



Matilde Souto Mantecón

“La transformación del puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil”

p. 110-139

El comercio exterior de México 1713-1850

Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de investigaciones Históricas/Instituto
de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad
Veracruzana

2000

260 p.

Cuadros

ISBN 970-684-021-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 26 de noviembre de 2019

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/406/comercio_exterior.html

D. R. © 2019, 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



LA TRANSFORMACIÓN DEL PUERTO DE VERACRUZ EN EL SIGLO XVIII: DE SITIO DE TRÁNSITO A SEDE MERCANTIL

Matilde Souto Mantecón

Desde que en 1519 Cortés desembarcó en las playas de Chalchihuecan y fundó allí el primer ayuntamiento del continente americano, Veracruz –como fue llamado ese lugar por los españoles– fue el principal puerto de Nueva España habilitado para el intercambio ultramarino por el Atlántico. Sin embargo, este enorme privilegio no implicó que la ciudad se desarrollara como opulenta plaza comercial; por el contrario, durante la mayor parte de la época colonial, Veracruz fue simplemente un lugar de paso, un sitio de tránsito de mercancías y pasajeros y, por ello, una ciudad con un vecindario escaso y con una infraestructura urbana precaria.¹ Sin embargo, durante la segunda mitad del siglo XVIII, se fue transformando y llegó a convertirse en una verdadera sede mercantil y política, cuya influencia trascendería la época colonial y perduraría bajo los regímenes republicanos entrado el siglo XIX.

Este trabajo pretende contribuir a la comprensión de esa transformación que se verificó en Veracruz. El texto está dividido en dos partes; en la primera, titulada “Del tránsito a la residencia”, se

¹ Fue hasta el 19 de junio de 1615 que Felipe III otorgó a Veracruz el título de ciudad; la historia de las sucesivas fundaciones de Veracruz puede verse, por ejemplo, en Bernal Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de Nueva España*, Editorial Patria, México, 1983; Miguel Lerdo de Tejada, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*, Secretaría de Educación Pública, Oficina de Máquinas, México, 1940; Joaquín Ramírez Cabañas, *La ciudad de Veracruz en el siglo XVI*, Imprenta Universitaria, México, 1943, y Manuel B. Trens, *Historia de Veracruz*, Gobierno del Estado de Veracruz, Jalapa, 1948.



exponen las circunstancias generales que permitieron el desarrollo de Veracruz en el siglo XVIII en función, básicamente, del binomio que se generó entre las guerras europeas y la competencia mercantil internacional, circunstancias que, vale la pena mencionarlo aquí, no sólo influyeron sobre Veracruz, sino también sobre muchas otras plazas comerciales, tanto del imperio español como de los otros imperios coloniales.² En la segunda parte, titulada “Los cimientos económicos de la influencia política y social de los veracruzanos”, se hace un balance cuantitativo de la importancia mercantil que llegaron a adquirir estos negociantes –identificados por su asociación en el consulado del puerto– en el conjunto del comercio novohispano realizado por el Atlántico. Se trata en realidad de un cálculo simple elaborado con las cifras contenidas en las conocidas *Balanzas del comercio marítimo hecho por el puerto de Veracruz*, publicadas por Miguel Lerdo de Tejada, y las que aparecen en los registros de la avería cobrada por el consulado porteño, incluidas en las Cuentas Generales de Cargo y Data de esta institución. Como se verá, este cálculo muestra que la porción del comercio exterior manejado por los veracruzanos fue bastante alta, lo que permite sustentar la idea de que su poder económico debió ser decisivo en la gran influencia política que ejercieron en los últimos años coloniales y en las primeras décadas republicanas, si bien todavía hacen falta estudios detallados sobre las operaciones y procedimientos utilizados por estos comerciantes para que conozcamos en realidad cómo construyeron los cimientos de sus fortunas y en qué medida constituyeron en realidad un grupo de empresarios con un perfil novedoso.

DEL TRÁNSITO A LA RESIDENCIA

El carácter de simple puerto de tránsito que tuvo Veracruz durante la mayor parte del dominio colonial se debió en buena medida

² Otras plazas mercantiles españolas que sobresalieron en estas circunstancias fueron, por ejemplo, Buenos Aires y La Habana, así como muchos de los puertos angloamericanos. Vale la pena, asimismo, insistir aquí en que las transformaciones verificadas en estos lugares no fueron producto del reformismo borbónico, aunque éste contribuyera, sino de la dinámica mercantil mundial. Incluso puede sostenerse que el reformismo borbónico en materia comercial fue secuela de esa dinámica.



al sistema mercantil establecido bajo el gobierno de Felipe II. Conocido genéricamente como la Carrera de Indias, se trató de un régimen monopólico basado en la exclusión de los extranjeros, en la navegación en conserva por el Atlántico y en la utilización de puertos exclusivos de salida y arribo, lo que determinó que se desarrollara como un monopolio con dos filos, uno hacia el exterior del imperio español, al vedar la participación extranjera, y el otro hacia el interior, al restringir este comercio a ciertos grupos de españoles privilegiados. En España, el único puerto que podía utilizarse era el de Sevilla y, en el caso de Nueva España, el de Veracruz. De acuerdo con las disposiciones originales, la flota (como se denominó al convoy destinado al puerto novohispano), debía llegar anualmente, pero desde el temprano siglo xvii su frecuencia de arribo se amplió a tres años en promedio. Una vez que llegaba la flota a Veracruz, el cargamento era trasladado lo antes posible a la ciudad de México, donde se realizaba la mayor parte de las operaciones de compraventa. Allí radicaban los acaudalados comerciantes, miembros del Consulado de México (uno de los grupos privilegiados que controlaron el comercio ultramarino)³ que podían adquirir lotes completos de mercancías importadas para después redistribuirlas por el interior del virreinato. Este sistema de comercio produjo que la vida en la ciudad portuaria siguiera un violento ritmo episódico entre el letargo y la febril actividad mercantil que acarrearba la llegada de una flota.

La flota llegaba a Veracruz en promedio cada tres años y tras su arribo, durante ocho meses aproximadamente, la ciudad se transformaba sumergida en un intenso ir y venir de hombres, bestias y mercancías. A la ciudad, cuyo vecindario estaba compuesto aproximadamente por 3 000 habitantes hacia 1625, ingresaban de golpe entre 2 000 y 4 000 hombres venidos en la flota y alrededor de 1 000 arrieros con cerca de 2 000 o 3 000 mulas que bajaban de tierra adentro.⁴ Estibadores y lancheros se apresuraban a tras-

³ La contraparte de los comerciantes novohispanos fueron, desde luego, los comerciantes de Sevilla, agremiados en su propio Consulado. Estas dos instituciones, junto con el Consulado de Lima para el comercio del virreinato del Perú, serían las piedras angulares del sistema monopólico al gozar del privilegio de exclusividad en el comercio ultramarino.

⁴ Pierre Chaunu, "Veracruz en la segunda mitad del siglo xvi y primera del xvii", *Historia Mexicana*, vol. ix, núm. 4, 1960, pp. 542-543.



ladar las mercancías desde los barcos anclados en el islote de San Juan de Ulúa hasta la costa firme, donde los arrieros cargaban sus mulas y emprendían lo antes posible el ascenso al altiplano. Mientras tanto, los pasajeros trataban de abandonar el puerto, famoso por su inclemente clima. Una vez que se cerraban los principales platos en la ciudad de México, la corriente cambiaba de rumbo y la flota se preparaba para zarpar. Cuando el convoy emprendía el tornaviaje, la ciudad volvía a su letargo cotidiano, apenas marcado por el ritmo de la navegación de cabotaje, por el arribo de algún azogue o el de un registro extraordinario, y quizá roto por un asalto pirático.

