



Francisco Altable

“El real sistema de abasto marítimo en las Californias novohispanas”

p. 415-456

Cabotajes novohispanos

Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España

Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2021

462 p.

Figuras

(Historia Novohispana 114)

ISBN 978-607-30-5011-1

Formato: PDF

Publicado en línea: 2 de diciembre de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/758/cabotajes_novohispanos.html

D. R. © 2021. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



EL REAL SISTEMA DE ABASTO MARÍTIMO EN LAS CALIFORNIAS NOVOHISPANAS

FRANCISCO ALTABLE

Universidad Autónoma de Baja California Sur

Algunos antecedentes

Los intentos de establecer poblaciones portuarias en la antigua California se remontan a la cuarta década del siglo XVI, cuando el conquistador Hernán Cortés organizó, sin éxito, la primera expedición colonizadora a la península. El lugar elegido fue un punto en la costa de la actual bahía de La Paz, un punto que, desde entonces y por muchos años en adelante, fue conocido como puerto de Santa Cruz, hasta que en 1596 el navegante Sebastián de Vizcaíno trató, también fallidamente, de formar un pueblo costero que permitiera conectar por mar la supuesta isla de California con la Nueva España continental. En las décadas que siguieron se llevaron a cabo nuevos empeños en el mismo sentido, de entre los cuales el más consistente, aunque igualmente desventurado, lo encabezó Isidro de Atondo y Antillón en 1683 en la costa de San Bruno (al norte de Loreto). La dureza del medio físico, la inexistencia de pueblos agrícolas que proporcionaran sustento a los colonos en el comienzo, el desconocimiento de yacimientos argentíferos y el predominio del comercio terrestre en detrimento del marítimo están entre las causas principales que explican tales fracasos. En suma, los recursos humanos y materiales empleados durante siglo y medio fueron inútiles, salvo por la valiosa experiencia adquirida en el mapeo de la región. Por tanto, ha de darse por sentado que, a pesar de las múltiples travesías realizadas a lo largo del litoral californiano en el transcurso de tantos años, no llegaron a establecerse rutas de cabotaje propiamente dichas, toda vez que ninguna de aquellas navegaciones culminó con la fundación

de una o más colonias conectadas por vía marítima con uno o varios puertos del Pacífico novohispano. Así y todo, ha de tenerse este proceso como el más antiguo antecedente de la configuración portuaria californiana. Los fondeaderos de Cabo San Lucas, La Paz, Loreto, San Diego y Monterrey, por mencionar a los más conspicuos, fueron descubiertos y cartografiados durante esta etapa.¹

Con apego a la más elemental definición de cabotaje —esto es, desplazamiento de un buque entre puertos de una misma región o nación sin apartarse del litoral—, apenas sería admisible considerar las expediciones perleras del siglo XVII como formas embrionarias de cabotaje entre algunos puertos del Pacífico novohispano (Acapulco, Zacatula, Chacala, Matanchel y otros) y los atracaderos sudcalifornianos próximos a los bancos de perlas (bahía de La Paz, costas e islas meridionales del Mar de Cortés), aun cuando se llevaran a cabo entre puertos naturales y parajes despoblados de colonos, sin rutas ordinarias y de manera harto ocasional. En todo caso, el carácter embrionario estriba en que las pesquerías de moluscos supusieron navegaciones transmarinas de corta singladura entre el macizo continental y la península durante un periodo secular, con sus correspondientes aportaciones al conocimiento náutico y cartográfico de la región.²

¹ Acerca de estas navegaciones en: Hubert Howe Bancroft, *History of California, 1542-1800*, v. I, San Francisco, The History Company Publishers, 1886, p. 1-33 y 64-109; Álvaro Portillo y Diez de Sollano, *Descubrimientos y exploraciones en las costas de California*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1947 (apéndices); Ignacio del Río, *A la diestra mano de las Indias. Descubrimiento y ocupación colonial de la Baja California*, La Paz, Gobierno del Estado de Baja California Sur, Dirección de Cultura, 1985, p. 19-65; Salvador Bernabéu Albert, “La frontera californica: de las expediciones cortesianas a la presencia convulsiva de Gálvez, 1534-1767”, *Revista de Indias*, Anexo 4, 1990, p. 85-118; Francisco Altable, “La California en los caminos de la expansión española”, en Edith González Cruz (coord.), *Historia general de Baja California Sur. Los procesos políticos*, La Paz, Plaza y Valdés Editores/Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2003, t. 2, p. 41-70.

² Michael Mathes (comp.), *Californiana I. Documentos para la historia de la demarcación comercial de California, 1583-1632*, Madrid, Ediciones José Porrúa Turanzas, 1965, p. 617-1275; Michael Mathes (comp.), *Californiana II. Documentos para la historia de la explotación comercial de California, 1611-1679*, Madrid, Ediciones José Porrúa Turanzas, 1970, p. 5-619; Michael Mathes (comp.), *Californiana III. Documentos para la historia de la transformación colonizadora de California, 1679-1686*, Madrid, Ediciones José Porrúa Turanzas, 1974, 2 t., p. 1-565; Del Río, *A la diestra...*, p. 36-65.



La cosa cambió a partir de 1697 con la erección de la misión y presidio de Loreto a cargo de misioneros jesuitas.³ Siempre en medio de una gran precariedad, los establecimientos jesuíticos lograron echar raíces en la provincia peninsular, lo cual, junto con el paulatino acrecentamiento del llamado Fondo Piadoso de las Californias y la regularización de las aportaciones del real erario en materia de situados, permitió la consolidación de un sistema de abasto no comercial mediante rutas de cabotaje entre Loreto (bahía de San Dionisio) y ciertas localidades costañas del noroeste novohispano: Guaymas, Santa Cruz de Mayo (hoy Huatabampo) y Santa María de Ahome (muy cerca de Topolobampo), así como entre Loreto y los desembarcaderos cercanos a los pueblos misionales a lo largo del litoral interior de la Antigua California: ensenada de San José del Cabo (misión San José del Cabo), bahía de Las Palmas (misión Santiago de los Coras), bahía de La Paz (misión Nuestra Señora del Pilar), bahía de Dolores (misión Nuestra Señora de los Dolores), costa de Mulegé (misión Santa Rosalía de Mulegé), bahía de Los Ángeles (misión San Francisco de Borja) y bahía de San Luis Gonzaga (misión Santa María de los Ángeles). Estas rutas marítimas operaron de manera más o menos infrecuente, salvo en aquello que constituía el cordón umbilical que alimentaba a las misiones californianas, es decir, la conexión de Loreto con la procuraduría jesuítica de México y con las misiones proveedoras de las provincias coloniales de Sonora y Sinaloa. Lo demás solo tuvo una importancia local, aunque deben entenderse como parte de un antiguo sistema de cabotaje que desapareció con los años. Por fuerza, el sistema de abasto jesuítico operó de modo limitado y muy lejos de las posibilidades de crecimiento que en otras regiones ofrecían las actividades mercantiles, lo que necesariamente restringió el desarrollo de la navegación interprovincial.

Para hacer esto posible los jesuitas organizaron una pequeña marina, cuyo personal incluía patrones, alféreces, grumetes, marineros,

³ Para el establecimiento del sistema jesuítico en la península de California, véase Ignacio del Río, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Históricas, 2003 (Serie Historia Novohispana, 69).

cocineros, calafates, carpinteros y herreros, la mayor parte improvisados, pues en la Nueva España no había academias náuticas ni muchos europeos que quisieran servir en las rudimentarias embarcaciones que poseía la corporación ignaciana en aguas californianas. Con los años, el sistema alcanzó una relativa complejidad, aunque siguió dependiendo en gran medida del aprovisionamiento externo y permaneció expuesto a los altibajos de la producción económica, a la sequedad del suelo peninsular, a las prácticas fraudulentas, a las mermas durante las travesías y a los reveses climáticos. La institución perduró a pesar de todo y gracias a ello se sentaron las bases de un posterior reordenamiento tras la expulsión de la orden en junio de 1767, y más concretamente a raíz de la visita que hizo el poderoso visitador José de Gálvez a la provincia californiana entre julio de 1768 y abril de 1769.⁴

Para entonces ya se oían voces que coincidían en la necesidad de alentar las navegaciones de cabotaje en el golfo de California, esto como una medida para reducir las dificultades que imponía el traslado de bienes por vía terrestre e incrementar las facilidades inherentes al tráfico marítimo, más rápido, voluminoso y ahorrativo. Tales propuestas encontraron eco en el proyecto del visitador José de Gálvez a raíz de su visita a Nueva España (1765-1771).⁵ La expulsión de los jesuitas, las abultadas noticias acerca de la riqueza aurífera y argentífera del noroeste novohispano, el clima de violencia interétnica en la provincia de Sonora y la presunta incursión rusa en el litoral norcaliforniano hicieron que el malagueño volteara a la región con el propósito —entre muchos otros que puso en

⁴ Acerca del sistema de abasto jesuítico, véase Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 134-154; Francisco Javier Clavijero, *Historia de la Antigua o Baja California*, México, Editorial Porrúa, 2007, p. 142-143 (Colección “Sepan cuantos...”, 143); Miguel del Barco, *Historia natural y crónica de la Antigua California*, 2a. ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Históricas, 1988, p. 332-336 (Serie Historiadores y Cronistas de Indias, 3); Francisco Altable, “Los barcos de la esperanza”, en Dení Trejo Barajas (coord.), *Historia general de Baja California Sur. La economía regional*, La Paz, Plaza y Valdés Editores/Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2002, t. 1, p. 121-129.

