses o angloamericanos, muy probablemente los segundos porque para esas fechas los balleneros-corsarios-comerciantes procedentes de Nueva Inglaterra ya recorrían todos los mares y una de sus rutas incluía el litoral novohispano del Pacífico septentrional. El mayor ejemplo de ellos fue la fragata “bostonesa” *Dromo* que entre septiembre de 1808 y enero de 1809, con diferentes pretextos, recorrió puertos de la Antigua California y Guaymas y Mazatlán para llevar a la práctica, en forma semifícita, una feria comercial como las que planeó Gálvez y que la administración borbónica nunca pudo organizar.¹² Resulta imposible aquí describir en detalle la historia del *Dromo*, baste señalar que la afluencia de compradores en esas escalas portuarias no sólo fue de habitantes de la zona costera sino también de Chihuahua y Durango y se reportaba un movimiento de más de 3 millones de pesos. El afortunado registro de todo el asunto derivó de reclamaciones fiscales pues el intendente García Conde concedió permiso a los bostonianos para sus actividades e incluso envió funcionarios de la caja real de Arizpe a cobrar “derechos” sobre las operaciones. Inevitablemente el Consulado de México se enteró de esto y por sus quejas ante la Real Hacienda es que se produjeron todo tipo de testimonios y un escándalo fiscal administrativo que se prolongó por varios años.

Desde luego era evidente que el comercio ilícito por la vía marítima fue una de las principales fuentes de abastecimiento para los pobladores

¹¹ Juan Domingo Vidargas del Moral, “La economía de Sonora y Sinaloa a principios del siglo XIX según informes rendidos al Consulado de Veracruz”, *Memorias del VI Simposio de Historia de Sonora*, Hermosillo, Universidad de Sonora, Instituto de Investigaciones Históricas, 1981, p. 184-197; Enrique Florescano e Isabel Gil Sánchez publicaron el resumen que realizó de el intendente Alejo García Conde en *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).

¹² El expediente documental sobre las actividades del *Dromo* y sus consecuencias en Nueva España están en AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, *Consulados* 633, beneficiado en dos trabajos de Vidargas.

del noroeste novohispano, ya fuera por vía directa a lo largo del extenso litoral o por medio de los comerciantes del Consulado de Guadalajara quienes a través de San Blas tenían asegurado un flujo de mercancías, lo cual llegó a tales extremos que durante la guerra de Independencia el comandante José de la Cruz, presidente de la audiencia de Guadalajara, gobernador intendente y comandante militar de Guadalajara, dictó un Reglamento Provisional de Comercio, en junio de 1815, el cual era un abierto desafío al virrey Félix María Calleja y del Rey, quien presionado por el Consulado de México había prohibido todo comercio por San Blas no autorizado expresamente por las leyes. Debo señalar que este Reglamento fue apoyado por escrito por autoridades de la Audiencia, del Arzobispado, del Consulado y del Ayuntamiento de Guadalajara, lo cual revela lo importante que era ese comercio para los grupos influyentes de la antigua Nueva Galicia, pero además hay que señalar que el Comandante General de las Provincias Internas, Bernardo Bonavía, adoptó como suyo el Reglamento proclamado en Guadalajara. Ni el Consulado de México ni el virrey Calleja se dieron por vencidos: primero se declaró ilegal el comercio Panamá-San Blas y un bando decreto virreinal de julio de 1816 llegaba incluso a permitir el comercio ultramarino por Tampico, pero lo prohibía por San Blas. Al final nada importó pues Calleja fue llamado a España y José de la Cruz, convertido en un “virrey” del Occidente, continuó su administración hasta el final de la dominación española mientras el comercio “panameño” continuaba su marcha inalterable. Como dato curioso hay que consignar que desde 1815 la metrópoli suprimió el sistema de flotas que había regido el comercio con Filipinas y que por tanto tiempo fue el gran obstáculo de la actividad mercantil en el Pacífico.