Sin embargo, a lo largo del siglo XVIII este ritmo de vida fue cambiando y paulatinamente la ciudad dejó de ser un simple puerto de tránsito. Su población fue creciendo, sobre todo en el último cuarto del siglo, cuando se registró un aumento sorprendente. De los cerca de 3 000 habitantes que tenía en 1625, apenas pasó a tener 6 000 en 1787, pero de esta fecha en adelante la población aumentó espectacularmente hasta alcanzar los 20 000 habitantes en 1807.⁵ Este crecimiento, desde luego, no pudo ser producto de un crecimiento natural, sino de la inmigración, y el traslado de esos nuevos pobladores debió estar guiado por un acicate magní-

⁵De acuerdo con estas cifras, la tasa de crecimiento anual fue de 0.4% entre 1625 y 1787, es decir, en más de un siglo y medio, mientras que de este año a 1807, esto es, en sólo 20 años, fue de 6.2%, por lo cual señalo que no pudo ser producto de un crecimiento natural, sino de una inmigración. Ahora bien, las cifras deben manejarse con extrema cautela, pues no debe perderse de vista que son muy aproximadas, algunas de ellas son incluso meras apreciaciones subjetivas, tomadas de Thomas Gage, *Nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales*, Fondo de Cultura Económica, México, 1982 (Sep80); Peter Gerhard, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, México, 1986; Jackie Robinson Booker, "The merchants of Veracruz, Mexico: socio-economic history, 1790-1824", tesis de doctorado, Universidad de California, Irvine, 1984; Alexander von Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Porrúa, México, 1984 (Sepan Cuantos, 39); Lerdo de Tejada, *Apuntes, op. cit.*, apud en una nota del Consulado de Veracruz; Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1978; Robert S. Smith y José Ramírez Flores, *Los consulados de comerciantes de Nueva España*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976; Chaunu, "Veracruz", *loc. cit.* No obstante tratarse de cifras "subjetivas", sirven para tener una idea de la magnitud de la transformación demográfica de Veracruz desde el siglo XVII al final de la época colonial.



fico, pues la inclemencia del clima no había variado. Aunque la naturaleza veracruzana continuó siendo hostil, junto con ese crecimiento demográfico se produjo un gran desarrollo en la infraestructura urbana en el último tercio del siglo XVIII, que si no alivió la crueldad natural, quizá distrajo los temores que infundía. Por entonces las construcciones dejaron de ser de madera y se introdujo el alumbrado público de aceite, se construyeron aljibes y fuentes para el suministro de agua potable, se edificó en piedra la muralla de la ciudad que hasta entonces había sido sólo una cerca de madera, y se fundó un cementerio extramuros. También comenzaron a establecerse varias instituciones que dan cuenta de la transformación social y cultural que vivió la ciudad, como escuelas, una imprenta y una sociedad económica de amigos del país.⁶ Pero lo más importante para nuestros fines es señalar que, sobre todo, evolucionó la infraestructura mercantil como elemento que agilizó y que a su vez fue estimulado por una nueva y más intensa dinámica comercial, la cual fue sin duda el acicate magnífico que movió a muchos a trasladar su residencia al puerto. En este sentido, por ejemplo, se imprimieron y difundieron publicaciones económicas, como el *Jornal económico mercantil de Veracruz*,⁷ las *Memorias políticas y económicas del Consulado* y las *Balanzas del comercio marítimo* que contribuyeron a divulgar las noticias comerciales en una época –la del comercio libre– en la cual disponer de información se convirtió en un elemento muy valioso para las negociaciones.⁸ También, como parte fundamental en el

⁶Lerdo de Tejada, *Apuntes*, op. cit., vol. I, pp. 337, 361-362, 365, 369, 374-375; Humboldt, *Ensayo*, op. cit., pp. 180-181; Jim C. Tatum, “Veracruz en 1816-1817: fragmento del diario de Antonio López Matoso”, *Historia Mexicana*, vol. XIX, núm. 1, 1969, p. 111; José Antonio Calderón Quijano, *Los virreyes de la Nueva España en el reinado de Carlos VI*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1972, t. I, pp. 137, 139-140; Ortiz de la Tabla, *Comercio*, op. cit., pp. 70-71.

⁷Verónica Zárate Toscano, “Los albores del periodismo veracruzano: el *Jornal Económico Mercantil de Veracruz* como fuente histórica”, *Secuencia*, Instituto Mora, núm. 33, septiembre-diciembre de 1995, pp. 103-128.

⁸La compilación más completa de las *Memorias* es la de Javier Ortiz de la Tabla, *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, México, 1984; algunas de las memorias fueron publicadas por Luis Chávez Orozco, *Controversia que suscitó el comercio de Nueva España con los países extranjeros (1811-1821)*, Publicaciones del Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1959 (Colección de Documentos para la Historia del



desarrollo de la infraestructura mercantil, se reconstruyeron los caminos carreteros entre la costa y el altiplano por las rutas de Perote-Jalapa y Córdoba-Orizaba,⁹ se fundaron compañías de seguros marítimos, se mejoraron las instalaciones portuarias al edificarse un faro, establecerse una empresa de lanchas de carga y descarga y al tratar de reconstruirse el muelle.

Ahora bien, en términos de la infraestructura mercantil, sin duda la evidencia más importante de la transformación que se verificó en Veracruz al dejar de ser un simple puerto de tránsito y convertirse en una verdadera sede mercantil fue el establecimiento, en 1795, de un consulado que aglutinó a los comerciantes vecindados en el puerto. Esta corporación les dio la presencia y el reconocimiento legítimos para proteger y fomentar sus intereses, un privilegio que hasta entonces habían tenido exclusivamente los grandes comerciantes del Consulado de México. Así, fue más de dos siglos después de su fundación y de gozar el relativo privilegio de ser el principal puerto habilitado hacia el Atlántico, cuando Veracruz dejó de ser un simple lugar de tránsito y se convirtió realmente en una plaza comercial.

La transformación de Veracruz ocurrió conforme se desarticuló el antiguo régimen comercial español de flotas y galeones a raíz del crecimiento del comercio internacional y el recrudescimiento de las guerras entre las principales potencias europeas, en buena medida exacerbadas por la propia competencia para acceder a los mercados coloniales. Los intercambios atlánticos se intensificaron y se hicieron más versátiles, produciendo que aumentara el número de los barcos que llegaban de forma aislada, sin un calendario pro-

Comercio Exterior de México); Enrique Florescano e Isabel Gil, *Descripciones económicas generales de la Nueva España, 1784-1817*, INAH, México, 1973; Enrique Florescano y Fernando del Castillo, *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, 1975, t. II, y las *Balanzas* publicadas por Lerdo de Tejada, *Apuntes, op. cit.*

⁹Guillermina del Valle Pavón, *El camino México-Puebla-Veracruz. El comercio poblano y pugnas entre mercaderes a fines de la época colonial*, Gobierno del Estado de Puebla/Secretaría de Gobernación/Archivo General de la Nación, México, 1992, y Matilde Souto Mantecón, "Préstamos e inversiones para el camino entre Veracruz y Perote" en Leonor Ludlow y Jorge Silva (coords.), *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno*, Instituto Mora/Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, México, 1993.



gramado previamente, por lo que la estancia en Veracruz para atender las transacciones en el momento “incierto” en el que recalaran las naves se convirtió en un factor clave para el éxito de los negocios y por ello varias casas comerciales enviaron a sus agentes al puerto o se trasladaron y fundaron directamente allí, engrosando el vecindario porteño.

La transformación de la dinámica mercantil obligó a los gobiernos a modificar sus políticas comerciales. Los cambios en el imperio español se hicieron desde el comienzo del siglo XVIII, en coincidencia con la entronización de una nueva dinastía, la casa de Borbón, que además puso en marcha una nueva forma de concebir la política y la administración del imperio español, siguiendo en parte el modelo francés. No obstante, lo que más influyó en esta nueva concepción fueron las condiciones impuestas por el nuevo orden internacional derivado de la guerra de Sucesión. Una de las primeras preocupaciones de la nueva casa reinante fue la acuciante necesidad de obtener recursos financieros para sufragar las costosas guerras europeas a las que tuvo que hacer frente para consolidar su derecho al trono español. Por ello, la corte borbónica fijó su atención en el comercio colonial, en la medida en que éste era el vehículo por excelencia para allegarse los caudales americanos. Sin embargo, este comercio estaba en declive desde hacía varias décadas y ello ya había sido evidente para la corte de los Austria en la que, incluso, se debatieron sin éxito planes para restablecerlo.¹⁰ Por ello, como ha señalado Geoffrey Walker, las reformas comerciales no fueron fruto exclusivo del “celo borbónico”,¹¹ si bien tocó a esta dinastía llevarlas a la práctica. La primera estrategia borbónica fue tratar de renovar el viejo sistema de comercio ultramarino basado en las flotas y los galeones, procurando agilizarlo y regularizarlo. Para ello, simplificaron el sistema fiscal fijando un solo impuesto, llamado de palmeo, que sustituyó a los varios impuestos antes tasados y cobrados por separado,¹² e introdujeron varias medidas para regularizar los viajes de los con-

¹⁰ Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Ariel, Barcelona, 1978, pp. 45-46.

¹¹ *Ibid.*, p. 45.

¹² Fue llamado de palmeo porque se calculaba sobre el volumen de las mercancías. *Ibid.*, p. 82.



voyes y evitar las prolongadas demoras entre uno y otro. Entre éstas, una que sin duda fue decisiva para el desarrollo del puerto de Veracruz como una verdadera plaza mercantil fue ordenar que, a partir de 1718, se celebraran en Nueva España ferias –en el sentido formal del término– y que éstas se realizaran en Jalapa, una población cercana al puerto con el que entabló una suerte de binomio urbano que fue socavando la hegemonía de la ciudad de México como centro exclusivo de distribución de las mercancías importadas, pues desde que se realizaron las ferias en Jalapa varios comerciantes del interior del virreinato bajaron directamente a la región veracruzana para realizar sus compras con los flotistas evadiendo la intermediación de los almaceneros mexicanos.¹³

Estas primeras medidas borbónicas fueron plasmadas en el Reglamento de flotas y galeones de 1720. A éste, siguieron otros cambios importantes en la legislación sobre el comercio Atlántico que incidieron en Veracruz, todos los cuales, en mayor o menor medida, se verificaron al ritmo impuesto por la competencia mercantil y las guerras entre los imperios coloniales.