⁵ Algunos antecedentes sobre esta coincidencia en Juan Domingo Vidargas, “Comercio y navegación en el golfo de California”, La Paz, *VI Semana de Información Histórica de Baja California Sur*, 1985, p. 73-74 (p. 71-80).

marcha la casa de Borbón como parte de su política reformista durante el siglo XVIII— de fomentar el comercio libre interprovincial en el Mar de Cortés. Esto desató una serie de efectos que modificaron el sistema de abasto californiano, en lo inmediato y, sobre todo, en el largo plazo. Las páginas siguientes abordan dicho proceso en lo referente a la estructura creada con el fin de satisfacer los requerimientos vitales de misiones, pueblos de civiles y establecimientos militares en ambas Californias, la del sur y la del norte, lo que transformó el viejo sistema jesuítico llevándolo a una organización plenamente basada en la navegación de cabotaje.⁶

La reglamentación inicial

Mientras el sistema de abasto estuvo a cargo de la Compañía de Jesús la autoridad real no intervino mayormente. Las cosas cambiaron cuando la Real Hacienda tomó las riendas que el propio visitador Gálvez le proporcionó a través de sus instrucciones. Si bien en lo inmediato no había más remedio que continuar con el suministro externo, previó el fomento de la economía local con miras a la autosuficiencia, pues la persistente dependencia lastimaba los intereses regios al reproducirse el dispendio que ocasionaba la enorme distancia entre las localidades proveedoras (ciudad de México, Guadalajara y otras) y las receptoras (misiones y presidios californianos). Por otro lado, le parecía que el ineludible mantenimiento de buques e instalaciones portuarias (talleres de herrería, carpintería y calafatería) resultaba, según él, demasiado oneroso y excesivo el situado de Loreto, esto es, la nómina de la tropa y marinería, pagada en especie y distribuida a través de los almacenes militares establecidos en las Californias. Desde su óptica, la mejor solución estaba en el

⁶ Sobre la aplicación del reformismo borbónico en las Californias, véase Francisco Atable, *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, 1767-1825*, La Paz, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2013. Para la formación de un espacio de comercio marítimo en el golfo de California, véase Dení Trejo Barajas, *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*, La Paz, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999.

fomento de la colonización civil, la producción económica y el comercio interprovincial en aguas del golfo y Pacífico californianos. Para ello hizo públicas varias ordenanzas, casi todas ellas de muy pobres resultados.⁷

La reforma del sistema de abasto para las misiones y presidios fue una parte sustancial de su proyecto californiano. En 1766, antes de su viaje a la Baja California, dio un primer paso al ordenar la construcción de un astillero en las costas nayaritas para la botadura de los navíos que requería la reorganización del sistema. Las obras de esta especie de arsenal o atarazana se hicieron al norte de Matanchel (la actual bahía nayarita de Matanchén) en un paraje costero del cual tomó el nuevo establecimiento su nombre de San Blas.⁸ Si bien en sus inicios funcionó como embarcadero para el traslado de tropas pertenecientes a la expedición punitiva contra los indios rebeldes de Sonora, es un hecho que Gálvez lo tenía visualizado como punto de almacenamiento y embarque de las provisiones destinadas a los núcleos de cristianización y fortines californianos, tanto del que existía en la Baja California (Loreto) como de los que se proyectaban para la Alta California, presuntamente amenazada por la expansión de las colonias rusas de cazadores de pieles finas (nutrias marinas, castores y pinnípedos) (mapa 1).⁹

Antes siquiera de que se levantaran las primeras edificaciones (viviendas, iglesia, astillero, talleres, almacén, comisaría, etcétera), Gálvez previó la necesidad de fijar las derrotas y los tiempos de navegación para las naves que zarparían y atracarían en San Blas, ya que, de acuerdo con el historial que le comunicaron, los contra-tiempos y naufragios habidos en el golfo y en el litoral occidental

⁷ Altable, *Vientos nuevos...*, p. 251-318, 321-409 y 411-500.

⁸ Hugo Antonio Arciniega Ávila, "El puerto de San Blas: con las marismas por muralla", en Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera (coord.), *El mar: percepciones, lectura y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 343-364.

⁹ Sobre la expedición punitiva, véase Edgar Omar Gutiérrez López, "José de Gálvez y sus aliados políticos en el financiamiento de la expedición militar a Sonora, 1765-1771", *Transatlantic Studies Network. Revista de Estudios Internacionales*, n. 2, julio-diciembre, 2016, p. 45-50; María del Valle Borrero Silva y María del Carmen Tonella Trelles, "La presencia de catalanes en la provincia de Sonora a fines del siglo XVIII", *IdUS. Depósito de Investigación de la Universidad de Sevilla, Temas Americanistas*, n. 36, 2016, p. 110-116.

Mapa 1
ESPACIO REGIONAL EN QUE OPERÓ EL REAL SISTEMA
DE ABASTO CALIFORNIANO



FUENTE MAPA DIGITAL: V-3.10.6. Especificaciones cartográficas: Proyección: UTM,
Zona: 12 N. Elaborado por M. en C. José Miguel Suárez Altamirano

de las Californias se debían, más que a las inclemencias atmosféricas, a la impericia de los navegantes llamados “prácticos”, o sea, sin título de piloto egresado de alguna de las escuelas españolas.¹⁰ Tal vez con demasiada ligereza decía que, si bien la experiencia mostraba que los viajes se hacían particularmente riesgosos durante la temporada ciclónica (de julio a octubre), lo serían menos si se ajustaban los rumbos a lo indicado por marineros experimentados, hombres como Manuel Rivero Cordero, recientemente nombrado comandante naval de San Blas por el propio visitador, o el navegante y matemático Antonio Faveau de Quesada, que lo acompañaba en calidad de experto colaborador, o el oficial Vicente Vila, a quien le confirió el rumboso título de piloto en jefe de la Real Armada de España en la Mar del Sur, cuyas recomendaciones aconsejaban que los itinerarios de sur a norte (partiendo de San Blas hacia las Californias), buscaran enmarcarse hasta encontrar los “vientos generales” que empujan las naves hacia el cabo de San Lucas y de ahí hacia el interior del golfo, o por fuera, abriéndose hacia mar adentro para surgir, semanas más tarde, frente a las costas de la California septentrional. De regreso, si se navegaba por el Mar de Cortés, convenía “pegar” la embarcación a la línea costera de Sonora, Sinaloa y Nueva Galicia, o a los márgenes occidentales de las Californias si se venía por el océano Pacífico, para después doblar en San Lucas hacia el oriente y así ganar las costas novogallegas.¹¹

Desde un principio, y a veces con obsesiva minuciosidad, Gálvez dispuso las reglas bajo las cuales habría de funcionar la administración del puerto novogallego, entre todo ello, lo relativo a los nombramientos para los principales puestos de poder: la comandancia naval y la jefatura del almacén general o comisaría de San Blas, lo que incluía las penas y sanciones a que se harían merecedores quienes infringieran los reglamentos establecidos, y para botón de muestra, en abril de 1769 destituyó a Francisco Ley, comisario o administrador de la comisaría o almacén de San Blas, al parecer por

¹⁰ “Carta de Gálvez al virrey, real de Santa Ana”, 8 de septiembre de 1768, Archivo General de Indias (en adelante AGI), *Audiencia de Guadalajara*, v. 416, exp. 40, f. 276-277.

¹¹ “Carta de Gálvez al virrey, real de Santa Ana”, 8 de septiembre de 1768, AGI, *Audiencia de Guadalajara*, v. 416, exp. 40, f. 277-278.

ciertas irregularidades en el manejo de los suministros, confiriendo la plaza al alférez José María Lasso. Acto seguido, hizo saber a los oficiales, capitanes, pilotos, contra maestres, marineros, empleados del astillero y demás pobladores del llamado Departamento de San Blas la rigurosa obligación que tenían de obedecer y ejecutar, “sin excusa ni dilación”, todo lo que dispusiere el nuevo comisario del almacén general dentro de las facultades que le competían, así como los castigos que la contravención de su mandato traía aparejados.¹² Un caso todavía más sonado fue el que involucró al comisario del almacén de Loreto, Antonio José López de Toledo, por presuntos malos manejos y abuso de poder.¹³

Por esa misma fecha también promulgó su instrucción para la provisión de raciones o ranchos a bordo de las embarcaciones, esto con la finalidad de aminorar los gastos inherentes al abasto californiano y empezar a poner orden en la distribución de alimentos que la Corona proporcionaba a las tripulaciones. La primera cláusula del denominado *Reglamento de ranchos* determinaba que los barcos en ruta hacia la península de California y fondeaderos de Sonora y Sinaloa llevarían un rancho para cuatro meses por viaje redondo y el doble para los viajes de ida y vuelta hacia la Alta California, cuya colonización apenas comenzaba. La segunda cláusula establecía los “precisos renglones” en que habrían de consistir las provisiones: pan en forma de galleta, maíz en grano y en pinole, carne en salmuera, pescado en salazón, legumbres secas, arroz, frijol, manteca de vaca, queso, vinagre, sal, chile, agua y leña. En las siguientes cláusulas se pormenorizaban las cantidades de raciones diarias a proporción del número de tripulantes, así como los precisos pesos y medidas de cada alimento por ración diaria y por individuo, considerando incluso un excedente para satisfacer las necesidades en caso de demoras causadas por malas condiciones climáticas, descomposturas y otros contratiempos, de todo lo cual tendría que

¹² “Decreto de Gálvez”, La Paz, 4 de abril de 1769, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Californias*, v. 67, exp. 26, f. 128-129.

¹³ El proceso judicial completo en Francisco Altable, *La pelea de los mandones. Relato documentado sobre un conflicto de poder en la Baja California colonial*, La Paz, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2018.

llevar cuenta exacta el capitán o patrón de barco. Aparte de la ración ordinaria, los “pilotos capitanes” titulados tendrían derecho a una gratificación de cincuenta pesos en los viajes de cuatro meses y de cien en los de doble duración. Por último, si entre los viajeros hubiera oficiales militares y otras “personas de distinción”, el rancho tendría que ser el correspondiente al rango y posición social del pasajero en cuestión. El párrafo final reclamaba ajustarse a la letra del clausulado, en la idea de que así, al menos en parte, podrían reducirse las corruptelas dentro del real sistema de abasto, tanto del personal marítimo y como del terrestre, lo que prometía, decía el visitador, menos fugas para el erario de su majestad.¹⁴ Se necesitan investigaciones que ahonden en el asunto, pero, aunque sea a manera de hipótesis, no parece que la observación del *Reglamento de ranchos* fue la prevista. Matías de Armona, el primer gobernador titular de la Antigua California, le decía al comisario de Loreto, el mencionado Antonio José López de Toledo, que la precaria situación económica de la gobernación, obligaba a que las tripulaciones de los barcos provenientes de la Nueva España continental vinieran bien abastecidos de ranchos, pues era público y notorio que venir a la península en busca de víveres era lo mismo que “ir a La Meca en solicitud de indulgencias plenarias”, indicio de que no siempre se actuaba con estricto apego a la correspondiente instrucción.¹⁵

El día que Gálvez suscribió el *Reglamento de ranchos* también expidió otro de carácter complementario para regular el tráfico de personas y cargamentos entre San Blas y las Californias. El título que le dio resulta larguísimo, pero se puede convenir en la simple denominación de *Arancel de fletes y pasajes*, cuya obvia finalidad fue establecer el cobro del servicio por transporte de bienes y pasajeros como medio para resarcir, en alguna medida, los gastos de operación del sistema de abasto en su conjunto. Tres fueron los puntos en que se centró dicha disposición: primero, un viajero “decente y de facultades”

¹⁴ “Reglamento de los ranchos que se han de poner en los paquebotes y demás embarcaciones de su majestad que navegan en esta carrera del Mar del Sur”, Cabo San Lucas, 2 de marzo de 1769, AGN, *Provincias Internas*, v. 166, exp. 3, f. 159-163.

