

Históricas Digital

Dení Trejo

“Las Californias y Filipinas. Proyectos, realidades y deseos frustrados”

p. 211-228

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



LAS CALIFORNIAS Y FILIPINAS

PROYECTOS, REALIDADES Y DESEOS FRUSTRADOS

DENÍ TREJO

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo
Instituto de Investigaciones Históricas

En este trabajo ofrecemos una visión de conjunto sobre algunos proyectos y relaciones marítimas que fueron tejiéndose entre las Californias (en las cuales incluimos el golfo del mismo nombre y sus costas continentales) y las Filipinas durante el siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX.

Exponemos, en primer lugar, los deseos infructuosos, en el temprano siglo XVIII, por establecer alguna instalación portuaria para el posible arribo de la nao de Filipinas en la península californiana; en un segundo momento, establecidos los primeros asentamientos en ambas Californias, advertimos cómo hubo algún comercio con dicha embarcación, aunque al parecer escaso, por el temor de las autoridades españolas a que ésta dejara mercancía asiática prohibida en esos aislados parajes. No obstante, dicho intercambio, practicado por misioneros, soldados, pobladores e incluso autoridades locales, se realizaba a cambio de ganado, alimentos frescos y agua que podían brindar a los marineros; finalmente destacamos algunos elementos que se combinan y favorecen el reconocimiento y la integración de la Alta California al comercio internacional, que tenía como punto nodal a los puertos asiáticos del Pacífico, entre ellos: 1) la presencia de embarcaciones rusas e inglesas con objetivos exploratorios en el extremo norte del Pacífico combinados con la caza de nutrias; 2) las exploraciones hispanas de reconocimiento, así como de búsqueda y detención de rusos e ingleses; 3) los proyectos económicos hispanos legales e ilegales para la explotación comercial de la nutria marina; 4) la entrada en el Pacífico de los “bostonianos” para el comercio de pieles de nutria, caza de ballenas y venta de algunas manufacturas

a las poblaciones costeras; 5) la incorporación de San Blas y Monterrey a las rutas transpacíficas, y 6) las coyunturas bélicas que propiciaron el incremento del comercio por estas zonas y sus puertos (guerras entre España e Inglaterra, comercio de neutrales, guerra de Independencia).

Con el objeto de aportar algunos elementos más al conocimiento de los cambios en dichas negociaciones en las primeras décadas del siglo XIX, nos hemos propuesto abordar los efectos en este comercio transpacífico de las medidas de libre comercio en las postrimerías del periodo colonial y en el inicio de la nueva nación. Nuestro propósito es explicar cómo la desaparición de la nao e incluso, posteriormente, de la Real Compañía de Filipinas no significaron el fin del comercio transpacífico. En ello jugarían un papel de relativa importancia los puertos menores del golfo de California. Las embarcaciones de particulares que se beneficiaron del libre comercio encontraron la manera de aprovechar la apertura de nuevos puertos, así como del establecimiento de comerciantes y compañías extranjeras en ellos. En esa situación, los comerciantes de Guaymas, Mazatlán y San Blas vieron a los puertos de la península californiana, como La Paz, como espacios adecuados para importar mercancía asiática que luego trasladaban a sus puertos mediante embarcaciones de cabotaje con el objeto de evadir o disminuir impuestos a la vez que contrabandear mercancías.

El galeón de Filipinas en las Californias

Como sabemos, desde el siglo XVI, el viaje de retorno desde Filipinas a Acapulco definió su derrota, de manera que luego de cruzar hacia América por el norte del Pacífico y proseguir a lo largo de las costas californianas encontraba las costas continentales de la Nueva España. Fue esta ruta la que permitió conectar desde épocas tempranas a las Californias con Filipinas a través de la nao, aunque será hasta el último tercio del siglo XVIII, con la colonización de esta amplia zona costera del noroeste americano, que las relaciones y los intercambios se volvieron más constantes, bajo la presión de los intereses comerciales de la Gran Bretaña, Rusia y los Estados Unidos de América. En este proceso, jugaron un papel de suma importancia el comercio de pieles de nutria y de aceites obtenidos de los grandes mamíferos marinos, lo que a la postre facilitó, por las costas del Pacífico, la apertura de los

mercados novohispanos-mexicanos al intercambio de plata por manufacturas europeas y asiáticas.

Al inicio de la colonización de la Antigua California, una de las condiciones que estableció la Corona para que los jesuitas entraran a evangelizar en ella a los cazadores recolectores que la habitaban fue la de que exploraran su costa occidental para atender la necesidad de establecer puntos de posible arribo de la nao de Filipinas, cuando fuera necesario que de ésta bajaran a los enfermos, o para que se abasteciera de agua y alimentos frescos de las misiones. Los jesuitas se asentaron en Loreto (lugar ubicado en la costa del golfo), donde construyeron misión y presidio, y, poco a poco, a partir de ahí, iniciaron exploraciones hacia el norte, el sur y el occidente (es decir, hacia la costa del Pacífico) del brazo peninsular, con el objeto de reconocer el territorio y entrar en contacto con los cazadores-recolectores-pescadores que lo habitaban. Recorrer la costa occidental tuvo la particular intención de cumplir con lo que la Corona les había instruido, encontrar algún puerto adecuado para el descanso y la refacción del galeón de Manila en el tornaviaje.¹

Quizá la descripción más interesante respecto de la búsqueda de un lugar apropiado para posibles arribadas del galeón es la que se cuenta en el diario de la exploración y el reconocimiento, en 1719, de Bahía Magdalena, por el padre Clemente Guillén y el capitán Rodríguez Lorenzo. Aunque de inicio este lugar les pareció a los exploradores una bahía adecuada y protegida para formar un buen puerto, el objetivo de establecer ahí un asentamiento se frustró por la falta de agua.²

En realidad, fue hasta 1730, con el establecimiento de la misión de San José del Cabo, que el galeón de Filipinas llegó, en algunos momentos del siglo XVIII, a la bahía de San Bernabé, cercana a

¹ En 1706 el padre Ugarte exploró un trecho de la costa occidental californiana, pero no halló ningún buen puerto que sirviese de escala a la nao de Filipinas; en 1719 y 1721, otros misioneros hicieron reconocimientos similares, pero sin resultados efectivos. Francisco Javier Clavijero, *Historia de la Antigua o Baja California*, México, Porrúa, 1982 (Sepan Cuentos, 143), p. 129.