En realidad ese era el trasfondo de los cambios en la legislación mercantil. La desarticulación del antiguo sistema de comercio español basado en las flotas y galeones ocurría desde el siglo xvii como consecuencia del recrudecimiento de la competencia mercantil mundial, pero su precipitación se produjo a partir de la guerra de Sucesión. Además de las intromisiones francesas a lo largo de la guerra,¹⁴ uno de los catalizadores del proceso fue el resultado de las negociaciones para firmar el tratado de paz de Utrecht (1713), por el que España tuvo que ceder a Inglaterra el asiento para la venta de esclavos en Hispanoamérica y un permiso para que la propia compañía encargada del tráfico de negros, la de los Mares del Sur, enviara anualmente a Veracruz y otros puertos coloniales un barco con mercancías inglesas. Este navío, al que se conoció como de permisión, compitió y mermó las ganancias de

¹³Sobre el establecimiento de las ferias en su sentido estricto y la afluencia de comerciantes de provincia que bajaron directamente a Jalapa, evadiendo la intermediación de los almaceneros de la ciudad de México, véase el trabajo de José Joaquín Real Díaz y Manuel Carrera Stampa, *Las ferias comerciales de Nueva España*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, s. a.

¹⁴Walker, *Política, op. cit.*, abunda al respecto en la primera parte de su libro.



las flotas españolas a pesar de la política emprendida para su restablecimiento.

Durante la siguiente guerra, entre 1739 y 1748, conocida en la historiografía como la guerra de la Oreja de Jenkins, las flotas fueron suspendidas durante más de veinte años, por lo que España tuvo que aceptar que la comunicación con Nueva España se realizara a través de navíos de registro, tanto de bandera española como neutral, para evitar la incomunicación total. Esta guerra, iniciada por Inglaterra, fue desatada por la presión de amplios sectores económicos británicos implicados directa o indirectamente en el comercio clandestino con la América española.¹⁵ El esgrimido por la corona inglesa para justificar las hostilidades fue que los guardacostas españoles atacaban sus naves; de hecho, Jenkins, hoy famoso porque con su nombre y percance se bautizó la guerra, perdió la oreja en castigo por intentar introducir contrabando en las costas hispanoamericanas.¹⁶ Aunque su tráfico violaba tanto las leyes españolas como los privilegios que tenía la Compañía de los Mares del Sur, la corona británica apoyó su causa como símbolo de los diferentes sectores de la manufactura y el comercio ingleses que buscaban una apertura mercantil en las Indias Occidentales y por ello desató la guerra. Era evidente que la afluencia de contrabando era enorme y no sólo del realizado en las costas lejanas y desguarnecidas, sino incluso en el propio puerto de Veracruz se verificaban numerosas operaciones clandestinas a la sombra del intercambio legítimo de la Compañía de los Mares del Sur. Todo este tráfico ilegal, naturalmente, también socavaba los antiguos, tradicionales y deteriorados flujos del monopolio español, de por sí vulnerados por la propia forma de proceder de los comerciantes españoles y las concesiones que la corona española tuvo que hacer a los extranjeros.¹⁷

¹⁵ Peggy F. Liss, *Los imperios transatlánticos. Las redes del comercio y de las revoluciones de independencia*, Fondo de Cultura Económica, México, 1989, pp. 32-33.

¹⁶ A Jenkins lo capturaron y le cortaron la oreja en 1731, pero el caso fue recordado en 1738, cuando en el Parlamento se discutía la conveniencia de entrar en guerra y se utilizó como argumento para justificar la belicosidad británica: Walker, *Política, op. cit.*, p. 258.

¹⁷ Algunas de las prácticas que desde el siglo xvii vulneraron el monopolio español fueron que los sevillanos actuaran como testaferros de los comerciantes extranjeros, los indultos otorgados por el gobierno tras la comisión de los fraudes, las



Los cambios más importantes en el comercio atlántico (que culminaron con el establecimiento del régimen de comercio libre decretado en 1778 y aplicado a Nueva España en 1789) se produjeron a raíz de la guerra de los Siete Años (1756-1763). Es importante destacar, en favor de la interpretación de que las reformas no fueron producto del “celo borbónico” que, al concluir la guerra de los Siete Años, las tres principales metrópolis coloniales: Inglaterra, Francia y España coincidieron en modificar sus leyes de comercio colonial, lo que pone en evidencia que las circunstancias en las que se desarrollaba el tráfico mundial fueron en gran parte el estímulo que produjo los cambios en las legislaciones mercantiles.¹⁸ En 1766, Inglaterra introdujo el Sistema de Puertos Libres, por el que se permitió que barcos extranjeros procedentes de colonias vecinas entraran a algunos puertos británicos de Jamaica y Bahamas, pero exclusivamente para comprar manufacturas inglesas y vender mercancías que no compitieran con las producciones del imperio británico.¹⁹ De forma similar, Francia permitió en 1767 que los extranjeros comerciaran en algunos de sus puertos en las islas de Santa Lucía y Santo Domingo.²⁰ Por su parte, en 1765 España comenzó también a reformar su sistema de comercio colonial, si bien los cambios que realizó fueron mucho más conservadores y paulatinos que los efectuados por Inglaterra y Francia. En las colonias españolas, el comercio con los extranjeros continuó prohibido, pero se abrió el comercio antillano al permitir el tráfico directo entre varios puertos de esta región y nueve puertos de España,²¹ lo que indi-

licencias extraordinarias concedidas por la corona, los asientos para la trata de negros, el comercio intercolonial, que se prestó para numerosos subterfugios.

¹⁸ No fueron las tres únicas naciones que transformaron sus regímenes de comercio colonial; Dinamarca y Portugal también lo hicieron.

¹⁹ Frances Armytage, *The free port system in the british West Indies. A study in commercial policy, 1766-1822*, Longmans, Green and Co., Londres, 1953, p. 2.

²⁰ Max Savelle, *Empires to nations: expansion in America, 1713-1824*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1974, p. 90.

²¹ En el Caribe, las colonias incluidas en las reformas comerciales de 1765 fueron Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita; los puertos peninsulares abiertos a este tráfico fueron: Alicante, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Santander y Sevilla. Además, el comercio realizado entre las islas caribes pudo efectuarse sin requerir permiso real y quedó exento de varios impuestos, como los de reconocimiento de carenas y Seminario de San Telmo: Eduardo Arcila Farías, *Reformas económicas del siglo xviii en Nueva España*, SEP,



rectamente tuvo un importante impacto en Veracruz por los estrechos vínculos que este puerto tenía con el Caribe.

No es extraño que las tres principales coronas imperiales centraran su atención en el Caribe, pues ésta era una zona estratégica en el Atlántico. Geográficamente era el antemural de las Indias, pues de forma natural los vientos y mareas conducían a los barcos hacia esa región, pero además económicamente se convirtió en una zona crucial por ser un mercado extraordinario para vender esclavos, manufacturas europeas y bienes de consumo básico, como harina, cobre y carne seca, y para adquirir valiosas materias primas, como azúcar, tabaco, café, índigo y sobre todo plata, uno de los bienes más codiciados en el mundo.²² Por ello, no en balde las tres principales metrópolis coloniales modificaron simultáneamente sus reglas comerciales en esa región. Pero España, además, tuvo que prestar atención inmediata al Caribe por el desarrollo de la guerra, ya que en 1762 Inglaterra invadió La Habana (al mismo tiempo que invadió Manila) y la retuvo bajo su poder cerca de un año. Esta maniobra no sólo demostró a España la vulnerabilidad del Caribe, sino también la prosperidad que había gozado la isla durante el año de dominio británico gracias al activo comercio directo que la isla española entabló con los británicos. Ante tales evidencias, España no sólo decidió hacer más flexible su comercio, sino que tuvo que reforzar su sistema de defensa militar, asunto en el que Veracruz desempeñó un papel primordial.

Desde el siglo xvi, Nueva España estaba encargada de financiar el aparato defensivo en el Caribe, esto es, de sufragar los costos

México, 1974, vol. 1, pp. 131-132 (SepSetentas) ;Allan Kuethe y C. Douglas Inglis, "Absolutism and enlightened reform: Charles III, the establishment of the Alcabala, and commercial reorganization in Cuba", *Past and Present*, núm. 109, 1985, pp. 138-139, y John R. Fisher, *Commercial relations between Spain and Spanish America in the era of free trade, 1778-1796*, Centre of Latin American Studies-The University of Liverpool, Liverpool, 1985, pp. 9-10.