¹⁵ “Matías de Armona a Antonio José López de Toledo, real de Santa Ana”, sin fecha, AGN, *Californias*, v. 76, exp. 62, f. 254-250.



—es decir, cuerdo y de buena reputación— embarcado en San Blas con destino a la Baja California, con cama y baúl, pagaría cien pesos por concepto de fletes, y solo veinticinco en caso de que viajara sujeto a la ración ordinaria “del caldero de la tripulación” y no llevara consigo más equipaje que una caja o maleta de ropa. Segundo, de San Blas a la península se cobrarían dos reales (veinticinco céntimos de peso) por cada arroba (once kilos y medio) de efectos y mercaderías, un peso por cada fanega (cincuenta y cinco litros y medio) de grano y cuatro reales (cincuenta céntimos de peso) por cada quintal de fierro u otros metales. De California a San Blas pagarían los pasajeros la mitad de los precios señalados por ser más breve el trayecto de norte a sur. Tercero, los fletes de las provincias de Sonora y Ostimuri hacia San Blas también costarían la mitad, tanto de ida como de vuelta, y la cuarta parte si fuera hacia o desde las costas sinaloenses (provincias de Maloya, El Rosario, Copala, Culiacán y Sinaloa).¹⁶

El *Arancel de fletes y pasajes* debió de experimentar repetidas transgresiones, dado el escaso control que se tenía sobre las provincias del norte, la impericia de muchos de los funcionarios empleados en ellas y las circunstancias adversas de la región, determinantes en buen grado del modo de hacer las cosas y del alcance de los ordenamientos. Sin embargo, el arancel continuaba vigente en 1781, como se desprende de un documento firmado por Joaquín Cañete, capitán del presidio de Loreto en ese entonces.¹⁷

El comisario de San Blas estaba a cargo de todo lo relativo al real sistema de abasto: supervisaba la carga y descarga de los buques, llevaba las cuentas del almacén real y de sus dependientes (personal de mar y tierra), vigilaba el buen funcionamiento del astillero y de las salinas comarcanas, preparaba y remitía a la ciudad de México las denominadas memorias de misioneros y las

¹⁶ “Arancel y reglamento provisional de los fletes de mar que se deben satisfacer por las personas y efectos que se transportaren en las embarcaciones de su majestad desde el puerto de San Blas a los de esta península y los de Sinaloa y Sonora”, Cabo San Lucas, 2 de marzo de 1769, AGN, *Californias*, v. 71, exp. 2, f. 29-30.

¹⁷ “Copia certificada de Joaquín Cañete”, Loreto, 30 de septiembre de 1781, AGN, *Californias*, v. 71, exp. 2, f. 29-30.

solicitudes de acopio de los presidios, a la vez que negociaba con productores y comerciantes de la región la compra de comestibles y demás productos que formaban parte sustancial de los situados y suministros para misiones.

Con cierta insistencia se le pedía que pactara con los intermediarios que ofreciesen los precios más bajos, lo que tenía sus complicaciones, pues los costos de transportación, los altibajos de la producción agrícola y los intereses particulares de los proveedores, entre otras cosas, fueron factores incidentes que solían echar abajo los regateos del comisario real.¹⁸ A menudo, los tratos se anegaban en la discrepancia de intereses, como aconteció en 1783, cuando, ante el fallecimiento del comerciante José Vélez, no se presentó otro abastecedor para satisfacer las memorias y situados californianos, no obstante haberse publicado la correspondiente convocatoria.¹⁹ Al año siguiente resurgió el problema a raíz de la quiebra que sufrió el comerciante Mariano Íñigo, cuya sustitución tardó en darse por no haber nadie que quisiera ajustarse a los precios que el difunto había pactado en vida con el comisario de San Blas.²⁰ En teoría, éste tenía la obligación de velar por los intereses de la Real Hacienda, y para ello convocaba a los postores por medio de rotulones que se publicaban en las poblaciones cercanas. El jefe de la comisaría trataba de comprar lo mejor y lo más barato posible, pero solía complicarse porque intervenían diversas consideraciones, variables que pasaban por el pago de fletes y alcabalas, gastos de transporte desde la zona de producción hasta las puertas del almacén, formas de pago, especificidades sobre la enfieladadura de las mercancías y las posibles soluciones en caso de mermas y demás pérdidas que se presentaran durante el trayecto, lo cual no pocas veces llegó a retrasar los embarques de remesas.²¹ En 1784, por citar este entre otros ejemplos, la oferta de cierto comerciante, un sujeto de apellido López, fue

¹⁸ “Varios documentos”, AGN, *Provincias Internas*, v. 222, exp. 2, f. 3 y 4.

¹⁹ “Francisco Trillo a José de Gálvez”, San Blas, 2 de julio de 1783, AGN, *Provincias Internas*, v. 222, exp. 2, f. 65-66.

²⁰ “Francisco Trillo a José de Gálvez”, San Blas, 24 de marzo de 1784, AGN, *Provincias Internas*, v. 222, exp. 2, f. 62.

²¹ “Francisco Trillo al alcalde mayor de Tepic”, San Blas, 15 de marzo de 1784, AGN, *Provincias Internas*, v. 222, exp. 3, f. 83.

rechazada por no querer ajustarse a los precios que el guardalmacén de San Blas estaba dispuesto a pagar. Luego, ante la escasez de postores que accedieran a las condiciones que la comisaría autorizaba, se designó a un empleado de gobierno para hacer la compra directa y así abaratar los costos.²² Se señaló para el efecto a un tal Matías de los Ríos, pero el procedimiento no fructificó y para 1786 se tuvo que volver a la contratación mediante intermediarios.²³

De las instrucciones relacionadas con el abasto de la Baja California, quizá la que mayor controversia levantó fue la reducción de los salarios de la tropa y marinería. Recuérdese que la nómina se pagaba en forma de situado, esto es, en especie, toda vez que en la región no circulaba dinero amonedado, entre otras razones, porque de nada hubiera servido el metálico en una provincia carente de comercios donde gastarlo; de ahí la íntima relación que había entre el importe del situado, los precios del almacén y los salarios del personal. Lo natural era que el costo del situado determinara los precios de los artículos ya puestos en el almacén, y que éstos, a su vez, determinaran los montos de los haberes. Si los precios venían altos, como decía el visitador que venían, entonces altas tenían que ser las remuneraciones también; de otro modo habría sido difícil retener en sus puestos a soldados y marineros, amenazados por el perpetuo endeudamiento a causa de dicha disparidad. Gálvez sabía que el costo del situado californiano obedecía a los desmesurados precios que se pagaban en las provincias fronterizas por los productos traídos desde el altiplano central; por eso fue que, en paralelo a la rebaja salarial, tuvo que contemplar una disminución proporcional de los precios en el almacén de Loreto, lo que necesariamente tendría que acompañarse de un simétrico abaratamiento del situado. He ahí una razón de peso para que los sucesivos jefes de la comisaría de San Blas se esmeraran en pactar precios razonables con los proveedores, pues lo contrario hacía inviable la nueva política salarial, y aún el proyecto general del visitador, pues éste esperaba

²² “Francisco Trillo a José de Gálvez”, San Blas, 8 de septiembre de 1784, AGN, *Provincias Internas*, v. 222, exp. 3, f. 126-127.

²³ “Francisco Trillo a José de Gálvez”, sin fecha, AGN, *Provincias Internas*, v. 222, exp. 4, f. 168-169.

que, por efecto de deflación, mejoraran las condiciones de vida y que eso contribuyera, en el mediano plazo, al aumento de la población, producción y comercio peninsulares, lo que haría variar las desventajosas circunstancias en que vivían los habitantes de la región. Así las cosas, y tal vez de manera un tanto precipitada, se dio a la tarea de modificar la nómina y el arancel de precios vigentes.²⁴ Las rebajas fueron notables, pero igualmente lo fueron las protestas del personal. En distintos momentos los soldados y marineros se pronunciaron en contra de la medida, pues ésta, decían, los había dejado en la peor situación para cumplir con la manutención de sus familias.²⁵ Otros militares de mayor graduación también solicitaron una mejor paga bajo el argumento de que no había proporción entre lo que ganaban y los precios de lo que compraban en el almacén de Loreto, insinuando que el arancel de Gálvez en absoluto compensaba la pérdida salarial.²⁶ Simultáneamente, la ya de por sí endeble economía misional sufrió lo propio a causa de lo mismo. Francisco Palou, fraile presidente de las misiones bajacalifornianas, hizo públicos los inconvenientes de obligar a los misioneros a vender sus excedentes a la tienda oficial, argumentando que el nuevo arancel rebajaba los precios a tal grado, que el producto de la venta no alcanzaba para alimentar y vestir a los indios catecúmenos. Además, añadía, la comisaría loreтана ya debía más de ocho mil pesos a las misiones y no había certidumbre de que esa deuda se cubriera pronto. El propio Gálvez tuvo que subrayar el carácter provisional de sus instrucciones en la materia, adelantando que más adelante podrían incrementarse los precios debido a lo diversos factores con los que normalmente tropezaban las actividades productivas. Sin embargo, hasta donde puede verse, nada dijo sobre la consecuente compensación salarial de soldados y marineros.²⁷

²⁴ “Informe de Neve al comandante general de las Provincias Internas”, Presidio de Monterrey, 4 de marzo de 1781, AGN, *Californias*, v. 14, exp. 15, f. 410-412.

²⁵ “Mariano de Robles a Matías de Armona”, Loreto, 11 de septiembre de 1770, AGN, *Californias*, v. 76, exp. 71, f. 291-292.

²⁶ “Juan Gutiérrez al virrey”, Santa Cruz de Mayo, 11 de febrero de 1770, AGN, *Californias*, v. 76, exp. 72, f. 301.

²⁷ “Instrucciones de José de Gálvez”, Cuirimpo, 14 de mayo de 1769, AGN, *Californias*, v. 13, exp. 4, f. 208-260.



