

LA “FIEBRE DE ORO” CALIFORNIANA EN LOS PUERTOS DEL PACÍFICO MEXICANO: ACERCAMIENTO A LA DINAMIZACIÓN MARÍTIMA Y COMERCIAL DE UNOS CUANTOS AÑOS, 1850-1852

*The California “gold rush” in the ports of the Mexican Pacific: an approach to the maritime
and commercial dynamization of a few years, 1850-1852*

David Adán Vázquez Valenzuela*
Universidad Autónoma de Coahuila
ORCID: 0000-0002-2000-9729

RESUMEN: Este artículo analiza el auge de tráfico marítimo en el Pacífico mexicano durante la “fiebre de oro”. Durante la parte tardía de la década de 1840 y a principios de la de 1850, la cantidad de barcos que fondeaban en el litoral del oeste mexicano se incrementó como consecuencia de la masiva migración que se dio hacia el norte de California. Lo anterior trajo consigo un crecimiento comercial en puertos como Mazatlán, San Blas y Acapulco. El artículo argumenta, no obstante, que dicho auge distó de impactar a estos tres puertos en el largo plazo. El predominio de la plata en las exportaciones mexicanas, el papel de las casas comerciales como intermediarios en el comercio internacional y el rápido posicionamiento de San Francisco como eje comercial pronto inhibieron el incipiente crecimiento en la venta de bienes y exportaciones.

PALABRAS CLAVE: Fiebre de oro, comercio marítimo, Acapulco, San Blas, Mazatlán, casas comerciales.

ABSTRACT: This article analyzes the growth in maritime traffic that occurred in the Mexican Pacific during the California gold rush. In the late 1840s and early 1850s, the number of ships that arrived in the Mexican west coast increased as a consequence of the massive migration to northern California. The boost provoked a growth in economic activities in ports like Mazatlán, San Blas and Acapulco. The article argues, nonetheless, that such increase did not impact these three ports in the long run. The great proportion silver had in Mexican exports, the role of commercial houses as intermediaries in international trade, and the rapid positioning of San Francisco as a commercial axis soon inhibited the incipient increase in the sale of goods and exports.

KEYWORDS: Gold rush, maritime trade, Acapulco, San Blas, Mazatlán, mercantile houses.

Fecha de recepción: 23
de agosto de 2022

Fecha de aceptación: 2 de
noviembre de 2022

* Doctor en Historia por El Colegio de México. Profesor-investigador de tiempo completo en la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Coahuila. Sus líneas de investigación son la historia económica del norte de México y el suroeste de Estados Unidos, la historia del sur de California y la historia de la Revolución mexicana.

Contacto: davidavaz@hotmail.com

El dinamismo que trajo consigo la llamada “fiebre de oro” en California a la costa del Pacífico mexicano durante los primeros años de la década de 1850 aceleró la integración de esta región a la economía internacional. El flujo masivo de transporte marítimo y las conexiones que éste produjo con circuitos comerciales de gran alcance articularon nuevas redes mercantiles, a través de las cuales circularon productos que se negociaban en los puertos mexicanos.¹ Asimismo, abrió nuevas rutas comerciales a bienes que encontraron en la costa occidental del país un mercado de consumo rentable.

La migración masiva desde la costa este de Estados Unidos hacia California y la consecuente creación de una enorme demanda de bienes no duraderos y duraderos en el norte del estado dorado tuvo impacto en los puertos del Pacífico mexicano. La necesidad de artículos básicos en el área de la bahía de San Francisco y la circulación de bienes, personas e incluso capitales en las zonas costeras trajeron consigo un dinamismo sin precedentes en los lugares donde los barcos hacían escala y sus *hinterlands*. Así, zonas del interior mexicano que habían estado relativamente aisladas del llamado *mercado mundial* se vieron rápidamente vinculadas a él a través del comercio.²

Sin embargo, la costa occidental de México se insertó en esta dinámica de manera bastante peculiar. La exportación de artículos de primera necesidad hacia el norte de California estuvo dirigida por grandes casas mercantiles. Dichos negocios exportaron básicamente minerales y bienes no duraderos y duraderos con poco valor agregado.³ Mas los habitantes de San Francisco y del área de la bahía rápidamente lograron hacer de su puerto un eje mercantil que mediara entre las Américas y el mercado asiático y también comenzaron a llegar a los fondeaderos mexicanos un sinnúmero de importaciones desde el lejano Oriente. Además, los recién llegados al norte de California no tardaron mucho en explotar industrias que les dieron capacidad de abastecer sus necesidades básicas e incluso exportar hacia el sur. De este modo, la falta de una política arancelaria estable y ordenada en México se conjuntó con el ímpetu de mercaderes por maximizar sus ganancias.

Este artículo se acerca al movimiento comercial que existió en los puertos del Pacífico mexicano de 1850 a 1852. Busca analizar la dinámica internacional que vino con el incremento mercantil que se dio con la llamada “fiebre de oro”. Sostiene como hipótesis que si bien el fenómeno mi-

¹ Afortunadamente, el tema ha sido analizado por Karina Busto de manera detenida. Véase: Busto, “Eje”, 2014, pp. 385-408; Busto “Espacio”, 2008, pp. 112-125; y Busto, *Pacífico*, 2022.

² Busto, “Eje”, 2014, pp. 385-408; Busto, “Espacio”, 2008, pp. 112-12; Busto, *Pacífico*, 2022; Herrera, “Comercio”, 1988 y Marichal, “Crisis”, 2011, p. 7.

³ Por supuesto, la plata es un bien que lleva bastante valor agregado, pues el proceso que va desde la extracción de mineral hasta la acuñación de moneda supone una transformación en la cual interviene mucha fuerza de trabajo que añade valor al producto. Sobre la plata como mercancía, véase: Marichal, “Spanish”, 2006, pp. 30-46.

gratorio que se dio hacia California a mediados del siglo XIX trajo consigo demanda de bienes de consumo mexicanos y, por ende, aumentó su producción, el empuje de las compañías comerciales de México y Estados Unidos, la excesiva dependencia de las exportaciones de plata y el rápido posicionamiento de San Francisco como eje comercial propiciaron que el auge pronto llegara a su fin. La "fiebre de oro" quedó atrás en unos cuantos años y, como demostró Inés Herrera, para 1865 el arribo de barcos hacia San Francisco desde Mazatlán, San Blas y Acapulco exhibía un decremento notable.⁴ Aun así, para la costa mexicana significó al menos unos años de auge marítimo y comercial y de circulación de pasajeros.

La amplitud del tema obliga a dejar fuera aspectos importantes del movimiento comercial en el Pacífico mexicano durante el periodo enunciado. Para los años en los que se dio la "fiebre de oro" existía, sin duda, comercio interno, es decir, intercambio entre los puertos de la costa occidental del país. Sin embargo, ese flujo mercante obedecía a condiciones distintas a las del comercio internacional, por lo cual el tema queda fuera este análisis.⁵ Asimismo, dada la magnitud del tema, el impacto real de la dinamización californiana sobre la economía mexicana ha tenido que postergarse. A pesar de que se presume que debió ser importante pues, como se verá, el flujo mercantil y marítimo de la costa oeste de México creció de manera significativa, la tarea requiere mucho mayor tiempo y detenimiento.⁶

LA FIEBRE DE ORO CALIFORNIANA Y EL BOOM DEL COMERCIO EN LA COSTA DEL PACÍFICO

La especulación generada por el descubrimiento de oro en el norte de California en 1848 fue un fenómeno que sorprendió a propios y extraños. En la primavera de aquel año, un trabajador de John Sutter, inmigrante suizo que tenía casi una década residiendo en las montañas californianas, encontró unas

pepitas de oro que generaron conmoción entre los habitantes de San Francisco.⁷ Esto propició que rápidamente se incrementara la población de la zona. Esa localidad poseía alrededor de 1 000 habitantes en 1848, y tan sólo cuatro años después contaba ya con cerca de 35 000.⁸

La mayoría de estos nuevos californianos eran viajeros que llegaban desde la costa este de Estados Unidos. En efecto, los residentes angloamericanos de California numeraban alrededor de 13 000 en 1848, pero para 1854 eran ya cerca de 300 000.⁹ Los viajes que emprendían hacia el estado dorado tenían varias rutas. Casi todos ellos salían de distintos puntos del Atlántico norteamericano hacia el Caribe y atravesaban hacia el Pacífico por Panamá, Tehuantepec o Nicaragua, e incluso emprendían la jornada por el Cabo de Hornos.¹⁰ Consecuentemente, tocaban en algún momento puertos de la costa oeste de México, ya fuera para reabastecer provisiones, para descansar, o bien, para adquirir bienes que pudieran comercializarse. Según informó el cónsul estadounidense en Acapulco, tan sólo en la primera mitad de 1850 fundaron 87 embarcaciones de su país en este puerto. Todas ellas realizaban el viaje de Panamá a San Francisco o viceversa y su tripulación sumaba más de 3 200 personas originarias de la Unión y cerca de 600 más con otro origen. Más aun, tan sólo en esa primera mitad de 1850 las 87 embarcaciones transportaron más de 11 000 pasajeros.¹¹

Así, el norte de California constituyó un mercado surgido *ab subitum* para productos mexicanos. Las necesidades de miles de nuevos residentes en el área de la bahía estimularon la importación de alimentos y artículos de primera necesidad desde puer-

⁴ Herrera, "Comercio", 1988, p. 132.