²² Eric Williams, *Capitalism and slavery*, Capricorn Books, Nueva York, 1966, pp. 51-52 y 73-74; Savelle, *Empires, op. cit.*, pp. 89-90; Paul Butel, "France, the Antilles, and Europe in the seventeenth and eighteenth centuries: renewals of foreign trade" en James Tracy, *The rise of merchants empires. Long-distance trade in the early modern world, 1370-1750*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990, pp. 164-166, 172-173; Franklin W. Knight, *The Caribbean. The genesis of a fragmented nationalism*, Oxford University Press, Nueva York, 1990, p. 110.



para construir y mantener las fortalezas, los barcos de guerra y mantener a las guarniciones militares. Ello lo realizaba por medio del envío de dinero en efectivo por cuenta de la Real Hacienda, transferencias a las que se denominó situados, y del suministro de bienes de consumo básico, como harina, menestras, carne seca, etc.²³ Este era un sistema extendido por todo el imperio español, de suerte que las colonias más ricas, por su vasta producción, sobre todo de plata, pero también de alimentos y pertrechos –como Perú y Nueva España– sostuvieron a las colonias periféricas que no contaban con recursos suficientes. Con este sistema, Nueva España se ocupó de costear las defensas de la porción septentrional del continente, de Filipinas y del Caribe. Desde Veracruz, el dinero y los productos eran enviados a La Habana, puerto que fungió como almacén y centro de redistribución entre las diferentes provincias del Circuncaribe.²⁴

Así, esta región tuvo dos mecanismos de abastecimiento –el comercio y los situados– que estuvieron estrechamente vinculados, no obstante ser uno de carácter particular o privado, y el otro, oficial o público. Esta vinculación entre el comercio y los situados se debió, por ejemplo, a que muchos de los productos necesarios para abastecer a las guarniciones, como la harina por ejemplo, eran comprados por la corona a los comerciantes, quienes a su vez, aprovechando sus contactos y recursos, se ocuparon también en muchas ocasiones de enviar los bastimentos al Caribe por medio de contratas con la Real Hacienda. Otro mecanismo por el que el comercio y los situados se vincularon fue que la corona, con frecuencia, pedía a los comerciantes adelantos o préstamos de numerario y productos a cuenta de situados futuros.

²³Sobre este asunto puede verse el trabajo de Johanna von Grafenstein en este mismo volumen.

²⁴Julio Le Riverend, dice “Cuba constituye una avanzada de Nueva España” y que ésta era el centro alrededor del cual giraba la órbita caribeña. Julio Le Riverend, en Ramiro Guerra y Sánchez *et al.*, *Historia de la nación cubana*, Editorial Historia de la Nación Cubana, La Habana, 1952, vol. 2, pp. 240-241. Una perspectiva mexicana de la importancia de la relación entre México y Cuba puede verse en Manuel Rivera Cambas, *Historia antigua y moderna de Jalapa y de las revoluciones del estado de Veracruz*, Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1869, vol. 1, p. 134, quien escribió: “Siendo dicha isla como el centinela avanzado que cuida del Golfo, su estado político modificará siempre al de México.”



La necesidad que tuvo el gobierno español de obtener caudales para la defensa militar de su imperio se convirtió así en un elemento de negociación muy efectivo en manos de los comerciantes hispanoamericanos. Éstos no sólo ejercieron indirectamente su poder económico aceptando una mayor presión fiscal a cambio de reformas en el sistema mercantil –como ocurrió en Cuba, cuando se aumentó la alcabala para financiar el establecimiento de las milicias y se concedieron en contrapartida las reformas comerciales de 1765–,²⁵ sino que también lo utilizaron directamente al otorgar a la corona préstamos y donativos sustanciosos a cambio de concesiones y privilegios. Incluso el financiamiento del aparato defensivo indiano llegó a depender en buena medida de los capitales privados que, por su parte, encontraron en la Real Hacienda un campo de inversión formidable.²⁶ Así, este binomio del comercio y la guerra en el transcurso del siglo XVIII favoreció el desarrollo de nuevos grupos mercantiles en las zonas periféricas del imperio español, grupos que disputaron el predominio que hasta entonces gozaron los antiguos núcleos del poder tradicional, como fueron el Consulado de México, en el caso de Nueva España, y el Consulado de Lima, en el virreinato del Perú. Una evidencia clara del desarrollo de esas regiones fue la fundación casi simultánea de varios nuevos consulados, como los de La Habana, Caracas, Buenos Aires, Guatemala y Chile.

Las negociaciones establecidas entre los comerciantes y la Real Hacienda adquirieron una dimensión extraordinaria durante la siguiente gran guerra europea, desatada a raíz de la insurrección de las Trece Colonias angloamericanas. Precisamente entre los años de 1779 a 1783, el envío de los situados al Caribe llegó al nivel más alto de su historia y también en esta ocasión los capitales privados desempeñaron un papel fundamental para solventar los gastos bélicos.²⁷ Desde 1775, por ejemplo, Pedro Antonio de Co-

²⁵ Kuethe e Inglis, "Absolutism", *op. cit.*, pp. 128, 131-134.

²⁶ Juan Marchena Fernández, "Financiación militar y situados" en *Temas de historia militar*, ponencias del 2o. Congreso de Historia Militar, t. I, Zaragoza, 1988, Servicio de Publicaciones del EME, Madrid, 1988, p. 264 (Colección Adalid).

²⁷ Carlos Marichal y Matilde Souto Mantecón, "New Spain and the financing of the Spanish empire in the Caribbean in the 18th century: silver and situados", *Hispanic American Historical Review*, vol. LXXIV, núm. 4, 1994, pp. 592, 597-598; James



ssío, una de las figuras decisivas en el despegue económico de los comerciantes veracruzanos, prestó dinero a la Real Hacienda novohispana para el situado a Santo Domingo.²⁸ En 1782 y 1784, Manuel García Romay e Ignacio Muñoz, comerciantes que también participaron de forma muy destacada en la fundación del Consulado de Veracruz, adelantaron el dinero para el situado a la Luisiana.²⁹

Ahora bien, el esfuerzo financiero que tuvo que desplegar el virreinato durante la guerra de 1779 a 1783 planteó la necesidad de buscar ingresos extraordinarios, así que la corona resolvió solicitar a toda la población novohispana préstamos y donativos.³⁰ Para obtener parte de los préstamos de 1781, el gobierno español ordenó a Pedro Antonio de Cossío, por entonces intendente del ejército de Nueva España, que reuniera entre los comerciantes del Consulado de México 1 500 000 pesos. Cossío, en efecto, solicitó el préstamo a los mercaderes de la ciudad de México, con tan buenos resultados que se animó a extender la petición a los comerciantes veracruzanos. El que Cossío solicitara específicamente a los comerciantes de Veracruz su colaboración financiera sin duda representa que estos empresarios ya por entonces eran reconocidos como un grupo importante dentro del comercio novohispano. Cossío consiguió así reunir incluso un poco más de la cantidad solicitada: 1 655 415 pesos.³¹

La participación de Cossío en el binomio de la guerra y el comercio no se limitó a la solicitud de los préstamos de numera-

Lewis, "New Spain during the american revolution, 1779-1783: a viceroyalty at war", tesis de doctorado, Duke University, 1975, pp. 133-136.

²⁸ La familia Cossío era dueña de una de las casas de comercio más notables de Veracruz. El préstamo que hiciera Pedro Antonio está anotado en el documento conocido como "Icaza", manuscrito anónimo elaborado en 1804 como prueba en un pleito sobre derechos contra el comerciante de ese nombre, depositado en el Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Archivo Histórico de Hacienda, leg. 395, exp. 7.

²⁹ *Ibid.*, leg. 536, exps. 10 y 17-20.

³⁰ Carlos Marichal, "Las guerras imperiales y los préstamos novohispanos, 1781-1804", *Historia Mexicana*, vol. xxxix, núm. 4, 1990, pp. 883-885.

³¹ *Ibid.*, p. 888; puede verse un cuadro con las cantidades aportadas por los distintos sectores novohispanos en Carlos Marichal, "La bancarrota del virreinato: finanzas, guerra y política en la Nueva España, 1770-1808" en Josefina Zoraida Vázquez (coord.), *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano. El impacto de las reformas borbónicas*, Nueva Imagen, México, 1992, p. 169.



rio, sino incluyó también la organización del abasto de víveres al Caribe. Concretamente, desde 1779 se ocupó de los envíos de harina a Cuba por cuenta de la Real Hacienda. Cossío estaba familiarizado con las complicadas operaciones que debían realizarse para abastecer a la isla, entre otros motivos porque los asientos de bizcocho para la armada real y para la marina mercante en Veracruz los tenía su compadre Manuel de Lebrixa y Pruna, cuya esposa se había criado con la familia Cossío.³² Por otra parte, la harina con la que Lebrixa confeccionaba las galletas para los barcos del rey era provista por los Reales Almacenes, y precisamente el administrador de Real Hacienda y proveedor general de víveres para las tropas era nada menos que Joaquín de Cossío, hermano de Pedro Antonio.³³ Así que no sólo por sus cargos públicos, sino también por sus lazos familiares, Cossío estuvo realmente muy involucrado en el abasto al Caribe.