La guerra de Independencia que estalló en septiembre de 1810 tuvo un ambiguo efecto sobre el norte de la Nueva España. Desde luego agudizó el problema del abastecimiento mercantil, que, como reportaba Humboldt en 1803, era muy importante a través de numerosas recuas de mulas y consistía en mercancías ultramarinas —asiáticas (filipinas) y europeas—mas los productos textiles de Puebla, Querétaro y Guanajuato, mientras que del norte regresaban cueros, sebo, harina y, desde luego y sobre todo, plata. Pero esa misma escasez de abasto provocó que los norteños tuvieran que adaptarse a las circunstancias por lo que fueron abriendo sus fronteras terrestres y marítimas al sector mercantil externo. Lo que tanto reclamaba Miguel Ramos Arizpe en las Cortes de Cádiz (1811) y Madrid (1820)¹³ se fue cumpliendo poco a poco hasta que en octubre de

¹³ Sus representaciones en las Cortes en *Discursos, Memorias e Informes*, notas biográfica y bibliográfica y acotaciones de Vito Alessio Robles, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1942, 138 p. (Biblioteca del Estudiante Universitario, 36), donde se ocupa de las Provincias Internas de Oriente, y “Memoria sobre las provincias de Sonora, Sinaloa y las Californias”,

1820 fue emitido un decreto para reglamentar las aduanas que prácticamente establecía el auténtico comercio libre en todos los rincones del imperio, incluso con permisos para extranjeros mediante cargas fiscales, transbordos y fletamentos, esto es, legalizar lo que desde hacía décadas se venía efectuando ilícitamente; al mes siguiente se designaron como puertos habilitados para el comercio libre a Campeche, Veracruz, Tampico, Soto la Marina y Bahía de San Bernardo, en el golfo de México, y Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán, Guaymas, San Diego y Monterrey en el océano Pacífico. Sin embargo, todas estas medidas fueron rebasadas por la marcha de los acontecimientos ya que en el transcurso de un año la Nueva España proclamó su independencia y entre sus primeras medidas se contó la proclamación de un arancel general de aduanas por el que navíos de todas las naciones podían comerciar en puertos mexicanos.¹⁴

Durante todo este aluvión de legislación mercantil imperial y sucesos militares y políticos en el centro de la Nueva España, el tráfico mercantil en el golfo de California continuaba en ascenso. La actividad que se había iniciado en la década de 1780 por el puerto de San Blas alcanzó su “edad de oro” durante la última década de la dominación española en Nueva España, pero por circunstancias de salud pública y clima, tal como había acontecido tiempo atrás en el caso de Veracruz y Jalapa, las difíciles condiciones de San Blas provocaron que buena parte de las transacciones mercantiles y fiscales se trasladaran a Tepic que poco a poco fue creciendo en importancia y eventualmente se convirtió en la capital de una entidad federal mexicana, Nayarit, así como Jalapa se convirtió en la capital del estado de Veracruz. Los días de San Blas como puerto mercantil estaban, pues, contados. Ya para el inicio de la década de 1820 había aumentado considerablemente el tráfico mercantil de Guaymas, por donde salía la plata y la harina sonorenses (desde Tucson hasta Álamos) y entraban los productos manufacturados y agrícolas del sur de México, “Panamá” y Nueva Granada, Jamaica, Boston y quien sabe que otros rincones del mundo; también despuntaba ya como un puerto importante Mazatlán, que tenía mejores condiciones naturales que San Blas, y cumplía la misma función para el sur de la intendencia de Arizpe (Culiacán, Cosalá, Rosario). San Blas, ese monumento a la voluntariedad de José de Gálvez, año con año tenía mayores problemas de azolvamiento en la costa, Tepic le había superado en facilidades de transacciones para compañías mercantiles (la casa Barron y Forbes, británica, ya operaba ahí en la década de 1820), Sonora y Sinaloa ya no le necesitaban para legitimar su creciente

introducción y notas de Juan Domingo Vidargas del Moral, *Estudios de Historia Novohispana*, volumen 14 (1994), p. 181-202, donde se ocupa de las Provincias Internas de Occidente.