En cuanto a los montos de la nómina es preciso aclarar que existía una notable diferencia entre la tropa y el personal de mar, ya que un capitán de barco recibía algo menos de la mitad de lo que ganaba un capitán de tierra y poco más del sueldo promedio de un sargento. Este, por su parte, tenía un ingreso doblemente superior al de un marinero. Los únicos salarios equiparables eran los de sargentos, arráeces y maestros de oficio. Cuando arreciaron las protestas, las autoridades virreinales se vieron obligadas a elevar los sueldos, ya que, de no hacerlo, se corría el riesgo de que soldados y marineros optaran por la desertión. Con todo y eso, la desigualdad salarial persistió. En 1773 se aprobó un nuevo plan de salarios en el que, según informes de José Joaquín de Arrillaga (comandante del presidio de Loreto) al gobernador Pedro Fages, no quedó contemplada la marinería sudcaliforniana, cuyo olvido, advirtió, fue causa del “miserable estado” en que subsistía la gente de mar.²⁸ En su opinión, merecieron mayor atención los empleados de San Blas y los nuevos establecimientos altacalifornianos, omisión que, aunada al aumento de los precios del situado “en un cien por ciento”, provocó perjuicios a los miembros de la marina loretana. Más tarde, en 1775, el virrey decretó nuevos cambios cuya ejecución quedó en manos del entonces gobernador Felipe de Neve, los cuales tuvieron aplicación hasta 1779 mediante el nuevo reglamento que dicho gobernador puso en vigencia.²⁹ De acuerdo con lo dispuesto en esta ordenanza, se rebajó el cien por ciento que había sido aumentado en 1773, con lo que el sueldo de la tropa quedó “muy regular y proporcionado al país”. Así y todo, escribe el comandante Arrillaga, la tripulación de los barcos no recibió igual beneficio y se vio reducida a un “miserable sueldo”.³⁰ Fue por ese tiempo que el gobernador Neve preparó un nuevo arancel con miras a equilibrar precios y salarios, pero esto tampoco satisfizo las urgentes necesidades de los marinos loretanos,

²⁸ “José Joaquín de Arrillaga a Pedro Fages”, Loreto, 1 de septiembre de 1786, AGN, *Californias*, v. 46, exp. 22, f. 414.

²⁹ “Álvarez Osorio a Felipe de Neve”, Loreto, 10 de octubre de 1780, AGN, *Californias*, v. 16, exp. 5, f. 222.

³⁰ “José Joaquín de Arrillaga a Pedro Fages”, Loreto, 1 de septiembre de 1786, AGN, *Californias*, v. 46, exp. 22, f. 414.

cuyos sueldos, comparados con los de San Blas, siguieron acusando una notoria desventaja. Decía el comandante Arrillaga que un grumete de San Blas ganaba más que el primer práctico o arráez de Loreto.³¹ Para 1786, año en que Arrillaga redactó el citado informe, propuso aumentar la paga de los marineros a cambio de que estos se encargaran de ir a San Blas en busca de los bastimentos destinados a Loreto, esto con el fin de ahorrar un gasto aproximado de 1 149 pesos al mes, cantidad que equivalía al costo del trayecto desde la costa nayarita hasta la rada de Loreto, ello en la inteligencia de que el recorrido se haría en una goleta cuya navegación resultaría, según Arrillaga, menos onerosa.³² Por alguna razón, la propuesta no fue aprobada sino hasta 1789, cuando al fin fueron equiparados los salarios de los marineros a ambos lados del golfo de California.³³

Como ya quedó dicho, en las provincias norteñas del virreinato novohispano, donde resultaba complicado que autoridades, misioneros, tropa, marinería y colonos accedieran a víveres y artículos de consumo básico, el real sistema de abasto tuvo que operar a través de mecanismos específicos, en este caso las memorias de misiones y las solicitudes de situados para soldados, marineros y sus familias. Por tanto, se entiende que los recursos para financiar las remesas que se enviaban por mar a los puertos y almacenes de las Californias provenían y eran administrados por la Real Hacienda a través de los administradores de los almacenes oficiales, procuradores, factores y empleados de la institución hacendística. El comisario de Loreto, los misioneros y los guardalmacenes de los presidios en ambas Californias tenían la obligación de remitir las listas anuales de suministros. Estas solicitudes, una vez revisadas y autorizadas por el gobernador provincial y por el comandante del presidio de Loreto, se dirigían al comisario de San Blas y, por su conducto, a la procuraduría de México a fin de que la Junta de Real Hacienda diera el visto bueno.

³¹ “José Joaquín de Arrillaga a Pedro Fages”, Loreto, 1 de septiembre de 1786, AGN, *Californias*, v. 46, exp. 22, f. 415.

³² “José Joaquín de Arrillaga a Pedro Fages”, Loreto, 1 de septiembre de 1786, AGN, *Californias*, v. 46, exp. 22, f. 418.

³³ “José Joaquín de Arrillaga a Pedro Fages”, Loreto, 1 de septiembre de 1786, AGN, *Californias*, v. 46, exp. 22, f. 446.



Hecho esto, se transfería la orden a quienes se encargaban del acopio, es decir, al comisario de San Blas, en lo relativo a la contratación de proveedores regionales, y al procurador de México, que realizaba la misma labor con los contratistas o factores de la ciudad y sus intermediaciones, o incluso de otras localidades altiplánicas.

Todo a punto, se transportaba la remisión a lomo de mula hasta la costa de San Blas, donde se inspeccionaba y almacenaba la carga hasta el tiempo previsto para el embarque. Estibada en uno de los buques que operaban para el sistema (paquebotes *San Antonio*, *San Carlos*, *Concepción*, *San José*, la fragata *San Francisco* y otros que se botaron después), se llevaba a Loreto o a alguno de los puertos naturales de la Alta California (San Diego, costa de Santa Bárbara, bahía de Monterrey y bahía de San Francisco) donde pasaba por el mismo proceso de descarga, inspección y almacenamiento bajo la supervisión del comisario loreetano o de los respectivos guardalmacenes que había en cada establecimiento militar de la California continental (mapa 2).

La cantidad de barcos aumentó a medida que se erigieron nuevos presidios en las Californias y, por consecuencia, también se incrementaron los volúmenes, los costos y las nóminas. Para 1788 se contaba con al menos cinco embarcaciones de respetable tamaño que hacían navegaciones de cabotaje, ida y vuelta, de San Blas a los puertos del alto Pacífico californiano y a los del golfo, tanto del lado peninsular como del sonorenses y sinaloense.³⁴ Al lado de esto, alguna de estas embarcaciones servía para el transporte de sal desde la mina de isla del Carmen (frente a Loreto) hasta la bahía de La Paz para surtimiento de los reales mineros que operaban en el macizo montañoso del sur, así como para San Blas, donde tenían que enfrentar la durísima competencia de las salinas nayaritas, al parecer de mayor calidad (mapa 3).³⁵

Ya puesto el suministro en su lugar de destino, se procedía a la entrega de lo perteneciente a las misiones y el resto se expendía en

³⁴ “Noticia de los buques que anualmente navegan a los presidios de la Antigua y Nueva California”, San Blas, 10 de marzo de 1786, AGN, *Provincias Internas*, v. 222, exp. 4, f. 155.

³⁵ Altable, *Vientos nuevos...*, p. 353-373.

Mapa 2
ÁREA DE LA ALTA CALIFORNIA DONDE OPERABAN LAS NAVEGACIONES
DE CABOTAJE DEL REAL SISTEMA DE ABASTO. MISIONES,
ASENTAMIENTOS CIVILES Y FONDEADEROS ALTACALIFORNIANOS



FUENTE MAPA DIGITAL: V-3.10.6. Especificaciones cartográficas: Proyección: UTM,
Zona: 12 N. Elaborado por M. en C. José Miguel Suárez Altamirano

Mapa 3
ÁREA DEL MAR DE CORTÉS DONDE OPERABAN LAS NAVEGACIONES
DE CABOTAJE DEL REAL SISTEMA DE ABASTO. MISIONES, PUEBLOS
DE MINAS Y FONDEADEROS SUDCALIFORNIANOS



FUENTE MAPA DIGITAL: V-3.10.6. Especificaciones cartográficas: Proyección: UTM,
Zona: 12 N. Elaborado por M. en C. José Miguel Suárez Altamirano

los almacenes reales poco a poco, según las necesidades cotidianas de oficiales, soldados y marineros, todo ello a cuenta de sus correspondientes salarios. Al paso de los meses, las existencias comenzaban a perder altura en los entrepaños del almacén y ésa era la señal para preparar y enviar una nueva solicitud al comisario de San Blas. En cada etapa se realizaban variados procedimientos administrativos y los responsables debían cumplir —cosa que no siempre hacían en tiempo y forma— con el papeleo contable, cuyo punto culminante llegaba una vez enviados los estados generales de los presidios, esto es, la contabilidad anual que, para su revisión y, en su caso, aprobación, mandaban los comisarios reales al Real Tribunal y Audiencia de Cuentas de la ciudad de México, que era la instancia contralora de la Real Hacienda. Ya verificadas las cuentas y notificada la secretaría virreinal, quedaba cerrado el ciclo operativo del real sistema de abasto, que no era otra cosa que un régimen de financiación al servicio del expansionismo español en la región del golfo y Pacífico californianos.

Del lado Californiano, Gálvez creó la contraparte de San Blas. En el pueblo minero de Santa Ana —cuyas ruinas se encuentran en las estribaciones de la sierra de la Laguna, a unos 60 kilómetros al sur de La Paz— estableció una tienda oficial para las necesidades de la comarca minera y misiones de aquella jurisdicción sureña, mientras que el almacén de Loreto, en funciones desde los primeros años de la administración jesuítica, continuó operando bajo las nuevas reglas del gobierno provincial instaurado por órdenes del visitador en diciembre de 1767. Ambos depósitos quedaron en manos de sendos comisarios, asistidos por sus respectivos cajeros y subordinados al mando político del flamante gobierno provincial, que Gálvez encomendó, de manera interina, al capitán Gaspar de Portolá.³⁶ En los primeros meses que siguieron a la salida de los jesuitas, él fue quien tomó, también de forma provisional, las riendas del almacén militar, hasta que fue sustituido por Francisco Trillo Bermúdez entre fines de 1768 y abril de 1769. Es probable que las designaciones de Trillo

³⁶ “El virrey al comisario Antonio José López de Toledo”, México, 12 de noviembre de 1770, AGN, *Californias*, v. 76, exp. 83, f. 334.

y del comisario de Santa Ana, Manuel Espinosa de los Monteros, hayan sido hechas por Gálvez por las mismas fechas, es decir, el 11 de julio de 1768, una semana después de haber desembarcado. A partir de entonces, si bien con algunos altibajos, la tienda loretana contó con la ininterrumpida presencia de comisarios y cajeros, no así la del distrito minero, cuyas puertas se cerraron hacia junio de 1773. Un dato puntual que merece consignarse es que el 7 de octubre de 1769, a causa de la inestabilidad en el manejo del almacén baja-californiano, el visitador concedió la titularidad de la comisaría loretana al ya referido Antonio José López de Toledo, natural de La Florida, de 30 años de edad y nueve de servicios como cadete del regimiento de infantería de La Habana, según rezaba la carta de recomendación que portaba. López de Toledo tomó posesión del cargo el 23 de octubre de 1769 y lo entregó, acusado de fraude por el gobernador Felipe Barri, el 18 de junio de 1771. Una vez exonerado, retomó el puesto en mayo de 1773, para volver a dejarlo en enero de 1774 al ser transferido a San Blas con el título de oficial pagador y guardalmacén.³⁷

