

Comercio y comerciantes de la costa del Pacífico mexicano a mediados del siglo XIX

Inés Herrera

En octubre de 1848 salió de Nueva York el primero de los tres vapores de la Pacific Mail Steam Company (PMSC) que cubriría la ruta Panamá-Oregon y completaría el servicio postal entre la costa este y oeste de Estados Unidos. El "California", vapor de aproximadamente mil toneladas y de una capacidad de ciento cincuenta pasajeros, inició así el que prometía ser un viaje tranquilo. Sin embargo, al llegar a Perú, el impacto de la riqueza hallada en los placeres auríferos californianos convertiría su travesía en una aventura más de esta fiebre por el oro.

La presión de los buscadores de oro y de los aventureros en general se hizo presente en El Callao y con más fuerza en Panamá, donde esperaban al vapor más de quinientas personas que intentaron abordar el barco. El "California" aguardó en el puerto durante dos semanas hasta llegar a una solución, al cabo de las cuales abandonó Panamá con el doble de su capacidad de pasaje. A fines de 1848 los otros dos vapores de la PMSC realizaron sendas travesías en idénticas circunstancias, y a partir de 1849 el servicio se hacía ya regularmente entre Panamá y San Francisco. En 1850 el tráfico adquirió tales proporciones que hasta había alterado todo el movimiento comercial y naviero de la costa pacífica, en especial el de México.

El dorado y el comercio del Pacífico

Al mediar el siglo XIX, el comercio mexicano por el Pacífico había jugado sólo un papel secundario en los volúmenes mercantiles del país, comparado con los del Golfo de México; sin embargo, una tendencia al alza se hizo evidente en la segunda mitad del siglo. En 1827, en la costa pacífica se manejaba el 7% de las importaciones y el 3% de las exportaciones, mientras que en 1872 había crecido su importancia relativa en los intercambios externos de México a 27 y 22% respectivamente. En cuanto al tráfico de cabotaje, antes de 1850 había sido de mayores proporciones que el internacional, situación ligada a la precariedad de las comunicaciones con el interior. A su vez, el contrabando había constituido también una actividad evidentemente importante, aunque difícil de evaluar.

Durante mucho tiempo, el movimiento comercial del Pacífico mexicano se vio limitado por la lejanía de sus puertos de las rutas comerciales tradicionales. El resultado estaba a la vista: escasa oferta de productos locales, exceptuando la plata y los tintes naturales; baja demanda de la población costera y, finalmente, la escasa y difícil comunicación con el interior del país. No obstante, en la primera mitad del siglo XIX algunos

acontecimientos internacionales volvieron atractiva a la zona y cambiaron su presencia nacional, pues activaron la venta de algunos productos mexicanos y provocaron la inmigración de comerciantes extranjeros a la costa oeste mexicana. Entre estos hechos destacan: el interés de las potencias europeas y de los Estados Unidos por la Alta California, latente en toda la primera mitad del siglo y, después de la guerra de 1847, agresiva realidad; la fiebre del oro californiano de fines de los cuarenta y comienzos de los cincuenta; el crecimiento de la Alta California a partir de esta última década y la terminación del ferrocarril intercontinental norteamericano a fines de los sesenta, hecho que a su vez limitó el intenso tráfico de la costa oriental a la occidental de Estados Unidos a través de Panamá y que había sido uno de los principales elementos vitalizadores de la actividad mercantil en la zona. Entre todos, los acontecimientos que tuvieron mayor significado en la historia del comercio pacífico mexicano y que modificaron totalmente la vida comercial de este litoral fueron el descubrimiento de los placeres de oro en California en 1849 y el crecimiento económico de la región costera occidental de Estados Unidos.

En este trabajo pretendemos evaluar el impacto que significó para el comercio y para algunos comerciantes de los puertos del Pacífico mexicano la fiebre del oro californiano y la creciente demanda que se creó desde la costa occidental norteamericana a partir de este suceso, sobre la base de los documentos que existen sobre México en la aduana de San Francisco, Estados Unidos, de los materiales del archivo de la Quicksilver Mining Company of New Almaden y de la folleteria de algunas bibliotecas del área de la bahía de San Francisco.