¹⁴ Humberto Tandrón, *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).

tráfico mercantil y, en fin, era un pesado lastre del navío imperial que estaba por zozobrar.¹⁵

Cuando acababa ya el dominio español sobre lo que estaba en el umbral de ser México al fin se logró un circuito mercantil marítimo en un rincón natural del océano que parecía el lugar más a propósito para establecerlo. Este largo brazo de mar, con casi 3 000 kilómetros de litoral y una de las grandes zonas de riqueza biológica marina en el mundo, presentaba sin embargo grandes dificultades de clima y suelo en el territorio que lo circunda. Las condiciones culturales de los pueblos originarios que habitaron en su entorno y la agotadora empresa que significó para los conquistadores españoles avanzar por ese territorio, dificultaron enormemente la empresa de exploración y colonización y por casi dos siglos y medio fue una de las regiones extremas del imperio español, escasa en población, una sociedad fronteriza en vilo que se contentaba con sobrevivir.

Para el tema que nos ocupa hay que destacar además una serie de extrañas circunstancias, azares, que impidieron o retrasaron la formación de un circuito mercantil marítimo en una región que debía desarrollarlo por necesidad: el primero fue que al descubrirse la ruta del tornaviaje del galeón de Manila desde el archipiélago de las Filipinas a la Nueva España, esto significó que la región del mar de Cortés, ubicada en el borde de esa ruta, quedara marginada, por efecto de un restrictivo sistema monopolístico, de cualquier posibilidad ya no digamos de participar en él, sino inclusive de desarrollar uno regional; el segundo fue que habiéndose establecido en la conflictiva frontera del continente y en el árido territorio de la península el influyente sistema misional de los jesuitas, tal hecho condicionó de algún modo el desarrollo normal de una actividad marítima mercantil; el tercero, derivado del primer azar, fue ese desarrollo ventajoso de un comercio terrestre establecido y controlado desde la ciudad de México que funcionaba en beneficio de un corto e influyente sector, el cual siempre se opuso a cualquier tráfico mercantil naval que no se efectuara por los dos únicos puertos autorizados.

Al tiempo que la dinastía de los Borbón accedía al trono del imperio español la creciente sociedad regional de la frontera empezó a demandar un mayor impulso en el sistema colonizador y mercantil a mediados del siglo XVIII. Los proyectos locales del septentrión novohispano y los globales del imperio convergieron en ese amplio programa de reformas que

¹⁵ En el trabajo de Marcial Gutiérrez Camarena, *San Blas y las Californias, Estudio histórico del puerto*, México, Editorial Jus, 1956, 220 p., aparece como uno de los apéndices un poema de Longfellow, nativo de la Nueva Inglaterra que debe haber conocido relatos y leyendas de balleneros y comerciantes, titulado "The bells of San Blas", en el que describe como en un barco que pasa de largo frente a San Blas se alcanza a oír el tañido de las campanas del templo o de la vieja fortaleza y aduana.

fueron mucho mejor recibidas de lo que lo fueron en el centro y sur del virreinato. El que viniera a instaurar esas reformas un personaje como José de Gálvez, tan interesado, o diríamos obsesionado, con el noroeste novohispano al grado de escoger como título nobiliario el de marqués de Sonora, fue un afortunado azar dentro de un programa.