En cuanto a la organización naval de las Californias, las instrucciones de Gálvez tuvieron mucho de utópicas, como cuando decretó la formación de una escuela de marinería en Loreto para que los indios bajacalifornianos estudiaran allí las artes de la navegación y la pesca de perlas, o cuando extendió a La Paz y a Puerto Escondido (al sur de Loreto) la categoría de puertos menores, decretos que no pasaron del papel. Con eso y todo, visto desde la distancia, su labor constituyó el punto de partida para la consolidación del sistema marítimo californiano, que luego evolucionó a formas algo más complejas, como veremos en seguida. Juan Domingo Vidargas no duda en afirmar que “su legislación fue la base de toda una política

³⁷ “Sobre Gaspar de Portolá”, AGN, *Marina*, v. 32-A, exp. 4, f. 24-70, *Provincias Internas*, v. 211, exp. 10, f. 79-82, *Provincias Internas*, v. 7, exp. 26, f. 296-302. “Sobre el comisario Trillo”, AGN, *Provincias Internas*, v. 166, exp. 11, es copia en Universidad Autónoma de Baja California/Instituto de Investigaciones Históricas (en adelante UABC/IIH), exp. 7.4, f. 1-16. “Sobre López de Toledo”, AGI, *Audiencia de Guadalajara*, 416, sin número de exp., f. 980-992. “El nombramiento de López de Toledo en Testimonio de los autos fechos a instancia de don Antonio López de Toledo”, Cuartel general de Pític, 7 de octubre de 1769, AGI, *Guadalajara*, 416, f. 982 y AGN, *Californias*, v. 76, exp. 83, f. 347.

naval y comercial importante en el golfo de California”. El adjetivo “importante”, siempre es relativo, pero a mí tampoco me cabe duda de que los sueños de Gálvez en este asunto tuvieron una trascendencia que ha sido documentada.³⁸

Los ordenamientos ulteriores

Según fue avanzando la ocupación española de la Alta California, se fueron levantando nuevas fortificaciones militares: San Diego (1769), San Carlos de Monterrey (1770), San Francisco (1776) y Santa Bárbara (1782). Por consecuencia, pronto se incrementaron los efectivos militares y las operaciones del sistema de abasto y el primer presupuesto de egresos que elaboró el visitador Gálvez quedó rebasado.

En un principio fueron los propios comandantes de presidio los encargados, pero las complejidades administrativas hicieron que, a partir de 1773, se nombrasen los primeros “guardalmacenes”, sujetos, en un principio, a la comisaría de Loreto y, más tarde, directamente a la de San Blas. La necesidad fue tal, que el virrey admitió la urgencia de dotar al sistema de un reglamento formal para el manejo de caudales por parte de los comisarios reales, tarea encomendada al entonces director del confiscado Fondo Piadoso de las Californias, Juan José de Echeveste. Recuérdese que este fondo fue establecido a los principios de la administración jesuítica, precisamente para financiar la expansión del sistema misional en la península de California. Así, pues, el llamado *Reglamento de Echeveste* o *de 1773* fue aprobado por la Junta de Real Hacienda el 8 de julio de dicho año y aplicado desde el 1 de julio de 1774. El documento en cuestión consideraba una planta de 292 empleados, ya considerados los haberes y el número de plazas para tropa y marinería (cuadro 1).³⁹

³⁸ Vidargas, “Comercio y navegación...”, p. 75; Altable, *Vientos nuevos...*, p. 411-500; Trejo, *Espacio y economía...*, 31-80.

³⁹ “Reglamento provisional para las atenciones de Californias y Departamento de San Blas”, 24 de mayo de 1773, AGN, *Cárceles y presidios*, v. 5, exp. 5, f. 203-231, *Provincias Internas*, v. 217, exp. 14, f. 155-189, *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 281, exp. 20, sin número de foja. También en “Informe de Pedro Galindo Navarro”, Arizpe, 27 de noviem-

Cuadro 1
REGLAMENTO PROVISIONAL DE 1773

<i>Lugar</i>	<i>Personal</i>	<i>Costo</i>
Presidio de Monterrey	26 oficiales y soldados, 1 guardalmacén, 2 carpinteros, 2 herreros y 4 arrieros	15 680 pesos
Presidio de San Diego	25 oficiales y soldados, 1 guardalmacén, 2 carpinteros y 2 herreros	12 180 pesos
Presidio de Loreto	1 gobernador de provincia, 1 comisario real, 35 oficiales y soldados, 1 primer arráez, 1 segundo arráez, 2 guardianes, 22 marineros, 5 grumetes, 1 cocinero, 1 carpintero, 1 calafate y 1 herrero	16 450 pesos
Departamento de San Blas	125 empleados en la Comisaría y en la Comandancia General del Departamento de Marina de San Blas	63 905 pesos
<i>Totales</i>	<i>262 plazas</i>	<i>108 216 pesos</i>

FUENTE: “Reglamento provisional para las atenciones de Californias y Departamento de San Blas”, 24 de mayo de 1773, AGN, *Cárceles y presidios*, v. 5, exp. 5, f. 203-231

Sin embargo, la nueva norma no tuvo el carácter formal que el virrey había previsto; de hecho, no pasó de ser un ordenamiento efímero, como su nombre lo indica. A fines de 1774, con apenas algo más de cinco meses de vigencia, comenzaron las consultas para considerar la conveniencia de formar un segundo reglamento. Para marzo de 1775 ya se había tomado la decisión: Julián de Arriaga, secretario de Indias, despachó las órdenes al efecto, bajo el argumento de que el *Reglamento de Echeveste* se había hecho “sin los conocimientos necesarios ni las

bre de 1780, AGN, *Californias*, v. 2-A, exp. 7, copia en Universidad Autónoma de Baja California/Instituto de Investigaciones Históricas, exp. 1.9, f. 1-12.

más vastas ideas”, o dicho de otra forma, que los cálculos presupuestarios que hizo dicho funcionario no bastaban para aliviar los apuros defensivos de las Californias. En su opinión, era preciso ampliar la cantidad de efectivos militares.⁴⁰ La secretaría virreinal pasó la orden al entonces gobernador de las Californias, Felipe de Neve, pero, por motivos todavía desconocidos, el documento tardó varios años en ver la luz, hasta que, el 1 de junio de 1779, lo hizo público con el nombre de *Reglamento provisional para la península de Californias*.⁴¹ El adjetivo se debe a que no fue oficialmente publicado por el rey hasta octubre de 1781, por cierto, con un encabezamiento distinto y desechado lo de “provisional”, esto es, *Reglamento para el gobierno de la provincia de Californias* (cuadro 2).⁴²

En los años anteriores a la redacción de esta ordenanza se habían erigido nuevas misiones en el norte de la península, así como un tercer presidio a orillas de la bahía de San Francisco, más otro que estaba por edificarse en el canal de Santa Bárbara. Todo esto tuvo que ser considerado por el gobernador a la hora de calcular una nómina no menor de 248 empleados, que, añadidos los de San Blas, sumaban entre 350 y 400 individuos.

La estimación de gastos que preparó el comisario Francisco Hijosa en 1788 permite formarse una idea de las dimensiones que llegó a tener el llamado Departamento de San Blas. Por lo que se refiere a la contaduría, trabajaban en ella, además de Hijosa, un contador, un oficial pagador, un oficial mayor y seis oficiales menores. Por la parte de la Comandancia General del Departamento de Marina de San Blas, el comandante general, auxiliado por un primer piloto graduado de teniente de fragata, un amanuense y dos cabos de artillería, ejercía su alto mando sobre el personal que servía a bordo de las

⁴⁰ “Arriaga a Bucareli”, El Pardo, 21 de marzo de 1775, AGN, *Californias*, v. 35, exp. 2, f. 40-42.

⁴¹ “Documento fechado en el presidio de San Carlos de Monterrey”, 1 de junio de 1779, AGN, *Provincias Internas*, v. 121, exp. 3, f. 375-397.

⁴² “Reglamento para el gobierno de la provincia de Californias”, San Lorenzo, 24 de octubre de 1781, editado en la ciudad de México, casa de don Felipe de Zúñiga y Ontiveros, calle del Espíritu Santo, año de 1784, AGN, *Cárceles y presidios*, v. 3, exp. 1, f. 1-38.

Cuadro 2
REGLAMENTO DE 1779

<i>Lugar</i>	<i>Personal</i>	<i>Costo</i>
Presidio de Loreto	47 plazas de tierra y 22 de mar	14 518 pesos
Presidio de Monterrey	56 plazas	17 792 pesos
Presidio de San Diego	59 plazas	13 162 pesos
Presidio de San Francisco	33 plazas	8 027 pesos
Presidio de Santa Bárbara	31 plazas	14 472 pesos
<i>Totales</i>	<i>248 plazas</i>	<i>67 971 pesos</i>

FUENTE: “Reglamento provisional para la península de Californias”, año de 1779, AGN, *Provincias Internas*, v. 121, exp. 3, f. 375-397

cinco naves pertenecientes a la marina nayarita, una organización que, en total, sumaba alrededor de 310 empleados (cuadro 3).⁴³

El reglamento del gobernador Neve en verdad superó lo que había hecho Echeveste, pues su labor no se limitó a un mero presupuesto de plazas, salarios y demás gasto corriente, sino que creó un instrumento de gobierno y administración desarrollado en quince títulos relativos a vestuario, armamento y monturas, distribución de caudales y suministro de bastimentos, provisión de empleos y revistas militares, gobierno político y funciones de los oficiales de ejército, instrucción para el fomento de la población, trato a los nativos y fundación de pueblos misionales, así como el orden para el manejo de cuentas y la sustitución de las comisarías californianas por habilitaciones y a los comisarios reales por habilitados, entre todo lo cual venían diversas especificaciones relativas a la administración

⁴³ “Noticia que yo, don Francisco Hijosa, comisario del Departamento de San Blas, paso a las superiores manos del excelentísimo señor virrey de esta Nueva España, don Manuel Antonio Flores”, San Blas, 16 de septiembre de 1788, AGN, *Provincias Internas*, v. 4, exp. 1, f. 1-114. “Copia de oficio que pasó el 24 de agosto de 1775 el gobernador de Californias al comisario del real presidio de Loreto”, AGN, *Provincias Internas*, v. 16, exp. 21, es copia del expediente en UABC/IIH, exp. 1.27, f. 1-17.