⁵ Sobre las distintas reglas que condicionan un mercado nacional y un mercado internacional, véase: Krugman, *Economía*, 2001, pp. 3-8.

⁶ Busto, "Eje", 2014, pp. 385-408; Busto, "Espacio", 2008, pp. 112-12; y Busto, *Pacífico*, 2022.

⁷ Sutter ofreció años después el testimonio de cómo fue que se descubrió oro en las montañas californianas. Fracciones de su revelación se encuentran en una compilación hecha para conmemorar los 150 años de la integración de California a la Unión Americana. Véase: Sutter, "Discovery", 1997, pp. 50-52.

⁸ Kowalewski, *Gold*, 1997, p. 15.

⁹ Kowalewski, *Gold*, 1997, p. 15.

¹⁰ Karina Busto dio un buen seguimiento a este tema en su tesis de doctorado. Véase: Busto, "Espacio", 2008, pp. 112-125.

¹¹ Consular return of American vessels arriving at and departing from Acapulco from the 1st day of January to the 30th day of June 1850, inclusive. National Archives and Record Administration (en adelante NARA), *Despatches from the United States Consuls in Acapulco, 11823-1906*, micropelícula, Record Group: 59, rollo 1/M143, imágenes: 86-92.

tos mexicanos. De manera particular, durante los últimos años de la década de 1840, Acapulco, Mazatlán y San Blas vieron un auge comercial que benefició a su población y a las regiones cercanas a ellos.¹²

EL BENEFICIO PARA MÉXICO

La explosión demográfica del norte de California fue tan repentina que los recién llegados carecieron de artículos de primera necesidad a su arribo. Como consecuencia, algunas regiones de México, Centroamérica y América del Sur tuvieron la oportunidad de suministrar mercancías a la zona de San Francisco. Comerciantes chilenos, por ejemplo, vendieron cantidades enormes de trigo y harina a la creciente población de la zona.¹³ De igual modo, los principales puertos mexicanos aumentaron sus ventas a barcos de pasajeros que fondeaban en sus aguas e incrementaron sus exportaciones hacia el litoral del oeste estadounidense. De acuerdo con John Mayo, la mayoría de las exportaciones hacia California correspondía a tres ramas: comida, ropa y equipo de trabajo para bestias de carga.¹⁴

Durante el periodo enunciado, los alimentos fueron la exportación más importante de México a San Francisco. De los principales puertos del país se enviaron “cebollas, maíz, huevos, frijoles, piloncillo, puercos, pavos, plátanos, chocolate, mezcal, naranjas, arroz y chiles”. Además, se remitieron “li-

mones, membrillos, chorizos, pimienta, garbanzo, azúcar, manteca de cerdo, ajos, fideos, carne seca, pinole, etcétera”. En segundo lugar, se exportó ropa, ramo en el cual destacaron los zapatos, las botas, los sarapes y las cobijas. Y, por último, también se enviaron enceres para bestias de carga, entre los que destacaron “látigos, riendas, frenos, espuelas y sillas de montar”.¹⁵ Además, se exportaban cargamentos de palo de Brasil hacia el norte de California y Sudamérica.¹⁶

Al llegar a la bahía de San Francisco, casi todas las exportaciones eran comercializadas por tiendas de venta al mayoreo. Cuando arribaba un barco cargado de bienes, los almacenes mandaban poner un anuncio en algún periódico local para atraer clientes de comercios más pequeños.¹⁷ Así, comercializaban los productos que venían desde América Latina, Europa o la costa este de Estados Unidos. Y aunque la mayoría de los importadores eran de origen estadounidense, existían también negocios que pertenecían a empresarios mexicanos y de otros lugares.

Sin embargo, durante los primeros años de la década de 1850, los alimentos, la ropa y los enceres para bestias no fueron el mayor rubro de exportación hacia San Francisco en términos de valor. En este periodo, la plata y el oro acuñados constituyeron la mercancía que se mandó hacia aquellos lugares y que generó mayores ganancias. Entre 1848 y 1853 se enviaron hacia Estados Unidos alrededor de 7 528 597 de pesos plata, o sea un promedio de 1 254 766 al año.¹⁸ De éstos, cientos de miles salie-

¹² Existió también un auge comercial y de movimiento marítimo en otros puntos del Pacífico mexicano como Manzanillo, aunque por cuestiones de espacio este trabajo se enfocará solamente en Acapulco, Mazatlán y San Blas. Aun así, debe apuntarse que Manzanillo merece un estudio detenido. Este puerto fue establecido en 1846 y, a pesar de que se culpó al ministro de hacienda de querer cerrarlo, registró un auge comercial y de movimiento conforme avanzó la década de 1850. Véase: Aliphath, *Memoria*, 1850.

¹³ La harina y los artículos que venían desde el sur eran comerciados por grandes almacenes del área de la bahía. En los periódicos se anunciaban las llegadas de los artículos mexicanos o chilenos. En 1851, por ejemplo, la casa de Chanhomme & Harrison anunciaba que vendía harina chilena en bolsas de “a medio” o “de a un cuarto”. Véase: “Chile Flour”, en: *Daily Alta California*, 12 de febrero de 1851, p. 2. De acuerdo con David J. Woods, la exportación de estos bienes de Chile a California se multiplicó de 1848 a 1952, de cerca de 100 toneladas a casi 24,000. Véase: Woods, *Bombardment*, 2011, pp. 30-31.

¹⁴ Mayo, *Commerce*, 2006, pp. 186-187.

¹⁵ Todas las citas de este párrafo corresponden a Herrera, “Comercio”, 1988, p. 130.

¹⁶ El cónsul norteamericano en San Blas, por ejemplo, manifestó en un informe que algunos barcos se detenían unas millas más al sur en Impala, dentro de la Bahía de Banderas para cargar palo de Brasil. Véase: “Letter to the Secretary of State”, 20 de octubre de 1853, NARA, *Despatches from the United States Consul in San Blas, Nay., 1837-1892*, micropelícula, P186/M301, imágenes: 59-60. Sobre algunos barcos que reclamaban llevar palo de Brasil, véase: AGN, fondo Movimiento marítimo, vol. xxviii, docs. 235, 305,

¹⁷ El periódico *Daily Alta California*, por ejemplo, tenía casi tres páginas con anuncios de tiendas de almacén. Ahí, éstos anunciaban los productos que llegaban en los embarques de todos los días. Afortunadamente, este periódico junto con otros del estado dorado ha sido digitalizados por la Universidad de California, Riverside. Sus ediciones se pueden encontrar en el *California Digital Newspaper Collection*, versión digital en: <<http://cdnc.ucr.edu/cgi-bin/cdnc>>.

¹⁸ Ibarra, *Comercio*, 2011, pp. 198-199.

ron por los puertos del Pacífico mexicano hacia la recientemente adquirida costa oeste estadounidense.

El puerto que envió el mayor número de cargamentos de plata y oro hacia San Francisco fue Mazatlán. Muestra de ello fueron los últimos meses de 1850 y los primeros de 1851. Si se toma como referencia la *Memoria de hacienda* de 1851, se puede observar que entre el 1 de julio de 1850 y el 30 de junio de 1851 se recaudaron alrededor de 24 000 pesos por un impuesto de 3.5 % a la exportación de plata, lo que exhibiría que ese año salieron poco menos de 700 000 pesos de plata acuñada por Mazatlán.¹⁹

No todo el metálico que salió de Mazatlán fue a la costa este de Estados Unidos, aunque sí una cantidad considerable. Los agentes aduanales registraron, por ejemplo, que unos meses más tarde, de diciembre de 1851 a marzo de 1852, se remitieron alrededor de siete cargamentos de metales preciosos hacia el norte de California que sumaron 77 326 pesos (ver tabla 1).²⁰ De esos envíos, dos remisiones iban hacia Inglaterra. Es muy probable que estas exportaciones provinieran de las minas de Rosario, Concordia, Cosalá y Copalá, pues según Karina Busto existía una producción pequeña de minerales a mediados del siglo XIX.²¹ Lo que es cierto es que los envíos venían de varios remitentes. El vapor "Panamá" que zarpó el 24 de diciembre de 1850, por ejemplo, llevaba cuando menos cinco cargas de moneda, lo que refleja la presencia de varios comerciantes haciendo remesas de circulante (ver tabla 1).