² “Expedición a la nación Guaicura en Californias y descubrimiento de la gran bahía de Santa María Magdalena en el mar Pacífico por el señor capitán don Esteban Rodríguez Lorenzo, su primer conquistador”, en *Documentos para la historia de Baja California*, edición de Jorge Flores, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1940 (Papeles Históricas Mexicanos, 2), p. 67-85. Clavijero, *Historia...*, p. 148-149; Véase, también, Miguel León-Portilla, *Cartografía y crónica de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2001, p. 124.

dicha misión,³ como se advierte también en uno de los dibujos del padre Ignac Tirš.⁴

Resulta paradójico que lo que en un principio deseaba la Corona —un asentamiento costero para el posible arribo del galeón—, después se convirtió en un problema por el temor a que se hiciera contrabando con las mercaderías procedentes de Asia. Desde luego es sabido que el capitán de la nave solía dejar en tierra artículos que podían requerir los religiosos jesuitas a cargo de las misiones y los militares del presidio de Loreto, a cambio de lo cual entregaban productos alimenticios y agua. En esta época, el intercambio, sin duda, fue en pequeña escala, dado que apenas había un pequeño número de población de origen hispano además de los misioneros (soldados y sus familias). Así lo atestigua el jesuita Miguel del Barco para contrarrestar las acusaciones que les hicieron poco antes de su expulsión en 1768:

[además de carne fresca] se embarca vivo tanto número de ganado mayor y menor, vacas y carneros, cuanto el general o comandante del navío pide por lista... como también una alguna porción de maíz, hortaliza, gallinas y otras menudencias... Todo esto han dado siempre los padres liberalmente y sin poner precio a cosa alguna; y en correspondencia de ella envía el general algún regalo de ropa de algodón, alguna seda para la iglesia y platos de china con sus tazas. Este regalo es mayor o menor según es el general, y nunca excede al importe de lo que ha recibido.⁵

Lo cierto es que, en esos años, además del galeón, merodeaban algunas embarcaciones extranjeras, con la intención de esconderse y tomar posesión de la nao y su cuantioso botín o de hacer algún

³ “Testimonio del hermano Juan F. Tompes, procurador de las misiones californianas, presentado en 1735 al coronel Juan Gutiérrez Rubín de Celis, sobre la necesidad de tener un puerto para escala de las naves que vienen de Filipinas, y el alzamiento de los indígenas de San Lucas que dieron muerte a los padres misioneros Carranco y Tamaral”, en *El noroeste de México. Documentos sobre las misiones jesuíticas. 1600-1769*, edición de Ernest Burrus, S. J. y Félix Zubillaga S. J., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, p. 413-436; Miguel del Barco, *Historia natural y crónica de la Antigua California*, 2a ed., edición y estudio preliminar de Miguel León-Portilla, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1988, p. 246-253; Clavijero, *Historia...*, p. 149.

⁴ Lámina 8. San José del Cabo, en Ignac Tirš, *Pinturas de la Antigua California y de México. Códice Klementinum de Praga*, edición, paleografía, traducción, investigación, estudios introductorios y glosarios de Luis González Rodríguez y María del Carmen Anzures y Bolaños, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, Instituto de Investigaciones Estéticas, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, p. 56-57.

⁵ Barco, *Historia...*, p. 247.

comercio fraudulento. Se confirmaba con ello que los hábiles navegantes anglosajones estaban dispuestos a ganar para sus negocios espacios deficientemente cuidados y habilitados por las autoridades hispanas y el comercio de la ciudad de México. Ese tipo de arribadas e intercambios con navegantes de otras naciones se dieron de manera más continua luego de la presencia, en el Pacífico, de George Anson, quien dio a conocer las posibilidades que brindaba este océano para los intereses comerciales de otras naciones.⁶

Las presencias esporádicas del galeón o de naves de otros países dieron lugar a que en ocasiones quedaran en tierras de la península californiana o en costas novohispanas individuos que llegaban enfermos y que se enrolaban nuevamente en la marinería cuando se sentían recuperados. Esta situación facilitó el trabajo de filipinos en actividades marítimas en la península de California. Así, tenemos que, en 1721, el padre Juan de Ugarte navegó en el golfo en un viaje de reconocimiento, en la balandra *El Triunfo de la Santa Cruz* y el esquife *Santa Bárbara*. Según Clavijero, Ugarte salió con “seis europeos inteligentes en la navegación, y principalmente el piloto Guillermo Strafort; en el esquife iban ocho indios, a saber: dos filipinos, un yaqui y cinco californios”.⁷ Con el tiempo, llegó a haber pobladores en Baja California de procedencia filipina y que generalmente se reconocían como marineros, comerciantes marítimos o balleneros.⁸

El arribo del galeón a la Alta California se empezará a dar también de manera esporádica a partir de los años ochenta, cuando ya había mayor estabilidad en el poblamiento de esta zona. Como

⁶ Sobre la importancia del viaje de Anson en la cartografía europea y las discusiones y la preocupación que generó entre autoridades hispanas, véase el artículo de Guadalupe Pinzón, “Redes de conocimiento e información en torno a las navegaciones transpacíficas. La ‘Carta del Mar del Sur’ y el ‘Mapa de la América Septentrional’ en las *Noticias de la California (1756)*”, en *Redes imperiales y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, edición de María Dolores Elizalde y Carmen Yuste, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 69-86. Sobre embarcaciones extranjeras que transitaron en la región de las Californias posteriormente a Anson, véase Hubert H. Bancroft, *History of the North Mexican States and Texas*, v. II 1801-1889, San Francisco, The History Company Publishers, 1889, p. 707; Dení Trejo, “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, Morelia, n. 44, julio-diciembre 2006, p. 19-36.