Cuadro 3
COMANDANCIA GENERAL DEL DEPARTAMENTO DE MARINA
DE SAN BLAS, 1788

<i>Sector</i>	<i>Personal</i>
Personal de mar	1 capitán, 5 primeros pilotos, 5 pilotos segundos, 3 pilotines, 2 condestables, 6 contra maestres, 12 guardianes, 3 patrones de lancha, 6 capellanes, 2 cirujanos, 150 empleados más carpinteros, calafates, toneleros, cocineros, despenseros, sangradores, maestros de velas, prácticos, artilleros, marineros, grumetes y pajes.
Personal militar	1 comandante, 1 teniente, 1 subteniente, 3 sargentos, 8 cabos, 1 tambor, 64 soldados.
Personal de astillero	3 carpinteros, 1 maestro de calafates, 1 calafate, 1 armero, 1 mozo de almacén, 1 arriero, 28 empleados más: aserradores, fundidores de fierro, cortadores de madera, empleados del conchadero de jarcias, de la tonelería, de la herrería y una cuadrilla de indios de mandamiento.

NOTA: *Pilotín*: ayudante de piloto; *condestable*: hombre que hace las veces de sargento en las brigadas de artillería de marina; *contra maestre*: oficial de mar que dirige la marinería bajo las órdenes de un oficial; *guardián*: oficial o contra maestre encargado de los barcos menores y de los cables y amarres; *patrón de lancha*: encargado de una embarcación menor; *tonelero*: responsable de los toneles de agua potable; *despensero*: persona que distribuye el rancho, es decir, las provisiones de boca en las embarcaciones; *sangrador*: el que tenía por oficio sangrar a los viajeros en caso de necesidad médica; *práctico*: técnico que, por el conocimiento del lugar en que navega, dirige el rumbo de las embarcaciones cerca de la costa o en un puerto; *paje*: mozo de limpieza y aprendiz de marinería; *calafate*: el que cerraba las juntas de las embarcaciones sellándolas con estopa y brea. *Armero*: encargado de cuidar y mantener limpias las armas; *conchadero de jarcias*: taller para el cuidado de los aparejos y cabos de un buque.

FUENTE: "Noticia del comisario Francisco Hijosa al virrey", San Blas, 16 de septiembre de 1788, AGN, *Provincias Internas*, v. 4, exp. 1, f. 1-114



de los almacenes militares, orden en que debían llevarse las cuentas, método de distribución de bastimentos, provisión de empleos e instrucción de habilitados (cuadros 4 y 5).⁴⁴

Los titulares de las habilitaciones merecen una breve aclaración. El régimen de habilitados perseguía la uniformidad administrativa, que, como bien se sabe, constituyó uno de los rasgos más visibles del reformismo borbónico, esto es, la homogeneización de las funciones y los procedimientos burocráticos como parte de una política centralizadora cuyo hipotético fin se asociaba a una mayor eficiencia en el manejo de los recursos hacendísticos. El título trece del *Reglamento de 1779* establecía las actividades propias de los habilitados “particulares”, es decir, provinciales o regionales. En síntesis: acreditar el manejo, la custodia y la distribución de los situados y llevar las cuentas generales del almacén de acuerdo con la forma dispuesta en el propio reglamento, de modo que cada fin de año fuesen examinadas por el comandante de cada presidio y, en su caso, aprobadas por el habilitado general, por el gobernador y, más tarde, por el Real Tribunal y Audiencia de Cuentas (cuadro 6).

Estos habilitados de provincia tenían la obligación de mantener una comunicación constante con el habilitado general y con el comisario de San Blas, a quien, por efecto de un decreto virreinal de 1791, se le confirió el mismo título de habilitado, bien que con un rango mayor al de los habilitados de provincia. A propósito de dicho decreto, un informe oficial del Real Tribunal y Audiencia de Cuentas de la ciudad de México, redactado en febrero de 1820, rememora las razones que llevaron al conde de Revillagigedo a suprimir, en cumplimiento de una cédula real fechada en 14 de mayo de 1791, la procuración de bastimentos que ordinariamente realizaban los llamados factores o “mercaderes particulares”, como los llama el virrey, ello por considerar que se aprovechaban de su posición para obtener ganancias “excesivas” a costa del erario real. Conforme al mandato, los proveedores removidos debían ser remplazados por un oficial de ejército con título de habilitado general o habilitado

⁴⁴ Francisco Altable, *30 documentos para estudiar la administración y el financiamiento de las Californias novohispanas, 1768-1810*, La Paz, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2016, 251-305.

Cuadro 4
COMISARIOS REALES DEL DEPARTAMENTO DE SAN BLAS

<i>Comisario real</i>	<i>Periodo en funciones</i>
Francisco Hijosa	1767
Francisco José Ley	1769
José María Lasso	1769-1771
Francisco Trillo Bermúdez	1771-1773
Antonio José López de Toledo	1774
Francisco Hijosa	1776
Manuel de Ley	1776-1785
Francisco Trillo Bermúdez	1785

FUENTE: Altable, *Vientos nuevos...*, p. 562

Cuadro 5
COMISARIOS REALES DE LORETO (BAJA CALIFORNIA)

<i>Comisario real</i>	<i>Periodo en funciones</i>
Gaspar de Portolá	1767-1768
Francisco Trillo Bermúdez	1768-1769
Juan Gutiérrez de la Cueva	1769
Antonio José López de Toledo	1769-1771
Manuel García Morales	1771-1772
Bernardo Moreno y Castro	1773
Antonio José López de Toledo	1773-1774
Francisco Álvarez Osorio	1774-1780
José María Estrada	1780-1794

FUENTE: Altable, *Vientos nuevos...*, p. 563

Cuadro 6
COMISARIOS Y HABILITADOS DE LA ALTA CALIFORNIA

<i>Comisario o habilitado</i>	<i>Periodo en funciones</i>
<i>Monterrey</i>	
Juan Soler (comisario)	Nombrado el 17 de septiembre de 1773
Hermenegildo Sal (habilitado)	Lo era al menos de 1782 a 1787
Francisco de Ortega (habilitado)	Lo era, en calidad de interino, en 1787
José Argüello (habilitado)	Lo era entre 1791 y 1795
<i>San Diego</i>	
Rafael de Pedro y Gil (comisario)	Nombrado el 17 de septiembre de 1773
José de Zúñiga (habilitado)	Lo era en 1791
Antonio Gragera (habilitado)	Probablemente entre 1791 y 1802
Manuel Rodríguez (habilitado)	Probablemente entre 1802 y 1806
Ignacio Martínez (habilitado)	Lo era en 1806
<i>San Francisco</i>	
Ramón Lasso (habilitado)	Lo era en 1790
José Moraga (habilitado)	Teniente comandante y habilitado del presidio en 1790 y 1791
<i>Santa Bárbara</i>	
Hermenegildo Sal (habilitado)	Lo era en 1787
Felipe de Goicoechea (habilitado)	Lo era entre 1798 y 1800

FUENTE: Altable, *Vientos nuevos...*, p. 564

de las Californias, cabeza de los habilitados “particulares” de cada presidio (cuadro 7).⁴⁵

El régimen de habilitados se perpetuó, aunque su funcionamiento no marcó una gran diferencia respecto de lo que antes hacían los comisarios reales, ni tampoco satisfizo las aspiraciones de mayor eficacia que tenía la Corona, no al menos con base en lo que dicen las fuentes consultadas. Las causas probables fueron la habitual dispersión administrativa que provocaba la lejanía geográfica, la negligencia de las autoridades superiores y la incompetencia de quienes ocuparon las habilitaciones en la gobernación californiana (cuadro 8).

Las palabras de José Joaquín de Arrillaga en mayo de 1794, año en que fungía como gobernador interino de las Californias, son muy esclarecedoras:

Aunque, cuando se me confirió esta comisión, no se me previno [que] diera reglas en el asunto [de las habilitaciones], me he contemplado suficientemente autorizado para ello, no tanto por mi encargo privado [para realizar los] ajustes [contables, sino en mi calidad de] gobernador e inspector interino, cuyas funciones ha dos años [que] ejerzo [y que son] las que me han dado suficiente conocimiento para penetrar la ninguna uniformidad que ha habido entre los habilitados y la poca instrucción que se les ha dado para su manejo, tolerando que cada uno obrase conforme [a] su más o menos talento [y] origen, [lo] que ha causado que los documentos corriesen por distintos rumbos, unos remitiendo al gobernador, otros a [los administradores de los respectivos ramos de hacienda] y otros a ninguna parte, cuando todo se debía haber llamado a un centro, para que, de este modo, fuese fácil su combinación, [es decir, su cotejo], lo que hubiera cortado muchas quejas y confusiones [...].⁴⁶

Como última cosa, es pertinente añadir que existían otras rutas de abasto complementarias al sistema descrito en este trabajo. A través de sus puertos, la Comandancia General de las Provincias

⁴⁵ “Real Tribunal y Audiencia de Cuentas”, 22 de febrero de 1820, AGN, *Californias*, v. 37, exp. 5, f. 449-452.

⁴⁶ “José Joaquín de Arrillaga al virrey”, Presidio de Monterrey, 12 de mayo de 1794, AGN, *Provincias Internas*, v. 6, exp. 28, f. 378.

Cuadro 7
FACTORES DEL SISTEMA DE ABASTO CALIFORNIANO

<i>Factor</i>	<i>Periodo</i>
José Arvide	Sin dato disponible
Francisco José Manuel Ávila	Sin dato disponible
José de Trigo	Sin dato disponible
Manuel Ramón de Goya	De 1776 a 1785
Pedro Ignacio de Aristegui	Lo era en 1791
Eucario Antonio Columna	Probablemente en 1799
Francisco de Paula Bermúdez	Lo era en 1803

FUENTE: Altable, *Vientos nuevos...*, p. 565

Cuadro 8
HABILITADOS GENERALES DE LAS CALIFORNIAS

<i>Habilitado general</i>	<i>Año en funciones</i>
Manuel de Carcaba	Lo era en 1791
Felipe de Goicoechea	Lo era en 1805
Manuel Rodríguez	Lo era en 1809
José Ignacio de Hormaechea	Lo era en 1810

FUENTE: Altable, *Vientos nuevos...*, p. 564

Internas (gubernación de Sonora y Sinaloa, en este caso) contribuyó en mucho a satisfacer el avituallamiento de los establecimientos militares y pueblos de misión californianos, esto mediante el uso de libranzas u órdenes de pago, cuyos montos, a veces a solicitud del comandante general, otras del gobernador de Sonora y Sinaloa, y otras tantas del comisario o habilitado de San Blas, eran descontados de la cantidad total autorizada por el virrey, en su carácter de presidente de la Real Hacienda novohispana, para los establecimientos

californianos. Por otra parte, las remisiones hechas para la fundación, mantenimiento y adorno de las misiones, así como por concepto de sínodos, si bien se agregaban a la masa del situado, los recursos provenían, en buena medida, del Fondo Piadoso de las Californias, administrado por el gobierno virreinal desde la expulsión de los jesuitas en 1767.