Las vueltas y revueltas de los proyectos, planes, reglamentos y leyes de la administración borbónica forzosamente conducían a la liberalización de un comercio que no se pretendía que fuera tan libre, pero que las circunstancias políticas y económicas mundiales lanzaron por un camino irrefrenable y aquí hablamos de la Revolución Industrial y la independencia de los Estados Unidos, factores que sin duda incidieron en todo el mundo y no podían dejar de hacerlo ni siquiera en una región tan alejada como el golfo de California. Ese sector externo tuvo más presencia en una alejada provincia que en el corazón del virreinato y al producirse la separación de España ya existía ese circuito mercantil marítimo donde se apagaban las luces de San Blas y cobraban fuerza las de Guaymas, Mazatlán y La Paz como consecuencia de un proceso regional donde los antiguos centros mineros y administrativos, inclinados hacia las estribaciones de la sierra, cedían el lugar a las ciudades de los valles centrales (Ures, Hermosillo, Álamos, El Fuerte, Culiacán, Rosario) donde había mayores oportunidades de crecimiento económico, urbano y social y las cuales necesitaban de una puerta de entrada y salida al exterior. Podemos decir que a partir de 1790 y hasta la década de 1880, en el noroeste novohispano y mexicano se vivió un florecimiento de la actividad marítima para una región que, como todo lo que no estuviera en el Altiplano Central, estaba difícilmente integrada con el centro de México. Después llegaron los ferrocarriles y el telégrafo, pero la comunicación marítima en el golfo de California, que nunca alcanzó un gran desarrollo en la sociedad regional ni fue suficientemente atendida por los regímenes políticos mexicanos, ya era una larga tradición que, con altas y bajas, mantuvo comunicado al noroeste de México con el resto del mundo.

BIBLIOGRAFÍA

COVARRUBIAS, José Enrique, *En busca del hombre útil. Un estudio comparativo del utilitarismo neomercantilista en México y Europa, 1748-1833*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2005, 474 p. (Serie Historia General, 21).

Descripciones económicas regionales de Nueva España, 1790-1814, Enrique Florescano e Isabel Gil (editores), México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento de Investigaciones Históricas, 1976, 360 p. (Fuentes para la Historia Económica de México, II).

- GUTIÉRREZ CAMARENA, Marcial, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Editorial Jus, 1956, 220 p.
- LEÓN-PORTILLA, Miguel, “El ingenioso don Francisco de Ortega, sus viajes y noticias californianas, 1632-1636”, *Estudios de Historia Novohispana* (UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas), v. III (1970), p. 83-128.
- 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. (Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2ª. Serie, CLXXVI).
- PRIESTLEY, Herbert Ingram, *José de Gálvez, Visitor-General of New Spain (1765-1771)*, Philadelphia, Porcupine Press, 1980, 449 p., ils., maps.
- RAMOS ARIZPE, Miguel, *Discursos, Memorias e Informes*, nota biográfica y bibliográfica y acotaciones de Vito Alessio Robles, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1942, 138 p. (Biblioteca del Estudiante Universitario, 36).
- , “Memoria sobre las provincias de Sonora, Sinaloa y las Californias”, introducción y notas de Juan Domingo Vidargas del Moral, *Estudios de Historia Novohispana* (UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas), v. 14 (1994), p. 181-202.
- RÍO, Ignacio del, *A la diestra mano de las Indias. Descubrimiento y ocupación colonial de la Baja California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1990, 112 p. (Serie Historia Novohispana, 42).
- SMITH, Robert y José RAMÍREZ FLORES, *Los Consulados de Comercio de Nueva España*, introducción de Enrique Florescano, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, 195 p., ils. (Serie Historia del Comercio Exterior de México).
- 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).
- VIDARGAS DEL MORAL, Juan Domingo, “La economía de Sonora y Sinaloa a principios del siglo XIX según informes rendidos al Consulado de Veracruz”, *Memorias del VI Simposio de Historia de Sonora*, Hermosillo, Universidad de Sonora, Instituto de Investigaciones Históricas, 1981, p. 184-197.
- , *Navegación y comercio en el golfo de California, 1740-1824* (tesis profesional), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Historia, 1982, 313 p.

