

Libertad y prohibición. Las oscilaciones de la política comercial española en el Pacífico bajacaliforniano, 1768-1787

Francisco Altable¹

Recibido: 14 de agosto de 2019 / Aceptado: 22 de junio de 2020

Resumen. La península de California fue, durante las décadas finales del siglo XVIII, escenario de una histórica aunque resoluble contradicción: las reformas librecambistas, inauguradas en 1768 por José de Gálvez (visitador general de la Nueva España) en las antiguas provincias que rodeaban el Mar de Cortés, coincidieron en tiempo y espacio con el régimen prohibicionista que impedía cualquier trato comercial con los galeones de Filipinas durante su estratégica escala en territorio californiano, después de la larguísima travesía desde Manila hasta el puerto de Acapulco. La revisión de dicho proceso en el presente artículo, y en particular del paradigmático caso de la fragata *San José de Gracia*, pone a la vista cómo, al lado de los esfuerzos modernizadores de la corona borbónica en lo relativo a la liberalización del comercio, permanecieron prácticamente intactas otras de naturaleza restrictiva, ligadas a la vieja tradición monopolística de cuño mercantilista.

Palabras clave: California; libre comercio; José de Gálvez; galeón de Manila; reglamentación; monopolio; mercantilismo; siglo XVIII.

[en] Freedom and Prohibition. Oscillations in Spanish Commercial Policy in the Baja California Pacific, 1768-1787

Abstract. In the final decades of the 18th century, the Californian peninsula was the scenario of a historic but resolvable contradiction: the free-trade reforms inaugurated in 1768 by José de Gálvez (Chief Investigator of New Spain) coincided in time and space with the prohibitionist regime that impeded any sort of commercial relations with the galleons of the Philippines during their strategic stopovers in the Californian territory, after their very long crossing from Manila to the port of Acapulco. In this article, the review of this process and, in particular, the paradigmatic case of the frigate *San José de Gracia*, reveal how certain practices of a restrictive nature, associated with old mercantilist and monopolistic traditions, remained practically intact alongside the Bourbon Crown's modernization efforts regarding the liberalization of trade.

Keywords: California; Free Trade; José de Gálvez; Manila Galleon; Regulation; Monopoly; Mercantilist; 18th Century.

Sumario. 1. El mercantilismo liberalizador de Campomanes. 2. La prospectiva del visitador Gálvez. 3. El caso de la fragata *San José*. 4. Conclusión. 5. Referencias bibliográficas.

Cómo citar: Altable, F. (2021) Libertad y prohibición. Las oscilaciones de la política comercial española en el Pacífico bajacaliforniano, 1768-1787, en *Revista Complutense de Historia de América* 47, 161-179.

¹ Universidad Autónoma de Baja California Sur, Departamento de Humanidades.
E-mail: fiaf70@hotmail.com

1. El mercantilismo liberalizador de Campomanes

Como cosa convenida, se dice que el desplazamiento de la casa de Austria y la subsecuente llegada al trono español de la dinastía borbónica hizo que soplaran vientos modernizadores en la península ibérica. La pertinencia de la convención se justifica en varios sentidos, pero siempre hay que guardar distancia respecto de la velocidad y profundidad de los cambios. En lo que al comercio ultramarino concierne, los tanteos librecambistas de la corona hispánica se intensificaron a partir de la séptima década del siglo XVIII, y sobran razones para pensar que ese tránsito ideológico, económico y político todavía estaba, al arrancar el tramo finisecular, muy lejos de su consolidación. Lo cierto es que el estatismo y las inercias reglamentistas dominaban por encima de las ponderadas promesas de la libertad individual, a pesar de las combativas exposiciones de los fisiócratas, del pensamiento sistematizador de Adam Smith y de un puñado de tratadistas españoles, cuyos atrevidos planteamientos, sin negar la importancia de su labor precursora, no traspasaron mayormente las fronteras del elitismo y tuvieron un efecto transmutativo de lenta maduración. Ahora bien, aunque el miedo de caer en prácticas contraproducentes hizo que la monarquía caminara con pies de plomo, eso no impidió a los sucesivos ministros del nuevo régimen plantearse la necesidad de hacer cambios más o menos radicales en la organización del comercio transoceánico y de ensayar sus pinitos en determinados momentos y terrenos. El sur de la California novohispana fue uno de esos campos de prueba, un lugar privilegiado para observar, como dice Jean Sarrailh, las contradicciones entre “la afición al reglamento y el amor a la libertad”, y quizás no solo esta aparente contradicción, sino su coexistencia en el marco del reformismo borbónico, como veremos más adelante².

Los tratadistas españoles de la primera mitad de siglo —con especial énfasis en los escritos de Jerónimo de Uztáriz—, si bien propusieron reformas significativas al sistema de comercio, no renunciaron a sus propios atavismos, sujetos como estaban al credo de una reglamentación compulsiva, a la ficción del monopolio español como estructura protectoria, a intereses conservadores de mucho influjo y a la preponderancia de un estado belicista empeñado en hacer valer su coto de poder y sus fuentes de riqueza frente a otras monarquías europeas, sus adversarias en la preservación de viejos mercados y en la conquista de otros nuevos. Desde luego, existe linealidad y correlación entre unos estudiosos y otros; sería erróneo suponer que pensadores de la talla de Campomanes, Ward o Jovellanos nada deben a Uztáriz, Zavala o Campillo³. Sin embargo, a efectos de lo que persigo en este trabajo, creo que bastará con acercarnos a quien supo sintetizar las aportaciones de sus antecesores y construir propuestas arriesgadas en torno de la problemática comercial que abrumaba a los economistas españoles. Me refiero a Pedro Rodríguez de Campomanes y a sus *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*. Advierto que acudiré con puntualidad al contenido de un texto de Vicent Llobart para los fines de este primer apartado, cuyo único propósito es presentar ciertos antecedentes que luego ayuden a explicar los fundamentos y la índole de la política comercial que desplegó el visitador José de Gálvez en la California novohispana⁴.

² Sarrailh, 1981: 230; Roll, 2003: 58-72.

³ Llobart, 2000: 10-11.

⁴ Llobart, 1996: 113-147.

Las *Reflexiones* de Campomanes permanecieron inéditas hasta hace poco⁵. Su contenido, a horcajadas entre la continuidad de cuño mercantilista y las promesas de la libertad de comercio, se ajusta a lo que el economista estadounidense William Grampp llamó “mercantilismo liberal”, una proposición que, sin renunciar del todo a la esencia intervencionista y sistema de monopolio, declaraba la necesidad de liberalizar la estructura del mercado interno español a fin de contrarrestar la debilidad económica de España frente a sus rivales europeos⁶. Para Campomanes la reversión de los males que aquejaban al comercio español pasaba por la anulación de las restricciones que mantenían vivos los monopolios ultramarinos, los llamados consulados de comerciantes de Lima, México y Manila. En teoría, el acto supresor se consumaría con los progresos del régimen liberalizador, no obstante que, en la práctica, la liberalización comercial fue mucho menos drástica de lo que a veces se cree, una liberalización, como dice Llombart, “de sabor mercantilista”⁷. Conviene subrayar esto último porque la crítica de Campomanes no se dirige al mercantilismo en tanto tal, sino a los particulares defectos del mercantilismo español, atrapado entre los privilegios de cúpulas monopolistas, tan diferente al “ejemplar” mercantilismo inglés, mucho más libre y ágil, lo que explicaba la gran potencia económica y militar de esa monarquía frente a la decadente situación del comercio hispánico. “La nación que da la ley en el comercio, la da en la marina y la da también con las armas”, eso pensaba el ministro asturiano, y es que Campomanes veía con claridad que el crónico antagonismo entre las coronas europeas se debía, en gran parte, a la conflictividad que provocaban los respectivos intereses mercantiles en ultramar⁸. De ahí la sólida asociación entre guerra, hegemonía, comercio y riqueza material.