El envío de harina a Cuba no era una tarea sencilla dada la escasez de transportes de mar y tierra.³⁴ Incluso, la Real Hacienda llegó a requisar recuas y barcos de particulares para enviar harina al Caribe, pero aun así, desde 1780 hubo quejas constantes por el desabasto que sufría La Habana y, naturalmente, las diatribas estaban dirigidas en contra de Cossío, a quien prácticamente se le acusó de haber creado un monopolio del suministro de harina en manos de la casa comercial de sus hijos, asentada en Veracruz.³⁵ Por lo menos se decía que el sistema organizado por Cossío había fomentado el comercio especulativo de harina al favorecer a los negociantes usuarios que la compraban al precio fijado por la Real Hacienda, de

³² Que Lebrixa fue compadre de Pedro Antonio de Cossío y que su esposa se crió con la familia Cossío, lo dice literalmente el propio Cossío en un informe que envió a Mayorga, 5 de enero de 1780, AGN, Marina, vol. 43, exp. 1, f. 3.

³³ Según Vicente Rodríguez García los Cossío formaban una "camarilla". Rodríguez García, *El fiscal de Real Hacienda en Nueva España (don Ramón de Posada y Soto, 1781-1793)*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1985, p. 152.

³⁴ Melvin Bruce Glascock, "New Spain and the war for America, 1779-1783", tesis de doctorado, Louisiana State University, Louisiana, 1969, pp. 240-242; Johanna von Grafenstein Gareis, "México y el Caribe durante los años de la emancipación, 1779-1808", tesis de doctorado, Posgrado de Estudios Latinoamericanos, Facultad de Filosofía y Letras-UNAM, 1994, p. 105.

³⁵ Rodríguez García, *Fiscal, op. cit.*, p. 74, n. 43.



17 pesos el tercio, y la revendían a 25, aprovechando los periodos críticos cuando, por la escasez de barcos para transportarla a La Habana, la harina quedaba sin salida, almacenada en Veracruz y bajo el riesgo de corromperse en el inclemente clima tropical. Cossío, por su parte, argumentaba en su defensa que estas “negociaciones ilícitas usurarias” (como él mismo las calificó) sólo podían haber ocurrido con la intervención de algunos de los miembros del Ayuntamiento y fiel ejecutoria veracruzanos (con lo cual trató de exonerarse culpando a las autoridades de la ciudad).³⁶ Ahora bien, no obstante las críticas y quejas en contra del sistema implantado por Cossío, cabe decir que La Habana sí obtuvo de Nueva España cantidades importantes de harina: 39 834 tercios entre 1779 y 1783, aunque quizá no con la eficacia y prontitud requeridas en los tiempos bélicos.³⁷ Sea como fuere, Cossío fue destituido y se le ordenó retirarse al puerto de Veracruz en 1782.³⁸ Ese mismo año, además, la corona emitió una real cédula declarando que en adelante el comercio del trigo quedaba libre de derechos y sin que su extracción de Nueva España requiriese licencias del superior gobierno virreinal.³⁹ Por lo demás y para matizar las quejas sobre el desabasto de harina que se sufría en Cuba, debe recordarse que por entonces la isla tenía un activo comercio de harina con Estados Unidos.⁴⁰

³⁶ Mayorga al Ayuntamiento de Veracruz, 17 de julio de 1781; AGN, Marina, vol. 43, ff. 287-290.

³⁷ Glascock, “New Spain”, *op. cit.*, pp. 265-273. En los cuatro años de la guerra el promedio anual de los envíos de harina hechos por la Real Hacienda fue de 9 958.5 tercios. Una idea de la importancia de estos envíos puede obtenerse comparándolos con las exportaciones de harina que hicieron los particulares a otras provincias americanas según las *Balanzas* publicadas por Lerdo de Tejada, habida cuenta de que corresponden a otro periodo: en los años de paz de 1802 a 1804 se exportaron un promedio anual de 22 908 tercios de harina; durante la guerra de 1805 a 1807, 3 737 tercios.

³⁸ Rodríguez García, *Fiscal*, *op. cit.*, p. 77. La reivindicación de la figura de Cossío puede verse en Lewis, “New Spain”, *op. cit.*, pp. 166-171; la opinión contraria en el texto de Rodríguez García citado, por ejemplo en p. 74.

³⁹ Arcila Farías, *Reformas*, *op. cit.*, t. I, p. 137.

⁴⁰ Efectivamente los estadounidenses, junto con su éxito como transportistas, prosperaron con la venta de su harina, cuya demanda en el Caribe aumentaba con el crecimiento de la población esclava y la guerra. Inclusive las autoridades españolas toleraron su comercio en vista de que la producción triguera hispanoamericana no era suficiente para satisfacer la demanda del Caribe. Las ventas de harina, así como de pescado y carne seca, esclavos y manufacturas inglesas que hacían los



Así, desde la década de los años ochenta, en la vorágine ocasionada por la guerra y por las necesidades financieras del gobierno español, se pueden comenzar a detectar algunos de los comerciantes veracruzanos que llegarían a conformar uno de los núcleos mercantiles más importantes de la última etapa colonial, como a Ignacio Muñoz y Manuel García Romay, por sus préstamos para el situado de Luisiana, y desde luego, a Pedro Antonio de Cossío, pues aunque él no figuró personalmente entre los miembros de esta comunidad, sí estuvo presente al través de la casa de comercio de sus hijos y de las magníficas oportunidades de comercio que brindó a sus allegados.⁴¹

Es muy significativo que precisamente en marzo de 1781, cuando Cossío comenzó a reunir el préstamo de 1 500 000 pesos para la corona, un grupo de comerciantes y vecinos de la ciudad de Veracruz escribiera una representación dirigida al rey solicitándole el establecimiento de un nuevo consulado independiente a la antigua corporación de mercaderes de la ciudad de México. Tanto más significativo es que la primera firma, de las 26 que avalaron esta representación, fue la de la Casa de Cossío, y que entre ellas también se incluyera la firma de Ignacio Muñoz.⁴² También resul-

angloamericanos en las islas españolas eran, por cierto, saldadas en su mayor parte con plata y oro. Algunas de las posesiones españolas, a su vez, servían como almacenes y bases de redistribución para comerciar con otras colonias, como México, después de todo la fuente principal de la plata que circulaba por el Caribe y buena parte del mundo. Este comercio con la América española creció durante y, sobre todo, después de la guerra de independencia estadounidense. Harina de Filadelfia y de Chesapeake, carne salada llevada desde Río de la Plata, esclavos, implementos para los trapiches azucareros y para los depósitos navales eran vendidos por los angloamericanos, no sólo a los mercaderes particulares, sino también a las guarniciones militares en La Habana, Florida y Luisiana. Aunque en 1782 se prohibió el comercio angloamericano en Cuba, en 1789 se le abrió un resquicio al permitirse que los neutrales llevaran esclavos para su venta en la isla. Al final de cuentas, en 1793 La Habana volvió a ser abierta al aprovisionamiento desde Estados Unidos y, a partir de 1797, prácticamente se convirtió en un mercado monopolizado por este país: Liss, *Imperios, op. cit.*, pp. 56, 60, 180, n. 25; Grafenstein, "México", *op. cit.*, p. 111 y ss., trata pormenorizadamente el abastecimiento de harina a Cuba durante la guerra de independencia de Estados Unidos, los problemas que existieron y refiere, en la página mencionada, el poco éxito que tuvo la prohibición del comercio de harina entre Cuba y Estados Unidos.

⁴¹ Rodríguez García, *Fiscal, op. cit.*, p. 74, n. 43.

⁴² Representación del 16 de marzo de 1781, que se encuentra tanto en el AGN,



ta interesante destacar que uno de los apoderados elegidos por los comerciantes veracruzanos para llevar a término las gestiones para fundar el tribunal, Andrés Gil de la Torre, quien resultaría nombrado por el rey como el primer prior del Consulado de Veracruz, estaba casado con Rosa María Josefa de Cossío y Cossío, quien nada menos era hija de Pedro Antonio de Cossío,⁴³ lo que confirma la importancia de los nexos familiares dentro del mundo de los negocios.

La representación de 1781 solicitando el establecimiento de un consulado en Veracruz fue, en efecto, enviada a la corte metropolitana, pero no tuvo respuesta. De tal suerte, en 1789, cuando el sistema de comercio libre fue extendido a Nueva España, los comerciantes veracruzanos elaboraron una nueva representación que fue enviada a la corte metropolitana por intermedio del virrey Revillagigedo, quien anexó una recomendación entusiasta. Al fin, en 1793 Carlos IV sancionó el establecimiento del consulado. Resulta notable que fuera precisamente en 1793 cuando se autorizó la fundación del Consulado de Veracruz, pues ese mismo año estalló la guerra contra la Convención francesa y la corona tuvo que recurrir nuevamente a los préstamos de particulares para suplir los gastos de defensa. En esta ocasión los comerciantes novohispanos contribuyeron con 1 000 000 de pesos a la causa bélica.⁴⁴ Por tanto, no parece sólo una coincidencia que fuera justo en 1793, exactamente un mes después de haberse solicitado el préstamo, cuando Carlos IV sancionó la creación del Real Consulado de Veracruz.

Consulado, vol. 222, como en el Archivo General de Indias (en adelante AGI), México, leg. 2506.

⁴³ El oficio nombrándolo representante, junto con Miguel Ignacio de Miranda, está fechado el 16 de marzo de 1781, al igual que la representación solicitando la fundación de un consulado en el puerto. Ambos documentos están en AGN, Consulado, vol. 222, y AGI, México, leg. 2506. Por cierto que el representante de los veracruzanos en Madrid fue José Gil de la Torre, sin duda hermano de Andrés. La genealogía de los Cossío y los Gil de la Torre me fue proporcionada generosamente por Javier Sanchiz, a partir de la obra que está preparando con José Ignacio Conde sobre *Los títulos nobiliarios en Nueva España*, ya que el nieto de Gil de la Torre y biznieto de Cossío, sería nombrado conde de Bilbao. Véase el Glosario de comerciantes veracruzanos en el apéndice II, en Matilde Souto Mantecón, "Política y comercio de una corporación tardía: el Consulado de Veracruz (1781-1824)", tesis de doctorado, Centro de Estudios Históricos-El Colegio de México, 1996.

⁴⁴ Marichal, "Bancarrotas", *loc. cit.*, pp. 168-170.



La capacidad de negociación política que alcanzó el grupo de comerciantes veracruzanos quedó de manifiesto cuando consiguieron la fundación de su consulado y lograron que sobreviviera a pesar de la oposición que desplegaron en su contra el Consulado de México y, sobre todo, el virrey Branciforte, quien a diferencia de su antecesor Revillagigedo, fue un acérrimo enemigo de las nuevas corporaciones mercantiles novohispanas.⁴⁵ La influencia política de los comerciantes ligados al Consulado de Veracruz continuó y aumentó con el paso de los años, como puede advertirse al través de distintos acontecimientos. Por ejemplo, en su activa y decisiva intervención en los negocios entablados con los extranjeros durante la época del comercio neutral (1797-1799) y a raíz de la concesión de las licencias y los permisos extraordinarios de comercio otorgados a los extranjeros, como estrategia para conseguir la extracción de los caudales destinados a la consolidación de los vales reales y al pago de los préstamos contratados para pagar el subsidio exigido por Napoleón durante la guerra naval contra Inglaterra. Asimismo, los mercaderes veracruzanos participaron en el golpe contra el virrey Iturrigaray en 1808 y fueron promotores entusiastas de la puesta en marcha de la Constitución de 1812. También durante las guerras de independencia los veracruzanos participaron activamente, tanto del lado realista como del insurgente (incluso algunos de ellos en ambos lados simultáneamente).⁴⁶ Este poder político que alcanzaron en la etapa virreinal trascendió a la etapa independiente, cuando algunos de los propios comerciantes veracruzanos y varios de sus hijos, herederos de la fortuna, del prestigio social y las influencias políticas, alcanzaron importantes puestos públicos, como secretarios de Hacienda (Francisco de Arrillaga, Antonio de Garay y Miguel Lerdo de Tejada); ministros de Relaciones Exteriores (Tomás Murphy), e incluso llegaron a la presidencia de la república, como Sebastián Lerdo de Tejada. En este sentido, no carece de interés mencionar que otro de los herederos del grupo veracruzano gestado en la colonia estuvo también vinculado con el

⁴⁵ La campaña desplegada por Branciforte incluyó al Consulado de Guadalajara, también fundado en 1795.

⁴⁶ El pormenor de estos asuntos puede verse en Souto, "Política", *op. cit.*



poder ejecutivo muchos años después, José Ignacio de la Torre, descendiente de Pedro Antonio de Cossío y de Andrés Gil de la Torre, que casó con Amada, la hija predilecta de Porfirio Díaz.⁴⁷

Ahora bien, sin duda el poder político que alcanzaron los comerciantes del Consulado de Veracruz y que heredaron a sus sucesores tuvo su origen en las fortunas que labraron dentro del comercio atlántico. Aunque no se conocen las operaciones y procedimientos utilizados individualmente por los veracruzanos, sí se puede reconstruir la fuerza económica que adquirió el grupo por medio de las cifras fiscales manejadas por el Consulado, a partir de las cuales podemos recrear la magnitud del comercio que controlaron.

LOS CIMIENTOS ECONÓMICOS DE LA INFLUENCIA POLÍTICA Y SOCIAL DE LOS VERACRUZANOS

La gran influencia política y social que alcanzó el grupo veracruzano en la etapa final de la colonia y las primeras décadas republicanas sin duda estuvo sustentada en el poder económico que alcanzaron gracias al comercio ultramarino. Para tener una idea de la magnitud relativa del intercambio que debieron controlar los miembros del Consulado de Veracruz, se puede efectuar un simple cálculo utilizando las *Balanzas del comercio marítimo hecho por el puerto de Veracruz* y los registros de la avería cobrada por el Consulado.⁴⁸ En este cálculo se considera, por un lado, que las

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Las *Balanzas* fueron publicadas por Miguel Lerdo de Tejada en el siglo pasado y fueron reeditadas en 1940 y 1967. Aparecen en el vol. III de sus *Apuntes históricos, op. cit.*, y como apéndice de *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1967. Los registros de la avería están contenidos en las *Cuentas Generales de Cargo y Data* elaboradas anualmente por el Consulado de Veracruz. Las *Cuentas* utilizadas se encuentran en el AGN, Consulado, vols. 1, 3, 15, 52, 80 y cajas 256, 257 y 258; en Alcabalas coloniales, ramo sin orden ni catálogo; el único elemento de referencia que puede proporcionarse es que cuando fueron consultadas estaban en una caja rotulada "Veracruz". La avería o derecho de consulado, como también se llamaba, fue un impuesto cedido por el rey a estas instituciones para que contaran con los recursos necesarios para su funcionamiento. En el reglamento del Consulado de Veracruz se especificó que esta corporación podía cobrar avería sobre todos los géneros, frutos y efectos que entraran o salieran por mar en su distrito, que abarcaba



Balanzas son estados en los que se recogieron todas las importaciones y exportaciones de Nueva España realizadas por Veracruz, es decir, que incluyen las operaciones de todos los comerciantes novohispanos, fueran miembros del Consulado de México, del Consulado de Guadalajara o del Consulado de Veracruz. Por otro lado, se considera que los registros de la avería consular contienen exclusivamente las cifras de las operaciones efectuadas por los comerciantes de la corporación veracruzana. A partir de estas premisas, se deduce la participación porcentual que correspondió específicamente a este grupo respecto del total novohispano por medio de una simple regla de tres.

Cabe advertir, sin embargo, que ambas fuentes, las *Balanzas* y los registros de la avería consular, tienen varias limitaciones y por ello los resultados deben tomarse con extrema cautela. Deben considerarse únicamente como indicadores aproximados de magnitud y no como cifras absolutas y contundentes. Como lo advirtió Robert S. Smith, las *Balanzas* tienen la virtud de presentar “los datos más homogéneos, si no más precisos, para entender el desarrollo del tráfico marítimo” hecho por Veracruz.⁴⁹ La objeción de

el puerto de Veracruz y las poblaciones de Boca del Río, Medellín, Alvarado, Tlaxicoyan, Tlacotalpan y la villa de Jalapa. Los principios básicos que rigieron esta recaudación para la institución consular porteña fueron los siguientes: 1) estaban exentos de avería el comercio con las costas laterales; los productos pertenecientes a la Real Hacienda, como el tabaco, por ejemplo; las mercancías que se introdujeran por Veracruz con destino final en el distrito bajo la jurisdicción del Consulado de Guadalajara o que proviniesen originalmente de este territorio y se extrajeran por Veracruz; el azúcar enviada a España para su reexportación a Europa y la plata. 2) Para el comercio regular, la tasa de este impuesto fue de 0.5% entre el 28 de abril de 1795 y el 6 de mayo de 1809, y del 1% desde esa fecha hasta la disolución del Consulado. Para el comercio neutral la tasa fue primero de 1% y, después, de 1.5%. 3) Los valores que se consideraron para imponer la avería fueron de dos naturalezas. Por un lado, los productos denominados de libre comercio, esto es, los registrados en el arancel incluido en el Reglamento de 1778, se evaluaban de acuerdo con este arancel sumándoles un recargo de 12%. El resto de las mercancías eran evaluadas, en principio, de acuerdo con su precio corriente en la plaza de Veracruz, si bien éste en realidad era determinado por los miembros del Consulado y de la Aduana, quienes por cierto no siempre coincidían en el valor de todos los productos. Trato en extenso este asunto en Souto, “Política”, *op. cit.*, cap. v y apéndice i.