Las exportaciones mexicanas a California durante la fiebre del oro

A partir del descubrimiento de los placeres de oro y de la propagación de su noticia por todo el continente, la demanda de provisiones a los distritos mineros de Alta California fue enorme. No era posible conseguir artículos de consumo

por no existir en aquella región, ni en sitios cercanos a la misma, aprovisionamiento suficiente para toda la población que llegó al lugar. El abastecimiento tuvo que hacerse desde el exterior, lo que favoreció a México por su posición geográfica y por la urgente necesidad del abasto.

En el comercio que se desarrolló por la demanda de las primeras explotaciones auríferas, México jugó un importante papel derivado de la cercanía al lugar y de la disponibilidad de productos agropecuarios en la región costera mexicana y en sus áreas cercanas. El periodo que va desde el descubrimiento de los primeros placeres a fines de los cuarenta fue una época de gran movimiento mercantil para los puertos del Pacífico mexicano, en especial de 1849 a 1853.

De acuerdo a la información que aportan los 187 documentos revisados de la aduana de San Francisco, en los cuatro años señalados hubo un tráfico intenso del litoral mexicano a San Francisco; en su mayor parte, las mercancías registradas legalmente procedían del área de San Blas-Tepic (59%), en segundo lugar de Mazatlán (39%), y el resto de Guaymas, Acapulco, Manzanillo y La Paz. Asimismo la mayor parte de los navíos que entonces llegaban de México habían partido de San Blas y Mazatlán.

La composición general de este comercio era más bien simple aunque de volúmenes relevantes: fueron artículos de consumo alimenticio, ropa y aperos para animales de trabajo. Entre los alimentos más demandados estuvieron las cebollas, maíz, huevos, frijoles, panocha (piloncillo), puercos, pavos, plátanos, chocolate, mezcal, naranjas, arroz y chiles. Se remitieron además cantidades menores de limones, membrillos, chorizos, pimienta, garbanzo, azúcar, manteca de cerdo, ajos, fideos, carne seca, pinole, etc. De ropa se enviaron fundamentalmente sarapes, cobijas, rebozos, mantillas, zapatos y botas. Entre los aperos para caballos hay una gran variedad de artículos, sobre todo procedentes de Guadalajara, Tepic y San Blas: látigos, riendas, frenos, espuelas, correones, sillas de montar, alforjas, estribos, cabestros, cintos, correllones de espuelas, fustes de madera y galvanizados, sogas, etc. El resto de los artículos se dirigían a satisfacer necesidades variadas, desde la de utensilios de cocina hasta las de fumar, leer,

tocar música y medicinarse. Destacan los cigarrillos, puros y mezcal. De los artículos varios es importante citar además los pies de cría para ganado y plantas.

En algunos puertos del Pacífico hubo pequeñas diferencias en cuanto al bien de consumo exportado; por ejemplo, sal de La Paz, Islas Mariás e Isla Carmen, tamarindos de Manzanillo y queso de Guaymas. Este último puerto se especializó también en enviar maíz del tipo "indio".

Muchos fueron los agentes comerciales que participaron de ese tráfico tanto en México como en San Francisco. En San Blas, el puerto de mayor importancia de este mercado, fueron frecuentes los embarques del J.C. Lassepas, Barron y Forbes, Carlos Horn, Antonio Sule, Enrique Freyman y Justo Sustache. Entre los consignatarios de San Francisco que recibieron la mercancía destacaron José M. Pomares y Compañía, Bolton and Barron, San Jurjo y Compañía, Domingo Douglado, Bonvalot and Roux, Manuel Ochoa, Lemán Meyer, Lomming and Feurstein, etc., quienes actuaron además como importadores de todos los puertos mexicanos del Pacífico. En la década siguiente se nota una mayor diferenciación de las áreas de influencia de los diferentes consignatarios de San Francisco en el litoral mexicano.