La exportación de metálico desde el puerto de San Blas, mientras tanto, tuvo características distintas. A pesar de que de este punto salieron menos cargamentos de moneda de Mazatlán, los que se enviaban tenían un alto valor. Durante los primeros meses de 1850, por ejemplo, sólo se registran dos salidas de un vapor norteamericano hacia California con cargamentos de dinero. Aun así, la nave transportó la primera vez 85 000 pesos y la segunda poco más de 140 000 monto de bastante consideración (ver tabla 2). En San Blas, los envíos vienen sólo de dos remitores, lo que deja entrever que quienes des-

pachaban el cuño no sólo tenían mayor acceso a él, sino que también controlaban su flujo. Y ese flujo era considerable. Las cifras de lo recolectado por hacienda entre julio de 1850 a junio de 1851 exhiben que en San Blas los agentes aduanales recaudaron cerca de la mitad de lo recolectado en Mazatlán por el impuesto de 3.5 % a la exportación de plata, muestra de que por ahí salieron cerca de 350 000 pesos de manera legal.²²

Los comerciantes que remitían el metálico eran, casi todos, hombres de negocios que se habían consolidado a nivel regional y nacional a través de casas comerciales. Jecker, Torre y Cía., por ejemplo, operaba en el área de Sinaloa, y además de remitir metálico hacia San Francisco tenía operaciones en el noroeste del país y en latitudes como Querétaro o Tlalpan.²³ Por otro lado, Barron, Forbes y Cía., empresa que enviaba bastante circulante desde San Blas, maniobraba en casi toda la costa del Pacífico americano. Esta última casa incluso llegó a posicionarse como una de las más fuertes de México y el oeste estadounidense una vez que, en sociedad con Jecker, Torre y Cía y comerciantes norteamericanos pudo establecer un almacén en San Francisco. Otros exportadores, como H. J. Blume y Cía, también estaban consolidados. Esta empresa enviaba moneda desde el puerto de San Blas y comerciaba en toda la zona de Guadalajara, de modo que canalizaba gran parte de los productos demandados por los recién emigrados hacia San Francisco.²⁴

¹⁹ *Memoria de la Hacienda Nacional*, 1851, documento número 1, Aduanas marítimas y fronterizas.

²⁰ Cabe aquí señalar que el gobierno cobraba 3.5 % por la exportación de moneda acuñada en plata y 2 % por las exportaciones de oro.

²¹ Busto, "Espacio", 2008, p. 266.

²² *Memoria de la Hacienda Nacional*, 1851, documento número 1, Aduanas marítimas y fronterizas.

²³ La compañía había sido fundada por Isidoro de la Torre, comerciante español radicado en México desde mucho tiempo atrás, y Juan Bautista Jecker, inmigrante suizo llegado a México hacia varias décadas. Sobre ambos y su posterior importancia en el mundo de los negocios en México, véase: Mayo, *Commerce*, 2006, pp. 54-55; Bernecker, *Agiotistas*, 1991, pp. 177-179; Huerta "Isidoro", 1981, p. 164, y Tenenbaum, *México*, 1985, p. 76.

²⁴ H. J. Blume y Cía. había sido fundada por Heinrich Julius Blume, quien además de su casa comercial en Guadalajara, instaló una en Colima. Sobre esto último, véase: Mayo, *Commerce*, 2006, p. 377.

TABLA 1. Exportaciones de plata y oro acuñados desde Mazatlán, diciembre-marzo 1851-1852

| | Producto | Valor neto en pesos plata | Pago en arancel | Fecha | Destino | Consignados a | Procedencia |
|-----------------------------------|---|---------------------------|-----------------|---------------------|---------------|-----------------|---|
| Vapor "Panamá" | 1 caja con dos mil pesos fuertes del águila. | 2 000 | 70 | 24 de dic., 1850 | San Francisco | | |
| | 2 bultos con 3,300 pesos fuertes | 3 300 | 115.5 | 24 de dic., 1851 | San Francisco | Bolton y Barron | |
| | 1 bulto con 1,513 pesos fuertes | 1 513 | 52.96 | 24 de dic., 1852 | San Francisco | | |
| | 5 cajas, c/u con tres mil pesos fuertes | 15 000 | 525 | 24 de dic., 1853 | San Francisco | | |
| | 1 saquito con 282 onzas de oro acuñado valor 4,512 pesos (paga 2% de arancel) | 4 512 | 90.24 | 24 de dic., 1854 | San Francisco | | |
| Vapor "Panamá" | 3 cajas, cada una con 3,000 pesos fuertes | 9 000 | 479.5 | 14 de dic., 1850 | San Francisco | | |
| | 2 cajas conteniendo ambas 4700 | 4 700 | | | | | |
| Vapor americano "California" | 2 cajas de a 1,500 pesos en todo 3,000 pesos fuertes. | 3 000 | 105 | 1 de marzo, 1851 | Inglaterra | | |
| Vapor "Panamá" | 1 caja conteniendo 600 onzas de oro (paga 2% de arancel). Vale 9,600 pesos. | 9 600 | 192 | 12 de marzo, 1851 | San Francisco | | |
| Vapor americano "California" | 3 cajas de a 2,197 pesos fuertes. Son todo 6,591 | 6 591 | 230.69 | Marzo 1851 | Inglaterra | | |
| Vapor americano "Carolina" | 2 cajas con 3,620 pesos de águila. | 3 620 | 493.85 | | | | |
| | 4 cajas con pesos fuertes de águila. Diez cuatrocientos noventa | 10 490 | | 15 de febrero, 1851 | San Francisco | | |
| Vapor "Carolina" | 1 caja con 1,000 pesos fuertes | 1 000 | 35 | 16 de febrero, 1851 | San Francisco | | |
| Fragata de su majestad "Macaner?" | 1 bulto con 2,000 pesos | 2 000 | 70 | 22 de febrero, 1851 | San Francisco | | Proceden de Culiacán. Jecker Torre H. J.L. Bofarall |
| Vapor "Carolina" | 1 caja con 1,000 pesos fuertes del águila | 1 000 | 35 | 15 de febrero, 1851 | San Francisco | | |
| | Total: 77 326 | | 2 494 | | | | |

Fuente: Elaboración propia. Permisos de exportación desde Mazatlán, AGN, fondo Aduanas, vol. 1203, docs. 20-160.

TABLA 2. Exportación de plata desde San Blas, enero-mayo 1850

| Transporte | Descripción | Valor neto en pesos plata | Paga en arancel | Destino | Fecha | Envía |
|------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------|-----------------|---------------|-----------------------|----------------------|
| En el Bergantín Americano "Oregon" | 10 bultos con 2 000 pesos cada uno | 20 000 | 1 029.66 | San Francisco | 13 de febrero de 1850 | |
| Vapor norteamericano "Oregon" | 38 bultos con 75 000 pesos total | 75 000 | 4 125 | San Francisco | 14 de febrero de 1850 | Bolton, Barron, Cía. |
| Vapor norteamericano "Oregon" | 52 bultos con 103 220 pesos total | 103 220 | 3 612.70 | San Francisco | 7 de mayo de 1850 | H. J. Blume y Cía. |
| Vapor norteamericano "Oregon" | 20 bultos de a 2 000 pesos cada uno | 40 000 | 1 400 | San Francisco | Mayo de 1850 | |
| | Total: 238 220 | | 10 167.36 | | | |

Fuente: Elaboración propia. Permisos de exportación de plata desde el puerto de San Blas en favor del vapor "Oregon", AGN, fondo Aduanas, caja 3102, exp. 9, docs. 1-4.

Tanto Jecker, Torre y Cía. como Barron, Forbes y Cía. tenían contactos fuertes con otras casas mercantiles del norte de California. En 1850, ambas se asociaron con el californiano James R. Bolton y fundaron el almacén Bolton, Barron & Co. que comenzó a comercializar productos mexicanos en aquella zona.²⁵ Además, esta última empresa negociaba con otros almacenes y proveía de bienes de importación a sus matrices mexicanas. Lo más probable es que Bolton, Barron & Co. funcionara como un provisor de circulante en el área de la Bahía e incluso aprovechara para reexportar el metal acuñado hacia China.²⁶

Debido a la demanda de moneda mexicana en el mercado asiático, la plata era mejor pagada en San Francisco que en otros puntos de la Unión Americana. Existían mercaderes que ponían anuncios en el periódico para dar a conocer que compraban "Mexican dollars; Mexican doubloons; Chilian doubloons and Peruvian dollars", o bien "Mexican and Spanish half and quarter dollars".²⁷ El agente F. Marriot, por

ejemplo, pagaba la moneda al 3 %, oferta que doblaba el 1.5 % que ofrecía por el oro acuñado.²⁸ El metálico era posteriormente enviado en barcos que para estos días ya habían comenzado a formar vínculos con el mercado asiático.