La propensión al modelo británico le venía de sus aproximaciones a los textos de autores ingleses, algunos de ellos enemigos jurados de los abusos reglamentistas y de los exclusivismos en la práctica mercantil, aunque defensores de la condición subordinada de las colonias respecto del mando metropolitano. También Campomanes desdeñaba los monopolios domésticos, pero celebraba la exclusión del comercio extranjero; aplaudía la libertad de comercio entre las provincias de España, pero asimismo la cautividad y pasividad de los mercados hispanoamericanos. Pensaba de ese modo no solo por los influjos ingleses, pues el conde de tenía entre sus predilectos a antiguos y modernos escritores franceses y españoles: François de Forbonnais, el marqués de Mirabeau, Georges-Marie Butel-Dumont, Pedro Fernández de Navarrete, Gerónimo de Uztáriz, Bernardo de Ulloa, Sancho de Moncada, José del Campillo y Cosío, por mencionar a unos pocos. Acaso, como advierte Llombart, se ahí provino esa suerte de síntesis en la que se fusionaron sus anclajes mercantilistas y las innovaciones del librecambismo de factura inglesa, cuyos ideólogos ya se mostraban francamente críticos en lo relativo a la permanencia del sistema de flotas y de los decadentes intereses defendidos por los acaparadores de las corporaciones mercantiles en Indias⁹. En suma, descalificaba los exclusivismos internos a la vez que las injerencias extranjeras del comercio español¹⁰.

Sobra decir que la propuesta liberalizadora de Campomanes fue producto de determinadas condiciones históricas, pero aquí no interesa tanto preguntarnos en qué

⁵ Campomanes, 1988.

⁶ Llombart, 1996: 118.

⁷ *Ibidem*: 115.

⁸ *Ibidem*: 116.

⁹ *Ibidem*: 117-120.

¹⁰ *Ibidem*: 121-122.

momento el secular prohibicionismo se volvió un problema estructural de la economía española y una desventaja geopolítica para los sucesivos reinados de la casa borbónica, sino aclarar cuál era la percepción que tenía Campomanes de dicho problema histórico. En cuanto a la actividad mercantil se refiere, decía que las férreas prerrogativas de los monopolistas habían puesto una camisa de fuerza al comercio nacional y debilitado la procuración del bien común por parte de la corona. A eso se añadía la intermitencia de las confrontaciones internacionales, que desangraban las arcas reales y la economía española en general. También hacía daño el escaso patriotismo de los comerciantes monopolistas, cuya peor consecuencia fue la subyugación del interés nacional en provecho de gobiernos y negociantes extranjeros, que aprovecharon en los dominios de España lo que España no supo aprovechar en beneficio propio. En su opinión, el problema podía solucionarse con medidas liberalizadoras y una política encaminada a integrar los distintos sectores de las economías regionales; con ello se pondría freno a la adversa relación de los monopolistas españoles con los intereses extranjeros, se potenciaría la capacidad productiva y la circulación mercantil, se agilizarían los trámites aduaneros y, por supuesto, se elevaría la captación fiscal¹¹.

En 1764 la corona convocó a Campomanes y a otras prominentes personas para que se reuniesen en una especie de junta resolutive con el fin de examinar la preocupante situación de la marina y el comercio españoles. Esta vez no ganaron los acuerdos continuistas y la resolución de los convocados apostó por la implantación de la libertad comercial entre España y sus colonias. Más tarde, sin embargo, el *Decreto y real instrucción de 16 de octubre de 1765* rasuró los generosos acuerdos del año anterior, bien que, de todas formas, convalidó la propuesta liberalizadora, convalidación que resultó más que precavida, un ensayo inocuo que no tocó los grandes espacios económicos de México y el Perú, reduciendo los efectos del decreto a la liberalización de nueve puertos peninsulares (Cádiz, Málaga, Sevilla, Alicante, Cartagena, Barcelona, Santander, Gijón y La Coruña) y cinco islas del archipiélago antillano (Santo Domingo, Puerto Rico, Cuba, Trinidad y Margarita), lo que se acompañó de ciertas exenciones y rebajas en el cobro de derechos, ciertamente poca cosa en comparación con las ambiciosas pretensiones de Campomanes y los demás miembros de aquella junta resolutive¹². Para el conde debió de ser un resultado agri dulce, una legislación progresista, pero tibia, demasiado circunscrita en el espacio y harto limitada en su contenido, una determinación que, en lugar de dar un golpe conclusivo a los monopolios, más bien anunciaba un procedimiento por etapas, gradualista, como dice Llombart. La nueva política comercial tuvo un peculiar destello en la península de California durante la visita general que hizo el malagueño José de Gálvez a la Nueva España (1765-1771). Como ahora veremos, existen buenas razones para creer que las acciones e instrucciones del visitador en esa provincia del Pacífico novohispano guardan una estrecha relación con las ideas de Campomanes que en este apartado quedan esbozadas.

2. La prospectiva del visitador Gálvez

La nueva política comercial en tiempos de Carlos III dio sus primeros pasos al calor de los inquietantes incrementos manufactureros y comerciales de los rivales ingle-

¹¹ Ibidem: 126-129.

¹² Ibidem: 130-134.

ses, franceses y holandeses¹³. Mejor motivación no pudo haber para que Madrid tomara la decisión de transitar con mayor definición, aunque también con sobrado tiento, hacia un régimen de comercio, si no abiertamente liberal, si al menos con una clara orientación liberalizadora. El decreto liberalizador de 1765 fue la primera gran resolución manifiestamente contraria a la permanencia del antiguo sistema y de las ventajas con que operaban sus principales beneficiarios, los grandes comerciantes monopolistas y sus “socios” extranjeros. Esto tuvo efectos inmediatos en la Nueva España, no en relación con dicha instrucción, pues el virreinato novohispano quedó fuera de las medidas liberalizadoras por el momento, sino porque, a mediados de 1765, se presentó en Veracruz un enérgico funcionario de la corona, investido de las más amplias facultades para liderar las reformas que, en nombre del monarca español, conviniese aplicar en territorio novohispano. Casi no necesito decir que me refiero a José de Gálvez, malagueño, jurista y hombre de probada lealtad hacia el régimen¹⁴.

Las reformas en que se empeñó a fondo fueron muchas y de diverso calado, pero aquí solo interesan aquellas que conectan con la región californiana y, en particular, con el proyecto liberalizador e instrucciones relativas a la escala de las naos procedentes de Manila, ordenanzas que dejó anotadas de una vez: reglas para el aprovisionamiento de las embarcaciones filipinas, reglamentación de fletes y pasajes, habilitación de puertos menores y organización de ferias comerciales, todo esto de manera simultánea con la aplicación de medidas para el poblamiento de la región y el desarrollo de la minería local¹⁵.

La extracción de plata en el sur de la Península tiene relación con el experimento liberalizador de Gálvez en aguas del golfo californiano. Esto no fue casual, sino reflejo fiel de la realidad económica. En las regiones mineras del norte novohispano la plata constituía el medio de pago por excelencia dentro de un sistema de relaciones que entrelazaba los intereses de mineros y comerciantes, es decir, de quienes compraban bienes útiles para el trabajo minero y de quienes proveían dichos bienes. Esta red de intereses era extensa y se componía de pequeños y medianos aviadores que operaban como minoristas o agentes de los grandes almaceneros de la capital novohispana, agremiados en el poderoso Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México, uno de los cuatro pilares en que descansaba el antiguo sistema monopolístico. Los mayoristas capitalinos controlaban la venta de mercancías y financiaban, en directo o a través de los aviadores, las actividades de los mineros mediante el otorgamiento de créditos. Llegada la hora, los poseedores de minas liquidaban sus deudas con el metal producido y el ciclo crediticio comenzaba de nuevo. De esta forma, una gran parte de la producción minera terminaba en manos de los monopolistas mexicanos, riqueza que luego servía para cerrar sus tratos con los flotistas de Cádiz, en Veracruz, y de Filipinas, en Acapulco, por cuyas manos pasaba mucha de la plata americana en su camino hacia los bolsillos extranjeros. La sangría no era absoluta, pero dejaba a la inmensa mayoría de los mineros novohispanos atrapados en un círculo vicioso que apenas unos cuantos magnates lograban eludir. La poca plata que quedaba en las comarcas productoras circulaba en pasta, o sea, sin amonedar, circunstancia que hacía manipulables los valores de cambio y reducía la capacidad

¹³ Davis, 1989: 194-252; Wallerstein, 2010: vol. iii.

¹⁴ Priestley, 1980.

¹⁵ Altable, 2012: 195, 197, 209, 226 y 229.

adquisitiva de los mineros, de sus operarios y de los consumidores provinciales en su conjunto, ya que era constante la especulación de precios y salarios, ordinariamente pagados en especie¹⁶. El origen del problema estaba, más allá de la mera voracidad de lucro, en la persistencia del tradicional sistema de suministro y financiación, que reproducía las ventajas de unos en detrimento de otros.

Gálvez se enteró de dicha situación y, a raíz de ciertos informes recibidos, dio por hecho que las provincias noroccidentales (Sonora, Sinaloa y la península de California) eran poco menos que unos manantiales de oro y plata. Rápidamente se persuadió de que la aplicación de reformas pertinentes permitiría erradicar el atraso económico y la escasez de pobladores en dicha región, pero antes había que marcarles el alto a los influyentes almacenistas del Consulado mexicano, que procuraban “las mayores ventajas” en beneficio propio, pues su “inmoderada ambición” no se contentaba con menos que “abarcar y encerrar en sí el comercio de las dilatadas provincias del virreinato”¹⁷. Esa fue una razón de importancia para que Gálvez viera con buenos ojos la liberalización del comercio en el golfo de California. En evidente sintonía con algunos tratadistas españoles y con otras voces que defendían la idea de impulsar el comercio marítimo en el noroeste de Nueva España¹⁸, creía que la apertura comercial cavaría la tumba del monopolio mexicano en esa parte del virreinato.

La idea de abrir el Mar de Cortés a la navegación de navíos sueltos no reñía con el régimen colonialista, no para Gálvez, que en esto coincidía por igual con los economistas españoles de su tiempo, convencidos de que las colonias debían perpetuarse en su condición de mercados cautivos a favor de los intereses metropolitanos. Decía que las fábricas americanas traían perjuicios al comercio ibérico, de manera que los habitantes de Indias no debían “acostumbrarse a satisfacer sus necesidades” con independencia de España¹⁹. Si la autosuficiencia le parecía un inaceptable inconveniente, todavía resultaba peor que los americanos tuvieran tratos mercantiles con los comerciantes de otras monarquías. En ese terreno pensaba de modo tan inequívocamente proteccionista como el conde de Campomanes y exhibía la persistente vena mercantilista que se entreveraba con las propuestas liberalizadoras. El visitador llegó a decir que “todas las potencias marítimas de Europa” intentaban por todos los medios imaginables “participar de la riqueza española” y apropiarse de los “ricos metales de oro y plata”, sabedoras de que estos “daban espíritu y movimiento” al comercio mundial²⁰. Los ingleses, franceses y holandeses se enriquecían con la plata americana gracias a sus negociaciones con los miembros del consulado andaluz, a un grado tal, que la idea de una “España poseedora de los ricos imperios de la América” más parecía un engaño que una afirmación con fundamento veraz²¹. Se lamentaba de que, “por cuatro nacionales nuestros que hacen alguna fortuna en el comercio de Indias, son muchísimos los que se pierden o viven miserablemente ateniéndose a prestar su nombre y su trabajo a los extraños para ganar escasamente su pan”²².

Gálvez defendía la liberalización del mercado interno y su preservación para beneficio del erario español y de los productores, vendedores y consumidores residen-

¹⁶ Río, 1995: 66, 117-142 y 165-180.

¹⁷ Altable, 2013: 420-421.

¹⁸ Altable, 2015: 52-66.

¹⁹ Gálvez, 2003: 232.

²⁰ *Ibidem*: 228.

²¹ *Ibidem*: 235.

²² *Ibidem*: 236.

tes en Hispanoamérica y en su metrópoli. Así se entiende su repudio a los gremios que monopolizaban los tratos entre España y sus colonias, pues tenía para sí que el comercio de Indias venía corriendo con tan mala fortuna desde fines del siglo *xvi*, que “en más de dos siglos no había podido adquirir un sistema fijo y ventajoso”²³. En su opinión, el régimen de flotas y galeones, a pesar de su histórica misión manifiestamente defensiva, en la práctica tenía un defecto irremediable: al acaparar el transporte de bienes y valores, las pérdidas podían ser descomunales en caso de naufragio o como consecuencia de un ataque corsario. Siendo la flota un medio absoluto, absolutos eran también los quebrantos. En cambio, las embarcaciones “sueltas”, aunque no estaban a salvo de sufrir calamidades, al ser muchas y navegar en tiempos y rutas diversas, el accidente de una no tenía mayores efectos sobre las demás y, así, los daños se atomizaban²⁴. Por otra parte, la capacidad de carga se elevaba de manera proporcional al número de barcos en circulación, algo que se hacía cuesta arriba con el reglamentado sistema de monopolio. ¿Cómo, se preguntaba, lograrían la Metrópoli y el virreinato de Nueva España aumentar sus recíprocos intercambios sin la principal virtud que los animaba, es decir, sin el libre tránsito?²⁵.

La realidad que descubrió durante su estancia en el sur de la Baja California (julio de 1768 a marzo de 1769) fue todo lo deplorable que le anunciaban los informes previos y todo lo funesta que, según dijo, exigían sus buenos oficios de reformador. La provincia era una circunscripción prácticamente en manos del clero regular por cuanto estaba en su mayor parte compuesta por pueblos de indios sujetos a jurisdicción misional y un corto número de españoles (misioneros, soldados, marineros y mineros). Los dos únicos mineros prominentes eran Manuel de Ocio y Gaspar de Pisón, víctimas y verdugos de ese sistema de comercio que el visitador tenía por leonino, pues los dos disponían de sendas lanchas y de aviadores al otro lado del golfo, a quienes pagaban con plata la mercadería que luego revendían en los pueblos mineros de la Península a precios “exorbitantes”, decía Gálvez. El panorama era, pues, desolador, pero también todo lo esperanzador que podía suponerse, ya que, según informes de uno de los colaboradores y acompañantes del malagueño, el notable mineralogista Joaquín Velázquez de León, la tierra prometía un futuro feliz gracias a un subsuelo relativamente rico en yacimientos metalíferos, lo que era una presunción bastante exagerada. En su opinión, solo hacía falta una mano firme que diera orden y aliento a la colonización civil, a la actividad productiva y al comercio, o sea, la mano del visitador Gálvez²⁶.

Esa ufana racionalidad auguraba que un régimen de libertad comercial en aguas del golfo californiano podría contribuir a la secularización de los pueblos misionales y a la prosperidad de las labores mineras, agrícolas y pecuarias. Previó que los bastimentos e insumos indispensables para el laborio de minas se ofrecerían a precios reducidos, embarcados y puestos con mayor oportunidad en las haciendas de refinación, con efectos muy positivos en la demanda local de alimentos agrícolas y ganaderos. Se abaratarían los precios de las mercancías hasta entonces transportadas, con mucho riesgo y retraso por los fragosos caminos de mulas, desde los centros productores y distribuidores de la altiplanicie novohispana. La habilitación de puertos en el

²³ *Ibidem*: 229.

²⁴ *Ibidem*: 230.

²⁵ *Ibidem*: 232.

²⁶ Amao, 1997: 44-100; Bernabéu, 1987; Río, 2007; Serrera, 1980; Trejo, 1999: 31-80.

Mar de Cortés facilitaría el tráfico naviero y la libre competencia haría disminuir los costos de vida, estimulando las expectativas de lucro y, al mismo tiempo, elevando el poder adquisitivo de los lugareños, todo lo cual, a su vez, alentaría la capacidad de ahorro y la acumulación de ganancias para la reinversión. Por último, como un resultado colateral, se atajaría la potencial proliferación de contrabando extranjero. El comercio portuario se convertiría en el elemento articulador de las economías provinciales alrededor del golfo, logrando un crecimiento sostenido de las producciones, de los flujos de mercancías entre un lugar y otro, con su respectiva cuota demográfica mediante el avestamiento de nuevos colonos. Por último, la recaudación de derechos crecería gradualmente y el rey vería recompensados los gastos hechos desde el descubrimiento de la península californiana (1533). Esa visionaria concatenación de futuros progresos tiene mucho que ver con el integracionismo económico que previa el conde de Campomanes, según lo cual tendría que entenderse el espacio marítimo del noroeste novohispano como una potencial área cuyas partes podrían llegar a operar de manera interfuncional, esto es, como un espacio económico interconectado por las navegaciones de navíos sueltos, los navíos del comercio libre, decía Gálvez²⁷.

Además de San Blas (Nayarit) y Mazatlán (Sinaloa), el visitador planeó el establecimiento de otros tres recintos portuarios en la costa sonorensa, según una instrucción que encargó a los ingenieros militares Miguel Costansó y Francisco Fersén. Allí les mandaba levantar planos de los puertos naturales de Guaymas y Yaqui, que habrían de ser los dos principales emplazamientos para el comercio marítimo de aquella provincia. También, una vez reducidas las etnias de la región, los ingenieros debían emprender la búsqueda de un sitio a orillas del río Gila, lo más inmediato posible a su junta con el Colorado y que reuniese en sí las mejores condiciones de sanidad, fertilidad, llanura y abundancia de leña, agua y pasto, todo ello con el fin de construir allí las primeras edificaciones de una gran ciudad con título de capital y llamada a ser el “centro” de la conquista y punto de partida hacia descubrimientos aún más septentrionales²⁸. Precisamente a esta primera instrucción se sumó la resolución de la junta deliberativa celebrada en febrero de 1768 con vistas a “establecer la libertad general de comercio con la península de California y la provincia de Sonora”²⁹, concediendo, “para el bien público de toda Nueva España”, la realización de “dos ferias francas cada año”, una en Loreto (Baja California) y otra en Guaymas (Sonora), con declaración expresa de habilitar los puertos de San Blas (Nueva Galicia) y Acapulco (Provincia de México) para el “embarque y registro de derechos de las mercaderías y efectos destinados a dichos eventos”, autorizando además que, en los buques recientemente fabricados en el astillero de San Blas y en otros dos que pertenecían a la expulsa Compañía de Jesús, se franqueara el transporte de géneros y personas a precios y fletes moderados, según dejó dispuesto más tarde en una ordenanza con reglas específicas en dicha materia³⁰, lo mismo que la cantidad y calidad

²⁷ Altable, 2013: 411-500.

²⁸ Instrucción para los subtenientes del cuerpo de ingenieros. México, 18-V-1767. Archivo General de la Nación [México] (en adelante AGN), Ciudad de México, Provincias Internas, vol. 49, exp. 1, ff. 11-15.

²⁹ Testimonio de los autos hechos en orden a el viaje que ha de hacer el señor don José de Gálvez a la península de Californias. México, 25-II-1768. Archivo General de Indias [España] (en adelante AGI), Audiencia de Guadalajara, vol. 416, exp. 23, ff. 6-10.

³⁰ Índice de documentos para la observancia de los puntos que en ellos prescribió el año de 1769 el ilustrísimo señor visitador general don José de Gálvez. México, 5-X-1773. AGN, Provincias Internas, vol. 166, exp. 3, ff. 142-163.

de los “ranchos” o raciones alimenticias a que habrían de sujetarse las tripulaciones de la “Real Armada en el Mar del Sur” y de los navíos mercantes que navegaran en aguas del golfo californico³¹. Es dable creer que tenía contemplado a San Blas, hasta entonces un mero fondeadero en la costa nayarita, como una puerta de entrada hacia aquella proyectada zona de comercio marítimo, en red con otras localidades costeras que previsiblemente irían transformándose en vecindarios y núcleos distribuidores de mercancías para la tierra adentro. Es un hecho que los ancladeros bajacalifornianos de Puerto Escondido y La Paz, ambos sin una mínima traza urbana, entraron de inmediato en los planes de Gálvez, pues, por decreto signado en noviembre de 1768, les otorgó la categoría de puertos menores o de cabotaje. En los correspondientes títulos quedó establecido que podrían aportar a esas localidades los buques del rey y demás embarcaciones mercantes para hacer internación y extracción de bienes desde y hacia los otros puertos habilitados del golfo. Dichas habilitaciones se quedaron en el papel, pero dan cuenta de ese espíritu liberalizador que entrañaban las instrucciones del visitador andaluz³².

Por otra parte, los tratadistas españoles coincidían en la necesidad de mantener programas de subsidio que sirvieran de acicate a la industria y al comercio españoles³³. Era este un viejo recurso proteccionista, ya que se entendía como una herramienta para elevar la producción gravable y contrarrestar las intromisiones del comercio extranjero. Gálvez se valió de esa clase de medidas en el caso de la antigua California; las más conspicuas fueron las sucesivas rebajas al precio del azogue y la dispensa en el pago de alcabalas³⁴. Sin embargo, no debe perderse de vista que tales disminuciones y exenciones fiscales no eran sino una estrategia de estímulo económico con vistas a una mayor recaudación en el futuro³⁵.

Gálvez comprendió que la habilitación portuaria y la organización de ferias no darían resultados óptimos si no se resolvía la crónica escasez regional de moneda circulante³⁶, así que monetizar la economía del noroeste novohispano fue algo que también estuvo en su mira como medida inexcusable si se buscaba disminuir los efectos negativos del acaparamiento de plata por parte de los grandes comerciantes del consulado mexicano, propósito que desde luego impugnaba dicha corporación por cuanto, en efecto, la circulación permanente de metálico acuñado tendía a modificar las condiciones que hasta entonces le habían permitido controlar la oferta de mercaderías y la succión del metal precioso³⁷. El movimiento monetario, decía Gálvez, frenaría el aumento de precios, inyectaría liquidez a las ferias de Guaymas y Loreto³⁸, alentaría el ahorro y la posibilidad de emprender nuevas empresas produc-

³¹ Ibídem: ff. 164-188.

³² Bando para la habilitación de los puertos llamados de Cortés y Escondido. Real de Santa Ana, 5-XI-1768. AGI, Audiencia de Guadalajara, vol. 417, f. 95.

³³ Bitar, 1975.

³⁴ Pedro Galindo Navarro al director de alcabalas. Arizpe, 4-XII-1782. AGN, Californias, vol. 71, exp. 2, ff. 39-42; Oficio de Neve. S. f. AGN, Californias, vol. 71, exp. 9, ff. 338-344; Cobro de alcabalas y fletes a los comerciantes Julián Hidalgo y Rafael Marrón. Loreto, 5-XII-1785. Archivo Histórico Pablo L. Martínez [México] (en adelante AHPLM), leg. 2, doc. 135; José Joaquín de Arrillaga al cabo Luis López sobre cobro de fletes de mar. Misión de San Francisco Javier. 18-VIII-1789. AHLM, leg. 2, doc. 174; Joaquín Cañete a Felipe Neve. Loreto, 30-IX-1781. AGN, Californias, vol. 71, exp. 2, f. 30; Carta de Felipe Neve. Valle del Príncipe, 4-IX-1782. AH-PLM, leg. 12, doc. 22.

³⁵ Altable, 2015: 66-73.

³⁶ Suárez, 2009.

³⁷ Florescano – Castillo, 1975: 23-251.

³⁸ Campillo y Cosío, 1993: 169.

tivas. Con el crecimiento de la producción minera y con la monetización, aseveraba, se conseguirían todas las ventajas apetecibles, pues la plata troquelada daría “alma” al comercio y grandes recaudaciones al fisco. La gente estaría “feliz” y dispondría de bastante caudal para aumentar sus transacciones, sus cultivos y demás ocupaciones productivas. He aquí de nuevo esa concepción del círculo virtuoso de una prosperidad generalizada, de una economía integral como la que deseaba el conde de Campomanes. De ese modo, vaticinaba el visitador, cesaría de una buena vez y para siempre el “monopolio de la permutación y comercio de plata en pasta”, que tanto beneficiaba a los monopolistas capitalinos, perjudicaba a los mineros y frustraba los intereses hacendísticos de la monarquía³⁹. A propósito de esto, acusaba Gálvez que la renuencia a financiar la construcción de una casa de moneda en la provincia de Sonora por parte de algunos fiscales de la Real Audiencia de México era consecuencia “de las eficaces diligencias y poderosos resortes” que hacían saltar los ricos comerciantes del consulado novohispano⁴⁰.