La oportunidad de vender productos nacionales en California a precios bastante elevados y de transportar pasajeros ansiosos por incorporarse a las faenas mineras, animó a dueños de navíos de bandera mexicana a llegar hasta San Francisco. En la década de los cincuenta se registraron con frecuencia barcos de bandera mexicana que llegaron a dicho puerto. Casi todos ellos eran de pequeño calado, menores a las 150 toneladas, aunque hubo algunos sobre 200 y otros de menos de 10 toneladas. En la época de la fiebre del oro y durante los años cincuenta destacaron varios navíos mexicanos por la frecuencia de sus travesías en la ruta a y desde San Francisco; entre ellos se hallaron los bergantines "Cornelia" de 120 toneladas y "Arizona" de 156, que atendieron preferentemente al puerto de Mazatlán; la goleta "Genova" de 116 toneladas, que hacía el servicio Guaymas, Mazatlán, San Blas y Acapulco; la barca "Adelaida" de 240, que si bien iba a

Mazatlán también hacía la travesía por todo el Pacífico sudamericano; y el bergantín "Carmelita", de 105 toneladas, que servía fundamentalmente al puerto de Guaymas.

A partir de los años sesenta, las listas de salidas de buques de San Francisco a México registran con menos frecuencia barcos de bandera mexicana, los que son reemplazados por naves inglesas, francesas, colombianas, peruanas, neogranadinas, belgas, danesas, prusianas, bremsas, holandesas, etc.

El crecimiento del puerto de Mazatlán

Tal como lo señalamos, fueron los puertos de San Blas y Mazatlán los que proveyeron casi todos los productos exportados por México a San Francisco, en especial el primero, que tuvo la posibilidad de reorientar la producción agropecuaria de la región de Jalisco hacia la Alta California. Este tipo de comercio continuó en las décadas del cincuenta y sesenta pero en una magnitud menor, debido al crecimiento de la producción agropecuaria californiana.

La función comercial de los puertos de Mazatlán y San Blas en la primera mitad del siglo XIX había sido básicamente la del abastecimiento de las regiones costeras del Pacífico mexicano, de Acapulco a la Alta California. Respecto al comercio exterior es un poco más difícil de precisar, porque si bien San Blas fue el puerto de mayor tradición, el favorecido por la llegada de grupos mercantiles extranjeros fue Mazatlán y el que, a mediados de siglo, parece haber sido el primer puerto mexicano de la región orientado al comercio exterior.

A partir de los años veinte hubo entre los comerciantes europeos y norteamericanos un gran interés por abrir casas comerciales en la costa oeste de México, mismo que se incrementó en el área a partir de los años treinta con la llegada de casas comerciales inglesas que querían introducir sus mercancías a México (especialmente las textiles) y extender su dominio al norte del continente, al igual que los norteamericanos. En la década siguiente el proceso se continuó al instalarse en el litoral nuevas casas comerciales nor-

teamericanas y alemanas. Esto coincidió con la reactivación del interés extranjero en el territorio mexicano de la Alta California.

El puerto de Mazatlán fue el más favorecido con esta situación. Allí se establecieron importantes casas comerciales extranjeras además de un considerable número de nacionales, que convirtieron a este puerto en el de mayor movimiento marítimo del litoral oeste, el depositario y distribuidor de mercancías que iban de la costa al interior de México (Colima, Sinaloa, Californias, Chihuahua, Durango y Jalisco), y el centro del comercio costero de San Francisco a Acapulco.

Hay que destacar, sin embargo, que la salida natural de mercancías del interior del país, en especial de Jalisco, así como la vía tradicional de internación fue Tepic-San Blas. El puerto de San Blas ocupó una posición destacada dentro de los intercambios de cabotaje realizados por el Pacífico durante la primera mitad del siglo XIX, pero a la larga su crecimiento tendió a ser comparativamente menor al de Mazatlán que lo superó en la segunda mitad del siglo.

Con la demanda creada por los placeres de oro se hizo evidente el predominio de San Blas en el tráfico de artículos de consumo alimenticio. Los navíos que hicieron la travesía a San Francisco

cargaron primero en San Blas para luego pasar a Mazatlán o salir directamente a la Alta California. Pero su posición privilegiada fue temporal, pues Mazatlán se convirtió poco después en el principal puerto de la ruta a y desde San Francisco. Cifras preliminares obtenidas de los informes de salidas de navíos del puerto de San Francisco al exterior de Estados Unidos muestran que más de la mitad de los navíos se dirigieron a Mazatlán, en segundo lugar a Guaymas y en tercero a San Blas (véase cuadro).

Así, en la década de los sesenta el movimiento naviero San Francisco-Mazatlán se hizo cada vez más importante e intenso. En esos años Mazatlán era escala obligada de los vapores que hacían la travesía a Panamá. Los barcos de vapor "Republic", "Oregon", "Sierra Nevada", "Panamá" y "John S. Stevens", cuyo tonelaje oscilaba entre las 850 y 1250 toneladas (a excepción del "John S. Stevens" que superaba las 2 mil toneladas) tocaban frecuentemente dicho puerto llevando mercancías desde San Francisco.

Otros barcos de gran calado, probablemente también vapores, como el "Morning List" (1,713 toneladas) y el "Volonter" (1,040 toneladas) llegaban también a Mazatlán, además de La Paz y Acapulco. Sin contar un elevado número de

Cuadro

Movimiento naviero de San Francisco a México, 1853-1875.

No.	Puertos	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	Total
1	Acapulco						3		3	2		1		1	2		1	1	3		1	1			19
2	Acayutla																				1				1
3	Colorado River	1			1	2																			4
4	Guaymas	5	7	1	6	10	7	15	9	5	4	3	3	1	6	2					2	2	1		89
5	La Paz						1	2		1	2	2	2		2		2	1		2		2		1	20
6	La Ventosa						1	1			1	2	1		1				1						8
7	Magdalena																				2	1		1	4
8	Manzanillo			1		1	4	2	2	1	2		5	3	1		1	2	6	4	5	3	3	1	47
9	Mazatlán	12	16	11	13	15	18	21	16	5	9	11	7	11	7	4	7	4	4	7	1	2			201
10	San Blas	4	3	2	1	5	5	2	2	1	1		1			1		2	1	2	3			1	37
11	Salina Cruz													1			1		1				1		4
12	Tehuantepec														1										1
13	Tonalá																		1						1
	Total	22	26	15	21	33	39	43	32	15	18	18	20	18	19	8	12	10	17	15	15	11	5	4	436

Fuente: U.S. Custom House Records, San Francisco, Part I, Reel 8.

naves más pequeñas como goletas, bergantines y fragatas, la mayoría americanas, además de mexicanas, inglesas, peruanas, chilenas, francesas e italianas.

Varias compañías comerciales realizaban travesías regulares a casi todos los puertos del Golfo de California y en especial a Mazatlán. Casi todas ellas utilizaban navíos de pequeño y mediano calado y sólo unas pocas lo hacían en vapores. Entre estas casas comerciales se encontraban la Holloday and Flint, la Compañía de Vapores de California, la Bunker, Greaves and Company, la W. Schleiden and Company, la J. Lemmen Meyer, la R. E. Raymond, la K. C. Eldridge, la J.F. Hooper and Company, la G.A. Johnssen, etc. Sus agentes mantuvieron contactos además con Acaulco, San Blas y Manzanillo.

Es necesario destacar que en la década del sesenta dentro del Golfo de California hubo un tráfico intenso con el puerto de Colorado River y Fort Yuma. Varios agentes comerciales de San Francisco enviaron constantemente mercancías a estos lugares, incluso sin hacer escala en los puertos mexicanos; tal fue el caso de J. F. Hooper and Company, quien sólo entre 1865 y 1867 hizo 39 viajes con barcos de entre 100 y 200 toneladas. También comerciaron con Colorado River más de una decena de agentes que iban a Guaymas, Mazatlán, La Paz y Manzanillo.