⁷ Clavijero, *Historia...*, p. 150.

⁸ A mediados del siglo XIX había varios marinos y, por lo menos, dos individuos que declararon ser balleneros y, uno más, cazador de nutria, Ulises Urbano Lassepas, *Historia de la colonización de la Baja California y decreto de 10 de marzo de 1857*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1995 [1859], p. 278-284.

sabemos, el comercio con la nao filipina estaba prohibido, pero aun así hubo algunas arribadas que propiciaron intercambios, como el sucedido en 1784, cuando el guardalmacén del presidio de Monterrey se vio en la necesidad de comprar una carga del galeón ante la demanda de algunos productos que no llegaban por las vías oficiales desde San Blas.⁹ Pero quizá la mayor introducción de artículos desde Asia a las Californias en este periodo se dio de contrabando por naves inglesas y bostonianas que pasaban a puertos y misiones para colectar nutrias y por arribadas forzosas o “maliciosas” de los balleneros, como les llamaban las autoridades de la época a estas embarcaciones dedicadas a la caza de cetáceos marinos. Las introducciones de herramientas y manufacturas que lograban hacer obedecían, sin duda, a la demanda de mercancías de parte vecinos y habitantes de misiones y presidios, las que llegaban con demasiado retraso y sumamente encarecidas desde México y Nueva Galicia.¹⁰

En su reconocido artículo sobre el eje transpacífico, Carmen Yuste destaca cómo también los españoles estuvieron interesados en las navegaciones desde España hacia las Filipinas. Señala, al respecto, que, desde el segundo lustro de los años sesenta, se fue rompiendo el dominio del galeón con los permisos especiales concedidos por la Corona a algunos comerciantes hispanos para que realizaran navegación directa entre Cádiz y Manila, con la finalidad de fortalecer al comercio español que se consideraba en desventaja respecto del de México. A esto coadyuvó, posteriormente, el establecimiento, en 1785, de la Real Compañía de Filipinas, la cual intervendría no sólo en la cargazón del galeón sino también en el negocio de las pieles de nutria que proveía la Alta California.¹¹ Pero quizá lo más importante es que los navíos con permisos especiales

⁹ Martha Ortega, *Alta California. Una frontera olvidada del noroeste de México, 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana/Plaza y Valdés, 2001, p. 115-116; también Salvador Bernabéu y José María García Redondo, “Mapas trastornados. Análisis histórico-visual de los derroteros del galeón de Manila en el siglo XVIII”, *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, coordinación de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 174.

¹⁰ “El virrey Branciforte da cuenta del arribo de fragata de guerra inglesa *La Providencia* a las costas de Alta California”, Archivo General de Indias (en adelante, AGI), *Estado* 25, n. 44 bis, d.1; “Representación traducida del inglés al castellano de George Gayus, dirigida al virrey de la Nueva España”, AGI, *Estado* 31, n. 28, d. 2.

¹¹ Carmen Yuste, “El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial”, en *El comercio exterior de México 1713-1850*, coordinación de Carmen Yuste y Matilde Souto, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000, p. 39.

y los de la Real Compañía de Filipinas llegaron junto con cambios sustanciales en la política comercial de la Corona para sus posesiones americanas, la cual pretendía liberar paulatinamente su comercio colonial —así lo atestiguan los reglamentos de comercio libre de 1774, 1778 y 1789—. Para las regiones de nuestro interés, en los años 90 se autorizaría el establecimiento del consulado de comerciantes de Manila y, poco después, el de Nueva Galicia, junto con los permisos a San Blas para recibir al galeón y otras embarcaciones que provenían de España y del sur de América.¹² Estas nuevas circunstancias dieron mayores posibilidades de participación en negocios con Asia y puertos del sur de América a comerciantes y autoridades altacalifornianas y de Nueva Galicia. Esta situación se refrendaría, finalmente, con la supresión de la nao en 1815, y, a partir de entonces, queda abierta la posibilidad de los viajes de comercio de particulares, que se reafirmaría con la Independencia del país respecto de España, en 1821.

El negocio de las pieles de nutrias

El detonante de mayores lazos entre las Californias y Asia fue, sin duda, el negocio de la peletería, iniciado desde las primeras décadas del siglo XVIII por los rusos, para la venta de pieles de nutria en China. Nutrias y otros mamíferos marinos eran cazados por rusos y aleutianos para obtener sus pieles. La caza se inició en la península de Kamchatka y las islas aleutianas, y, conforme disminuía la presencia de estos mamíferos marinos debido a la alta depredación de sus cazadores, estos prosiguieron su búsqueda en las costas de Alaska, de la Alta California e incluso el norte de la península californiana.¹³ Este negocio se dio en una coyuntura comercial y marítima que hizo que comerciantes y exploradores de diversas naciones navegaran por el norte del océano Pacífico, se percataran de la colecta de pieles que hacían los rusos y empezaran a participar en

¹² De 1793 a 1795 se otorgaron varios permisos especiales para el comercio desde España con San Blas y California. Al respecto, Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México*, México, Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967, p. 20. En 1796 se habilitó a San Blas para el comercio con puertos del centro y el sur de América, “Real orden de 2 de mayo de 1796”, Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), *Reales Cédulas Originales*, v. 164, f. 3.

¹³ Sobre las exploraciones y las empresas de caza de nutria de los rusos, véase Pedro Damián Cano Borrego, “La expansión rusa en el noroeste de América, la guerra hispano-rusa de 1799 y sus repercusiones en el Virreinato de Nueva España”, *Boletín del Archivo General de la Nación*, Archivo General de la Nación, México, v.9, n. 2, mayo-agosto 2019, p. 61-90.

dicho comercio.¹⁴ De hecho, luego de la presencia de James Cook en la zona, los ingleses y, luego, los bostonianos se convirtieron en intermediarios de los rusos en este negocio en China.¹⁵

Por su parte, los españoles se interesaron por las pieles de nutria a partir de las diversas exploraciones que hicieron hacia el extremo norte con el principal objeto de observar los alcances de la presencia de otras naciones en la zona, reconocer los territorios y la posible existencia del Paso de Aníán, así como precisar la cartografía existente.¹⁶ Sus diarios y mapas dieron lugar a posteriores propuestas para aprovechar el negocio de la peletería y para dar mayor importancia en las travesías de la nao de Filipinas a puertos como Monterrey y San Blas.

Diversos proyectos han sido destacados por Salvador Bernabéu y José María García Redondo, como el expuesto por el ministro de Indias, Calderón Enríquez, en 1769, y el de fray Íñigo Abbad y Lasierra, de 1784. El primero, luego de revisar la cartografía sobre el avance de los rusos en la caza de nutrias, destacó la importancia del puerto de Monterrey para detener su avance. El segundo, a su vez, propuso nuevas rutas de navegación entre Manila y Nueva España, con el objeto de aprovechar los recursos por donde pasaba el galeón. Sugería que este navío dejara algunos efectos para cubrir las necesidades de la población californiana, cargando, a cambio, “la peletería exquisita, según lo hacen los rusos”. Su objeto era integrar al galeón en el negocio de las pieles que se venderían luego en China. En su plan se destaca, además, la sustitución del puerto de Acapulco por los de San Blas y Panamá.¹⁷

¹⁴ El bostoniano William Shaler decía en su diario que las nutrias podían encontrarse tan al sur como a 28°, lo que significaba perseguirlas hasta la región peninsular, a la altura de la actual laguna Ojo de Liebre. William Shaler, *Diario de un viaje entre China y la costa noroeste de América efectuado en 1804*, traducción, edición y notas de Guadalupe Jiménez Codinach, México, Universidad Iberoamericana, 1990, p. 53.

¹⁵ Adele Ogden, *The California Sea Otter Trade 1784-1848*, Berkeley, University of California Press, 1941, p. 45-47, cuenta sobre las actividades de los bostonianos en la búsqueda de las pieles de nutria desde 1778 hasta que el capitán O’Cain se asoció con los rusos para proseguir este negocio en 1803-1804. Véase también el estudio introductorio de Guadalupe Jiménez Codinach al *Diario* de Shaler, p. 13-18.

¹⁶ El estudio introductorio de Sylvia Hilton a la *Descripción de las costas de la California* de Íñigo Abbad y Lasierra, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1981, describe muy bien las diversas expediciones españoles realizadas en los años setenta, así como las características de la expansión rusa sobre las costas americanas y la expedición de Cook de 1778-1779 y su descubrimiento de nutrias en los alrededores de Nutka, de lo cual habría informado a los rusos, lo que suscitó la gran explotación peletera de los años ochenta del siglo XVIII en esa zona, p. 43-50, 57-60.

¹⁷ Bernabéu y García Redondo, “Mapas trastornados...”, p. 188-192.

Es posible sugerir que la propuesta de Abbad y Lasierra tenía algunos antecedentes que vale la pena comentar: por ejemplo, es sabido que a la tripulación de los barcos de la armada hispana se les había autorizado a transportar alguna mercadería y hacer arribadas a la Alta California, como al parecer se llevó a cabo en 1779, 1781 y 1783. Así sucedió, por ejemplo, con el buque *San Carlos*, que en 1781 paró en San Diego antes de llegar a San Blas procedente de Manila. Esta situación podría explicarse, según las indagaciones de Marie Christine Duggan, por las relaciones tejidas entre militares asignados al presidio de Santa Bárbara (donde se obtenía la mayor parte de las pieles californianas), los oficiales de los buques de San Blas, los habilitados en México para las Californias y comerciantes del Consulado de la ciudad de México, que habrían generado desde finales de los años setenta una correa de intercambio para obtener pieles de nutrias y comerciarlas a través del galeón de Manila. De esta manera, es muy probable que la propuesta de Abbad y Lasierra tuviera como base estas navegaciones ya muy probadas por los militares españoles que navegaban por esos mares.¹⁸

De cualquier modo, al parecer el único proyecto integral que se llevó a cabo de manera oficial para explotar la peletería fue el de Vicente Basadre en 1785. No sabemos con certeza si Basadre conoció el proyecto de Íñigo Abbad, pero hay coincidencias en sus propuestas. Luego de la autorización real, en una primera etapa, el propio Basadre llegó a la ciudad de México con las pieles que recolectó en las misiones californianas y, antes de partir hacia China, dejó instrucciones precisas para continuar su recolección y cuidado, así como las memorias que debían ser entregadas a las misiones de la Alta y la Baja Californias a cambio de nuevas remesas de pieles que serían enviadas a China desde México en el galeón.¹⁹ Vicisitudes de la empresa, por la actuación, al parecer, poco fiable de intermediarios en China que debían realizar el intercambio de las pieles por azogue, hicieron que Basadre tuviera que vender las pieles más baratas y dejar encargado el negocio. Producto de la misma empresa, dos embarques más de pieles llegaron a Manila en ausencia de Basadre, por lo que uno fue puesto en manos de la Real

¹⁸ Marie Chistine Duggan, "Did the Consulado de Mexico Trade Between California and Asia in the Late 18th Century?", ponencia presentada en 6° Congreso Latinoamericano de Historia Económica (CLADHE), Santiago de Chile, 23 de julio de 2019.