El proyecto para la formación de un espacio interprovincial para el libre comercio en aguas del golfo californiano no tuvo los efectos esperados en el mediano plazo. Los puertos habilitados de La Paz y Puerto Escondido, la erección de una futura ciudad en los márgenes del río Colorado, las ferias de Loreto y Guaymas, la observación de los reglamentos para la navegación marítima, los repuntes de la minería sudcaliforniana y la monetización del comercio regional no pasaron de ser un conjunto de buenas intenciones. Los intereses creados, el aislamiento geográfico, así como las adversas condiciones económicas y sociales de esa provincia española dieron al traste con las soñadoras disposiciones del visitador general. No sería sino a partir de la última década del siglo XVIII cuando las nuevas circunstancias hicieron factible la realización de ese sueño, entre ellas, el tímido crecimiento económico y poblacional del noroeste novohispano, las políticas liberalizadoras del régimen borbónico y las crecientes visitas del contrabando extranjero. Para entonces, el proyecto de Gálvez estaba muerto, pero la incipiente dinámica marítimo-mercantil que prosperaba en el Mar de Cortés en cierto modo lo resucitó⁴¹.

Ahora bien, líneas arriba quedó insinuada la aparente contradicción entre el proyecto liberalizador y las restricciones que Gálvez mandó observar durante las escalas que hacían los barcos provenientes de Asia en la punta meridional de la península californiana, restricciones que, vistas por encima, parecen justificar la idea de que el funcionario andaluz promovía el libre comercio con una mano y el viejo régimen de monopolio con la otra. En el siguiente apartado se verá que esa percepción no es del todo precisa.

3. El caso de la fragata *San José de Gracia*

El deseo de crear un inmenso espacio de actividad marítimo-mercantil en el océano Pacífico estuvo presente en los planes de la corona española desde los tiempos en que Hernán Cortés exploraba las aguas californianas. El sueño pareció despertar en

³⁹ Ibídem: 351-352.

⁴⁰ Sobre la utilidad de establecer una casa de moneda en alguna de las Provincias Internas de Nueva España. Real de Santa Ana, 15-VIII-1768. AGI, Audiencia de Guadalajara, vol. 416, exp. 40, ff. 302-303.

⁴¹ Trejo, 1999: 54-68, Altable, 2013, 467-500.

1565, cuando se descubrió la forma de realizar el tornaviaje desde las posesiones españolas en Asia hasta las costas novohispanas. Más tarde comenzó a operar la ruta de las naos mercantes entre Manila (puerto de Cavite) y Acapulco. Irónicamente, aquel descubrimiento no condujo a una prodigiosa expansión del comercio español, sino a una limitada relación mercantil que terminó siendo monopolizada por los comerciantes del consulado novohispano y sus copartícipes filipinos mediante el sistema de puerto único⁴². El monopolio se mantuvo hasta su disolución en la segunda década del siglo XIX. Sin embargo, sus antiguos beneficiarios fueron desplazados a partir de 1765, a medida que la corona avanzó en su propósito de socavar las bases de esa relación intercolonial a fin de eliminar la competencia interna que hacían los monopolistas novohispanos y filipinos al comercio metropolitano⁴³. Además de esto, la intervención real tuvo el objetivo de acabar con la enraizada complicidad entre los monopolistas mexicanos y sus contrapartes asiáticos, lo que se traducía en perjuicios para las arcas del rey⁴⁴.

Como se sabe, las llamadas naos de China cruzaban el océano desde las Filipinas, costeaban las Californias y hacían un alto en el sur de la Península para abastecerse de agua y alimentos antes de navegar hacia su destino final: la bahía de Acapulco. A juzgar por las medidas que tomó durante su visita a la Baja California, José de Gálvez estaba al tanto de los asuntos relacionados con dichas navegaciones. En uno de sus informes a los miembros del Real Consejo hablaba de la “necesidad de conquistar y reducir” las Californias, pues estas, dijo, eran nada menos que un “verdadero antemural” puesto por la Providencia Divina para defender la Nueva España y hacer de ellas el “centro que podía juntar Norteamérica con las islas y tierras continentales de Asia, facilitándole a España el comercio de los reinos orientales”. Dos cosas debo resaltar de esta cita textual: la importancia que concedía el visitador a la provincia californiana como punto de defensa y aprovisionamiento de los barcos que hacían la ruta transpacífica; por otro lado, la intención de que los frutos de ese comercio beneficiaran a España, esto es, a la metrópoli ibérica⁴⁵. Seguramente también conocía de las irregularidades que, a pesar de las prohibiciones impuestas por la corona, se cometían en la escala californiana. A manera de hipótesis, la investigadora Marie Christine Duggan, sugiere que, para evadir a las autoridades acapulqueñas, los hombres de la nao desembarcaban mercadería en San José del Cabo con el propósito de reembarcarla por otros medios y desviarla hacia costas de Sinaloa y Nayarit⁴⁶. Asimismo, no pocas veces se acusó a los misioneros jesuitas, encargados de las misiones peninsulares hasta el año de su expulsión (1768), de hacer tratos “ilícitos” con las tripulaciones de los barcos filipinos. Entre otros, un documento redactado en 1766, refiere la existencia de tales transacciones al informar que los religiosos de Santiago y San José del Cabo, pueblos de misión cercanos al sitio donde anclaban los navíos provenientes de Asia, “regalaban” determinadas cantidades de carne fresca y legumbres a los comandantes de mar, recibiendo a cambio “alguna cosa” de lo que venía a bordo, pero nada, según se decía, que contradijera las prohibiciones vigen-

⁴² Cervera, 2016; Yuste, 2007: 133-156.

⁴³ Yuste, 2000: 22.

⁴⁴ Luque, 2007: 189.

⁴⁵ Informe al Consejo del ilustrísimo señor Gálvez. Madrid, 18-XII-1773. AGI, Audiencia de Guadalajara, 418, exp. 274, f. 565.

⁴⁶ Duggan, 2019.

tes o justificase las “falsas” acusaciones que menudeaban⁴⁷. También se decía que los “vecinos” de la Península (rancheros y mineros de la región meridional) hacían compras y traficaban con mercaderías asiáticas. Es probable que estas imputaciones fueran tendenciosas y exageradas, pero Gálvez no las echó en saco roto.

Fueron dos los documentos rectores que para el efecto suscribió Gálvez durante su estancia en la Baja California: un bando que prohibía el comercio con la tripulación de la nao y el nombramiento de un comisionado para supervisar todo lo relativo a la escala de los buques filipinos, acompañado de una carta dirigida al comandante de la embarcación que estaba por fondear frente a las playas de San José del Cabo. El bando fue publicado el 2 de noviembre de 1768. Se trata de un edicto breve en su extensión y categórico en su mensaje: quedaban estrictamente prohibidos los “trueques o negocios” con la mercancía asiática, destinada en exclusiva al puerto de Acapulco, según lo prescrito en la licencia que tenía concedida el monarca español para dicha contratación y porque así lo disponían las leyes en la materia, con sus correspondientes penas para los contraventores⁴⁸. Semanas después puso en manos de José María Lasso, uno de los letrados subalternos que lo acompañaban, una instrucción que hizo de dicho sujeto una especie de inspector encargado de vigilar las tareas de avituallamiento y demás asuntos relacionados con las recaladas de los barcos filipinos. Resumo las cláusulas que interesan a la cuestión: Lasso debía asegurarse de que la embarcación echara anclas en la cala de San Bernabé (actual bahía de Cabo San Lucas), dado que allí tenía pensado el visitador formar una nueva población de militares y colonos que sirviera de refugio y fortificación para las navegaciones españolas por esa región del Pacífico. De manera simultánea, tenía que arreglarse con los respectivos frailes de las misiones de Santiago y San José del Cabo a fin de aprontar los bastimentos que habría de requerir el comandante del buque. Sin excusa que valiese, quedaba obligado a obedecer y a exigir la obediencia de los demás en el cumplimiento exacto del mencionado bando, sin que esto fuese obstáculo para acatar la orden de convenir la entrega, pagadera en las cajas de Acapulco, de ropa barata destinada a remediar la “desnudez” de los indios peninsulares, lo mismo que armamento, víveres, tabaco y marineros para las expediciones que el visitador Gálvez organizaba en esos momentos con el objeto de colonizar la Alta California⁴⁹. También al capitán del “galeón” le envió una carta para que se enterara de los contenidos del bando, del nombramiento de Lasso y de las instrucciones que este tenía⁵⁰.