Los puertos del Pacífico mexicano, trampolín a San Francisco

La fiebre del oro californiano de fines de los cuarenta atrajo, además de buscadores de oro y mineros, otro tipo de aventureros, entre los que se hallaron algunos comerciantes establecidos en México, quienes intentaron hacer fortuna en los negocios de San Francisco. Algunos de ellos eran extranjeros que practicaban el comercio en puertos del Pacífico mexicano hacía unos pocos años y que viajaron a California representando a una importante casa comercial del Pacífico.

La emigración de esta gente a San Francisco permite conocer el tipo de mecanismos utilizados por los comerciantes para abrirse paso en el mundo comercial de la época bajo condiciones de gran

especulación e inestabilidad como fueron las que privaron en San Francisco a mediados de los cincuenta.

Una de las prácticas sobre las cuales ya se tenía conocimiento era la del apoyo prestado por el gremio de comerciantes a parientes y compatriotas de sus integrantes. Las casas comerciales extranjeras avecinadas en México recibían con frecuencia a connacionales (a veces parientes) que llegaban a trabajar en el comercio. Algunos se incorporaban directamente a la casa matriz y otros se hacían cargo de los intereses de estas mismas casas en otros puertos del Pacífico y/o en el interior del país, iniciando así una carrera en el ramo mercantil.

Varios de ellos, que llegaron al litoral pacífico a fines de los treinta y en los cuarenta, y que siguieron trabajando en el giro mercantil durante la fiebre del oro, emigraron a San Francisco como agentes comerciales de las mismas casas extranjeras a las que pertenecían o a nombre propio. Entre estos hombres de negocios estaban William E. Barron, irlandés y empleado de Barron y Forbes de Tepic; Thomas Frederick Bell, escocés, antiguo empleado de Kelly and Company y luego de los ya citados Barron y Forbes; James R. Bolton, norteamericano ex-empleado de Jecker, Torre y Compañía; y John Parrot, también norteamericano, y dueño de una casa comercial en Mazatlán. Su estadía en México les había dado un conocimiento de los mecanismos comerciales operantes en el mercado americano del Pacífico, el respaldo económico y el prestigio de las casas comerciales a las que representaban, un capital producto de sus actividades particulares en México y la oportunidad de conocerse e iniciar negocios en común. Todos ellos se convertirían más tarde en prósperos empresarios californianos. Dos de ellos pertenecían al Servicio Consular de su país en México, situación que no era excepcional ya que muchos de los comerciantes europeos y norteamericanos que operaban en Latinoamérica en el siglo XIX tenían la representación consular de sus países en el lugar donde se establecían. En los cuarenta John Parrot y James R. Bolton fueron cónsules norteamericanos en Mazatlán, punto éste de contacto donde todos ellos crearon los vínculos que habían de continuarse

en California, lugar en el que lograrían establecer importantes negocios.

Para Thomas F. Bell, William Barron y James R. Bolton fueron fundamentales los vínculos con la Casa Barron y Forbes de Tepic para la que trabajaron en su estadía en México y a la que representaron en California como agentes comerciales y de ventas. La Casa Barron y Forbes era uno de los negocios mercantiles más importantes de la costa del Pacífico en esa fecha y la dueña mayoritaria de la mina de Nuevo Almadén, California. Cuando Barron y Forbes adquirieron la mayoría de las acciones de la Compañía de Nuevo Almadén, enviaron a California a Bell, Barron y Bolton para encargarse de ella. Aquél fue el inicio de las actividades comerciales y especulativas de Barron y Bolton quienes terminaron por formar una compañía comercial, la Bolton, Barron and Company, encargada de todos los negocios de la empresa minera Nuevo Almadén y, más tarde, agente exclusivo de las ventas del azogue de la Quicksilver Mining Company, nueva dueña de Nuevo Almadén a partir de 1863.

Bell fue durante un tiempo empleado de la Compañía de Nuevo Almadén y permaneció ligado a la Casa Barron y Forbes de Tepic hasta 1859. Se dedicó mayormente a los negocios mineros de California y Nevada, aunque también participó con los demás en la creación del Banco de California, una de las más importantes entidades bancarias de ese estado y la principal acreedora de la Compañía de Nuevo Almadén.

La trayectoria de John Parrot aparece menos vinculada a la Casa Barron y Forbes. En los cuarenta creó la firma comercial Parrot and Company en Mazatlán; en 1845 era cónsul de Estados Unidos en ese puerto y durante la guerra de 1847 prestó sus servicios como agente especial de su país en México. Regresó a Estados Unidos en 1849 llevando una fortuna en monedas de oro mexicanas con las que comenzó diversos negocios en comercio, minería y finanzas.

La migración de comerciantes medianos entre los diferentes puertos del Pacífico no era una situación nueva, pero lo singular en este caso fue

la unión de un hecho habitual a varias circunstancias favorables que tuvieron como escenario la California norteamericana: el descubrimiento de mercurio en Nuevo Almadén, el control de esta mina hasta 1863 por la Casa Barron y Forbes de Tepic, la fiebre del oro en California y la posterior explotación de metales preciosos en el mismo estado y en Nevada.

En síntesis la fiebre del oro californiano a fines de los cuarenta y el crecimiento de la California norteamericana en la década siguiente generaron en la costa oeste mexicana demandas extraordinarias de productos agropecuarios que salieron fundamentalmente por los puertos de San Blas y Mazatlán. En el transporte de estos artículos intervinieron, además de navíos extranjeros, barcos mexicanos de mediano y pequeño calado que aprovecharon el conocimiento que tenían de la ruta con la oportunidad que les brindaba la necesidad de alimentos y aperos de los buscadores de oro que los pagaron a precios elevados. De los puertos mexicanos del Pacífico salieron también —además de mercancías, mineros y aventureros— comerciantes que utilizando el respaldo de casas comerciales extranjeras establecidas allí, iniciaron negocios en San Francisco que habrían de enriquecerlos en el corto plazo.

El movimiento comercial entre el Pacífico mexicano y el norteamericano creció y se hizo regular a partir de esta fecha, favoreciendo especialmente a Mazatlán, que se convirtió en el primer puerto de la región. Es importante señalar además la importancia del tráfico comercial de San Francisco a Colorado River en los sesenta y el efecto que éste tuvo sobre los otros puertos del Golfo de California.

A partir de los cincuenta la vida comercial del litoral pacífico mexicano habría de ligarse estrechamente a la de la costa oeste de Estados Unidos. Este proceso, mediante el cual el país del norte se convertiría en el principal comprador y vendedor de México, comenzó más temprano en el área del Pacífico mexicano pero fue una característica marcada de las relaciones comerciales de México en el siglo XIX.

Bibliografía

Inés Herrera, *El comercio exterior de México, 1821-1875*, México, El Colegio de México, 1977.

— “El comercio exterior de México desde una perspectiva regional: Sonora de 1821 a 1910”, *Memoria del III Simposio de Historia de Sonora*, Hermosillo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1978.

— “La circulación, transporte y comercio” y “La circulación” (comercio y transporte en México entre los años 1880 y 1910), *México en el siglo XIX, (1821-1910)*, México, Nueva Imagen, 1980.

Francisco López Cámara, *La estructura económica y social de México en la época de la Reforma*, México, Siglo XXI, 1978.

Gerstle Mack, *La tierra dividida, historia del canal de Panamá y otros proyectos del canal istmico*, Panamá, Editorial Universitaria, 1978.

William Perkins F.G.R.S., *El campo de los sonorenses, tres años de residencia en California*, Buenos Aires, Editorial Tor, 1937.

Robert Michael Senkewicz, *Business and politics in gold*

rush, San Francisco 1851-1856, Thesis P.h. degree in History, Stanford University, 1974.

Brígida von Mentz, *et. al., Los pioneros del imperialismo alemán en México*, México, Ediciones de la Casa Chata, no. 14, 1982.

Archivos

United States Custom House Records, San Francisco, 1849-1921.

New Almaden Collection, Stanford.

Bulmore Collection, San José, California.

Folletería de la California Historical Society, San Francisco.

Periódicos

Alta California, años 1849 y 1850.