⁴⁹Robert S. Smith, “José María Quirós: ‘Balanzas del comercio marítimo de Veracruz’ e ideas económicas”, *Trimestre Económico*, vol. xiii, 1947, pp. 689-690.



Smith a las *Balanzas* era que éstas manejaban cifras en las que ya estaban incluidos los recargos fiscales y las utilidades de los comerciantes. En este caso, sin embargo, como de lo que se trata es de estimar la probable magnitud del comercio controlado por los veracruzanos y no de examinar la evolución mercantil propiamente dicha, creo que pueden utilizarse con bastante confianza pues ambas fuentes, las *Balanzas* y los registros de la avería, fueron elaborados por el Consulado de Veracruz y puede suponerse, en consecuencia, que guardan entre sí cierta coherencia, aunque se trate de cifras infladas.

Por su parte, los registros de la avería consular contenidos en las Cuentas generales de cargo y data de la corporación también tienen limitaciones importantes. Uno de los más serios inconvenientes es que no incluyen ni la plata ni el azúcar extraídas para su reexportación a Europa, que fueron nada menos que los dos principales productos de exportación, junto con la grana cochinilla. En segundo lugar, si bien los reglamentos hicieron una clara distinción entre lo que correspondía por avería a los consulados de Veracruz y de Guadalajara –especificando que estas corporaciones tenían el derecho exclusivo de cobrarla sobre todas las mercancías cuyo origen o destino final fuese algún lugar situado bajo sus jurisdicciones–, no ocurrió lo mismo con la avería del Consulado de México. Esta corporación –que sólo gravó las importaciones, pero no las exportaciones–, después de la fundación de los consulados de Veracruz y Guadalajara fue autorizada para seguir cobrando la avería sobre todos los productos introducidos en el virreinato, fuera cual fuese el destino final de las mercancías, excepto, al parecer, las que se consumieran directamente en la ciudad portuaria. A partir de esta somera crítica, podemos concluir que los registros de la avería –como indicadores para medir la magnitud aproximada del control comercial que ejerció una corporación– son más confiables en los casos de los consulados de Guadalajara y Veracruz que en el de México. Sin embargo, como estos dos consulados se ocuparon directamente de cobrar en el puerto sus respectivas averías, puede suponerse que cada uno vigiló sus intereses procurando que el otro no se excediera, de suerte que puede aceptarse con cierto grado de confiabilidad que los registros de la avería veracruzana sí representan el comercio manejado por esta corporación. Una última limitación que debe advertirse es que no



existe una serie completa de los registros de la avería, pues sólo se han localizado las cuentas para el periodo de 1803 a 1820 y, dentro de éste, faltan los años de 1804-1805 y 1809-1810.

Para tratar de remediar estas limitaciones y hacer una comparación razonable entre las *Balanzas* y los registros de la avería, los cálculos se hicieron considerando exclusivamente las *Balanzas* de los años para los que también existen los registros consulares. Asimismo, por lo que toca a las exportaciones, como la plata y el azúcar enviadas a España para su redistribución por Europa estaban exentas de la avería, en las *Balanzas* se sustrajeron los valores de estos dos artículos. Cabe hacer notar que, como en las *Balanzas* no puede distinguirse el azúcar destinada al consumo interno en la península de la que sería reexportada a Europa, se sustrajo el total del azúcar, a sabiendas de que no toda debió quedar exenta, pero es preferible subestimar las cifras. Los resultados obtenidos se exponen en el cuadro 1. Las series completas con las que se hicieron los cálculos están incluidas como apéndices al final de este trabajo.

Cuadro 1

	<i>Balanzas^a</i>	<i>Comercio tasado con la avería por el Consulado de Veracruz</i>
Importaciones		
España	94 841 061 (100)	53 509 058 (56)
América	31 186 593 (100)	22 458 457 (72)
Neutrales	21 410 595 (100)	10 713 193 (50)
Total	147 438 249 (100)	86 680 708 (59)
Exportaciones ^b		
España	23 568 105 (100)	18 288 845 (78)
América	4 707 904 (100)	3 487 359 (74)
Neutrales	3 614 141 (100)	3 094 779 (86)
Total	31 890 150 (100)	24 870 983 (78)

^a Sólo se consideran los años de 1803, 1806-1808, 1810-1820.

^b Las exportaciones no incluyen ni plata ni azúcar.

Las cantidades entre paréntesis corresponden al porcentaje.



Si consideramos que Veracruz era el principal puerto de Nueva España habilitado para el tráfico exterior por el Atlántico –el principal eje del comercio exterior novohispano– y, por tanto, que fue una plaza en la que negociaron todos los comerciantes del virreinato dedicados al giro ultramarino, la porción manejada por los miembros del Consulado veracruzano es bastante alta –59% de las importaciones y 78% de las exportaciones. Ello muestra sin duda que este grupo llegó a tener una presencia económica muy importante en el país. Desde luego que estas cifras no deben tomarse en términos absolutos, sino sólo como referencias de magnitud aproximada, pues no deben perderse de vista las limitaciones que las *Balanzas* y los registros de la avería consular tienen como indicadores de la actividad comercial. No obstante, estas cifras sin duda contribuyen a confirmar lo que indican las noticias cualitativas que otras muchas fuentes refieren acerca del poder económico que alcanzó este grupo de comerciantes en la última etapa colonial, un poder económico que se tradujo también en una importante influencia política y social, que trascendió la época colonial y que, andando el tiempo, convirtió a los herederos de los viejos comerciantes del Consulado porteño en uno de los principales grupos interlocutores de la agitada vida del México independiente.



Apéndice 1. Balanzas del puerto de Veracruz: importaciones

	<i>España</i>	<i>América</i>	<i>Neutrales</i>	<i>Total</i>
1803	18 493 289	1 373 428		19 866 717
1806	2 152 874	1 499 244	3 485 655	7 137 773
1807	4 356 085	2 246 532	10 133 895	16 736 512
1808	3 023 184	2 368 733	5 021 320	10 413 237
1811	10 170 832	1 176 346		11 347 178
1812	3 983 391	1 257 375		5 240 766
1813	5 595 104	2 337 118		7 932 222
1814	7 942 303	1 727 324		9 669 627
1815	8 838 636	2 147 631		10 986 267
1816	7 541 570	2 464 454		10 006 024
1817	4 508 781	2 445 251	1 731 567	8 685 599
1818	2 545 837	2 545 370	674 207	5 765 414
1819	6 158 179	3 941 017		10 099 196
1820	9 530 996	3 656 770	363 951	13 551 717
Suma	94 841 061	31 186 593	21 410 595	147 438 249

Fuente: Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México*, 1967.

En los apéndices del 1 al 5 se eliminaron los años 1804, 1805, 1809 y 1810 por no contener información.

Apéndice 2. Balanzas del puerto de Veracruz: exportaciones

	<i>España</i>	<i>América</i>	<i>Neutrales</i>	<i>Total</i>
1803	12 017 072	2 465 845		14 482 918
1806	803 037	574 191	4 101 534	5 478 762
1807	612 733	488 503	21 406 097	22 507 333
1808	5 917 251	2 793 911	5 887 433	14 598 595
1811	8 077 332	1 789 357		9 866 689
1812	4 641 656	746 754		5 118 410
1813	10 037 415	2 062 729		12 100 144
1814	8 322 386	2 075 937		10 398 323
1815	7 172 117	2 018 766		9 190 883
1816	5 225 101	1 450 205		6 675 306
1817	7 115 265	1 372 864	31 708	8 519 837
1818	2 836 163	1 532 127	362 245	4 730 535
1819	7 064 827	1 619 955		8 684 782
1820	9 371 972	1 251 114	270 614	10 893 700
Suma	89 214 327	21 972 259	32 059 631	143 246 217

Fuente: Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México*, 1967.



Apéndice 3. Importaciones tasadas con la avería por el Consulado de Veracruz

	<i>España</i>	<i>América</i>	<i>Neutrales</i>	<i>Total</i>
1803	6 557 380	1 509 306	208 448	8 275 134
1806	6 160 193	1 721 435	983 194	8 864 822
1807	921 785	782 855	4 120 000	5 833 817
1808	1 065 379	2 402 535	5 304 615	8 772 529
1811	7 208 720	1 190 312	40 883	8 439 915
1812	2 943 855	1 043 617	46 876	4 034 348
1813	2 296 596	799 649		3 096 245
1814	3 219 966	1 362 956		4 582 922
1815	4 815 422	1 099 481		5 914 903
1816	4 173 883	1 458 840		5 632 723
1817	3 630 259	1 940 731		5 570 990
1818	2 271 317	2 978 040		5 249 357
1819	3 434 916	1 252 650		4 687 566
1820	4 809 387	2 916 050		7 725 437
Suma	53 509 058	22 458 457	10 713 193	86 680 708

Fuente: Cuentas Generales del Consulado de Veracruz.

Apéndice 4. Exportaciones tasadas con la avería por el Consulado de Veracruz

	<i>España</i>	<i>América</i>	<i>Neutrales</i>	<i>Total</i>
1803	3 848 188	849 113		4 742 301
1806	390 363	338 259	607 851	1 336 473
1807	276 018	116 056	1 601 811	1 993 885
1808	166 859	291 317	878 997	1 337 173
1811	2 469 759	749 558		3 219 327
1812	812 841	194 387		1 007 228
1813	695 319	159 836	6 120	861 275
1814	864 033	122 600		986 633
1815	1 870 453	107 525		1 977 978
1816	1 276 655	66 445		1 343 100
1817	1 092 573	95 675		1 188 248
1818	1 180 248	84 043		1 264 291
1819	1 794 990	194 639		1 989 629
1820	1 550 536	72 906		1 623 442
Suma	18 288 845	3 487 359	3 094 779	24 870 983

Fuente: Cuentas Generales del Consulado de Veracruz.



Apéndice 5. Exportaciones registradas en las balanzas
sin incluir plata ni azúcar

	<i>A</i> <i>Total</i>	<i>B</i> <i>Plata y oro</i>	<i>C</i> <i>Azúcar</i>	<i>A-(B+C)</i>
1803	14 482 918	9 354 635		5 128 283
1806	5 478 762	3 151 905	101 719	2 225 138
1807	22 507 333	19 287 710	74 524	3 145 099
1808	14 598 595	11 883 064	59 197	2 656 334
1811	9 866 689	7 208 637	95 016	2 565 036
1812	5 118 410	4 011 037	12 236	1 195 137
1813	12 100 144	10 937 142	7 657	1 155 345
1814	10 398 323	9 163 987		1 234 336
1815	9 190 883	6 178 532		3 012 351
1816	6 675 306	4 943 977		1 731 329
1817	8 519 837	6 361 545		2 158 292
1818	4 730 535	3 810 729		919 806
1819	8 684 782	5 975 827		2 708 955
1820	10 893 700	8 729 891	7 100	2 156 709
Suma	143 246 217	1 10 998 618	357 449	31 890 150

Fuente: Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México*, 1967.

BIBLIOGRAFÍA

- Arcila Fariás, Eduardo, *Reformas económicas del siglo xviii en Nueva España*, SEP, México, 1974, 2 vols. (SepSetentas).
- Armytage, Frances, *The free port system in the british West Indies. a study in commercial policy, 1766-1822*, Longmans, Green and Co., Londres, 1953, 176 pp.
- Booker, Jackie Robinson, "The merchants of Veracruz, Mexico: socio-economic history, 1790-1824", tesis de doctorado, University of California, Irvine, 1984.
- Butel, Paul, "France, the Antilles, and Europe in the seventeenth and eighteenth centuries: renewals of foreign trade" en James Tracy, *The rise of merchants empires. Long-distance trade in the early modern world, 1370-1750*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990, pp. 153-173.
- Calderón Quijano, José Antonio, *Los virreyes de la Nueva España en el reinado de Carlos IV*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla 1972, t. I, 650 pp.



- Chaunu, Pierre, "Veracruz en la segunda mitad del siglo xvi y primera del xvii", *Historia Mexicana*, vol. ix, núm. 4 (36), 1960, pp. 521-557.
- Chávez Orozco, Luis, *Controversia que suscitó el comercio de Nueva España con los países extranjeros (1811-1821)*, Publicaciones del Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1959, vol. II (Colección de Documentos para la Historia del Comercio Exterior de México).
- Díaz del Castillo, Bernal, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, Editorial Patria, México, 1983.
- Fisher, John R., *Commercial relations between Spain and Spanish America in the era of free trade, 1778-1796*, Centre of Latin American Studies-The University of Liverpool, Liverpool, 1985, 155 pp.
- Florescano, Enrique e Isabel Gil, *Descripciones económicas generales de Nueva España, 1784-1817*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1973.
- Florescano, Enrique y Fernando Castillo, *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, 1975, t. II.
- Gage, Thomas, *Nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales*, introd. y ed. de Elisa Ramírez Castañeda, SEP/Fondo de Cultura Económica, México, 1982, 368 pp. (Sep80).
- Gerhard, Peter, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, México, 1986, 495 pp.
- Glascocock, Melvin Bruce, "New Spain and the war for America, 1779-1783", tesis de doctorado, Louisiana State University, 1969.
- Grafenstein Gareis, Johanna von, "México y el Caribe durante los años de la emancipación, 1779-1808", tesis de doctorado, Posgrado de Estudios Latinoamericanos, FFYL-UNAM, México, 1994.
- Humboldt, Alejandro de, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Porrúa, México, 1984, 699 pp. (Sepan Cuantos, 39).
- Knight, Franklin W., *The Caribbean. The genesis of a fragmented nationalism*, Oxford University Press, Nueva York, 1990, 390 pp.
- Kuethe, Allan J. y C. Douglas Inglis, "Absolutism and enlightened reform: Charles III, the establishment of the alcabala, and commercial reorganization in Cuba", *Past and Present*, núm. 109, 1985, pp. 118-143.
- Guerra y Sánchez, Ramiro *et al.*, *Historia de la nación cubana*, Editorial Historia de la Nación Cubana, La Habana, 1952, 10 vols.
- Lerdo de Tejada, Miguel, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*, Secretaría de Educación Pública, Oficina de Máquinas, México, 1940, 3 vols.
- _____, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1967.
- Lewis, James, "New Spain during the american revolution, 1779-1783: a viceroyalty at war", tesis de doctorado, Duke University, 1975.
- Liss, Peggy K., *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las*



- revoluciones de independencia*, Fondo de Cultura Económica, México, 1989, 397 pp.
- Marchena Fernández, Juan, "Financiación militar y situados" en *Temas de historia militar*, ponencias del 2o. Congreso de Historia Militar, Zaragoza, 1988, t. 1, Servicio de Publicaciones del EME, Madrid, 1988, pp. 263-307 (Colección Adalid).
- Marichal, Carlos, "Las guerras imperiales y los préstamos novohispanos, 1781-1804", *Historia Mexicana*, vol. xxxix, núm. 4 (156), 1990, pp. 881-907.
- _____, "La bancarrota del virreinato: finanzas, guerra y política en la Nueva España, 1770-1808" en Josefina Zoraida Vázquez (coord.), *Interpretaciones del siglo xviii mexicano. El impacto de las reformas borbónicas*, Nueva Imagen, México, 1992, pp. 153-186.
- _____, y Matilde Souto Mantecón, "New Spain and the financing of the spanish empire in the Caribbean in the 18th century: silver and situados", *Hispanic American Historical Review*, vol. lxxiv, núm. 4, 1994, pp. 587-613.
- Ortiz de la Tabla, Javier, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1978, 456 pp.
- _____, *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1984, 320 pp.
- Ramírez Cabañas, Joaquín, *La ciudad de Veracruz en el siglo xvi*, Imprenta Universitaria, México, 1943, 44 pp.
- Real Díaz, José Joaquín y Manuel Carrera Stampa, *Las ferias comerciales de Nueva España*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, s. a.
- Rivera Cambas, Manuel, *Historia antigua y moderna de Jalapa y de las revoluciones del estado de Veracruz*, Imprenta de I. Cumplido, México, 1869, 5 vols.
- Rodríguez García, Vicente, *El fiscal de Real Hacienda en Nueva España (don Ramón de Posada y Soto, 1781-1793)*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1985, 381 pp.
- Savelle, Max, *Empires to nations: expansion in America, 1713-1824*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1974.
- Smith, Robert S., "José María Quirós: 'Balanza del comercio marítimo de Veracruz' e ideas económicas", *Trimestre Económico*, vol. xiii, 1947, pp. 680-711.
- _____, José Ramírez Flores y Leonardo Pasquel, *Los consulados de comerciantes de Nueva España*, IMCE, México, 1976.
- Souto Mantecón, Matilde, "Préstamos e inversiones para el camino entre Veracruz y Perote" en Leonor Ludlow y Jorge Silva (coords.), *Los negocios y las ganancias de la colonia al México Moderno*, Instituto Mora/Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, México, 1993, pp. 192-210.



- _____, "Política y comercio de una corporación tardía: el Consulado de Veracruz (1781-1824)", tesis de doctorado, Centro de Estudios Históricos-El Colegio de México, México, 1996.
- Tatum, Jim C., "Veracruz en 1816-1817: fragmento del diario de Antonio López Matoso", *Historia Mexicana*, vol. XIX, núm. 1 (73), 1969, pp. 105-124.
- Trens, Manuel B., *Historia de Veracruz*, Gobierno del Estado de Veracruz, Jalapa, 1948, 6 vols.
- Valle Pavón, Guillermina del, *El camino México-Puebla-Veracruz. El comercio poblano y pugnas entre mercaderes a fines de la época colonial*, Gobierno del Estado de Puebla/Secretaría de Gobernación/Archivo General de la Nación, México, 1992, 102 pp.
- Walker, Geoffrey J., *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Ariel, Barcelona, 1979, 354 pp.
- