

EL PUERTO DE SAN BLAS, EL CONTRABANDO Y EL INICIO DE LA INTERNACIONALIZACIÓN DEL COMERCIO EN EL PACÍFICO NOROESTE

Dení Trejo Barajas

En 1767 José de Gálvez, visitador general de la Nueva España, ordenó la fundación de un puerto en las costas noroccidentales de la Nueva Galicia, como parte de su proyecto de exploración y colonización de los territorios más remotos del noroeste de las posesiones hispanas en América.

San Blas, que así llamarían al lugar escogido en la actual costa nayarita, se fundó en un momento en el que la Corona española se vio precisada a detener el avance de rusos e ingleses sobre la costa

Una versión reducida de este artículo se presentó como ponencia en el XI Congreso de la Asociación Española de Americanistas, celebrado en Murcia, España, en septiembre de 2004.



Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Correo electrónico: dtrejo27@yahoo.com.mx

TZINTZUN, Revista de Estudios Históricos, N° 44, julio-diciembre de 2006.

noroccidental americana, circunstancia que lo convirtió en un punto estratégico que debía contribuir al dominio del imperio español sobre esos territorios.¹

A partir de entonces en San Blas se construirían embarcaciones, llegarían bastimentos procedentes de México y Guadalajara para enviar a las Californias, saldrían buques para realizar exploraciones, o con la encomienda de llevar tropas, misioneros y colonos para los nuevos establecimientos. Pero justamente el proceso de expansión de los intereses hispanos en el Pacífico norte y, a partir de entonces, el constante movimiento de personas y bienes entre este puerto, Tepic y Guadalajara se dieron con la presencia cotidiana de ingleses y angloamericanos.

El establecimiento de San Blas contribuyó al intento del Estado español de controlar los territorios del noroeste; con el tiempo, al generarse relaciones sociales y económicas específicas, tanto con aquéllos como con la Nueva Galicia, se fortalecieron también ciertos procesos de integración regional que empezaron a manifestarse a finales del siglo XVIII y que resultaron atractivos para los comerciantes extranjeros que, décadas atrás se habían lanzado al comercio interoceánico (Europa-América-Asia América-Europa).²

Cuando la Corona española empezó a dictar, en los años noventa, algunas medidas liberalizadoras del comercio que afectaron de manera particular a los puertos del Mar del Sur, éstos ya experimentaban de forma directa la actividad marítima y comercial encabezada por la Gran Bretaña. En esta primera etapa de lo que podríamos llamar el proceso de internacionalización del comercio de esta región marginal de los dominios hispanos, el comercio se ejerció

¹ Sobre la fundación de San Blas véase Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, Vol. 1, 1968. pp.19-59; también Pedro López González, "San Blas. Surgimiento y decadencia", en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes, *Los puertos noroccidentales de México*, México, El Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, INAH, 1994, pp. 89-93.

² Pinzón Ríos, Guadalupe, *Entre el deber y la muerte. Hombres de mar en las costas novohispanas. El caso de San Blas (1768-1800)*. Tesis de Maestría, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, 2004, pp. 85-91.

directamente o por contrabando con buques ingleses y angloamericanos.³

De manera que los nuevos tiempos y la necesidad hicieron que San Blas se transformara poco a poco de apostadero de la marina real -para la exploración, resguardo y abastecimiento de los territorios del noroeste- en puerto comercial, lo que evidenciaba ciertos cambios en el sistema del comercio colonial por efecto de la presión inglesa, de las guerras, del comercio de neutrales y de las nuevas medidas de liberalización comercial en España y en América.⁴ Sin embargo, en lo que el puerto neogallego tomaba las riendas de sus nuevas posibilidades comerciales, la presencia inglesa ejerció, a través del contrabando, una inicial presión sobre los pobladores de las costas del Pacífico noroccidental, quienes por lo general habían sido abastecidos con gran retraso y encarecimiento de las mercancías por los comerciantes de la ciudad de México.⁵

Las primeras medidas de libre comercio para San Blas

No voy a tratar aquí la historia del puerto de San Blas.⁶ Me interesa revisar solamente el papel que jugó en relación a la presencia cada

³ Otros autores han hecho referencia con anterioridad a este concepto de internacionalización (Sánchez-Barba) o pérdida del sentido hispano del Pacífico (Valdés). Mario Hernández Sánchez-Barba, *La última expansión española en América*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1957, p. 285; Vera Valdés Lakowsky, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834*, México, FCE, 1987, pp. 158-206.

⁴ El 9 de julio de 1805 hubo una declaración de neutralidad de los Estados Unidos en la guerra entre España e Inglaterra, Julio F. Guillén Tato, *Archivo General de la Marina D. Álvaro Bazán. Índice de la sección de corso y presas*, Madrid, 1953; Carlos Marichal, "El comercio neutral y los consorcios extranjeros en Veracruz, 1805-1808", en Carmen Yuste y Matilde Souto (Coords.), *El comercio exterior de México 1713-1850*, México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, Universidad veracruzana, 2000, pp. 163-164.; Guillermina del Valle Pavón, "Oposición de los mercaderes de México a las reformas comerciales mediante la resistencia a otorgar crédito a la corona", en Yuste y Souto (Coords.), *El comercio...*, p. 86; Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, COLMEX, Instituto Mora, 2001, p. 178.

⁵ Navarro García, Luis, *Don José de Gálvez y la Comandancia General de las Provincias Internas del Norte de la Nueva España*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1964, pp.127-129.

⁶ Cárdenas de la Peña, Enrique, *San Blas de Nayarit...*; Michael Thurman, *Naval Department of*

vez más importante del tráfico marítimo extranjero. Con ese objeto se hace necesario explicar que a partir de 1767, año de su fundación, San Blas se convirtió en el intermediario principal para el abasto de las Californias (que fue una de las razones de su existencia primigenia), pues a él llegaban las recuas de los arrieros con las mercancías procedentes de la ciudad de México o Guadalajara; de allí, las embarcaciones oficiales las transportaban a los presidios y misiones de ambas californias. Esto quiere decir que San Blas fue un puesto de avanzada para la colonización del extremo noroeste, pero al cual no se le otorgaron de inicio los privilegios necesarios para el desarrollo de su comercio.⁷ Sin embargo, poco a poco se fueron afianzando algunos intereses mercantiles locales, debido al mayor movimiento de personas y bienes, sobre todo a partir del envío, en 1774, de personal de la Real Armada para que realizara las exploraciones de altura al norte de la Nueva California.⁸

San Blas: 1767-1797 (tesis), Ann Arbor, Michigan University, Microfilms International, 1979; Claudia Patricia Pardo Hernández, "El puerto de San Blas en la Nueva Galicia y su población a finales del siglo XVIII", en *Entorno Urbano. Revista de Historia* 5-6, enero-diciembre de 1997, pp. 131-142; Guadalupe Pinzón Ríos, *nre el deber y la muerte. Hombres de mar...*

⁷ En el Plan de José de Gálvez para las Provincias Internas sí estaba contemplada la libertad de comercio en California y Sonora, por medio de ferias francas en Loreto y Guaymas, y la habilitación de San Blas o Acapulco para el embarque y registro sin derechos de las mercancías dirigidas a aquellos territorios. Luis Navarro García, *Don José de Gálvez y la Comandancia General...*, p. 161. Dicho plan no pudo llevarse a la práctica como muchas otras de las propuestas del visitador general.

⁸ Sobre las expediciones de altura que partieron de San Blas a partir de 1774, Martha Ortega Soto, "En busca de los rusos: expediciones novohispanas al noroeste del Pacífico 1774-1788", en AA. VV, *La presencia novohispana en el Pacífico insular*, México, Universidad Iberoamericana, 1990, pp. 125-136; Francisco de la Bodega y Cuadra, *El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)*. Introducción y notas de Salvador Bernabeu Albert, Madrid, Alianza, 1990; Ricardo Cerezo Martínez, *La expedición de Malaspina 1789-1794*, Madrid, Ministerio de Defensa y Museo Naval, 1987. También revítese Ángel Guirao de Vierna, "Notas para una comparación entre las expediciones a la Patagonia y a las del noroeste americano", pp. 265-276; Salvador Bernabeu Albert, "Juan Pérez, navegante y descubridor de las Californias (1768-1775)", pp. 277-290; María del Pilar San Pío Aladren, "El diario de 1792 de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra", pp. 291-298; en José Luis Peset, *Culturas de la costa noroeste de América*, España, Turner, 1989. De igual manera véase Pedro López González, "San Blas. Surgimiento y decadencia...", pp.96-99 y Marcial Gutiérrez Camarena, *San Blas y las Californias*, México, Jus, 1956, pp.109-122.

Una prueba de que dichos intereses locales ya se habían establecido hacia el final del siglo se muestra en 1796, cuando debido a los crecidos gastos que ocasionaba el Departamento de Marina y al deterioro del puerto (que al parecer se empezó a cegar desde 1776) se propuso su traslado a Acapulco.⁹ Antes de que se tomara la decisión definitiva, el entonces virrey, marqués de Branciforte, hizo una larga investigación en la que varios representantes del gobierno de Guadalajara, Tepic y San Blas, así como comerciantes de esas localidades y misioneros de las Californias, tuvieron oportunidad de mostrar su desacuerdo con la propuesta de traslado del Departamento de San Blas a Acapulco. En sus planteamientos sobresalía la idea de que se asestaba un golpe al intercambio mercantil que se había desarrollado entre San Blas, Tepic y Guadalajara, cuyo valor se calculaba en quinientos mil pesos, y se ponía en riesgo el de por sí lento y continuamente retrasado abasto de Californias.¹⁰ En consonancia con esta postura, el administrador y el contador de la Aduana de Guadalajara manifestaron su preocupación, porque con tal medida les parecía irremediable la desaparición de la renta de alcabalas que producía esa zona, la que según estas autoridades llegaba a los cuarenta mil pesos anuales.¹¹

Hay que decir que la orden de traslado del Departamento de Marina, que parecía ser lo que acabaría con San Blas, se dio más o menos al mismo tiempo que otras medidas que, a la larga, salvaron la situación del puerto neogallego. Entre éstas se encontraban los permisos especiales que se concedieron para que algunos comerciantes hicieran expediciones mercantiles a San Blas y Californias, el reconocimiento del Consulado de Comerciantes de Guadalajara en 1795 y la apertura de San Blas al comercio con la América meridional en 1796.¹²

⁹ Hay que decir que desde años antes el virrey Revilla Gigedo había manifestado la idea de trasladar el Departamento de Marina de San Blas a Acapulco. Conde de Revilla Gigedo, *Instrucción reservada al marqués de Branciforte, 1794*. Introducción y notas de José Bravo Ugarte, México, Jus, 1966, p. 250.

¹⁰ Archivo General de Indias (AGI en adelante), Estado 24, Núm. 26.

¹¹ AGI, Estado 25, Núm. 12, Doc. 3.

¹² AGI, Estado 25, Núm. 43, Doc. 2

Con relación a los permisos especiales, sabemos se concedieron a Diego Pimentel, por el virrey de Nueva Granada, para hacer una expedición comercial entre Guayaquil y las provincias de Sonora y Sinaloa en 1791; a Ramón Márquez para una expedición de Cádiz a Californias en 1793, y a los Cinco Gremios Mayores de Madrid en 1794, para transportar del Callao a San Blas y puertos de Californias los frutos y efectos que con este propósito extrajesen de Cádiz para transbordar en su navío el *Levante*; por último a un tal Victor Ibáñez en 1795 para una expedición de comercio a San Blas con frutos de Chile y Guayaquil. En realidad parece ser que aunque fueron varios los permisos otorgados se llevaron a cabo pocas expediciones, pues según un informe del virrey Branciforte sólo José Ignacio de Inicarte, en quien se había subrogado en 1795 el permiso otorgado a los Cinco Gremios Mayores de Madrid, realizó su experimento de comercio sin que “su ensayo hubiese movido a otros a emprender la difícil y larga navegación”.¹³

El reconocimiento del consulado de Guadalajara fue al parecer la medida de mayor peso, pues inmediatamente empezaron sus miembros a realizar acciones que protegieron a la corporación y sus intereses en el puerto de San Blas.¹⁴ Finalmente también se daría la apertura de este último al comercio con los puertos de la América meridional por real orden de 2 de mayo de 1796.¹⁵ Al respecto, en

¹³ AGI, Estado 25, Núm. 43, Doc. 3. “Branciforte a Gardoqui”, México, 26 de septiembre de 1796.

¹⁴ Desde 1798 Tepic contó con un diputado que representaba los intereses comerciales de Tepic-San Blas en el consulado de Guadalajara, Ramírez Flores, José, *Real Consulado de Guadalajara. Notas históricas*, Guadalajara, Banco refaccionario de Jalisco, 1957 pp. 51-61, citado por Pedro López González, “San Blas. Surgimiento y decadencia...”, p. 101; Antonio Ibarra, “Mercado, élite e institución: el Consulado de comercio de Guadalajara y el control corporativo de las importaciones en el mercado interno novohispano”, en Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (Coords.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, España, Iberoamericana, Vervuert Verlag, Instituto Mora, 2003, p. 168.

¹⁵ Al parecer hay un antecedente de apertura del puerto de San Blas a las embarcaciones inglesas en 1790, pero sólo en casos de extrema necesidad; esta medida fue producto de un coyuntural tratado de comercio y navegación entre España e Inglaterra, Vidargas, Juan Domingo, “Comercio y navegación en el golfo de California”, en *Memoria de la VII Semana de Información Histórica de la Baja California Sur*, La Paz, BCS., Gobierno del Estado, UABCS,

una carta del ministro Diego de Gardoqui al virrey Branciforte, de septiembre de 1796, el primero hacía referencia a que el visitador del Perú, José Antonio de Areche, había mencionado en una representación que el comercio de los puertos del sur con San Blas sería muy ventajoso para las provincias de Sonora y Sinaloa, por lo que, agregaba:

Enterado el rey de todos estos antecedentes (la opinión de Areche y los permisos de comercio otorgados con anterioridad) y teniendo en consideración, las ventajas de la ampliación de este comercio, se ha servido S.M. conformándose con el dictamen del virrey don Manuel Flores habilitar el puerto de San Blas por la adjunta orden de esta fecha con calidad de por ahora para que V.E. observe este comercio y de cuenta de sus efectos...¹⁶

Al poco tiempo de emitida la real orden, el virrey de México opinó que tal vez el suceso no correspondería a las esperanzas, pues pensaba que las extracciones de Nueva España y Guatemala hacia el Perú no eran muy atractivas, ni la de “caldos” del Perú y Chile hacia las Provincias Internas, dado que ahí se producían vinos de calidad. Además, señalaba que el comercio del aguardiente de caña o “chiringuito”, recientemente permitido, actuaba también desfavorablemente para los “caldos” del Perú y Chile. Como ya había planteado en otros documentos, Branciforte terminaba su respuesta a Gardoqui manifestándose a favor de la descarga de la Nao de China en San Blas, pues el comercio con los puertos de la América meridional, a su parecer, sería de poco impacto. Respecto de este asunto argumentaba que:

De todo se deduce por natural consecuencia que como llevo indicado por fundamentos de mi inclinación a la descarga de la Nao de Filipinas en San Blas, casi no hay otro medio que éste para reanimar el comercio, agricultura e industria en los importantes establecimientos de Californias y demás Provincias Internas.