¹⁹ El plan de Vicente Basadre se reproduce en fray Martín de Landaeta, *Noticias acerca del puerto de San Francisco (Alta California)*, anotaciones de José C. Valadés, México, Antigua Librería Robredo de José Porrúa e Hijos, 1949, p. 24-26.

Compañía de Filipinas y el otro, al parecer, fue comercializado por Vicente Memije.²⁰

Otros tres proyectos mencionados por Bernabéu para la explotación de las pieles de nutria que al parecer quedaron en el papel fueron: el de Ciriaco González Carvajal, quien estuvo enterado (quizá con cierto beneplácito) de lo acaecido a Basadre. Conocedor de la llegada de pieles a China en barcos ingleses que las habían obtenido en Nutka, propuso, a su vez, un proyecto a las autoridades españolas para hacer el negocio directamente desde Manila con las Californias, evitando con ello la intermediación de San Blas y de los comerciantes de México. Podemos advertir que esto coincidía con los intereses de comerciantes españoles, tanto de Cádiz como de Filipinas, que cuestionaban el dominio monopólico de la nao y del consulado mexicano en dicho comercio, por lo que buscaban opciones para el trato directo de Filipinas con España o, en este caso, de Filipinas con Californias.²¹ Un segundo proyecto fue el de Esteban José Martínez, comandante de la expedición española a Alaska en 1788, quien, conocedor de los negocios que hacían rusos e ingleses en la zona, también propuso realizar comercio directo entre Californias y Filipinas. Durante su expedición, se hizo recolección de pieles, las que al parecer correspondían en parte al tercer envío organizado por Basadre.²² En contraparte a estos proyectos que trataban de evitar al galeón de Filipinas y al consulado mexicano, la última propuesta mencionada por Bernabéu es la de Alejandro Malaspina, quien más bien recomendaba que los comerciantes de México asumieran el comercio de las pieles de nutria. Quizá el famoso navegante desconocía que en este comercio ya habían participado algunos de los poderosos comerciantes del Consulado

²⁰ Salvador Bernabéu, "Sobre intercambios comerciales entre China y California en el último tercio del siglo XVIII. El oro suave", en *Extremo oriente ibérico. Investigaciones históricas: Metodología y estado de la cuestión*, edición de Francisco de Solano, Florentino Rodao y Luis E. Togores, Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional/Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia de América, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1989, p. 477; Matilde Souto e Inés Arroyo, "La devastación de las nutrias marinas en el noroeste americano. Una mirada desde la historia y la criminología eco globales (siglos XVIII y XXI)", en *Miradas globales desde América Latina. Estudios históricos más allá de lo nacional*, coordinación de Matilde Souto y Daniel Kent, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2022, p. 88. Asimismo, puede consultarse, en este mismo libro, el capítulo de Matilde Souto, "Los intereses encontrados en Cantón. La venta de pieles de nutrias californianas en el primer asiento real (1784-1790)".

²¹ González de Carvajal a Gálvez, Manila, 20 de junio de 1786, AGI, *Guadalajara*, 492. Citado en Bernabéu, "Sobre intercambios...", p. 479.

²² Souto y Arroyo, "La devastación...", p. 88.

desde los años setenta, pero de manera un tanto sigilosa por los riesgos de que fuera considerado contrabando.²³

Existió un último proyecto que pretendió aprovechar el comercio de pieles de nutria, si bien es ya de los inicios del periodo nacional (1827), aunque tiene sus antecedentes en la etapa virreinal. Lo propuso al virrey, en 1814, Francisco de Paula Tamariz, exteniente de la armada de San Blas, con la finalidad de conseguir la autorización de la Corona. El permiso no llegó, así que, años después, De Paula Tamariz lo replanteó al gobierno nacional a través de la Junta de Fomento de las Californias (1825-1827) como un proyecto que pretendía formar una Compañía de Comercio con Asia, titulado, “Proyecto para el establecimiento de una Compañía de comercio directo con el Asia y Mar Pacífico, cuyo punto céntrico debe ser Monterrey, capital de la Alta California”.²⁴ Ni la Junta sobrevivió ni el proyecto pudo llevarse a cabo debido a los vaivenes del gobierno nacional de aquel entonces, de manera que el negocio continuaría principalmente en manos de bostonianos y rusos, que compraban a los indios las pieles de nutria en las costas septentrionales. Tenemos constancia de que este negocio se continuó por lo menos hasta 1831.²⁵

Así que, fuera de la empresa de Basadre, que fue aprovechada por la Real Compañía de Filipinas con el objeto de llevar a cambio azogue a la Nueva España, parece ser que no hubo ninguna otra con autorización de la Corona para la explotación de nutrias, lo que no excluyó que tempranamente se hiciera este negocio por parte de autoridades, comerciantes, indios, misioneros, así como marinos y oficiales de San Blas y de Alta California. Las pieles eran vendidas a los extranjeros o entregadas a soldados, marinos y misioneros para ser embarcadas hacia San Blas, con lo que terminaban siendo manejadas en el comercio asiático por los comerciantes de México o por los barcos españoles que gozaban de permisos especiales.²⁶

De manera paralela a la caza de nutrias, la caza de ballenas se realizaba por anglosajones en las costas californianas. A través de esta actividad, también hubo viajes e intercambios entre Asia y la costa americana. Algunas de estas embarcaciones (tanto del comercio

²³ Duggan, “Did the Consulado...”.

²⁴ Biblioteca Nacional de México, *Lafragua*, R31LAF, México, 14 de diciembre de 1825.

²⁵ “Contrato celebrado entre las autoridades de Californias y Cirilo Glebnicoff para la caza de nutrias, 1825”, AGN, *Gobernación*, en Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Investigaciones Históricas, 1825.30 [2.40]; Informe sobre la situación hacendaria de las Californias, 1831, Archivo Histórico de Hacienda (en adelante, AHH), v. 117, e. 1.

²⁶ Duggan, “Did the Consulado...”.

de pieles de nutrias como balleneras) fueron detenidas y llevadas a San Blas acusadas de contrabando, y varias de ellas admitieron que surtían de algunos artículos tanto a los rusos como a misioneros, autoridades, soldados y otros pobladores, en su trayecto de caza de ballenas o de recolección de pieles de mamíferos marinos.²⁷

Uno de los mejores relatos de estos trayectos entre Asia y las Californias se lo debemos a un navegante de los llamados “bostonianos”, William Shaler, quien dejó un diario —afortunadamente traducido al español y publicado por Guadalupe Jiménez Codinach—, en el cual cuenta su periplo realizado en 1804 entre China (salió de Cantón, en febrero) y América (divisó el río Columbia, en mayo), en su barco *Lelia Byrd*. El viaje no fue muy exitoso, pero aun así le permitió coleccionar pieles de nutria en la región californiana: en un primer momento, en junio de 1804, menciona que obtuvo “abundante abasto de provisiones e inició un tráfico de pieles con los misioneros y habitantes”. Posteriormente, luego de entrar al golfo de California y dirigirse al sur hasta costas de Guatemala, regresó a la Alta California, donde, en un segundo momento, febrero de 1805, señala que “no fracasamos en nuestra recolección de pieles” y, poco menos de un mes después, obtuvo nuevamente pieles en la costa californiana.²⁸ Shaler regresó a China desde las islas Sándwich ante las graves averías que tenía su buque, lo que no detuvo sus continuas referencias en el diario a la escasa vigilancia de las costas novohispanas y lo fácil que sería apropiarse de ellas.²⁹

El comercio libre y sus efectos en la región californiana

Las Californias, con sus mares, hogar de ballenas, nutrias y otros mamíferos marinos, quedaron ligadas con Asia principalmente a través de las embarcaciones de ingleses, bostonianos y rusos, así como, en menor medida, de algunas otras naciones europeas; asimismo, del galeón de Filipinas y de los buques de la armada española. Desde que fue permitido el tráfico directo desde España o Manila con el puerto de San Blas, las posibilidades que tuvieron algunas embarcaciones de comercio se ampliaron. En 1785, ya con

²⁷ Representación traducida del inglés al castellano de George Gayus, dirigida al virrey de la Nueva España, AGI, *Estado* 31, n. 28, d. 2; El virrey Branciforte da cuenta del arribo de fragata de guerra inglesa *La Providencia* a las costas de Alta California, AGI, *Estado* 25, n. 44 bis, d.1.

²⁸ Shaler, *Diario...*, p. 39 y 45-46.

²⁹ *Ibidem*, p. 95-97.

los permisos especiales para algunas compañías españolas, estas hicieron arribadas a San Blas, como sucedió con el *Hércules*, de la Compañía Ustáriz, San Ginés y Compañía. Las autorizaciones para que barcos de los Cinco Gremios Mayores de Madrid comerciaran directamente desde Cádiz con Manila también se dieron en 1794 y 1795 para que hicieran negocios directamente con “San Blas y Californias”,³⁰ así que no es raro que también la Real Compañía de Filipinas llegara a este último puerto en 1801, 1806 y 1807.³¹ Posteriormente, a partir de la supresión del galeón en 1815, la presencia anual de uno o dos barcos de registro, ya fuera en Acapulco o San Blas, fue común hasta 1821,³² con lo cual se hacían introducciones hacia el centro de México, por el primero, y hacia el norte y las zonas mineras, por el segundo, con posibilidades de regresar a Manila con plata, pieles de nutria y algunos bienes agropecuarios.

Con la Independencia y el surgimiento de México como país que declaraba como una de sus políticas principales el comercio libre, se dio paso al establecimiento de comerciantes en los puertos noroccidentales de México. Algunos de ellos, ligados desde el inicio a intereses comerciales de otros países, establecieron rutas de comercio transpacífico con relativo éxito durante el siglo XIX. Fueron estas actividades comerciales las que permitieron el fortalecimiento paulatino de puertos como San Blas, Mazatlán, Guaymas, La Paz-San José del Cabo, San Diego, Monterrey y San Francisco.

Debido a las medidas de libre comercio impulsadas desde los últimos años coloniales fue posible el establecimiento de nuevas relaciones de comerciantes españoles con comerciantes ingleses a través de la Real Compañía de Filipinas, que expandió sus negocios en Asia, como lo ha estudiado Permanyer.³³ Al mismo tiempo, los

³⁰ En los documentos de la época es común encontrar unido al puerto de Nueva Galicia con la región californiana. Sobre los permisos de navegación a los Cinco Gremios Mayores de Madrid, Comunicado de Gardoqui al virrey de la Nueva España, Aranjuez, 28 de marzo de 1794, AGN, *Californias* 61, e. 30, f. 402; y Comunicado de Gardoqui al virrey de Nueva España, 3 de febrero de 1795, AGN, *Californias* 61, e. 30, f. 402-402v.

³¹ Claudia Pardo hace referencia a varias embarcaciones que dejaron importantes cargamentos de mercancía en San Blas entre 1799 y 1817. Véase su artículo, “El departamento naval de San Blas y sus relaciones con las Filipinas a finales del siglo XVIII y principios del XIX”, *Boletín del Archivo General de la Nación*, Archivo General de la Nación, México, v. 6, n. 20, abril-junio 2008, p. 40-58, p. 56-57.

³² Memoria de fray Íñigo Abbad y Lasierra sobre el comercio, AGI, *Estado*, 47, n. 10, f. 16. También Bernabéu y García Redondo, “Mapas trastornados...”, p. 186. Sobre las embarcaciones que se turnaron entre Acapulco y San Blas entre 1816 y 1821 véase, Manuel Pérez Lecha, “Los últimos años del galeón de Manila, 1816-1821”, en *Redes imperiales...*, p. 111-133.

³³ Ander Permanyer, “Competencia y colaboración: la Real Compañía de Filipinas, el galeón de Manila y las redes comerciales de Asia oriental”, en *Redes imperiales...*, p. 93-101 y 105.

permisos especiales a compañías de Cádiz y Madrid para comerciar directamente con puertos del Pacífico americano, y el comercio de neutrales en momentos de guerra facilitaron ese proceso; ³⁴ la apertura de nuevos puertos y el reconocimiento a sus núcleos de comerciantes en otras latitudes de Nueva España, más allá de Acapulco y Veracruz, serían medidas que también ampliaron las posibilidades para establecer nuevos contactos. Desde luego, los acercamientos ilegales de ingleses y norteamericanos a las costas, y el comercio desarrollado en la época de la Independencia entre Jamaica-Panamá-Lima-San Blas, contribuyeron, sin duda, a estrechar lazos entre españoles asentados en costas hispanoamericanas e ingleses, principalmente. Esto favoreció que después de la Independencia se establecieran en los puertos mexicanos del Pacífico comerciantes españoles, mexicanos y de otras nacionalidades que ya tenían sus conexiones con comerciantes del Sur de América, de Filipinas y Cantón, así como de Europa.

Para los años treinta del siglo XIX, vemos a españoles, norteamericanos, ingleses, franceses, alemanes y filipinos establecerse en los puertos noroccidentales de la antigua Nueva España y continuar con las antiguas negociaciones transpacíficas, aunque en general sirviendo ahora a compañías extranjeras.

A manera de ejemplo, sobre cómo se fue dando esta situación en los puertos del golfo californiano, expondré dos casos que corroboran la red de relaciones que darán continuidad al tráfico transpacífico después de la Independencia, pero ahora bajo el dominio de intereses comerciales británicos y estadounidenses.

En primer lugar, me referiré a una de las primeras compañías de comercio formadas en el puerto de Guaymas, la integrada por el estadounidense Santiago Johnson, y los españoles Teodoro Salazar y Antonio Aguirre. Esta compañía, aunque de corta vida pues se disolvió en 1834, se encargaba de transportar mercancías (textiles principalmente) para su venta tanto en la Alta como en la Baja California, para lo cual disponía de dos embarcaciones de cabotaje (*El Facio* y

³⁴ Un factor coyuntural como la guerra con Gran Bretaña de 1796 a 1808 (con un interludio de paz entre 1802 y 1804) obstaculizó el comercio de España con sus colonias, de ahí que ésta tuviera que recurrir al comercio de neutrales, lo que favoreció la entrada de intereses estadounidenses e ingleses a través de los primeros. Humberto Tandrón, *El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio, 1796-1821*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, p. 10-11, 32-33, 120 y 138-140. Sobre el comercio de neutrales y los intereses ingleses, Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México, 1999, p. 234-235, 244 y 274.

la *Victoriana*), y casas de comercio en Guaymas, La Paz y Alta California. En los documentos de su disolución declararon tener en su haber, además de varios bienes muebles e inmuebles, mercancía de origen chino, lo que es un indicio de sus nexos con los importadores de mercancías de Asia o de que ellos mismos hubieran hecho algún viaje de este tipo. Esto último parece corroborarse en su participación en el pago de derechos del bergantín nacional *Gabriela*, en 1832, que llegó procedente de Asia al sur de Baja California.³⁵

El segundo caso es el de la casa de comercio que se estableció en Guaymas por los ingleses Guillermo Duff y Ricardo Yeoward, la cual tenía su sede en Mazatlán. Yeoward se encargó, en estos años, de los negocios marítimos de la compañía en el puerto sonoreense, aunque para los años cuarenta este personaje ya se hallaba establecido en Mazatlán y se había asociado al comerciante importador de origen filipino, Juan Nepomuceno Machado.³⁶

Asociados a estas dos compañías de comercio tenemos dos casos de bergantines goletas que llegaron a La Paz procedentes de China. El primero, el bergantín goleta nacional *Margarita*, llegó a finales de 1831 y su capitán, el filipino Alonso Morgado, vecindado en Guaymas, pagó los derechos de consumo; posteriormente sabemos que envió mercancía a su consignación en Guaymas, muy probablemente en embarcaciones de cabotaje que no pagaban derechos de importación. Morgado vendería finalmente la embarcación a Duff y Yeoward, quienes continuaron trabajando dicho bergantín. Es interesante referir que Yeoward nacionalizó el barco en Guaymas, para hacer su primer viaje en esta nueva situación a Valparaíso, que era un puerto de depósito de mercancías importadas que llegaban a casas comerciales inglesas, y al cual arribaba un número importante de barcos de Asia y Europa.³⁷

³⁵ Ajuste de cuentas y cierre de la Compañía de Comercio que tienen Antonio Aguirre, Teodoro Salazar y Santiago Johnson, San Fernando de Guaymas, 3 de febrero de 1834, Archivo Histórico del Estado de Sonora (en adelante, AHES), *Notarías*. Protocolo de Instrumentos Públicos, caja 23, libro 178.

³⁶ Otorgamiento de poder, San Fernando de Guaymas, 21 días del mes de febrero de 1831, AHES, *Notarías*, Protocolo de Instrumentos Públicos, caja 23, libro 178; el establecimiento del comerciante Machado en Mazatlán al parecer es de los años cuarenta, en Araceli Ibarra Bellon, *El comercio y el poder en México, 1821-1864*, México, Fondo de Cultura Económica, 1998, p. 393.

³⁷ Derechos de consumo pagados por Alonso Morgado por importación de mercancías en el bergantín goleta nacional *Margarita* procedente de China, marzo 3 de 1831, Archivo General de la Nación de México, AHH, caja 174, d. 1, f. 15; Otorgamiento de poder para la venta de la goleta nacional *Margarita*, puerto de San Fernando de Guaymas, 4 de octubre de 1835, AHES, *Notarías*. Protocolo de Instrumentos Públicos, caja 23, libro 178; Solicitud de Ricardo Yeoward al comandante del Puerto de habilitación de patente de la goleta nacional

El otro caso es el del bergantín goleta nacional *Gabriela*, que llegó a La Paz en 1832, procedente de Cantón, y dejó efectos por los cuales debía pagar derechos de importación y consumo por 30 000 pesos.³⁸ El español Juan Antonio Aguirre, que en ese entonces era parte de la compañía de comercio ya mencionada con Jonhson y Salazar, emitió una letra por esa cantidad a favor de la Aduana de La Paz, pagadera en Tepic por el comerciante español y alcalde de ese lugar, José María Castaños. Sin embargo, el administrador de esta aduana ordenó se pagase dicha letra a la voluntad del señor Juan Nepomuceno López Portillo, en ese entonces comisario general de Sinaloa. Éste, a su vez, endosó nuevamente la letra a Eustaquio Barrón, el poderoso comerciante de Tepic-San Blas, quien con seguridad dotaba de dinero y mercancías para el sustento de empleados y militares a la Comisaría General de Sinaloa y a aduanas de la región, como la de La Paz.³⁹

Estas embarcaciones de comercio transpacífico localizadas en La Paz —*Gabriela* y *Margarita*— son ejemplos que permiten identificar a sus dueños o capitanes en redes de comercio que tuvieron su origen en el periodo colonial tardío —en el que se habían establecido esas relaciones entre filipinos, por lo general de origen hispano, e ingleses—, y que ahora veían en el puerto de La Paz una oportunidad para el trasiego de importaciones hacia la costa continental mexicana a cambio de plata. Esa mercancía llegaba a los puertos de mayor importancia en embarcaciones de cabotaje, donde los grandes comerciantes asentados en Mazatlán y San Blas,

Margarita, puerto de San Fernando de Guaymas, 10 de octubre de 1835, AHES, *Notarías*. Protocolo de Instrumentos Públicos, caja 23, libro 178. Pago de fianza de Manuel Íñigo, puerto de San Fernando de Guaymas, 29 de octubre de 1835, AHES, *Notarías*. Protocolo de Instrumentos Públicos, caja 23, libro 178. Por la Ley de 18 de octubre de 1833 gozaban del privilegio de la rebaja en la quinta parte de los derechos de importación de mercancías extranjeras los buques que acreditaran haber sido construidos en el país, que fueran propiedad de un mexicano y que tuvieran a bordo por lo menos la mitad de marinería mexicana, así como su capitán y piloto. Ver Bando. Contiene la circular de la Secretaría de Hacienda, de 1824, que inserta la ley del propio día.-Privilegio a los buques nacionales. Octubre 18 de 1833, Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación*, número 1274.

³⁸ Libranza por 30 000 pesos a cuenta de los derechos de importación y consumo causados por efectos importados por el bergantín nacional *Gabriela* procedente de Cantón, diciembre 21 de 1832, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, caja 26, d. 3897, 2 f.

³⁹ Oficio n. 30 de Juan Nepomuceno López Portillo, al comisario subalterno y administrador de la Aduana Marítima de La Paz, Rosario, abril 21 de 1832, AGN, AHH, v. 174, e. 3. Letra de pago por 30 000 pesos a cuenta de los derechos causados por el bergantín nacional *Gabriela*, Tepic, enero 15 de 1833, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, caja 27, d. 52; Protesta de Eustaquio Barrón porque José María Castaños se niega a pagar la letra de 30 000 pesos de los derechos causados por el bergantín *Gabriela*, Tepic, febrero 6 de 1833, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, caja 27, d. 68.

como Duff y Cía., así como Machado y Barrón, se veían seguramente beneficiados al recibir manufacturas de procedencia asiática por las cuales se habían pagado menos derechos de importación y consumo. Más adelante, ellos distribuirían tanto tierra adentro como en otros puertos del Pacífico las importaciones. Desde luego, otras embarcaciones, por lo general de dueños extranjeros, llegaban directamente a los puertos mayores de San Blas y Mazatlán procedentes de Asia; sin embargo, fue común que se siguiera practicando esa triangulación que hacía que las mercancías llegaran primero a puertos peninsulares o incluso a islas del golfo con el objeto de practicar contrabando de plata y manufacturas (tanto de procedencia europea como asiática).

Reflexiones finales

La incorporación de las Californias al intercambio transpacífico no fue una tarea fácil en los siglos coloniales debido al monopolio que determinó tempranamente la exclusividad del puerto de Acapulco para ese tráfico comercial mediante el galeón de Filipinas; sin embargo, otros factores y necesidades ligadas a dicho tráfico fueron contribuyendo a generar esa incorporación de las tierras noroccidentales de América, particularmente en el siglo XVIII y las primeras décadas del XIX. Varios de los proyectos planteados para tal efecto fueron infructuosos y quedaron sólo en el papel como instrucciones o proyectos, debido a la lejanía de esas tierras con respecto de los centros de poder español en América y a su escaso poblamiento. De tal manera que lo que se fue logrando tuvo que ver con los avances de la colonización y el establecimiento de misiones, presidios y puertos, así como con el reconocimiento geopolítico de esas tierras por los diversos imperios interesados en la apertura de mercados, y en el aprovechamiento comercial de pieles y aceites de mamíferos marinos.

Las redes de comercio transpacífico quedaban así establecidas y se confirmaban con los puertos del alto Pacífico mexicano. Poco a poco, lo que primero fueron incidencias esporádicas de embarcaciones que hacían contrabando, luego se convirtieron en arribadas con permisos especiales y, finalmente, en el inicio del periodo mexicano, en establecimientos portuarios con distinto rango pero ya dominadas por los comerciantes extranjeros, principalmente ingleses y norteamericanos, que habían hecho asociaciones con algunos filipinos, españoles, peruanos, chilenos y mexicanos.