Con todo, la aplicación del bando prohibicionista no consiguió impedir los intercambios irregulares, como lo demuestra el caso de la fragata *San José de Gracia*. Esta zarpó de Filipinas el 10 de agosto de 1775⁵¹. Casi cinco meses después, un día de Nochebuena, echó anclas en el sur de la Baja California. Al cabo de 136 días de navegación, la provisión de agua y alimentos estaba en el límite, según se hace constar en la noticia que remitió el teniente de gobernador Joaquín Cañete sobre el

⁴⁷ Copia autorizada de la información que se hizo a pedimento del padre misionero Lamberto Hostell sobre la falsedad de varios artículos representados a su majestad contra las misiones de Californias. Loreto, 1766. AGN, Provincias Internas, vol. 7, exp. 11, ff. 112 y 115.

⁴⁸ Bando que prohíbe comerciar con los filipinos al arribo de la nao a esta península. Real de Santa Ana, 2-XI-1768. AGI, Audiencia de Guadalajara, vol. 416, exp. 40, ff. 327-330.

⁴⁹ Orden e instrucción dada a don José María Lasso. Puerto de La Paz, 1-XII-1768. AGI, Audiencia de Guadalajara, 416, exp. 40, ff. 331-334.

⁵⁰ Carta para el general del galeón de Filipinas. Puerto de La Paz, 1-XII-1768. AGI, Audiencia de Guadalajara, 416, exp. 40, ff. 335-336.

⁵¹ Informe del Tribunal y Real Audiencia de Cuentas. México, 19-II-1776. AGN, vol. 32, exp. 8, f. 83.

suministro solicitado por el “general” de la fragata, capitán Antonio Pacheco, a los misioneros de Santiago y San José del Cabo, consistente en varias tinajas de agua, 56 toros, 42 cabezas de ganado menor, 46 gallinas, algunas fanegas de maíz, huevos y quesos, todo esto a cambio de lo que Cañete y los misioneros llamaron “regalo”, compuesto de paños de la China, ropas diversas, especias orientales, tabaco, platos, pozuelos, velas, zapatos, chocolate, marquesote, té y vasijas de barro⁵². Días más tarde, el 15 de enero de 1776, la fragata ancló en la bahía de Acapulco⁵³.

El intercambio de víveres por mercancías asiáticas no era cosa desconocida en el sur de la Baja California, pero esta vez le generó dudas a Felipe de Neve, gobernador de las Californias: ¿Cómo debía entenderse el supuesto “regalo” de los frailes franciscanos: como una compensación a favor de los indios catecúmenos o como una retribución aplicable a las arcas de la Real Hacienda?⁵⁴. La pregunta pasó de la secretaría virreinal al fiscal de real hacienda, Juan Antonio de Areche, y de Areche a la Real Audiencia de Cuentas, cuyos directores dieron la siguiente respuesta: aunque, “según la costumbre antigua”, se cedían los bienes “regalados” en beneficio de las misiones, lo procedente, con apego a la ley, era su restitución a la comisaría local, ya que los indios, si bien podían disponer del hatu misional para su manutención, no tenían autorizado su uso para otros fines⁵⁵. El argumento no zanjó la duda, pues en los días previos ya se discutían otras materias relacionadas con la carga de la fragata *San José de Gracia*, discusión que luego se extendió a otras embarcaciones de la ruta hispanoasiática. Dos fueron las interrogantes que el fiscal Areche trató de despejar dirigiendo su consulta al Real Tribunal y Audiencia de Cuentas. Primero: ¿el valor total de los efectos embarcados respetaba el monto que la corona tenía autorizado como límite inapelable? Y segundo: ¿las mercancías fletadas en Manila coincidían en calidad y cantidad con las descargadas en Acapulco? La solicitud del fiscal no era menor, pues abrazaba el interés de la monarquía, por un lado, y el de los comerciantes del consulado mexicano, por el otro. Dicho de otra forma, Areche quería saber si la regia disposición estaba siendo sistemáticamente violada y si los tripulantes y agentes del comercio filipino se entregaban a negocios prohibidos en la reglamentación que regía la ruta transpacífica. La respuesta que dieron los consultados sirvió a lo uno y a lo otro por igual: no era posible llegar a una aclaración fiable mientras el único recurso de verificación fuese el “defectuoso” libro de sobordo, esto es, el inventario que había hecho el capitán Pacheco de todas y cada una de las pertenencias que componían el cargamento. Por lo que toca a la fragata *San José de Gracia*, dicho registro indicaba una carga de 1 094 fardos, 568 cajones y 2 envoltorios, todo lo cual representaba la cantidad de 10 722 piezas, cuyos propietarios eran los comerciantes del consulado novohispano. Por separado, venían unos cuantos cajones más y otros 113 artículos, remitidos a los evangelizadores y militares establecidos en las islas Marianas. Al final, lo único que el libro de sobordo reveló a los revisores del Real Tribunal y Audiencia de Cuentas fue que, como dicho instrumento estaba tan mal hecho y tampoco se tenía a la mano el llamado libro de manifestaciones (es decir, el

⁵² Carta del gobernador Felipe de Neve. Presidio de Loreto, 9-II-1776. AGN, Californias, vol. 33, exp. 18, es copia en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California [México] (en adelante IIH-UABC), exp. 2.24, ff. 1-3.

⁵³ Informe del Tribunal y Real Audiencia de Cuentas. México, 19-II-1776. AGN, vol. 32, exp. 8, f. 83.

⁵⁴ Carta de Felipe de Neve. Presidio de Loreto, 9-II-1776. AGN, Californias, vol. 33, exp. 18, es copia en IIH-UABC, exp. 2.24, ff. 3-4.

⁵⁵ *Ibidem*: ff. 3-5.

registro particular que se hacía en el puerto de salida), ni se podía hallar constancia de los precios, ni se encontraba “expresión alguna comparativa del valor de la carga”, resultaba imposible saber si dicho valor rebasaba el monto autorizado, ni si había verdadera proporción entre lo embarcado y lo desembarcado, lo que despertaba sospechas sobre probables actos fraudulentos a partir de negociaciones fuera de la norma, o sea, en contravención con el estatus exclusivista de ese comercio intercolonial, según marcaba el dictamen que anexaron los contadores del tribunal contable a su respuesta, por cierto, muy a tono con el bando publicado por José de Gálvez en el sur de la Baja California unos años atrás⁵⁶.

Los contadores se hacían cargo de que la escala californiana estaba más que justificada porque el derecho natural ponía por encima de todo la preservación de la vida humana. No obstante, el suministro de víveres podía fácilmente convertirse en una buena ocasión para “descargar más de lo preciso”, eufemismo que sustituía la llana afirmación de que el instinto de sobrevivencia siempre podía degenerar en un ilegítimo deseo de lucro, infringiendo los “reales derechos” de la corona y las prerrogativas de los particulares afectados. Lo que el caso de la *San José de Gracia* ponía a la vista era que una parte del cargamento, aparentemente pequeña, se había quedado en la península de California. Siendo así, ¿cómo se explicaba que el número de efectos embarcados en Filipinas concordara con el conteo de los desembarcados en Acapulco? Alguien podría haber dicho que el desembarco en San José del Cabo había sido insignificante, pero ello no resolvía la cuestión de fondo, pues quedaba demostrada la ligereza y liberalidad con que había actuado el capitán Pacheco, y si tal era la laxitud que privaba a bordo, ¿qué impediría la comisión de otros actos “maliciosos y fraudulentos”? El remedio propuesto no hizo innovación ninguna respecto de las instrucciones dadas por Gálvez a José María Lasso: que se encargara el gobernador en turno de alistar el avío del barco filipino días antes de su llegada al sur de la Península, y que el importe del suministro fuera saldado en la caja de Acapulco. Así quedaría anulada cualquier iniciativa compensatoria o remunerativa⁵⁷. Esto, según dijeron los contadores, ayudaría a evitar la repetición de acciones licenciosas, pero faltaba decretar, y en tal sentido caminó la recomendación de dichos funcionarios, sobre la responsabilidad que debían asumir los capitanes de las embarcaciones respecto a la presentación de los dos libros de registro, el de sobordo y el de manifestaciones, a fin de compulsar inequívocamente los contenidos del cargamento⁵⁸. Parece que luego se abrió un paréntesis y no fue sino hasta mediados de 1777 cuando los directores del Real Tribunal y Audiencia de Cuentas insistieron en su solicitud de que el virrey tomara cartas en el asunto y resolviera. Esto no ocurrió de momento y el proceso de alargó⁵⁹. A principios de los ochenta, el fiscal de la Real Hacienda, trayendo a colación el asunto de la fragata *San José de Gracia*, argumentó que, por una orden expedida el 14 de julio de 1774, el ganado mostrenco quedaba a disposición de los indios catecúmenos, en la inteligencia de que el concepto de alimentación no solo implicaba comer y beber, sino vestir, habitar y todo lo demás que fuese indispensable para la conservación de la vida “racional”. Además, los catecúmenos habían trabajado y puesto en peligro sus vidas durante las capturas de los 56 toros suministrados

⁵⁶ Dictamen del Tribunal y Real Audiencia de Cuentas. México, 19-II-1776. AGN, vol. 32, exp. 8, ff. 83-86.

⁵⁷ *Ibidem*: ff. 87-90.

⁵⁸ *Ibidem*: ff. 91-95.

⁵⁹ *Ibidem*: ff. 95-96.

en San José del Cabo en 1775. De ahí se seguía que la “limosna” entregada por el capitán Pacheco a los misioneros, objetos todos de “escaso valor” para la hacienda del rey, debían ser devueltos a las misiones de Santiago y San José del Cabo⁶⁰. El virrey aceptó la recomendación del fiscal y el asunto de la fragata quedó resuelto de ese modo. No obstante, los problemas en torno a la entrega de suministros continuaron.

Para 1777 la sede de la gobernación californiana se había mudado a las proximidades de la bahía de Monterrey (Alta California), junto con la orden de que la escala filipina se hiciera en ese lugar a partir de entonces. El 19 de septiembre de 1781 se recibió en México una consulta firmada por Teodoro de Croix, comandante general de las Provincias Internas del Norte de Nueva España. Por su conducto, el virrey, el fiscal y los directores del Real Tribunal y Audiencia de Cuentas tuvieron conocimiento del método que proponía el gobernador de las Californias para realizar los aprovisionamientos de los barcos filipinos. Aconsejaba abolir la “antigua práctica” de que las misiones, en recompensa de lo proveído, recibiesen cajones de ropa y otros artículos, ya que, si bien resultaba “ventajoso” para la economía misional, no lo era tanto para los intereses de la Real Hacienda. Para evitar tales inconvenientes, y dado que los capitanes de mar no disponían de dinero amonedado, el gobernador sugería que las dotaciones se hicieran a través del guardalmacén del presidio de Monterrey, como había hecho Gálvez con José María Lasso. El encargado del almacén militar se encargaría de organizar el acopio de suministros y de preparar dos recibos gemelos, ambos firmados por el capitán del barco. Uno de los recibos se iría a bordo para ser entregado a los empleados de la pagaduría acapulqueña y el otro se quedaría en Monterrey para su posterior remisión a esa misma dependencia. Por último, a la vista de ambos comprobantes, los encargados de la pagaduría procederían a hacer el pago de los bienes suministrados⁶¹. El virrey sometió la propuesta a dictamen. El Real Tribunal y Audiencia de Cuentas y el fiscal recomendaron su decretación⁶². El virrey procedió en consecuencia⁶³. Queda por resolver la duda de si la orden de 1774 quedó anulada o si, por el contrario, las misiones recibirían el pago correspondiente por las cabezas de ganado que suministrasen de ahí en adelante.

Tal vez el de la *San José de Gracia* fue un episodio menor, circunscrito a un intercambio que, como decía el fiscal consultado, representaba muy poco para la Real Hacienda, o eso pensaba él. Como haya sido, constituye un buen ejemplo de los intereses que se creaban en torno de los cargamentos que atravesaban el Pacífico entre Manila y Acapulco. Para el caso examinado, desde luego estaba el interés de los grandes comerciantes monopolistas, que cuidaban celosamente la fuente de sus ganancias, y el de la corona española, empeñada en que ese remoto comercio produjera mayores ingresos fiscales para la metrópoli imperial. Pero también había otros intereses en juego: el de los misioneros de San José del Cabo, dispuestos a recibir, en nombre de sus catecúmenos, el “regalo” de la nao filipina, o el de los colonos peninsulares y tripulantes de la embarcación, deseosos de hacer algunos cambalaches para beneficiarse mínimamente de las navegaciones transpacíficas. Y luego estaba la más oculta de las posibilidades, es decir, la de los arreglos clandestinos para aprovechar los viajes desde Asia con el fin de introducir en Nueva España mercancía de

⁶⁰ Consulta de Teodoro de Croix. Arizpe, 19-IX-1781. AGN, vol. 33, exp. 18, es copia en IHH-UABC, exp. 2.24, ff. 16-20.

⁶¹ *Ibidem*: ff. 9-11.

⁶² *Ibidem*: ff. 14-15.

⁶³ *Ibidem*: f. 21.

contrabando, aspecto que, aunque ha sido mencionado en algunas investigaciones, permanece en la oscuridad. El caso estudiado también enseña que dichos intereses solían ser más fuertes que los esfuerzos prohibicionistas de las autoridades reales. El suceso de la *San José de Gracia* en 1775 y la propuesta enviada por el gobernador de las Californias en 1781 prueban que el bando de Gálvez tuvo repercusiones efímeras. A juzgar por los informes del comandante del presidio de Loreto en 1787, las recaudadas californianas de las “naos” seguían causando problemas. La solución, decía el comandante, era que se levantasen las prohibiciones del comercio filipino, o sea, que se suprimiese el monopolio, solicitud que no fue atendida⁶⁴.

4. Conclusión

No es pretensión de este trabajo afirmar que entre los escritos de Campomanes y las acciones de Gálvez en el noroeste novohispano existía una absoluta coincidencia. Valga la perogrullada de que la práctica nunca es copia de la teoría, de que las circunstancias siempre distorsionan el ideal en mayor o menor grado. No obstante, también es cierto que los actos humanos suelen tener un fundamento racional, un soporte ideológico. En cualquier caso, el propósito es establecer, de la manera más breve y simple, un vínculo entre el tratadista asturiano y las instrucciones que giró el visitador andaluz cuando estuvo en la península de California. Tampoco es necesario advertir que Campomanes fue uno de entre varios pensadores ilustrados cuyas ideas repercutieron en la agenda californiana del funcionario malagueño, pero quizá sí uno de los que mejor expresó el espíritu de la política comercial que encarnó Gálvez durante su visita californiana. Toda proporción guardada, lo que para Campomanes representaba la apertura a una mayor participación de individuos en el comercio transatlántico, mediante la habilitación de puertos en uno y otro continente, vino a ser lo que el visitador se propuso lograr entre las provincias del Mar de Cortés. Lo que compartían era la idea de que España podía generar mayor riqueza económica si transitaba hacia la liberalización de sus mercados internos como medida para estimular la producción de bienes e intensificar los flujos de comercio, impulsando la integración armoniosa de las economías regionales a lo largo y ancho del imperio, pero sin debilitar la relación colonialista entre la metrópoli ibérica y sus dominios de ultramar, todo ello mientras se reducían los vicios del viejo sistema de monopolio y la infiltración de intereses extranjeros. Por eso pensaba Gálvez que la libertad de comercio en el golfo de California tendría un efecto integrador que redundaría en un mayor poblamiento y en mejores condiciones económicas para los habitantes de esa región⁶⁵.

Ahora bien, las acciones de Gálvez también se regían por su sentido de lealtad hacia los altos fines de la monarquía. Las razones del Estado borbónico estaban por encima de las consideraciones teóricas y privilegiaban los cambios convenientes y las ideas útiles que no atentaran contra los intereses reales. Si esto no prometía cumplirse, entonces la alternativa era la continuidad. Según Gálvez, la libertad de comercio en el golfo de California auguraba la prosperidad de una región que, además de sus propias potencialidades, se hallaba situada en el “centro” de las navega-

⁶⁴ Informe de José Joaquín de Arrillaga. Loreto, 26-III-1787. AGN, Californias, vol. 75, exp. 14, f. 208.

⁶⁵ Altable, 2015: 52-66.

ciones transpacíficas y, por consiguiente, su posesión tenía un peso específico en la geopolítica española⁶⁶. Sin embargo, las medidas liberalizadoras no debían aplicarse indiscriminadamente, sobre todo si su aplicación amenazaba la captación de recursos fiscales. Hay que recordar que por esos años la corona se empeñaba en debilitar el comercio intercolonial que, durante décadas, había beneficiado a los comerciantes filipinos y novohispanos. Ahora se trataba de alterar el orden de los factores para que esa dinámica mercantil favoreciera, en primer lugar, a los comerciantes y al fisco metropolitanos⁶⁷. Es muy probable que Gálvez estuviera al tanto de tales intenciones y que, en función de ellas, ratificara el monopolio del comercio con Asia en sus instrucciones de 1768. Estamos, pues, ante una contradicción: por un lado, defendía el libremercado y, por el otro, lo rechazaba. No obstante, parece una contradicción más aparente que real, ya que la libertad californiana podía desarrollarse sin afectar la exclusividad del comercio hispanoasiático, o viceversa, mantener el monopolio filipino sin menoscabar los beneficios que prometía el ejercicio libre del comercio en el golfo californiano. Un puro pragmatismo el del visitador Gálvez, que quería para la metrópoli española lo mejores frutos de ambos sistemas.

Otra cosa es que las restricciones impuestas se cumplieran a rajatabla. Ya vimos que el bando prohibitivo de 1768 no logró los fines que Gálvez se había propuesto. De cara a los intereses de la corona y de los grandes comerciantes involucrados en el comercio filipino, la solución, aunque parcial de todos modos, habría sido suprimir la escala californiana. Sin embargo, esto no fue posible por razones de sobrevivencia. Entonces, lo que hizo el visitador fue valerse de ordenanzas para tratar de evitar las irregularidades que se presentaban. El caso de la fragata *San José de Gracia* demuestra que tales restricciones quedaron en agua de borrajas y que los intereses ilícitos siguieron su curso.

Unos años después de cerrarse el asunto de la fragata manileña, comenzó a florecer lo que Gálvez previó más de veinte años atrás: las nuevas condiciones impuestas por los reglamentos libremercistas de 1778 y 1789, la presencia de embarcaciones extranjeras en el Pacífico californiano y los balbucientes avances poblacionales y económicos de la región hicieron que los llamados “barcos del libre comercio” aumentaran gradualmente en número y rutas, yendo y viniendo de aquí para allá, llevando y trayendo personas y mercancías entre unos y otros puertos del noroeste novohispano, de manera exigua, si se quiere, pero creciente al paso de las décadas⁶⁸. Ese incipiente desarrollo no fue una consecuencia directa de las acciones emprendidas por Gálvez, pero sin duda lo anunciaron. Cuando esto ocurrió, los navíos del comercio filipino seguían pasando por las Californias. Así, unos inflaban las velas de la libertad y otros las del prohibicionismo.

5. Referencias bibliográficas

Altable, Francisco. *Testimonios californianos de José de Gálvez. Recopilación documental para el estudio de la Baja California novohispana, 1768-1773*. México: Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2012.

⁶⁶ Trejo, 2016: 368.

⁶⁷ Yuste, 2000.

⁶⁸ Trejo, 2006.

- *Vientos nuevos. Idea, aplicación y resultados del proyecto borbónico para la organización del gobierno y el desarrollo de la población y economía de las Californias, 1767-1875*. México: Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2013.
- “Ilustración y utopismo en el noroeste de Nueva España. El pensamiento económico español del siglo XVIII en las proyecciones de José Rafael Rodríguez Gallardo y José de Gálvez”. En *El mito de una riqueza proverbial. Ideas, utopías y proyectos económicos en torno a México en los siglos XVIII y XIX*, coordinado por Covarrubias, José Enrique. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2015, 19-78.
- Amao Manríquez, Jorge Luis. *Mineros, misioneros y rancheros de la Antigua California*. México: Plaza y Valdés Editores, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997.
- Bernabéu Albert, Salvador. “Ciencia y minería en Baja California: el informe de Joaquín Velázquez de León (1771)”. *Asclepio. Revista de Historia de la Medicina y de la Ciencia*, vol. XXIX, fascículo 2 (1987), 103-122.
- Bitar Letayf, Marcelo. *Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las Indias*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.
- Campillo y Cosío, José del. *Nuevo sistema económico para América*. Edición, estudio y notas de Ballesteros, Manuel. España: Grupo Editorial Asturiano, 1993.
- Campomanes Rodríguez, Pedro. *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*. Edición de Llombart, Vicent. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, Ministerio de Economía y Hacienda, 1988.
- Cervera, José Antonio. “¿Las Molucas o China? Filipinas y los planes para la expansión hispana a Asia oriental desde la Nueva España en el siglo XVI”. En *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coordinado por Yuste López, Carmen – Pinzón Ríos, Guadalupe. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016, 101-123.
- Gálvez, José de. “Discurso y reflexiones de un vasallo sobre la decadencia de nuestras Indias españolas”. Transcripción por Colom González, Francisco. *Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades*, vol. 5, nº 9 (primer semestre 2003), 228-242.
- Davis, Ralph. *La Europa atlántica*. México: Fondo de Cultura Económica, 1989.
- Duggan, Marie Christine. “Did the Consulado de Mexico Trade Between California and Asia in the Late 18th. Century?”. Ponencia en *Sexto Congreso Latinoamericano de Historia Económica*, Universidad de Santiago de Chile, 23 de julio de 2019.
- Florescano, Enrique – Castillo, Fernando (comps.). *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, tomo I. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1775.
- Llombart, Vicent. *Campomanes, economista y político de Carlos III*. Barcelona: Alianza Editorial, 1996.
- “El pensamiento económico de la Ilustración en España (1730-1812)”. En *Economía y economistas españoles*, tomo 3, coordinado por Fuentes Quintana, Enrique. Barcelona: Fundación de las Cajas de Ahorros Confederadas para la Investigación Económica y Social – Galaxia Gutenberg, 2000, 7-89.
- Luque Talaván, Miguel. “Descubriendo las luces de un rico diamante. El progreso de las Filipinas en el pensamiento económico del siglo ilustrado”. En *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, coordinado por Martínez López-Cano, María del Pilar – Ludlow, Leonor. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, 169-209.
- Priestley, Herbert I. *José de Gálvez, visitor-general of New Spain*. Philadelphia: Porcupine Press, 1980.

- Río, Ignacio del. *La aplicación regional de las reformas borbónicas en Nueva España, Sonora y Sinaloa, 1767-1787*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1995.
- “Los sueños californianos de don José de Gálvez”. En *El noroeste del México colonial. Estudios históricos sobre Sonora, Sinaloa y Baja California*, compilación de Río, Ignacio del. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, 173-188.
- Roll, Eric. *Historia de las doctrinas económicas*. México: Fondo de Cultura Económica, 2003.
- Sarrailh, Jean. *La España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII*. México: Fondo de Cultura Económica, segunda reimpresión, 1981.
- Serrera Contreras, Ramón María. “Un andaluz pionero en la explotación argentífera de la Baja California, 1753-1783”. *Gades. Revista del Colegio Universitario de Filosofía y Letras de Cádiz*, n° 5 (1980), 113-128.
- Suárez Argüello, Clara Elena. “La feria, mecanismo para activar la economía novohispana: dos propuestas a fines del periodo colonial”. En *Historia del pensamiento económico: testimonios, proyectos y polémicas*, coordinado por Martínez López-Cano, María del Pilar. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009, 117-139.
- Trejo Barajas, Dení. *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*. México: Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999.
- “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico Noroeste”. *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, n° 44 (julio-diciembre, 2006) 11-48.
- “El Océano Pacífico en el cruce de intereses imperiales. Una perspectiva desde la costa noroeste de la Nueva España al final del periodo colonial”. En *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coordinado por Yuste López, Carmen – Pinzón Ríos, Guadalupe. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, 363-381.
- Wallerstein, Immanuel. *El moderno sistema mundial III. La segunda era de gran expansión de la Economía-Mundo capitalista, 1730-1850*. España: Siglo XXI, 2010.
- Yuste, Carmen. “El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial”. En *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, coordinado por Yuste López, Carmen – Souto Mantecón, Matilde. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, 21-41.
- “La percepción del comercio transpacífico y el giro asiático en el pensamiento económico español del siglo XVIII. Un recuento a partir de los escritos de fray Íñigo Abbad y Lasiearra”. En *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, Martínez López-Cano, María del Pilar – Ludlow, Leonor. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, 131-168.