Uno de los principales contactos que tenían los comerciantes de San Francisco en el lejano Oriente era Hong Kong, puerto que para este tiempo había sido ya colonizado por los británicos. Ahí, los californianos podían vender el oro extraído de la Sierra Nevada a los ingleses, aunque pronto encontraron lucrativo transportar también plata mexicana para ofrecerla a los chinos.²⁹ De este modo, la moneda mexicana que antes se comerciaba directamente con Asia pasaba ya en los primeros años de la década de 1850 por el norte de California.

El tráfico marítimo generado por la "fiebre de oro" abrió también la oportunidad a comerciantes del Pacífico mexicano de remitir metálico hacia la costa este de Estados Unidos. Algunos mercaderes de San Blas, por ejemplo, aprovechaban el creciente flujo de barcos que hacían la ruta del norte de California hacia el Atlántico vía Panamá y Cabo de Hor-

²⁵ Mayo, *Commerce*, 2006, p. 267. La noticia de la nueva casa apareció en el *Daily Alta California*. Véase: "Copartnership", *Daily Alta California*, 25 de mayo de 1850, p. 1.

²⁶ Carlos Marichal señala que la moneda de plata era bastante apreciada en China, pues servía tanto de circulante como de medio a través del cual se podían acumular valores. Véase: Marichal, *Silver*, 2006, pp. 37-38.

²⁷ Uno de ellos era la cambista Rising, Caselli & Co. que había extendido su fama de cambiaria en la zona para estas fechas.

Véase: "The Subscribers purchase in large or small quantities at the highest rate of premium", en: *Daily Alta California*, 25 de diciembre de 1851, p. 4.

²⁸ "American and Mexican Gold and Silver Coin & Wanted", en: *Daily Alta California*, 25 de diciembre de 1851, p. 4.

²⁹ Sinn, *Pacific*, 2013, pp. 175-176.

nos para enviar moneda hacia Nueva York y Europa (tabla 1).

Así, los productos mexicanos, especialmente aquellos que comerciaban con plata acuñada, encontraron nuevos circuitos de circulación. En este sentido, San Francisco se convirtió rápidamente en uno de los principales ejes comerciales del Pacífico. Desde ahí salían barcos mercantiles hacia el continente asiático, América Latina y la costa este de Estados Unidos.³⁰ Al llegar a puertos como Nueva York, gran parte de los bienes enviados desde los litorales latinoamericanos eran enviados a Europa, lo cual contribuía a articular redes mercantiles que cubrían tanto al Pacífico como al Atlántico.

EL FLUJO DE FUERZA DE TRABAJO

La integración de México y otras partes de América Latina al circuito del comercio del Pacífico se dio también a través del flujo de fuerza de trabajo. Además de la numerosa cantidad de trabajadores de origen estadounidense que migraron hacia el norte de California, durante los primeros años de la fiebre de oro numerosos mineros mexicanos, chilenos y peruanos marcharon también hacia San Francisco.³¹ Desde ahí emprendían el viaje a la Sierra Nevada, donde no era raro que encontrarán la hostilidad de los gambusinos estadounidenses. Existen cálculos que estiman que la migración de mexicanos durante esos años, particularmente del área de Sonora, hacia California fue de alrededor de 25 000 trabajadores.³²

Este movimiento de personas hacia el estado dorado se dio de manera temprana. En 1849, por ejemplo, el ministro de Guerra mexicano comunicó al Secretario de Relaciones Exteriores que había recibido noticias acerca de “una caravana” que pasaba por Sonora y se dirigía a California.³³ Ese mismo año, una residente angloamericana reportó también que

vio “cientos de sonorenses” que acampaban en Santa Bárbara al sur del estado para descansar. Viajaban, de acuerdo con el testimonio, en grupos de diez, veinte o treinta, y solían “cantar y bailar” la música de “violines, guitarras y flautas” para entretenerse.³⁴

El caso de chilenos y peruanos era más complicado. Miles de ellos se embarcaban en lugares como Valparaíso o el Callao para emprender el viaje.³⁵ Marchaban en barcos estadounidenses o de sus propios países que para este tiempo ya se encontraban comerciando con San Francisco. Casi todos tocaban otros puertos de América Latina, incluyendo los del Pacífico mexicano, y al llegar a su destino eran tratados de manera hostil.³⁶ Vicente Pérez Rosales, quien viajó a California a probar suerte en la bonanza, por ejemplo, regresó más pobre de lo que había llegado al norte del estado dorado. Una vez en California describió el barrio chileno de San Francisco como un centro de vicio.³⁷

Gran parte de los individuos que marchaban hacia el norte de California desde México, Chile o Perú tenían un oficio semicalificado. En efecto, la mayoría conocía del trabajo de minería, pero también viajaban herreros, plateros, labradores, panaderos, etcétera.³⁸ En una declaratoria que rindieron 32 pasajeros que regresaban a San Blas desde San Francisco, por ejemplo, 4 manifestaron ser comerciantes, 3 sastres y varios trabajadores del campo. De ellos, 28 eran hombres y 4 mujeres. Los primeros tenían un promedio de edad de 32 años y 14 se declararon solteros; las cuatro mujeres viajaban con sus maridos.³⁹

³⁰ Busto, “Espacio”, 2008, p. 208.

³¹ La migración de peruanos y chilenos hacia California puede verse en Monaghan, *Chile*, 1973; Beilharz y López, *We Were*, 1976.

³² McWilliams, *Southern*, 1946, p. 56.

³³ El ministro de Guerra informa al secretario de Relaciones Exteriores que vio pasar una caravana hacia California. Archivo de la Genaro Estrada de la Secretaría de Relaciones Exteriores (AGE-SRE), exp. 40-11-35.

³⁴ Citado en McWilliams, *Southern*, 1946, p. 56.

³⁵ Existen buenas compilaciones sobre la migración chilena y peruana a California. Véase: Beilharz y López, *Were*, 1976; Monaghan, *Chile*, 1973; y Nasitir, “Chileans”, 1974, pp. 52-54.

³⁶ Kowalewski, *Gold*, 1997, p. xix.

³⁷ Nasitir, “Chileans”, 1974, pp. 52-54.

³⁸ Esto se puede ver en los registros de movimiento marítimo. En diciembre de 1851 llegó a San Blas un bergantín procedente de San Francisco que traía trabajadores de regreso, quienes no se habían podido establecer en el área de la bahía. Entre los oficios que declararon quienes venían los más constantes eran el de labrador, platero y comerciante. “Estado general que manifiesta las salidas de buques salidas en este puerto en todo el presente mes”. AGN, fondo Movimiento marítimo, vol. 25, f. 269.

³⁹ “Estado general que manifiesta las salidas de buques salidas en este puerto en todo el presente mes”. AGN, fondo Movimiento marítimo, vol. 25, f. 269.

EL TRANSPORTE

La enorme mayoría de viajes que se realizaban por la costa de América Latina para llegar a San Francisco se hacían a bordo de barcos estadounidenses. La compañía que el gobierno de Estados Unidos había comisionado para manejar el correo por la costa del Pacífico, la Pacific Mail Steamship Company, supo aprovechar en sobremanera la "fiebre de oro". Con sus naves de vapor, garantizaba un viaje relativamente rápido de Panamá a San Francisco y viceversa. Así, buques como el California, el Oregon y el Panamá comenzaron a transportar bienes y personas por todo el litoral (véase tabla 3).⁴⁰ Además, había decenas de *brigs* o veleros de dos mástiles que atracaban por uno o dos días en los puertos mexicanos para luego reemprender sus travesías hacia sus destinos. Fueron, de hecho,

los *brigs* los que en varios momentos se encargaron de mover la mayoría del pasaje a lo largo del litoral.

Las mejoras en el transporte marítimo, particularmente en la propulsión por vapor, catapultaron a las compañías de Estados Unidos e hicieron que surgieran varias navieras que se encargaron de la navegación en el Atlántico y el Pacífico. La Pacific Mail Steamship Company podía cubrir la ruta de Panamá a San Francisco en poco más de un mes. El registro de sus barcos en el puerto de Acapulco en 1851, por ejemplo, ofrece un panorama del tiempo que éstos tardaban en el trayecto. Por supuesto, el viaje dependía, en gran medida, del itinerario que llevara el propio barco y del cargo a bordo. Además, se debe de tomar en cuenta que los vapores de la Pacific eran de mediano tonelaje (entre 1 000 y 1 100 toneladas de capacidad).

TABLA 3. Registro de los vapores estadounidenses Panamá, California y Oregon en Acapulco. Marzo de 1851-agosto de 1852

| Barco | Hacia | Fecha | Fuente |
|------------|---------------|--------------------|---------------|
| Panamá | San Francisco | 9 de marzo, 1851 | Despatches |
| California | San Francisco | 18 de marzo, 1851 | Despatches |
| Oregon | Panamá | 23 de marzo, 1851 | Despatches |
| | | | |
| California | Panamá | 14 de abril, 1851 | Despatches |
| Oregon | San Francisco | 8 de mayo, 1851 | Despatches |
| Oregon | Panamá | 12 de junio, 1851 | Despatches |
| Panamá | San Francisco | 8 de julio, 1851 | Despatches |
| Panamá | Panamá | 12 de Agosto, 1851 | Despatches |
| Oregon | San Francisco | 8 agosto, 1851 | Despatches |
| | | | |
| Oregon | Panamá | 2 de agosto, 1852 | Mov. Marítimo |
| Oregon | San Francisco | 27 de agosto, 1852 | Mov. Marítimo |

Fuente: elaboración propia con material del rubro Consular return of American vessels arriving at and departing from the port of Acapulco. NARA, *Despatches from the United States Consul in Acapulco, 1823-1906*, MP/7157/M143, imágenes 90-91, 93-94, 109-110, 111-112, 161-162, 221-222. Y "Capitanía del puerto de Acapulco. Estado en que se manifiestan las salidas de este puerto en este mes de agosto de 1852". AGN, fondo Movimiento Marítimo, vol. 28, doc. 199.

⁴⁰ Sobre los primeros años de la Pacific Mail Steamship Company, véase: Kemble, "Genesis", 1934; Busto, "Eje", 2014, pp. 385-408; Busto, "Espacio", 2008, pp. 112-12; Busto, *Pacífico*, 2022; y Herrera, "Comercio", 1988, pp. 129-135.

El barco SS California, que registra su paso en Acapulco para San Francisco el 18 de marzo de 1851, está de regreso para el 14 de abril, lo que significa que cubrió una vuelta completa del puerto mexicano al californiano en 29 días. El SS Oregon tardó un poco más, pues cubrió la misma ruta en 34 días (del 8 de mayo al 12 de junio). Hacia el sur, el trayecto comprendía más o menos el mismo tiempo. Aunque el SS Oregon tarda en la primavera de 1851 en ir a Panamá y regresar del 23 de marzo al 8 de mayo, es decir casi 45 días, cubre el mismo trayecto en 25 días durante el verano de 1852.

Los puertos más importantes en la ruta de los vapores estadounidenses eran Acapulco y Mazatlán. De ellos, sin duda, el más ocupado era Acapulco, principalmente porque era un centro de abasto de carbón. En 1851, Lerdo de Tejada registró, por ejemplo, 205 barcos que hicieron entrada en Acapulco y 139 en Mazatlán.⁴¹ Con todo, Mazatlán tenía la supremacía comercial. De acuerdo con Karina Busto, si se toma en cuenta tanto las importaciones como las exportaciones y el movimiento marítimo se deja ver cómo por este puerto se realizaban transacciones de mayor valor.⁴² Las cifras de ese año 1851 registradas por las *Memorias de Hacienda* así lo confirman. Mientras que Acapulco generó 25 393.63 pesos por “importación a diversas cuotas”, Mazatlán rindió 277 060 por el mismo rubro. De hecho, de las cuatro aduanas que funcionaban en el Pacífico, Acapulco estaba en un lejano cuarto lugar en términos de comercio, pues Manzanillo generaba poco más de 118 000 pesos y San Blas cerca de 115 000.⁴³ Para el año siguiente, Acapulco generaría 15 248, mientras que Mazatlán haría lo propio con 174 215 y San Blas 17 104.⁴⁴

El gobierno mexicano aprovechaba la supremacía comercial de Mazatlán para recaudar.⁴⁵ En oc-

⁴¹ “Noticia de los buques que de procedencia extranjera llegaron a los puertos de la república mexicana en 1851. Documento núm. 42”. Lerdo de Tejada, *Comercio*, 1967, p.s.n.

⁴² Busto, *Pacífico*, 2022, pp. 303-304.

⁴³ *Memoria*, 1851, p. 13.

⁴⁴ *Memoria*, 1852, p. 30.

⁴⁵ El puerto de Mazatlán cobraba 12 reales por tonelada por fondear en sus aguas, es decir 1.5 pesos. Así, un barco que tuviera una capacidad de trescientas toneladas debía pagar 450 pesos de cuota. Véase, por ejemplo, “Ajuste general de los derechos de im-

portación causados por el cargamento que condujo a este puerto el Bergantín *Teutonia*”, AGN, fondo Aduanas, vol. 1203, doc. 67.

tubre de aquel año, el cónsul en Mazatlán se quejaba ante el Departamento de Estado por la forma en que el “comercio ha[bía] disminuido materialmente como consecuencia de las altas tarifas en mercancía” y la “rigidez con que son puestas en vigor las leyes, aun y cuando hay muchas oportunidades en esta costa para el contrabando y para descargar en otros puertos sin pagar tarifas completas”.⁴⁶ Sin embargo, Mazatlán tenía la tarifa más baja en cuanto a impuestos alcabalatorios a mercancías extranjeras, lo cual bien pudo haber sido un estimulante para mantener la llegada de barcos de Estados Unidos en cantidades significativas.⁴⁷

En comparación con Acapulco y Mazatlán, San Blas presentaba un movimiento marítimo mucho más local. Ahí también fondeaban los buques de Estados Unidos que manejaban la ruta que iba del norte de California a Panamá, aunque lo hacían en menor medida. Las salidas desde ese puerto, entre los meses de julio y agosto de 1851, registran apenas 5 barcos de origen estadounidense, un número realmente bajo si se considera que los nacionales reportaron 24.⁴⁸ El puerto envió pocos cargamentos pero, como se ha visto, con bastante tonelaje y valor, pues de acuerdo con Inés Herrera para este periodo era el punto a través del cual se mandaba el 59% de la mercancía al área de la bahía. Otro 39% venía de la zona de Mazatlán, mientras que el restante 2% eran cargamentos que llegaban desde Guaymas, Acapulco, Manzanillo y La Paz.⁴⁹ Es casi seguro que estos números reflejaban la actividad de las casas comerciales que operaban directamente en la costa occidental. Barron, Forbes y Cía., según se recordará, tenía sus principales nego-

portación causados por el cargamento que condujo a este puerto el Bergantín *Teutonia*”, AGN, fondo Aduanas, vol. 1203, doc. 67.

⁴⁶ “Carta del cónsul de Estados Unidos en Mazatlán al Departamento de Estado”, 18 de octubre de 1851, NARA, *Despatches from the United States Consuls in Mazatlan, 1826-1906*, P186/M159, rollo: 2, imágenes: 32-33.

⁴⁷ Sinaloa cobraba sólo el 3% a mercancías extranjeras, mientras que estados como Jalisco, a donde pertenecía en ese entonces el puerto de San Blas, cobraban 12%. Véase: Ibarra, *Comercio*, 2011, p. 82.

⁴⁸ “Capitanía del Puerto de San Blas. Estado que guardan las entradas y salidas de buques habidas en este puerto en las fechas que se expresan”. AGN, fondo movimiento marítimo, vol. 25, docs. 221-233.

⁴⁹ Las cifras se encuentran en: Herrera, “Comercio”, 1988, p. 130.

cios en el área de Tepic, y Jecker, Torre y Cía. en la zona de Mazatlán.

Gran parte de los barcos que viajaban por el litoral se detenían en localidades mexicanas para reabastecer provisiones, "lastre" o carbón. Indudablemente, los nuevos clientes beneficiaron en un inicio con su tránsito a algunos de los comerciantes de los puertos. Años después, un viajero chileno describió la manera cuando su barco llegó a Acapulco, "vinieron los mexicanos a vender naranjas, limones, puros, plátanos, piñas, enchiladas y unos hermosos buqués de flores hechos de conchas de mar".⁵⁰

Atención aparte merece el carbón, energético del cual se alimentaban los vapores estadounidenses y que se constituyó en la mercancía por excelencia del puerto de Acapulco. Su empleo fue tan grande, que incluso llamó la atención del viceconsul mexicano en San Francisco, quien lo consideró con potencial para hacer despegar la hacienda pública del Pacífico mexicano y las economías locales. En enero de 1852, dicho viceconsul envió una carta al secretario de Relaciones Exteriores de México, externándole su idea de otorgar "franquicias" a compañías navieras para que establecieran almacenes de carbón a lo largo de la costa oeste. Sin empacho, sugirió:

Si el Hon. Congreso de la República Mejicana tuviera por bien conceder algunas franquicias a los puertos del Pacífico no cabe duda que pronto crecerá su importancia, la que debe resultar tanto a beneficio de sus poblaciones como de la Hacienda Pública. Por tanto recomiendo a S.E. ante todo el establecimiento de almacenes de depósito, para la libre exportación de los efectos que no encuentren salida. Me firmo de S.E. atento en u. y Dios y Libertad.⁵¹

La idea iba acorde con lo que habían realizado las compañías navieras de Estados Unidos en Acapulco. En efecto, la enorme mayoría del carbón comercializado en este puerto no era extraído de suelo

mexicano. Se traía desde la costa este de los Estados Unidos de lugares como Maryland o Virginia y se almacenaba en distintos puntos de la ruta Panamá-San Francisco con la intención de proveer del combustible a los navieros que transitaban por ahí.⁵²

El peso de la exportación de plata, la naturaleza de los puertos mexicanos como proveedores de servicios y el poco valor agregado en los bienes de exportación ataron la suerte de estos espacios al tránsito de embarcaciones y pasajeros. En el auge generado por la fiebre de oro, las compañías estadounidenses de transporte marítimo y las casas mercantiles nacionales y del puerto de San Francisco fueron las entidades que obtuvieron las mayores ganancias. Ciertamente, México tuvo acceso a mercados para la venta de sus artículos, pero debido a que su economía estaba poco diversificada, y sobre todo a que no controlaba esos sectores estratégicos se limitó a comerciar con minerales y, en gran parte, con bienes no duraderos. Lo que es más, un porcentaje alto de la plata —que era quizá el artículo de exportación que obtenía mayor valor agregado en nuestro país— era comerciada por establecimientos mercantiles que en ocasiones concentraban las ganancias de la industria. En el caso de San Blas, por ejemplo, pocos eran los remitores de metálico y grande el valor de las exportaciones de moneda, lo que deja entrever que existía un cuasimonopolio en la actividad comercial por dicho puerto.

LAS IMPORTACIONES

El crecimiento de las importaciones en la zona del Pacífico fue la otra gran consecuencia del aumento en el flujo del comercio generado por la fiebre de oro. Al parecer, las importaciones pronto rebasaron a las exportaciones, pues no solamente la zona de la bahía de San Francisco comenzó a vender sus propios productos a la costa occidental mexicana, sino que también se convirtió en un eje re-exportador de bienes provenientes de Asia.⁵³ Los barcos estadounidenses que circulaban de Panamá al norte de California no sólo estaban mejor equipados que los

⁵⁰ Testimonio ofrecido por Pedro Ruiz Aldea, quien viajó a California en 1860. Su testimonio fue ofrecido en un periódico que él mismo fundó a su regreso a Chile. Véase: Ruiz, "Letters", 1976, p. 221.

⁵¹ "Carta del vice-consul de México en San Francisco al Secretario de Relaciones Exteriores de México", 17 de enero de 1952, AGE-SRE, exp. 40-17-23, doc. s/n.

⁵² Busto, "Espacio", 2008, pp. 291-292.

⁵³ Busto, "Eje", 2014, pp. 385-408; Busto, "Espacio", 2008, pp. 112-12; Busto, *Pacífico*, 2022; y Herrera, "Comercio", 1988.

mexicanos, sino que también se tenían contacto con economías de gran empuje de las cuales adquirirían productos que revendían en la costa occidental del país.

Uno de los principales productos que comenzó a llegar hacia el litoral del Pacífico mexicano fue el azogue. Desde antes que México perdiera la guerra con Estados Unidos, se habían encontrado yacimientos de mercurio en las inmediaciones de Santa Clara, al sur de la bahía de San Francisco. Ahí, Andrés Castillero, un oficial del Ejército mexicano, había descubierto una mina con un enorme potencial que reportó al alcalde del pueblo.⁵⁴ El oficial había decidido explotarla, para lo cual formó una asociación y decidió llamarla Nuevo Almadén, en honor a los yacimientos de mercurio que existían en España. Sin embargo, Castillero nunca pudo aprovecharla al máximo. Por falta de tecnología y financiamiento volvió a México en 1846 a buscar ayuda para echar a andar su proyecto. Mas fue entonces que México sufrió la invasión de los Estados Unidos, y dos años más tarde la Alta California pasó a ser parte de aquel país, lo que desembocó en una lucha legal que enfrentó a Castillero por la mina de Nuevo Almadén con intereses estadounidenses.

En México, sin embargo, el oficial del ejército encontró gente interesada en su proyecto. Particularmente, los comerciantes y negociantes británicos de Guaymas y San Blas: William Forbes y Eustaquio (Eustace) Barron, dueños de la Barron, Forbes y Cía.⁵⁵ También entró en el negocio Isidoro de la Torre, socio de Juan Bautista Jecker, y uno de los principales comerciantes en la zona del noroeste de México.⁵⁶ Estos hombres de negocios pronto apro-

⁵⁴ Sobre la historia del descubrimiento de la mina de Nuevo Almadén, véase: Herrera "Busca", 1988, pp. 159-160; y Herrera, "Comercio", 1988, pp. 133-134.

⁵⁵ Barron era hijo de irlandés, nacido en Cádiz. Había emigrado a México años atrás, y para este tiempo representaba a Inglaterra en San Blas; había, también, estudiado en un colegio en Gran Bretaña, donde tenía por compañero de clase de William Forbes. Sobre la casa Barron, Forbes y Cía. Existen varios estudios. Quizá el más claro y conciso sea un artículo que Jean Meyer publicó en la revista *Nexos* en 1981. Véase: Meyer, "Barron", 1981.

⁵⁶ Jecker, Torre y Cía. testificó a favor de Andrés Castillero y Barron, Forbes y Cía, en el juicio en que éstos últimos entablaron por la propiedad de New Almaden. Ahí dejó saber que su inversión inicial con la Bolton & Barron para explotar el mercurio había sido de 40 000 pesos. Véase: *Transcript*, 1858, pp. 192-193 y 244.

vecharon la sociedad mercantil que habían formado en el norte de California para comercializar mercurio entre los mineros que viajaban a la Sierra Nevada y, de paso, enviar cargamentos hacia el sur.

Así, cuando el flujo marítimo entre Panamá y la Bahía de San Francisco comenzó a crecer en 1848, las casas mercantiles y compañías navieras encontraron en el azogue un producto que podían exportar a México en su viaje de regreso. Ya en 1850, por ejemplo, se registran cargamentos enviados por la Bolton & Barron hacia Mazatlán. Asimismo, en marzo de ese año llegaron 400 "frascos" para Jecker, Torre y Compañía. Un poco más tarde, en noviembre, arribaron 771 frascos de azogue para la misma sociedad mercantil.⁵⁷ Cada uno de estos "frascos" tenía un peso de 75 libras, por lo cual bien puede decirse que ambos cargamentos eran considerables.

Lo más probable es que parte del mercurio se utilizara para amalgamar metales en las minas de Sinaloa y del interior de México, aquellas que también extraían minerales que luego se acuñaban para exportar moneda hacia China vía el norte de California. Lo cierto es que Jecker, Torre y Cía. también re-exportaba azogue hacia otras partes del mundo. Un par de años después, cuando los dirigentes de esta última casa comercial decidieron vender sus acciones de Nuevo Almadén a Bolton, Barron & Co., declararon que les traspasaban un pedido por 10 000 frascos de azogue que tenían ya contratados para enviar a Inglaterra.⁵⁸ Ahí, ofrecieron instrucciones a la casa comercial de San Francisco para que negociaran de nuevo con la Finlay Hodgson & Co. de Londres, la cual había sido el socio original para el traspaso en el Reino Unido.

Sin embargo, las importaciones que llegaron al Pacífico mexicano desde el puerto de San Francisco fueron mucho más diversas. Las casas mercantiles del área de la bahía rápidamente posicionaron al

⁵⁷ Dichos frascos llegaron en dos cargueros diferentes con una semana de diferencia: 521 llegaron en el vapor norteamericano *Cornelia*, mientras que 250 llegaron en el bergantín inglés *Gazelle*. Cada uno de estos frascos tenía un peso de 75 libras cada uno, lo que significa que Bolton & Barron envió sólo ese mes 36,575 libras de azogue. Sobre estos cargamentos, véase: Permiso de importación presentado al Administrador de la Aduana de Mazatlán en favor de Jecker Torre y Cía. AGN, fondo Aduanas, vol. 1203, Mazatlán, legajo 35, doc. 7454 y s/n.

⁵⁸ Véase: *Transcript*, 1858, p. 193.

norte de California como eje comercial entre América Latina y los puertos de Asia. Además, los habitantes de la propia ciudad californiana comenzaron a producir sus propios bienes y a comerciarlos hacia el sur de la frontera.

Los barcos que venían de San Francisco traían en su mayoría productos que habían requerido algún tipo de proceso manufacturero. En 1850, por ejemplo, se importaron clavos, serruchos, machetes, telas, lápices, estuches para alhajas, floreros, aretes y otros productos.⁵⁹ Gran parte de estos bienes llegaban consignados a casas comerciales, aunque había otros que se enviaban a mayoristas particulares. Asociaciones mercantiles como la propia Jecker, Torre y Cía. o Lomer Muller & Co. importaban bienes y los distribuían a su clientela en el interior del país. Por supuesto, un solo carguero podía traer fletes para distintos almacenistas, quienes después se suponía pagaban en el puerto el arancel por importación de acuerdo con el valor consignado en el envío. Aun así, debe señalarse que el siglo XIX fue una época donde existió bastante contrabando hacia el interior del suelo mexicano. Los propios almacenistas muchas veces se las arreglaban para evadir impuestos por medio de presiones políticas, o bien, del intercambio de bonos anteriores que tenían en su poder.⁶⁰

A veces, los propios comerciantes hacían el viaje al norte de California para adquirir sus productos. Así, el mazateco Pedro Alcántara compró su propio cargamento de telas en San Francisco, y se embarcó junto con ellas para Sinaloa en febrero de 1851. Entre sus telas se cuenta "seda torcida", "flores de seda", "25 piezas de raso", tela de algodón, e incluso paraguas, que sólo podía haber sido traída de China.⁶¹ Existían también hombres de negocios que importaban oro californiano. Juan Bango, por

ejemplo, llevó consigo a San Blas, "de los placeres de la Alta California" 59 marcos y 6 onzas de oro en mayo de 1851, mientras que Francisco Cortázar hizo lo propio con "quinientas treinta onzas siete adarmes".⁶² Esto último no es extraño pues, como se mencionó, la plata era mejor pagada en San Francisco. Es evidente que —con la ventaja comparativa de por medio— hombres de negocios de ambos lados de la frontera aprovecharon el auge mercantil provocado por el *boom* aurífero californiano para hacer grandes y redituables negocios.

El valor y volumen de las importaciones a través de la costa del Pacífico mexicano durante los primeros años de la década de 1850 fue considerable. Un solo cargamento podía traer varios cientos de miles de pesos en mercancía y varias toneladas de bienes. Constantemente llegaban barcos de países europeos que viajaban al norte de California para hacer negocios y, a su paso, buscaban vender enceres en los puertos mexicanos. Una de las naves inglesas que llegó de Hong Kong vía San Francisco, por ejemplo, ingresó a Mazatlán mercancía por 41 870 pesos y otra por 26 475.⁶³ Es difícil saber la cantidad de productos que compraban estas compañías navieras en los puertos de México, pero si se toma en cuenta que de Mazatlán, Acapulco y San Blas salían mayormente bienes no duraderos (alimentos) y minerales, bien se puede suponer que la balanza comercial se vio afectada negativamente.

La mayoría de barcos que viajaban hacia el norte de California pasaban por las costas mexicanas sin hacer grandes transacciones. De hecho, muchos ni siquiera fondeaban en San Blas o Mazatlán. Se limitaban a recargar "carbón, lastre y agua" en Acapulco y continuaban su camino. De esta manera, la potencial bonanza económica que pudo haber venido con el tránsito masivo de personas y con la apertura del nuevo mercado terminó haciendo ganar a las casas comerciales, pero distó de derramar grandes beneficios a la población en general.⁶⁴ La actividad mercantil se canalizó a través de aquellos puertos

⁵⁹ "Factura de los efectos siguientes despachados por Bertheam y Cía. a bordo del bergantín inglés 'Gazelle'" a la consignación de J.W. Bertheam en Mazatlán. AGN, fondo Aduanas, Legajo 35, vol. 1203, Mazatlán, doc. s/n.

⁶⁰ Una buena referencia sobre este ejercicio es el libro de Barbara Tenenbaum, *México en la época de los agiotistas, 1821-1857*, editado por el Fondo de Cultura Económica en 1985.

⁶¹ Alcántara llegó al puerto de Mazatlán en la primera semana de marzo de 1851, en el bergantín italiano llamado Magdalena, que había estado comerciando entre el Pacífico mexicano y el norte de California. Véase: "Factura no. 1 de los efectos siguientes mandados por Pedro Alcántara a bordo del bergantín sardo Magdalena", AGN, fondo Aduanas, vol. 1203, Mazatlán, doc. s/n.

⁶² Permiso de importación a Francisco Cortázar. AGN, fondo Aduanas, c. 3112, exp. 53, docs. s/n.

⁶³ Documentos relativos a la embarcación "Hallowell" e "Eagle", AGN, fondo Aduanas, vol. 1203, Mazatlán, docs. s/n.

⁶⁴ Los comerciantes también prestaban dinero al gobierno nacional durante este tiempo, lo que algunos estudiosos pueden interpretar como beneficio a la población en general.

donde dichas empresas tenían mayor presencia provocando un comercio asimétrico de la costa.

CONCLUSIONES

Sin duda, la “fiebre de oro” californiana estimuló la actividad comercial en el litoral del Pacífico mexicano. El flujo de transporte marítimo, bienes y fuerza de trabajo dinamizó la economía de algunos puertos de forma que bien pudo haber redituado en crecimientos regionales, aunque éstos debieron ser menores en comparación con su potencial. Hombreros de negocios que operaban en San Blas y Mazatlán, por ejemplo, compraban *commodities* en sus *hinterlands* y los canalizaban a la exportación a través de los fondeaderos que existían en estos puntos. Asimismo, embarcaderos como la bahía de Acapulco fungían como verdaderos sitios de abastecimiento, lo que bien pudo haber tenido un impacto en la economía regional, pues el movimiento marítimo estimulaba el empleo y ventas al menudeo de comestibles y bienes no duraderos.

Aun así, el desarrollo de estos puertos llevaba su propia dinámica mercantil. Mazatlán y San Blas, por ejemplo, eran mayormente controlados por casas comerciales, como la Jecker, Torre y Cía. y la Barron & Forbes Co., matrices ambas de la Bolton & Barron Co. de San Francisco. Dichas casas eran poderosas y estaban tan interconectadas con almacenistas del interior de la República Mexicana que tenían la capacidad de realizar jugosos negocios. Barron & Forbes Co., prácticamente controlaba el puerto de San Blas desde donde enviaba grandes cantidades de bienes y plata acuñada al norte de California. Jecker, Torre y Cía., mientras tanto, exportaba un sinnúmero de mercancías al área de la bahía e importaba desde ahí artículos de consumo que luego se comercializaban en México. Dado el poder comercial de ambas, no es de extrañar que la exportación de alimentos y bienes duraderos hacia la costa californiana se diera mayormente desde los fondeaderos donde ellas operaban.⁶⁵

⁶⁵ Como ya se mencionó, Herrera señala que entre ambos abarcaban el 98% de las exportaciones hacia San Francisco, lo que los convertía, sin lugar a duda, en los verdaderos emporios comerciales a nivel nacional.

Es indudable que los mercaderes de la costa del Pacífico mexicano fueron quienes mediaron la integración de esta zona al mercado mundial. Con la articulación de San Francisco como eje comercial del Pacífico, una buena parte de los bienes producidos en las áreas contiguas a Mazatlán, San Blas y Acapulco —especialmente la plata acuñada— encontró nuevas rutas hacia mercados distantes. En este sentido, fue el metálico el que, por sus propiedades de circulante y *commodity*, tuvo el mayor flujo. Sin embargo, la incorporación de la costa occidental mexicana a circuitos comerciales de gran alcance trajo también una mayor oferta de bienes a sus puertos. Las conexiones que San Francisco tenía con Asia hicieron que pronto el norte de California se convirtiese en un auténtico eje re-exportador hacia México.⁶⁶ Además, las compañías de transporte estadounidenses que viajaban desde la costa este de aquel país aprovecharon el hecho de que el litoral del Pacífico les quedaba en su itinerario para comercializar sus productos en los puertos de la República.

Esto último bien pudo constituir la causa principal del aletargamiento de los puertos mexicanos posterior a la fiebre aurífera. Como se expuso en el trabajo, la mayor cantidad de las exportaciones de la costa occidental de México se realizaban en moneda acuñada y bienes no duraderos (estos últimos con poco valor agregado), productos que tenían poca oportunidad de competir con artículos procesados que se comenzaron a importar desde China vía el norte de California. De cualquier modo, en dichas importaciones participaban gran parte de las casas comerciales y de los mercaderes de la costa del Pacífico mexicano como intermediarios, lo que seguro redituó a estas últimas entidades. Es indudable que tanto su pérdida de terreno en el mercado californiano, como sus inversiones al sur del Río Bravo en los años subsecuentes, constituyen un tema de investigación que ayudaría a elucidar la manera en que el *boom* provocado por la “fiebre de oro” se fue desmoronando.

Tan temprano como en 1852, el cónsul de Estados Unidos en San Blas informaba al secretario de Estado de su país que la actividad comercial había disminuido en el puerto con respecto al año anterior. Entre las razones, destacaba los altos aranceles

⁶⁶ Busto, “Espacio”, 2008, pp. 182-221.

y la capacidad que adquiriría California de “comenzar a incrementar la su producción para suplir sus propias necesidades”.⁶⁷ En San Blas continuó el comercio con los barcos que fondeaban en sus aguas en ruta hacia y desde San Francisco para abastecerse de productos como el palo de Brasil, pero el movimiento marítimo tendió a concentrarse en Mazatlán y Acapulco continuó usándose sobre todo para abastecer carbón. En poco tiempo, no obstante, el flujo de buques y pasajeros por el Pacífico mexicano también disminuiría.⁶⁸ Las guerras y el tendido eventual de ferrocarriles en Estados Unidos traerían una dinámica distinta a la que había mostrado el comercio durante los últimos años de la década de 1840 y los primeros años de la década de 1850.

FUENTES

Documentales

Archivo General de la Nación (AGN)

- Fondos: Aduanas y Movimiento Marítimo
- Archivo Genaro Estrada de la Secretaría de Relaciones Exteriores (AGE-SRE)

National Archives and Records Administration (NARA)

- *Despatches from the United States Consul in San Blas, Nay., 1837-1892*, Micropelícula, versión digital en: <<https://bit.ly/3YvivyF>>.

⁶⁷ Carta de William Forbes, cónsul de Estados Unidos en San Blas a William Webster, secretario de Estado, Tepic, 13 de diciembre de 1852, NARA, *Despatches from the United States Consul in San Blas, Nay., 1837-1892*, micropelícula, P186/M301, imágenes 53-54.

⁶⁸ Lo anterior no significó que el flujo de veleros y barcos de vapor cayera al mismo ritmo que el de pasajeros. De acuerdo con las cifras que reportó el cónsul estadounidense estacionado en Acapulco, del 1 de enero de 1858 al 31 de junio del mismo año, tan sólo 28 barcos estadounidenses fondearon en la bahía. Es decir, llegaron menos de la mitad de aquellos 86 que habían llegado en el mismo periodo de 1850. Aun así, estos barcos registraron cerca de 12,000 pasajeros. Arrivals and departures of American vessels at the United States Consulate at Acapulco. Véanse las fechas del 1 de enero al 31 de marzo, del 1 de abril al 27 de mayo, del 28 de mayo al 31 de junio. NARA, *Despatches from the United States Consul in Acapulco, 1823-1906*, MP/7157/M143, imágenes: 232-233, 249-250, 270-271.

- *Despatches from the United States Consul in Acapulco, 1823-1906*, versión digital en: <<https://bit.ly/3j93vXI>>.
- *Despatches from the United States Consul in Mazatlan*, Micropelícula, versión digital en: <<https://bit.ly/3j7KxAb>>.

Hemerográficas

Daily Alta California, San Francisco, 1850-1851.

Bibliográficas

Aliphath, Manuel, *Memoria sobre el puerto de Manzanillo que dirige a las augustas cámaras el C. Manuel Aliphath*, México: Imprenta de Juan N. Navarro, 1850.

Beilharz, Edwin A. y Carlos López, *We were 49ers!: Chilean accounts of the California Gold Rush*, Pasadena: Ward Ritchie Press, 1976.

Bernecker, Walther L., *De agiotistas y empresarios: en torno de la temprana industrialización mexicana (siglo XIX)*, México: Universidad Iberoamericana, 1991.

Busto Ibarra, Karina, “El eje San Francisco-Panamá y la formación de un sistema portuario en el Pacífico, 1848-1927”, en: Yovana Celaya Nández (coord.), *Diálogos con una trayectoria intelectual: Marcello Carmagnani*, México: El Colegio de México, 2014, pp. 385-408.

_____, *El espacio del Pacífico mexicano: puertos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927*, Tesis de doctorado, México: El Colegio de México, 2008.

_____, *El Pacífico mexicano y sus transformaciones. Integración marítima y terrestre en la configuración de un espacio internacional*, México: El Colegio de México, 2022.

Herrera, Inés, “Comercio y comerciantes de la costa del Pacífico mexicano a mediados del siglo XIX”, *Historias*, núm. 20, abril-septiembre 1988, pp. 129-135.

_____, “En busca del Nuevo Almadén. Archivos libros y revistas en los acervos californianos”, en: *Historias*, núm. 20, abril-septiembre 1988, pp. 159-178.

- Huerta, María Teresa, "Isidoro de la Torre: el caso de un empresario azucarero, 1841-1881", en: Ciro F. Cardoso (ed.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México, siglo XIX*, México: Siglo XXI, 1981.
- Ibarra Bellon, Araceli, *El comercio y el poder en México, 1821-1864: la lucha por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, México: Fondo de Cultura Económica, 1988.
- Kemble, John Haskell, "The Genesis of the Pacific Mail Steamship Company", en: *California Historical Quarterly*, vol. 13, núm. 4, diciembre 1934, pp. 386-406.
- Kowalewski, Michael, *Gold Rush: A Literary Exploration*, Berkeley: Heyday Books, 1997.
- Krugman, Paul, *Economía internacional: teoría y política*, Boston: Addison Wesley, 2001.
- Lerdo de Tejada, Miguel, *El comercio exterior de México: desde la conquista hasta hoy*, México: Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967.
- Marichal Salinas, Carlos, "Crisis financieras y debates sobre la globalización", en: *Documentos de trabajo interuniversitarios*, núm. 1, 2011, pp. 1-28.
- _____, "The Spanish-American Silver Peso: Export Commodity and Global Money of the Ancien Regime, 1550-1800", en: Steven Topic, Carlos Marichal y Zephyr Frank (ed.), *From Silver to Cocaine: Latin American Commodity Chains and the Building of the World Economy*, Durham, NC: Duke University Press, 2006, pp. 25-52.
- Mayo, John, *Commerce and Contraband on Mexico's West Coast in the Era of Barron, Forbes & Co., 1821-1859*, Nueva York: Peter Lang Publishing Inc., 2006.
- McWilliams, Carey, *Southern California: An Island on the Land*, Salt Lake City: Peregrine Smith Books, 1995.
- Memoria de la Hacienda Nacional de la República mexicana presentada por el Sr. Secretario del ramo en julio de 1851*, México: O'Sullivan y Nolan, Impresores, 1851.
- Memoria de la Hacienda Nacional de la República mexicana presentada por el Secretario del ramo en febrero de 1852*, México: Imprenta de Lara, 1852.
- Meyer, Jean, "Barron, Forbes y Cía. El cielo y sus primeros favoritos", en: *Nexos*, núm. 40, abril de 1981, pp. 27-35, versión digital en: <<https://bit.ly/3FZnCA4>> (consultado el 3 de diciembre de 2013).
- Monaghan, Jay, *Chile, Peru and the California Gold Rush of 1849*, Berkeley y Los Ángeles: University of California Press, 1973.
- Nasitir, Abraham P., "Chileans in California During the Gold Rush Period and the Establishment of the Chilean Consulate", en: *California Historical Quarterly*, vol. 53, núm. 1, 1974, pp. 52-70.
- Ruiz Aldea, Pedro, "Letters of an outlaw", en: Edwin A. Beilharz y Carlos López (ed.), *We were 49ers!: Chilean accounts of the California Gold Rush*, Pasadena: Ward Ritchie Press, 1976.
- Sutter, John Augustus, "The Discovery of Gold in California", en: Michael Kowalewski (ed.), *Gold Rush: A Literary Exploration*, Berkeley: Heyday Books, 1997, pp. 50-52.
- Sinn, Elizabeth, *Pacific Crossing: California Gold, Chinese Migration*, Hong Kong: Hong Kong University Press, 2013.
- Tenenbaum, Bárbara, *México en la época de los agiotistas, 1821-1857*, México: Fondo de Cultura Económica, 1985.
- Transcript of the Proceedings, in case 366, The United States vs. Andrés Castillero*, Transcript of the Record, The United States District Court, Northern District of California, San Francisco: Whitton, Towne & Co., Printers, Excelsior Steam Presses, 1858.
- Woods, David J., *The bombardment of Paradise*, Ginebra: WTA Publishing, 2011.