... está fuera de toda duda que ni el comercio de Manila, ni el de Nueva España pueden ser perjudicados con la novedad; al malsano

Programa Cultural de las Fronteras, 1985, p. 78.

¹⁶ AGI, Estado 25, Núm. 43, Doc. 2. “Gardoqui al marqués de Branciforte”, Aranjuez, 2 de

temperamento de Acapulco sustituirán ambos comercios muy gustosos el benigno de Tepic, a donde ocurrirán los comerciantes de Guadalajara y todo su distrito y demás provincias menos distantes de allí que de Acapulco, disfrutando esta mayor copia de compradores el comercio de Manila las proporciones que se dejan entender sin que en contraposición faltasen los individuos del comercio de Nueva España, a quienes la menor incomodidad del camino y benignidad del clima de Tepic compensarían la molestia de la mayor distancia, aunque acaso dictará la experiencia ser necesario aumentar el permiso de los quinientos mil pesos al comercio de Filipinas y el de su correspondiente regreso porque al mayor consumo de las Provincias Internas ha de escasear los efectos a los comerciantes y pueblos del gobierno de Nueva España, pero esto necesita que lo acredite el tiempo.¹⁷

Pese a que no se aceptó la propuesta de Branciforte sobre el comercio con Filipinas, ni la permanencia del Departamento de Marina en el puerto neogallego,¹⁸ la limitada apertura del puerto de San Blas con puertos de América del sur fue apoyada por el recién estrenado Consulado de Comerciantes de Guadalajara, que junto con el de Veracruz, habían venido a fracturar el antiguo monopolio de comercio ejercido por los almaceneros de la ciudad de México; no obstante, como lo había previsto Branciforte, en un inicio este comercio no fue muy importante y se redujo a unas cuantas expediciones de los puertos del Pacífico sur hacia San Blas. Mientras tanto, las autoridades enfrentaban, con mayor regularidad, el intento de buques angloamericanos e ingleses de realizar comercio con los nativos de las costas del Pacífico noroeste. Fue con seguridad esta presencia la que habría de ir generando las condiciones para el establecimiento del libre comercio en estas latitudes, al hacerles ver a sus habitantes las ventajas de recibir una amplia variedad de mercancías a precios más accesibles que los de los efectos enviados desde la ciudad de México.

mayo de 1796.

¹⁷ AGI, Estado 25, Núm. 43, Doc. 3. "Branciforte a Gardoqui", México, 26 de septiembre de 1796.

¹⁸ En 1796 se dio el orden para que el Departamento de Marina y el astillero fueran trasladados a Cavite, en Filipinas. AGI, Estado 25, Núm. 12, Doc. 1 y Núm. 93, Doc. 1; Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit...*, p. 188.

Ingleses y angloamericanos

Desde que en 1739 George Anzon entró al Pacífico, puede decirse que empezó la cotidiana labor de las fuerzas marítimas inglesas por conocer, explorar, entrar en contacto y, finalmente, comerciar y romper las barreras que originalmente había impuesto España a sus dominios de las costas del Pacífico de Asia y América. A lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII la intromisión de los intereses comerciales ingleses en oriente fue en ascenso, de manera que para finales de la centuria ilustrada controlaban el comercio entre China, India y Filipinas.¹⁹ Por el lado americano del Pacífico las cosas tampoco iban mal para los impetuosos marinos británicos, pues numerosos buques balleneros y mercantes ingleses, a los que se empezaban a sumar los angloamericanos, habían establecido rutas de navegación y comercio que les permitían costear la América del Sur, cruzar a China y Filipinas, bordear hacia el norte la costa asiática, atravesar nuevamente el océano y continuar su recorrido por los establecimientos rusos de Alaska, América del norte, las Californias y las costas novohispanas.²⁰

El control que tenían de las rutas del Pacífico prácticamente era total y el comercio que realizaban redondo: cargaban en sus puertos de origen manufacturas inglesas que completaban en los puertos asiáticos con algodones y especias de la India, sedas y porcelanas de China, entre otros productos; cazaban ballenas de las cuales obtenían la grasa o esperma; intercambiaban con los nativos de las costas norteñas americanas pieles de nutria por efectos asiáticos y europeos; surtían de los mismos a los establecimientos rusos y, de paso, a los asentamientos costeros hispanos que se abrieran a su comercio, aunque fuera considerado ilícito por las autoridades de los mismos.

¹⁹ Yuste López, Carmen, "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial", en Carmen Yuste y Matilde Souto (Coords.), *El comercio exterior de México...*, pp. 28-33.

²⁰ Un acuerdo de 1790 entre España e Inglaterra autorizó el paso de los mercantes ingleses por el cabo de Hornos. Ana María Vigón Sánchez, *Guía del Archivo General de la Marina don Álvaro Bazán*, Madrid, 1985, p. 287; Vera Valdés Lakowsky, *De las minas al mar. Historia de la plata...*, pp. 184-201.

Por eso resulta curioso advertir que la autoridad virreinal, en los años noventa, consideraba más peligrosa la presencia rusa que la inglesa en las costas norteamericanas. Así lo manifestó en 1794 Revilla Gigedo a Branciforte: “La vecindad de los rusos, podría acaso con el tiempo sernos más perjudicial que la de los ingleses u otras naciones europeas, cuyas disposiciones y auxilios debían ser mucho más tardos, y muy difícil que nos perjudicasen”.²¹ El temor del virrey se fundaba en las noticias de que los rusos ya se hallaban fortificados “en una de las islas de Cuadra, con una batería de 10 cañones de a 3, con que los dejó un bergantín, que vino desde Oxosco (sic), y había pasado a Onalaska para restituirse pronto a aquel destino: que no se sabía el número de gente que se hallaba en la fortificación; pero que sabían que tenían mucha, los mismos rusos, en otra muy buena que habían hecho en la ribera de Cooska (sic)”.²²

Lo cierto es que más que los rusos, fueron los ingleses y angloamericanos, con sus embarcaciones balleneras o de comercio, los que empezaron a mellar el dominio hispano en el Pacífico. De ello se percataron rápidamente marinos españoles que tuvieron la oportunidad de navegar y explorar los mares y territorios en cuestión. Miguel Constanzó,²³ por ejemplo, daba cuenta al virrey Branciforte en 1794 de,

la grande actividad de la nación inglesa, su habilidad, intrepidez y audacia en la dirección y ejecución de sus empresas, su acostumbrada pericia en las ciencias relativas a la navegación y en el arte de hacer prosperar sus colonias por el comercio. Sabemos que han cobrado afición por la peletería, materia y producción muy abundante de aquellas costas (se refiere a las del noroeste americano), en las que han descubierto innumerables puertos, bahías, senos y canales que por todas partes ofrecen abrigo y surgideros a sus naves.

²¹ Conde de Revilla Gigedo, *Instrucción reservada al marqués de Branciforte, 1794...*, p. 251.

²² *Idem.*

²³ El ingeniero Miguel Constanzó participó en la primera expedición para el reconocimiento y posesión de los territorios altacalifornianos en 1769. Realizó un diario que lleva el título de “Diario histórico de los viajes de mar y tierra hechos al norte de la California, de orden del excelentísimo señor marqués de Croix, virrey, gobernador y capitán general de la Nueva

Nos consta igualmente que la pesca de todo género de peces es copiosísima: que el clima es saludable: que las tierras son aptas a todo género de producciones, amenas y bien pobladas de árboles propios para la construcción de edificios y navíos, que los mismos ingleses tienen la facilidad de extraer y transportar a bordo de los suyos el número de gente que quieran de la gran China, para establecerla en los nuevos países, cuya propiedad y descubrimiento se atribuyen haciéndolos vasallos de la Gran Bretaña.

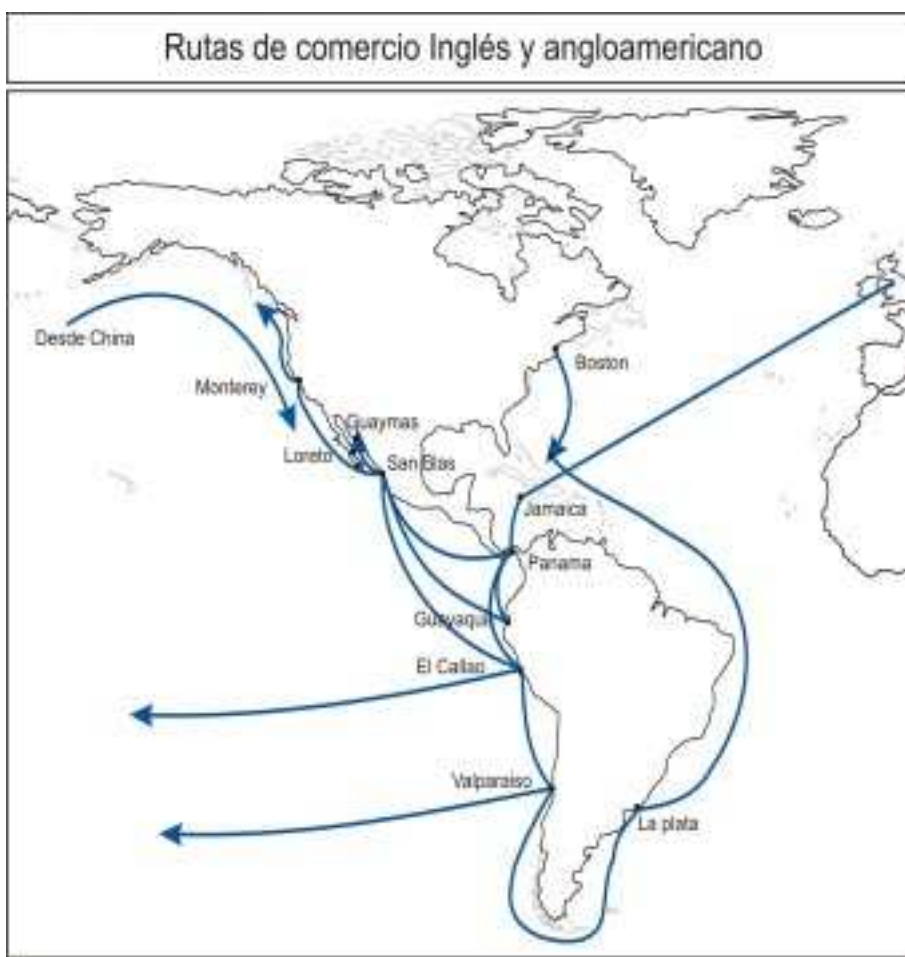
Tampoco podemos ignorar que de aquel vasto imperio sacarán muchas utilidades y ventajas para la ejecución de sus designios; porque sus naturales son generalmente industriosos, dados al tráfico, inclinados al ejercicio de las artes mecánicas y de la agricultura.

Desde Cantón surtirán los ingleses a sus colonos a precios ínfimos de las ropas de uso, utensilios, muebles y demás efectos necesarios a la vida humana. Las factorías inglesas establecidas en aquel puerto a solicitud del almirantazgo de Inglaterra, y a estímulos del interés y conveniencia propia cooperan con todos sin esfuerzos y caudales a las miras del gobierno.

Desde Macao y Cantón se hicieron las primeras expediciones mercantiles a las costas del noroeste de esta América; y a poco tiempo algunos comerciantes de Londres se interesaron directamente en el comercio de la peletería, formando una compañía bajo los auspicios y protección del gobierno para empresas de mayor fundamento, como consta y se halla bien acreditado por los despachos que se encontraron en poder del capitán Colnett que fue apresado en el puerto de Nutka con el buque que mandaba, y enviado a San Blas por el piloto graduado de aquel Departamento D. José Martínez.²⁴ Véase mapa.

España, y por dirección del ilustrísimo señor don José de Gálvez, del Consejo de Cámara de su Majestad en el Supremo de Indias, Intendente de Ejército, Visitador General de este reino”, en *Crónicas del Descubrimiento de la Alta California, 1769*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1984, pp. 23-50. Constanzó fue un gran conocedor de los territorios y costas del noroeste de manera que su cartografía e informes fueron beneficiados por Alejandro Malaspina y por las autoridades novohispanas. Juan Pimentel, *La física de la monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*, Madrid, Doce Calles, 1998, pp. 244 y 294-298.

²⁴ “Informe de don Miguel Constanzo al virrey, marqués de Branciforte, sobre el proyecto de fortificar los presidios de la Nueva California, 1794”, en *Noticias y documentos acerca de las Californias, 1794-1795*, (Colección Chimalistac 5), Madrid, José Porrúa Turanzas, 1959, pp. 226-227.



Una manera de corroborar la presencia de los buques ingleses y angloamericanos es a partir de las noticias que se tienen de ellos en las costas noroccidentales del Pacífico novohispano a partir de 1793.²⁵ Con esta información hemos elaborado un registro que considera no sólo a San Blas sino también a las costas aledañas y aún a las más lejanas de Sonora y las Californias, debido a que estaban bajo el radio de protección del primero. Aunque parte de los datos provienen de cuando algunos de estos barcos fueron detenidos o confiscados, algunas otras referencias transcritas por las autoridades eran de oídas, por lo tanto, las cifras de la cuantía de los negocios que realizaban resulta incierta.

CUADRO 1
Buques extranjeros en las costas del noroeste

Año	Buque	Capitán	Noticias
1793	<i>Resolution</i>	Locke	Ballenero y comerciante. Estuvo en Californias
1795	<i>Fenix</i> <i>Garland</i>	Moor Locke Juan Kendrik Basilio Worth	Moor y Loke intercambiaron víveres por efectos ingleses (a manera de regalo) en San Diego. La <i>Garland</i> recibió de un buque inglés, en islas Sandwish, efectos por ocho mil pesos que luego intentó comerciar en Baja California.
1796	<i>La Providencia</i>	Guillermo Broughton	Fragata inglesa presente en las costas de Alta California. Hizo regalos al gobernador de ese territorio. Los víveres con que se le socorrió los pagó con letras para Londres
1797	Dos buques balleneros angloamericanos		Llegaron a ensenada del Valle de Banderas, con su tripulación enferma de escorbuto.
1799	<i>Garland</i>	Basilio Worth	Había salido de Boston en 1797. Dejó abandonados o desertaron en la ensenada de Las Ánimas, Baja California, cuatro marineros. El buque había cazado mamíferos marinos en sudamérica y había estado en las islas Sandwish. Este buque fue vendido en Acapulco.

²⁵ Hemos tomado esta fecha para el inicio del registro porque consideramos que con anterioridad la presencia de los ingleses en el Pacífico noroeste fue más de carácter exploratorio que comercial, aunque es evidente que en esas primeras expediciones afianzaron el comercio de pieles de nutria. Martha Ortega Soto, *Alta California. Una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, UAM, Plaza y Valdés, 2001, p. 116.

1800	Fragata inglesa <i>Walker</i>	John Nicol	La <i>Walker</i> era de corso y viajaba con dos buques más, probablemente el <i>Betsi</i> era uno de ellos y el <i>Albinoti</i> el otro.
1801	Angloamericana <i>Betsi</i> Angloamericana <i>Underprise</i>	José O'cain/Windship	La <i>Betsi</i> realizaba comercio ente Asia y las costas de norteamérica. Estuvo en Californias y en San Blas.
1802	Buque de Boston <i>Dromo?</i> Bergantín angloamericano <i>Lelia</i>	Shaler	El buque que creemos era el <i>Dromo</i> hizo comercio clandestino en el Golfo de California; El <i>Lelia</i> fue muy vigilado en San Blas para que no desembarcara mercancía.
1803	<i>Alexander Anser</i>	Brown Roen	La <i>Alexander</i> comerció pieles y nutrias a cambio de efectos de Boston en las costas de Norteamérica. Informó que 8 buques más habían salido de Boston con el mismo propósito.
1805	<i>Madame Nelson</i> <i>Jorn</i> [?]		Dos fragatas inglesas que tocaron las costas de Nueva Galicia y San Blas. Dejaron abandonados 8 individuos de su tripulación.
1806	<i>Peacock</i> <i>Domino</i>	Kimball Don Juan ?	El <i>Domino</i> anduvo por las costas de ambas Californias.
1807	4 buques extranjeros		
1808	<i>Reizos</i>		fragata con 20 cayucos cazando nutrias.
1809	<i>Reizos</i> <i>Dromo</i>	David Bordaw	El <i>Dromo</i> realizó comercio de contrabando en Guaymas y Mazatlán.
1810	<i>Mercury</i>	Ayers	
1811	<i>Albatros</i>	Windship	
1814	<i>Mercurio</i>	Jorge Gayus	Nutrias y comercio entre Asia y las costas norteamericanas. Fue aprehendido en San Blas.
1817	Goletas americanas <i>Traveller</i> y <i>Cosak</i>	Wilcox	Barcos balleneros: <i>Traveller</i> intercambió algunos géneros y arroz por 8 bueyes en las costas de Baja California. Sacada de Loreto fue conducida a Guaymas donde fue confiscada y su cargamento vendido. La <i>Cosak</i> también fue aprendida.
1819	<i>Hussar</i>	Urial Bunker [?]	La <i>Hussar</i> era una fragata ballenera que naufragó en las costas de San José del Cabo. Había salido de Londres en 1817 y había estado con anterioridad en Pisco y el Callao.
1820	Fragata inglesa <i>Ospray</i>	Rafael Garfias/Mc Gill	Procedente de Valparaíso pretendió hacer comercio de efectos ingleses pero no se le permitió descargarlos en San Blas.

El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización...

1820	Fragata británica ballenera <i>Wanderer</i>	John Durin o Duvin	A su llegada se rumoraba que llevaba 72 mil pesos producto de giros clandestinos, pero no se le pudo comprobar.
1820	Fragata de Estados Unidos La <i>Macedonia</i>	John Downes	Procedente de Panamá pidió permiso para desembarcar efectos pertenecientes a españoles y luego llevarse el dinero que los españoles remitieran a Panamá. Sí se le dio el permiso.

Fuente: David A. Henderson, "Whalers on the coast of Baja California: opening the peninsula to the outside world", en *geoscience and Man*, volumen XII, junio 20, 1975, pp. 50-51; Juan Domingo Vidargas, *Navegación y comercio en el golfo de California 1740-1824*, Tesis de Licenciatura, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, 1982, pp. 226-236; Archivo General de la Nación México (AGNM en adelante), Californias 62, Exp. 6, f. 306; Exp. 7, f. 415, 428-429, 449, 493; AGI, Estado 24, N. 2, Doc. 1; AGI, Estado 25, N. 44 bis, Doc.1; AGI, Estado 26, N. 17, Docs. 1 y 2; AGI, Estado 28, N.1, Docs. 1 y 2; AGI, Estado 29, N. 9, Docs. 1 y 2; N. 66, doc. 1; AGI, Estado 30, N. 71, Doc.1; AGI, Estado 34, N.1, doc.3; AGI, Estado 34, N. 5, Docs. 1, 5 y 6; N.12, Doc. 1; N. 28, Docs. 1 y 4.

De alrededor de 30 embarcaciones extranjeras tenemos algún dato de su estancia en las costas californianas o del Pacífico entre Colima y Sonora entre 1793 y 1820. Estamos ciertos de que éstas son sólo una fracción de las que anduvieron navegando por aquellos mares pero de cuyas noticias carecemos.

Resulta interesante referir que los capitanes o marinos de varias de estas embarcaciones notificaron haber estado con anterioridad a su llegada al noroeste, en Valparaíso, en El Callao o incluso en las Filipinas e islas Sandwich, lo que era entendible si pensamos que hacían el viaje por el estrecho de Magallanes y que, como decíamos al inicio de este apartado, habían establecido un circuito de navegación y comercio que les llevaba a la pesca de la ballena y/o nutrias en las costas del Pacífico americano, y a comprar sedas, algodones y porcelanas en Asia, las que junto con las manufacturas inglesas eran ofrecidas a los nativos de América a cambio de pieles de nutria para el mercado Chino.²⁶ Ante esta expansión del comercio inglés y

²⁶ Sobre los balleneros en esta época, véase, David A. Henderson, "Whalers on the coast of Baja California: opening the peninsula to the outside world", en *Geoscience and Man*, Vol. XII, junio 20, 1975, p. 50-51. Sobre el comercio de nutrias, Adele Ogden, *The California Sea Otter Trade 1784-1848*, Berkeley, California, University of California Press, 1941.

angloamericano en el Pacífico poco pudieron hacer las autoridades hispanas de los puertos del noroccidente, las que a veces se veían en la necesidad de hacer tratos con los extranjeros por la tardanza en los suministros que debían llegarles de la Nueva España o incluso porque había cierto tipo de mercancías que sólo conseguían con ellos. También los nativos y colonos de las costas muchas veces se alegraban de poder comprar a los buques ingleses, ante la cotidiana escasez y la carestía que se vivía de los artículos más indispensables.²⁷

Respecto de la actitud de las autoridades sobre el contrabando podemos decir que si bien hubo momentos en que arreciaron sus cuidados para que no se hiciera comercio ilícito, hubo épocas en que se aflojaba el celo. En los momentos de guerra, por ejemplo, el comercio de neutrales favoreció el contrabando, pues era conocido que los buques angloamericanos se amparaban en este privilegio para transportar sobre todo efectos ingleses,²⁸ y ya en el periodo de las guerras de Independencia, los buques británicos y angloamericanos llegaron a transportar mercancías de españoles de Panamá y Valparaíso a San Blas.²⁹

Debido a que en San Blas había un resguardo de marina, el contrabando se hacía más fácilmente en costas e islas del Golfo de California o del Pacífico que carecían de vigilancia. En las quejas de las autoridades californianas se habla por ejemplo de que los buques extranjeros se detenían en distintos parajes de la costa, en su recorrido de norte a sur, sin que pudieran hacer nada para detenerlos, pues además de que eran buques armados, seguirlos por tierra resultaba infructuoso.³⁰ En general, el sentimiento de las autoridades

²⁷ Ortega Soto, Martha, *Alta California. Una frontera olvidada....*, pp. 72-80; Dení Trejo Barajas, *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*, México, UABCS, 1999, p. 58.

²⁸ Jiménez Codinach, Guadalupe, *La Gran Bretaña y la Independencia de México 1808-1821*, México, FCE, 1991, p. 197. De las referencias que nosotros tenemos, sabemos que el bergantín Lelia, que llegó a San Blas en 1802, era angloamericano; los buques Alexander y Anser habían salido en 1802 de Boston hacia el Pacífico con 6 embarcaciones más. En 1817, la Traveller y la Cosak, confiscadas por autoridades hispanas, habían declarado ser angloamericanas.

²⁹ En ese caso estuvieron la fragata de Estados Unidos Macedonia y la inglesa Ospray, que llegaron a San Blas en 1820.

³⁰AGN, Californias 62, Exp. 7, ff. 466-467. "Noticia sobre la presencia de tres embarcaciones

bajacalifornianas respecto de la presencia de los buques extranjeros era de impotencia y malestar frente a las actitudes de los extranjeros que arribaban a las costas en busca de pieles o con la necesidad de conseguir alimentos por intercambio o venta. Esta apreciación se manifiesta con claridad en las palabras del gobernador interino de la Baja California, José Joaquín de Arrillaga, luego de haber relatado los hechos referentes a la presencia de varios buques en las costas bajacalifornianas en 1800:

Soy de sentir que fundándome en los hechos que he referido, hemos de temer en adelante más recelo en estos buques que continuamente arriban: no han dejado punto que no han registrado, informe que no tomen, sean americanos o ingleses. Su porte con nosotros es bastante altivo y si me dejara llevar de algunos procedimientos y expresiones de estos navegantes diría que nos desprecian y nos hacen burla. Contemplo al mismo tiempo que ya que en nosotros han hallado tan buena acogida, en adelante serán más frecuentes sus visitas.³¹

En su informe, además de notificar sobre las arribadas maliciosas de los buques extranjeros, Arrillaga menciona que era común que las embarcaciones trajeran pasaportes de distintas naciones para sacar el apropiado según las circunstancias.³² Un caso extremo que corrobora este hecho fue el revelado por un marino de la fragata *Walker*, quien fue detenido en diciembre de 1800, luego de quedar abandonado en la playa cuando la embarcación tuvo que retirarse de manera intempestuosa, después de un enfrentamiento con pescadores y autoridades del lugar. El marino declaró que la fragata era inglesa, de corso, y que había salido junto con otras dos hacía tres años sin destino determinado. Señaló que hacía como 15 meses habían hecho presas dos embarcaciones españolas cargadas de plata y licores y que con el fin de apresar la nao de China era que andaban en esos mares

extranjeras en la península de California que da el cabo José Ignacio Arce al teniente José Manuel Ruiz”, misión de Santo Domingo, 20 de marzo de 1807.

³¹ AGN, Californias 62, Exp. 6, f. 301. “Informe del gobernador interino de Baja California al virrey Félix Berenguer de Marquina”, Loreto, 19 de noviembre de 1800.

³² *Ibid.*, ff. 300-306.

en espera de su aparición; también informó que en su fragata venía otro capitán inglés americano y que la gente empleada estaba dividida en las dos naciones. Esto último confirmaba la idea del gobernador de California en el sentido de que los buques traían consigo pasaportes de varias naciones, por lo cual era difícil reconocer si en realidad eran neutrales o enemigos.³³

Era común que a los puertos californianos y a San Blas llegaran buques extranjeros para solicitar agua, leña y alimentos o para arreglar algún desperfecto de la embarcación, cuyo costo por lo general pagaban con efectos extranjeros. Fue el caso de unas fragatas americanas que luego, por cierto, fueron apresadas y enviadas a San Blas. Sobre su llegada a las ensenadas de San José del Cabo y Todos Santos con el objeto de la pesca de ballena informó el sargento comisionado de la parte sur de la península de Baja California. Dicha autoridad señaló además que fueron socorridas con agua y leña, y que luego prosiguieron su navegación. Días después arribó una de ellas al presidio de Loreto en busca de víveres, donde sólo se le franquearon por el vecindario ocho reses en la playa, en cambio de arroz, que por la demasiada escasez de este efecto y de otros víveres se les recibió.³⁴

En otros casos los extranjeros pagaron los alimentos y arreglos de sus naves con libranzas a favor de alguna casa comercial en la Habana, Boston o Londres, pues como decían las autoridades hispanas, los capitanes decían no traer efectivo debido a que lo utilizaban en sus compras en Asia, Europa o las colonias de los Estados Unidos de Norteamérica.³⁵ En el caso de los puertos o misiones de

³³ AGI, Estado 29, Núm. 10, Docs. 1 y 2. "Expediente sobre la presencia de la fragata Walker en el puerto de Santiago de la jurisdicción de Colima".

³⁴ AGI, Estado, 32, No.1, 5. "José Argüello al Virrey Juan Ruiz de Apodaca", Loreto, 16 de abril de 1817.

³⁵ El capitán del bergantín Betsi, abandonado en San Blas por su tripulación, pidió autorización para comprar un buque pequeño que se vendía allí para dirigirse en busca de su bergantín u otra embarcación ricamente cargada que dijo lo esperaba en las islas de Sandwish y que se le franqueara la cantidad necesaria, la cual ofreció reintegrar dando letras contra la casa de Santa María y Cuesta o del coronel don Martín de Mostogui de la Habana, del cónsul de nuestra corte en Boston, o bien obligándose a pagarla en Manila o Cantón luego que llegara a

California, donde adquirirían pieles de nutria, por lo general dejaban a cambio efectos extranjeros.

Aunque en general en las declaraciones de los extranjeros que llegaron a ser apresados se dice que los intercambios eran de poca monta, no siempre fue así. En 1801, en una carta que le fue confiscada a Carlos Windship, sobrecargo del buque *Betsi*, decía a su hermano haber comprado en San Diego de quinientas a seiscientas pieles de nutria y que pensaba conseguir otras mil en otro punto de la costa situado a veinte leguas de donde estaba, lo que comprobó posteriormente las sospechas de las autoridades en el sentido de que su comercio había sido mayor que el declarado en San Blas, donde dijo haber comprado sólo doscientas.³⁶ En 1803 el capitán de la corveta *Alexander* declaró en Monterrey haber comerciado 1200 pieles de nutria por efectos de Boston en las costas del noroeste, pero considerando que esta embarcación no andaba sola, sino que había salido con otros ocho buques de Estados Unidos un año antes, nos hace suponer que el intercambio había sido mucho mayor.³⁷

Por otra parte las autoridades de California se quejaban de que los misioneros participaban intensamente en ese tráfico. Al respecto el capitán de la fragata *Princesa*, Braulio Otalora y Oquendo, al servicio de su majestad española, notificaba en 1803 al comandante de Marina y Armas de San Blas lo siguiente:

Estoy bastante informado del comercio lucrativo y ventajoso a cambio de efectos que están haciendo estos angloamericanos en todos los puertos de la península; y últimamente lo he comprobado en que todos los años se embarcan en el puerto de San Diego de cuenta de las misiones y particulares sobre mil y doscientas pieles de nutria, y este

aquellos establecimientos. Sobre la llegada del bergantín *Betsi* a San Blas en 1801, consúltese AGI, Estado 29, Núm. 9, Docs. 1 y 2. En el caso de la fragata inglesa *La providencia*, su capitán ofreció pagar los víveres que necesitaba con una letra para Londres, AGI, Estado 25, Núm. 44 bis, Doc.1.

³⁶ AGI, Estado 29, Núm. 9, Docs. 1 y 2. "Expediente sobre la llegada del bergantín *Betsi* a San Blas", 1801.

³⁷ AGNM, Californias 62, Exp. 6, ff. 300-306. "Expediente que contiene noticias sobre la presencia de buques extranjeros en las costas de Californias".

año no han embarcado (en los buques hispanos) ni una quinta parte con el descaro de decir que las guardan porque los angloamericanos las pagan bien.³⁸

Hay que decir que aunque en documentos oficiales las autoridades de San Blas y Californias por lo general se mostraban preocupadas por el contrabando, era conocido que algunas de ellas participaban decididamente de dicho tráfico, ya por necesidad, ya por facilidad. En un caso significativo, el capitán de la fragata inglesa *La Providencia* dejó al gobernador de la Alta California efectos que le habían encargado diversas autoridades hispanas. Así lo informaba en 1796 el virrey Branciforte luego de que había sido notificado de este hecho:

El expresado (capitán) Broughton condujo y entregó a Borica (gobernador de Baja California) varios instrumentos náuticos y cuatro docenas de camisas muy finas todo en valor de 259 libras que le había encargado el comandante difunto don Juan de la Bodega y Cuadra cuando ejecutó la expedición de límites, y también dos libros en inglés y el plano de Londres para el alcalde del crimen difunto don Ramón Bachiller (?), dos pares de botas y trece cuadernos en francés de un papel periódico sobre las revoluciones de esta nación para el contador de tabacos de Guadalajara don Manuel de Ibgoyen.³⁹

Por su parte, los buques acusados de contrabando, cuando llegaron a ser detenidos, por lo general argumentaron que hacían ese comercio por las solicitudes de autoridades y pobladores de las costas, quienes a veces estaban en gran necesidad de sus mercancías. Por ejemplo, el capitán del bergantín angloamericano *Traveller* declaró que acababa de surtir de granos al presidio de Loreto, que estaba en gran necesidad de ellos, cuando fue detenido;⁴⁰ mientras el capitán

³⁸ AGNM, Californias 62, Exp. 7, fs. 414-416. "Expediente que contiene noticias sobre la presencia de buques extranjeros en las costas de Californias".

³⁹ AGI, Estado 25, Núm. 44 bis, Doc.1. *El virrey Branciforte da cuenta del arribo de fragata de guerra inglesa La Providencia a las costas de Alta California*.

⁴⁰ Los casos del bergantín *Traveller* y la goleta *Cosak*, llevaron incluso a la intervención de Luis de Onís, que había sido el encargado de negocios español en Estados Unidos, por el hecho de

de la fragata *Mercurio* admitía haber tenido tráfico, aunque de poca consideración, con los de Californias, y agregaba:

No tengo dificultad en demostrar en que ha consistido mi comercio los últimos seis años a pesar de la pérdida que pueda tener en ello. Todos los oficiales en general residentes en esta costa han fomentado mi comercio y a solicitud suya les he dado varios instrumentos de cultivo y otros efectos de que carecían; he provisto a los sacerdotes con cuanto necesitaban para su instrucción y actos de religión, pues se hallaban privados de estos socorros por las revoluciones del continente. Me han pagado estos efectos con provisiones y unas pocas de pieles.⁴¹

Respecto de esta última embarcación, vale la pena seguir con más detenimiento su historia en el Pacífico porque es claramente expresión de estos circuitos de navegación que se habían establecido entre Asia y América. Según declaraciones del propio capitán había salido de Boston y hacía ocho años que navegaba por estos mares, comerciando con los establecimientos rusos y con la gentilidad de la costa del Noroeste. De manera particular su trato con los rusos consistía “en llevarle pelos [piles de nutria] a China y traerle géneros”. Por su parte, Nicolás Noé, capitán del buque español que lo apresó en aguas de la Alta California, informaba al gobernador Joaquín de Arrillaga: “Según dicen los marineros de dicho buque trae veinte y cinco mil pesos que es importe de lo que ha vendido en San José y toda la costa, cuatro mil nutrias y algunos géneros del Asia por lo que Usía pido y suplico de orden para que este buque sea registrado y se tome inventario de todo según arreglo a ordenanza por no habersele encontrado a este buque pasaporte alguno español y sí patente americana, francesa, turca y China...” En realidad según el inventario que se hizo en Santa Bárbara, Alta California, el buque traía poco

que el dueño del *Traveller* estaba emparentado con el procurador general de la República de Estados Unidos y con el director de un Banco. Por otro lado, la fragata *Macedonia* presionó a las autoridades mexicanas para la liberación de esos barcos y devolución de sus mercancías aduciendo haber sido enviada para defender a los buques americanos que hicieran “comercio legal”. AGI, Estado 34, Núm. 5, Docs. 1 y 6.

⁴¹ AGI, Estado 31, Núm. 28, Doc. 2. “Representación traducida del inglés al castellano de George Gayus, dirigida al virrey de la Nueva España”.

mas de diez y seis mil pesos de plata sellada, 17 nutrias, 431 pieles de nutria y como 800 colas de nutria y géneros diversos (hilos, telas, pañuelos, mantas, mascadas, sedas, buruatos, etc.) y vajillas y herramientas de China.⁴²

El caso más documentado hasta ahora sobre contrabando en esta zona es el de la fragata angloamericana *Dromo*, que anduvo en las costas de Sonora y Sinaloa entre 1808 y 1809. Parece ser que la misma embarcación había estado en las costas de Guaymas y de la península de California en 1802, comerciando efectos asiáticos y europeos, según se decía, aunque parece exagerado, por 300 mil pesos. Lo interesante de la visita del *Dromo* en 1808 es que obtuvo permiso para comerciar por parte de la comandancia de las Provincias Internas, por lo que comerciantes de las cercanías y aún de lugares lejanos como Chihuahua acudieron a la costa a hacer tratos con su capitán. La visita comercial se extendió por varios meses y se sabe que de Guaymas pasó a Mazatlán a donde asistieron comerciantes de Durango. Temerosos, los comerciantes locales comunicaron a sus aviadores de la ciudad de México la situación:

Los individuos de esta vecindad y comercio de las Provincias Internas de Sonora, que suscribimos, hacemos presente... que es un hecho notorio que en el mes de septiembre último, arribó al puerto de Guaymas en dicha provincia de Sonora, una fragata angloamericana con un cuantioso cargamento de ropas, que pasa su valor de un millón de pesos, siendo la mayor parte géneros de ilícito comercio y habiendo conseguido licencia del señor comandante general, ha desembarcado y vendido públicamente, estando tan estrechamente prohibido semejante comercio en nuestras costas a los extranjeros y habiendo hecho en aquel puerto una feria de más de dos meses, y vendido cuanto pudo, se trasladó con la misma licencia al puerto de Mazatlán en la misma costa a acabar de vender sus cargamentos, que seguramente conseguirá por la intermediación de los muchos lugares y reales de minas que hay desde este puerto hasta la ciudad de Durango, de donde han ocurrido muchísimas gentes a comprar.⁴³

⁴² Todo el expediente sobre la fragata angloamericana Mercurio, en AGI, Estado 31, Núm. 28, docs. 1 y 2.

⁴³ Sobre la presencia del *Dromo* en Guaymas y Mazatlán véase AGI, Guadalajara 532, Exp. 23.

Argumentaban que debido al permiso otorgado por la autoridad local y la baratura de las mercancías se habían visto obligados a comprar para no tener pérdidas considerables con la baja de los precios que la oferta del *Dromo* había ocasionado. Este tipo de comunicaciones fue la que desató la protesta del consulado de comerciantes de la ciudad de México y la investigación del hecho por las autoridades, quienes finalmente impusieron un castigo a los compradores: pagar los impuestos no cubiertos por el capitán del *Dromo*, que ascendían a 14 483 pesos, debido a que las ventas se acercaban a los 200 mil pesos.⁴⁴

Las cartas que fueron enviadas por los comerciantes de Sonora y Sinaloa a los de México hablan de la ruina del comercio de esa región tal como se hallaba establecido, pero es evidente que muchos otros, sobre todo los comerciantes y vecinos más pobres, salieron beneficiados con la presencia del barco bostonés. Así lo deja entrever don Bruno de Palacio, un comerciante del real de Álamos, Sonora:

están dando los efectos a los precios más ínfimos, según las noticias que corren; se ha despoblado desde este real hasta lo último de Sonora y Chihuahua, comerciantes y demás pudientes y pobres a emplear a dicho barco, de modo que evidentemente conocemos la ruina de este comercio, y en lo demás de esta provincia en el presente y siguiente año... pues el principal comercio de este real se hace como usted no ignora, de tierradentro, por lo que estamos persuadidos, que para haber de vender los efectos existentes que todavía son bastantes... y la memoria que viene caminando, ha de ser indispensable... perder en todos los géneros finos hasta de su principal costo, pues ya mi padrino me ha dicho que si a cinco pesos venden otros las bretañas, a eso las ha de dar él, y a ese tenor lo demás.⁴⁵

La situación de San Blas y otros puertos del noroeste, a medias entre el débil tráfico permitido con los puertos del sur de América y el más ágil comercio de contrabando, se mantuvo más o menos de la

⁴⁴ Vidargas, Juan Domingo, *Navegación y comercio en el golfo de California 1740-1824*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, 1982, pp. 224-233.

⁴⁵ AGI, Guadalajara 532, Exp. 23.

misma forma hasta 1811, cuando la coyuntura de la guerra de Independencia abriría nuevas posibilidades para este puerto y su región de influencia, de intensificar el comercio. Sin embargo esto no fue un obstáculo para que siguieran llegando embarcaciones extranjeras a las costas del Pacífico novohispano y que se les acusara de contrabando, aunque no siempre se les demostrara. Así sucedió en 1820 con la fragata británica ballenera nombrada *Wanderer*, a la que se denunció luego de su llegada a San Blas en busca de agua y leña, por haber hecho “giros clandestinos” por setenta y dos mil pesos. Al hacerse la inspección en el buque sólo se encontraron tres mil seiscientos noventa pesos seis reales del cuño de Lima, “impuesto de las jarcias de su uso que había vendido al Rey en el Callao y de la ropa que traía de repuesto para la marinería, según aseguró la tripulación del mismo buque, en las declaraciones que al efecto se le tomaron, por lo que en junta de apostadero se determinó que atendiendo a su procedencia y a la cortedad de las sumas, se devolviese al comandante dejando expedito el buque, para que continuara en el tráfico de la pesca de ballena”.⁴⁶

No es posible saber si en realidad era o no el *Wanderer* un buque contrabandista, lo cierto es que el fiscal de Real Hacienda y el asesor general expusieron más tarde que en el cateo y registro del buque no se había procedido con la prolijidad y exactitud correspondiente que el caso requería, dejando la sospecha de que en realidad sí había realizado contrabando dicho barco y acusando a las autoridades locales de negligencia.⁴⁷

Otros casos dignos de tomar en consideración son los de los buques *Ospray* (británico) y *Macedonia* (angloamericano), que en 1820 se presentaron en San Blas, procedentes de Valparaíso y Panamá, respectivamente. El primero decía transportar mercancías inglesas, propiedad de un español que declaró tenerlas nacionalizadas, pero que después de varias peripecias y pérdida de su propio barco había

⁴⁶ AGI, Estado, 34, No. 12, 1. “Carta del Exmo Sr. El Conde del Venadito al Sr. Ministro de Estado”, México, 31 de marzo de 1820.

⁴⁷ *Idem*.

tenido que salir huyendo de Chile en el buque inglés *Ospray* cuando se declara la independencia en dicho país; el segundo decía transportar mercancías de españoles y se mostraba dispuesto “para llevar a Panamá a su bordo el dinero que los españoles de la provincia de Guadalajara y otros quieran remitir de su cuenta y riesgo a dicho puerto”.⁴⁸ Resulta hasta cierto punto sorprendente que al primero no se le dejó desembarcar sus mercancías, mientras al segundo, pese a las amenazas que hizo al gobierno novohispano por haber hecho presas otras dos embarcaciones angloamericanas, sí se le dejó desembarcar la mercancía y hacer tratos con los comerciantes locales. Al respecto el virrey adujo que se los había permitido “en vista de lo que consta en el expediente y principalmente de las necesidades que de numerario experimenta el comandante general del Istmo y los servicios hechos en Lima como exponen en sus cartas los jefes de ambos parajes.”⁴⁹

Nuevos tiempos se avecinaban, pues en estos dos últimos casos se aprecia que los buques extranjeros prácticamente se hicieron cargo del comercio de los hispanos, situación que poco a poco se haría dominante en el comercio del Mar del Sur.

La presencia inglesa en el comercio por el Pacífico noroeste se acentuó de manera indirecta desde 1811, cuando San Blas obtuvo permisos para introducir efectos procedentes de Panamá, que en su mayor parte eran británicos comprados en Jamaica, bajo el justificante de que por la guerra contra los insurgentes, la Nueva Galicia y el norte carecían de lo más indispensable; pese a las quejas de los comerciantes de México y Veracruz ese comercio se llevó a cabo por comerciantes de Panamá, Lima, Realejo y Guayaquil, quienes en esa coyuntura fueron los principales introductores de mercancías de procedencia extranjera y, poco a poco, de los mismos comerciantes británicos.⁵⁰

⁴⁸ AGI, Estado 34, No. 5, Docs. 1 y 6.

⁴⁹ *Idem*.

⁵⁰ Olveda, Jaime y Juan Carlos Reyes, *Los puertos noroccidentales de México...*; Dení Trejo, “Implicaciones del comercio por el puerto de San Blas durante la guerra de Independencia”, en *Revista de Indias* (en prensa).

La historia de San Blas y el noroeste en el periodo colonial tardío corrobora la pérdida del sentido hispano del océano Pacífico, como dice Valdés Lakowsky, y no sólo por las características expansivas de la economía inglesa, que hemos podido apreciar a través de la presencia de sus buques en el Pacífico, sino también por las propias necesidades de comerciantes y pobladores de las regiones hispanas colindantes con este mar, las que dependían del abasto y avío que a cuenta gotas les llegaba por tierra desde Veracruz y la capital novohispana. En esas circunstancias no fue raro que los propios vecinos y aun comerciantes y autoridades de poblaciones cercanas a la costa aprovecharan las ofertas que los buques extranjeros les ofrecían.



Recibido: 27 de mayo de 2006
Aceptado: 30 de octubre de 2006