La eficiencia y los costos del sistema

Durante las décadas que abarca este estudio, la cuestión del abasto fue motivo constante de quejas, tanto locales como por parte de las oficinas centrales del virreinato. Las reclamaciones locales más comunes giraron en torno al retardo de las remesas y a la falta de víveres, casi absoluta, o de plano absoluta, en algunos años. Los llamados de auxilio no dejaron de producirse durante el último tercio del siglo XVIII, y aún continuaron después. El gobernador Portolá advirtió de manera insistente sobre las grandes carencias de la península y lanzó un sutil reproche al poner a consideración de los funcionarios responsables el hecho de que hubiera existido un mejor sistema de abasto en la época jesuítica, ya que estos, dijo, poseían agentes en la contracosta, cosa de la que él carecía, aunque esto fuese cierto solo considerando que la comisaría de San Blas y sus conexiones con los proveedores locales estaban todavía en sus principios. De igual manera, el sucesor de Portolá, Matías de Armona, puso de parangón la administración de los jesuitas, doliéndose de que el almacén loretano no hubiera recibido en tres años provisión alguna para las misiones, y “como cinco que faltaba el situado”.⁴⁷ También por esos días el científico Joaquín Velázquez de León, acompañante y experto mineralogista de Gálvez, lejos ya de un primer arranque de optimismo, cuando creyó ver en California una tierra ubérrima, escribió al virrey una carta donde refería las miserias que se experimentaban en la península y la escasez de comestibles en un país que acababa,

⁴⁷ “Matías de Armona al marqués de Croix”, Real de Santa Ana, 20 de agosto de 1770, AGN, *Californias*, v. 76, exp. 8, f. 191-194.



dijo, de ser azotado por pestes y huracanes.⁴⁸ Durante la década de los setenta, la situación no mostró visos de mejoría. En 1779, el comandante general de las llamadas Provincias Internas del Norte, Teodoro de Croix, dio cuenta de la “extrema necesidad” que se padecía en el presidio de Loreto por falta de alimentos, tanto que, consumido el corto fondo de reales con que se contaba en aquella comisaría, iba a ser inevitable echar mano de los 125 marcos de plata existentes para resolver las urgencias.⁴⁹ La pobreza no hacía mella únicamente en Loreto, sino que se generalizaba en todo el territorio peninsular. En 1780 el padre de las misiones dominicas, Vicente de Mora, informó al virrey lo siguiente: “El correspondiente auxilio para que se verifique la matanza que se pretende hacer en los términos de la misión de Santiago de los Coras para el socorro de las gravísimas necesidades que se han padecido, padecen y padecerán, no solo en este real de Loreto, sino en lo demás de la península, queda ejecutado por orden que en esta misma fecha dirijo al reverendo padre misionero de ella”.⁵⁰

Nada cambió en el corto plazo. El gobernador Felipe de Neve recibió una carta de su comandante en Loreto, Joaquín Cañete, donde le decía que, “no habiendo llegado provisión de víveres de San Blas, quedaba en la más estrecha falta de todo grano”.⁵¹ Dos años después el mismo Cañete suplicaba que se embarcasen rumbo a Loreto los situados de 1782 y 1783, ya que, de otro modo, no sería posible sacar a los soldados y marineros de la terrible necesidad en que se hallaban.⁵² Años más tarde, en un informe de 1792, el gobernador José Joaquín de Arrillaga, trayendo a la memoria la década de los ochenta, argumentaba que la situación de los soldados en otros presidios del norte novohispano era más desahogada que en Loreto porque, en caso de

⁴⁸ “Joaquín Velázquez de León al marqués de Croix”, Real de Santa Ana, 29 de junio de 1770, AGN, *Californias*, v. 76, exp. 74, f. 309-310.

⁴⁹ “Carta de Teodoro de Croix”, Arizpe, 12 de diciembre de 1779, AGN, *Californias*, v. 71, exp. 11, f. 372.

⁵⁰ “Vicente de Mora al marqués de Croix”, Misión de Loreto, 1 de marzo de 1780, AGN, *Californias*, v. 71, exp. 11, f. 329.

⁵¹ “Felipe de Neve al virrey”, Misión de San Gabriel, 29 de octubre de 1781, AGN, *Californias*, v. 71, exp. 15, f. 446.

⁵² “Joaquín Cañete al virrey”, Presidio de Loreto, año de 1783, AGN, *Californias*, v. 11, exp. 25, f. 304.

atraso de los situados, contaban con las ventas a crédito por parte de la población civil, y además tenían mejores vías de comunicación con los centros de aprovisionamiento. “En cambio —se lamentaba—, la Antigua California carece de uno y otro, ni tiene sujetos que tengan posibilidad para préstamos porque no hay vecindario, más que uno que otro soldado retirado, [ni] la distancia enorme permite el pronto auxilio, pues solo de San Blas se puede venir”.⁵³

No está de más insistir en que las condiciones climáticas fueron muchas veces adversas para el oportuno aprovisionamiento de la región californiana. Esto es lo que decía el padre guardián de los franciscanos en relación con el Mar de Cortés: “La experiencia ha enseñado, desde que se descubrió la California, que de junio a octubre se puede transitar con facilidad este golfo, que algunos llaman encantado; en lo restante, o no se puede o es sumamente difícil [...]. No referiremos una serie larga de viajes desgraciados por no haber esperado el tiempo que Dios tiene señalado”.⁵⁴ Tales circunstancias perjudicaban a los pobladores peninsulares, pues, como ya se vio, la distancia y la tardanza de los envíos tenían un efecto negativo directo sobre los precios y el estado de conservación de la carga.⁵⁵

A pesar de los pesares, lo cierto es que el real sistema de abasto constituyó una pieza clave para el desarrollo económico y poblacional de la región durante los últimos decenios del periodo colonial, lo que es inseparable de la cuestión financiera, es decir, de los costos que dicho sistema acarreo para la hacienda novohispana. Durante su estancia en el sur de la península, Gálvez elaboró lo que hoy se tiene como el primer presupuesto de ingresos y egresos fiscales de la Gobernación de las Californias, donde quedaron incluidos los gastos relativos al personal de mar. En números redondos, contempló un gasto total de 30 730 pesos, que, de acuerdo con sus alegres cuentas, se cubriría sobradamente con los 34 500 pesos que previsi-

⁵³ “José Joaquín Arrillaga al virrey”, Loreto, 6 de noviembre de 1792, AGN, *Californias*, v. 16, exp. 5, f. 152.

⁵⁴ “Memorial de Rafael Verger al virrey”, México, 23 de diciembre de 1771, AGN, *Californias*, v. 13, exp. 15, f. 99.

⁵⁵ “El comisario Trillo al virrey”, San Blas, 14 de mayo de 1783, AGN, *Californias*, v. 10, exp. 4, f. 53.

blemente producirían los ramos de la incipiente hacienda californiana, establecidos *ex profeso* por el propio visitador para la península, en virtud de lo cual debía quedar un saldo superavitario de 3 770 pesos, todo ello basado, según palabras de Gálvez, en su “prudente juicio” y “conocimientos prácticos”, para el “universal beneficio” de los californianos. “Nada creo arriesgar —dijo— porque he formado la regulación después de un examen bien prolijo” (cuadro 9).⁵⁶

Como pronto pudo comprobarse, las proyecciones hacendísticas del visitador eran prácticamente irrealizables dadas las difíciles condiciones socioeconómicas de la región, lo que se hizo evidente en las cuentas que, a partir de entonces, empezaron a remitir los comisarios reales de Loreto y Santa Ana, cuya finalidad era llevar un manejo contable riguroso a fin de establecer, año con año, los avances en materia de recaudación y constatar si la península iba dejando atrás su antigua dependencia. El gobernador Matías de Armona fue una de las autoridades provinciales que puso en tela de juicio la factibilidad de tales previsiones. En un informe enviado al virrey a comienzos de 1770 hacía énfasis en lo que para él representaba un exceso de confianza respecto de las cantidades consignadas en el presupuesto del visitador. Decía que la incompetencia de la burocracia peninsular, causa de los malos manejos en la administración de los ramos recién establecidos, hacía dudoso que los ingresos superaran a los egresos en el mediano plazo.⁵⁷ En general, resulta muy pobre la información relativa a los ingresos fiscales durante los años que siguieron a la visita de Gálvez, pero lo poco que se sabe basta para asegurar que sus estimaciones en absoluto se cumplieron; de hecho, solo se recaudó alrededor de un 8.5 por ciento de lo presupuestado.

Armona no fue el único que puso a la vista la impracticabilidad de los cálculos hechos por el malagueño. En 1775 el gobernador Felipe de Neve comunicó al virrey Bucareli estos decepcionantes resultados:

⁵⁶ “Estado que demuestra el producto prudencial de los ramos de real hacienda establecidos por mí en esta península de Californias”, Puerto de La Paz, 16 de diciembre de 1768, AGI, *Audiencia de Guadalajara*, v. 416, exp. 40.

⁵⁷ “Matías de Armona al virrey”, Real del Rosario, 11 de febrero de 1770, AGN, *Californias*, v. 76, exp. 30, f. 108-124.

Cuadro 9
JOSÉ DE GÁLVEZ: PRESUPUESTOS DE EGRESOS E INGRESOS,
PROVINCIA DE CALIFORNIA, 1768

<i>PRESUPUESTO DE EGRESOS (anual)</i>	
<i>Personal adscrito al presidio de Loreto</i>	<i>Pesos y reales</i>
1 gobernador-intendente de real hacienda	4 000.00
1 capitán de presidio	800.00
1 teniente	500.00
10 soldados para el Departamento del Sur	1 826.20
10 soldados para el Departamento de Loreto y misiones de frontera	2 282.60
28 soldados para la expedición de tierra a la Alta California	7 670.20
10 soldados y oficiales para expedición a la bahía de Monterrey	2 739.30
TOTAL	19 818.30
<i>Marina de Loreto</i>	
2 pilotos	960.00
2 guardianes o segundos	288.00
28 marineros	2 688.00
0 Raciones (excepto los pilotos)	2 576.10
Carenas, recorridas y aparejos de 2 barcos cada año	2 000.00
TOTAL	8 512.10
<i>Almacenes militares</i>	
Un comisario real en el Departamento del Sur	1 200.00
Un comisario real en el departamento de Loreto	1 200.00
TOTAL	2 400.00



Cuadro 9. *Continuación*

<i>PRESUPUESTO DE EGRESOS (anual)</i>	
<i>Personal adscrito al presidio de Loreto</i>	<i>Pesos y reales</i>
<i>Resumen</i>	
Presidio de Loreto	19 818.30
Marina de Loreto	8 512.10
Almacenes militares	2 400.00
TOTAL	30 730.40
Renta del tabaco	6 000.00
Ramos del azogue y pólvora	1 500.00
Quintos y derechos de plata y oro	10 000.00
Rescate de metales en la Comisaría del Sur	500.00
Quintos de perla	1 000.00
Provisión de efectos y frutos en tanto se establece el comercio y se aumentan las cosechas de las misiones	10 000.00
Estanco de sal	3 000.00
Bulas, tributos de forasteros y papel sellado	1 000.00
Reconocimientos de indios en las misiones antiguas de sur y norte	1 500.00
TOTAL	34 500.00
<i>Resumen general</i>	
Ingresos	34 500.00
Egresos	30 730.40
Saldo a favor de la Real Hacienda	3 769.60

FUENTE: “Estado que demuestra el producto prudencial de los ramos de real hacienda establecidos por mí en esta península de Californias”, Puerto de La Paz, 16 de diciembre de 1768, AGI, *Audiencia de Guadalajara*, v. 416, exp. 40

De las instrucciones, decretos y providencias que dejó dictadas el ilustrísimo señor don José de Gálvez [...] no existe otro [ingreso] que el de quintos de perla y [el] producto de la poca sal que se distribuye en la Península, que apenas llegará a 200 pesos al año [...]. De los restantes ramos no hallo aquí proporción de establecerlos, imposibilitándolo el corto número de vecinos, gente de razón y forasteros que hay en esta Antigua California, su total pobreza, no circular en ella moneda y componerse mucha parte de los empleados en el servicio.⁵⁸

Y así hubo otras comunicaciones en el mismo sentido. José Antonio de Areche, influyente fiscal de real hacienda, advirtió poco después sobre la mucha dificultad que había para desarrollar los medios que “harían feliz” a la Baja California y contribuirían a robustecer sus ingresos fiscales.⁵⁹ En su opinión, lo que mayormente incidía en detrimento de tales aspiraciones era la crónica escasez de metal amonedado, la pobreza de los productores peninsulares y la poca “gente de razón” vecindada en la región, una población básicamente compuesta de militares y marineros, cuya nómina, esto es, una gran parte de lo que costaba el real sistema de abasto, representaba el importe más gravoso destinado al sostenimiento de las Californias.

Gálvez había anticipado que la captación anual de las comisarías peninsulares iría incrementándose hasta llegar a la autosuficiencia financiera, pero lo que precisamente ocurrió fue lo contrario: a partir de la ocupación española de la Alta California el aumento escalonado de los costos achicó a los ya de por sí exiguos ingresos del fisco provincial. Estos, incluso teniendo en cuenta algunos tímidos progresos, fueron de tal cortedad, que no hubo más remedio que aprobar nuevos egresos para la fundación y el sostenimiento de los nuevos presidios, pueblos de misión y asentamientos civiles en la California del norte. Aun cuando, al cabo de algunos años, se alcanzó cierto grado de autosuficiencia en esa jurisdicción, ello no significó el fin de la dependencia y de las aportaciones hacendísticas.

⁵⁸ “Felipe de Neve a Bucareli”, Loreto, 20 de diciembre de 1775, AGN, *Californias*, v. 72, exp. 31, f. 302.

⁵⁹ “Areche a Bucareli”, México, 23 de febrero de 1776, AGN, *Californias*, v. 72, exp. 31, f. 304.



Parece admisible que el flaco crecimiento de la población peninsular, la persistencia de las actividades mineras, las exploraciones de la Real Hacienda en el comercio peletero transpacífico y el apreciable desarrollo del comercio de cabotaje interprovincial en el golfo californiano a partir de los noventa generaron un incremento en los beneficios fiscales. Sin embargo, no sirvieron de mucho, no digamos para igualar los gastos con los ingresos, sino para impedir que la brecha se ensanchara más, que fue lo que ocurrió. Al cabo de tres lustros, esto es, entre la publicación del presupuesto de Gálvez (1768) y la sanción real del Reglamento de Neve (1781), los desembolsos proyectados por el visitador para las Californias se multiplicaron por algo más de dos al pasar de 30 730 a 67 971 pesos, sufragado, casi en su totalidad, con recursos de la Real Hacienda novohispana. Como cosa adicional, habría que tener en cuenta que se financiaron un buen número de expediciones marítimas al alto Pacífico, se construyeron nuevas embarcaciones para el sistema de abasto y se hicieron considerables aumentos a la planta militar y administrativa del Departamento de San Blas.

Estas cifras revelan otras cosas: si se hace un comparativo entre los gastos anuales de los situados novohispanos, se halla que, en 1774, salieron de las cajas mexicanas alrededor de tres millones de pesos para atender las necesidades de la región hispanoantillana, de modo que, considerando un gasto total de unos 131 886 pesos, correspondientes al costo del sistema de abasto californiano en un año, resulta que representa el 4.5% respecto del gasto caribeño, lo cual deja a la vista la mayor importancia geopolítica de las posesiones atlánticas. No parece desatinado el cálculo si se toma en cuenta que, la cifra asignada a California resulta comparativamente congruente con el gasto de situados de los siete presidios erigidos en la provincia de Texas, que en 1760 alcanzaba los 186 136 pesos.⁶⁰ Ahora bien, la proporción de 4.5% todavía decrece si se compara con el costo general de las fuerzas armadas novohispanas, cercano a los diez millones de pesos anuales, en cuyo caso la diferencia porcentual cae hasta un 1.3%, prueba de que el sistema de abasto californiano era

⁶⁰ José Manuel Serrano Álvarez, "Situados y administración militar en Texas a mediados del siglo XVIII", *Temas Americanistas*, n. 18, 2005, p. 51.

relativamente barato y que su posesión, aun cuando se dijera que representaba una pesada carga para el erario, lo cierto es que costear su mantenimiento acaso convenía más que su abandono.⁶¹

Breve epílogo

En 1767 el puerto de San Blas nació como astillero, punto de partida de importantes exploraciones hacia el alto Pacífico americano y embarcadero para el aprovisionamiento de las misiones y fortines californianos, dando paso a la formación de un sistema de abasto cuyo funcionamiento sirvió a los intereses geopolíticos de la monarquía, a los proyectos de colonización y a los afanes evangelizadores de la Iglesia católica. Su operación se mantendría por décadas y entraría en una lenta disolución ya bien entrado el siglo XIX, a medida que aumentaban en número y cobraban vigor las navegaciones del contrabando extranjero, las grandes compañías con licencia para el comercio de altura y los pequeños que hacían diversas rutas de cabotaje entre los puertos del golfo y el Pacífico californianos.

⁶¹ Los datos que indican el gasto de situados para el Caribe hispánico y el gasto militar de la Nueva España fueron tomados de Tepaske y Klein, citados en Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 35 y 43, nota n. 36. Los datos para 1789 en Enrique Florescano e Isabel Gil (comps.), *Descripciones económicas generales de Nueva España, 1784-1817*, México, Secretaría de Educación Pública/Instituto Nacional de Antropología e Historia/Departamento de Investigaciones Históricas, 1973, p. 217. Los demás datos en: “Reglamento provisional para las atenciones de Californias y Departamento de San Blas”, 24 de mayo de 1773, AGN, *Cárceles y presidios*, v. 5, exp. 5, f. 203-231, “Estado que manifiesta los individuos empleados en servicio del rey y sus goces [de sueldo] anuales en Californias”, Loreto, 3 de febrero de 1768, AGN, *Californias*, v. 76, exp. 2 y 3, f. 21-28, “Varios informes sobre reglamento de las consignaciones de los presidios de Californias”, año de 1772, AGN, *Misiones*, v. 12, exp. 4, es copia en UABC/IIH, exp. 2.8, f. 1-16, “Estado que manifiesta por mayor las cantidades que se han pagado por la Tesorería General de Ejército y Real Hacienda de México por cuenta de los situados de la Nueva California”, México, 9 de septiembre de 1793, AGN, *Californias*, v. 61, exp. 30, f. 427, “Cartas de Manuel Carcaba, habilitado general de las Californias”, año de 1795, AGN, *Provincias Internas*, v. 1, exp. 14, f. 398-410, “Real Tribunal de la Contaduría Mayor y Audiencia de Cuentas al virrey”, México, 15 de junio de 1795, AGN, *Provincias Internas*, v. 1, exp. 14, f. 398-410, “Manuel de Carcaba, Estado que manifiesta por mayor en el que se hallaba esta habilitación de mi cargo en fin de diciembre de 1802”, México, 12 de enero de 1803, AGN, *Californias*, v. 7, exp. 12, f. 153-158.



A partir del último decenio del siglo XVIII, la región experimentó una metamorfosis que mucho tuvo que ver con una nueva dinámica socioeconómica: en esa década, San Blas dejó atrás su vieja denominación y transitó hacia la categoría de puerto comercial para las navegaciones de altura y cabotaje, gracias, en gran medida, al desarrollo económico y poblacional de la Nueva Galicia, a las medidas liberalizadoras que puso en marcha la Corona española y al establecimiento de un consulado de comerciantes en Guadalajara.

También desde entonces el Mar de Cortés y el Pacífico californiano vivirían nuevos tiempos: la población crecía y, con ello, una mayor oferta y demanda de diversas mercancías. Se expandían las relaciones comerciales de los pobladores del noroeste con las tripulaciones de ilícitas embarcaciones inglesas y estadounidenses, de las compañías marítimo-mercantiles que venían atraídas por las ventajas del librecambismo español y surtían a los lejanos fondeaderos de la Alta California, y de los barquitos de cabotaje que iban de un puerto a otro, llevando y trayendo mercaderías de San Blas a Mazatlán, a Guaymas, a Loreto, a La Paz, a San José del Cabo y a otros fondeaderos del noroeste novohispano.⁶² Este fue el proceso donde el real sistema de abasto marítimo de las Californias novohispanas acabó por desaparecer.

⁶² La historiadora Dení Trejo Barajas da minuciosa cuenta de este proceso en *Espacio y economía...*, p. 54-68.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS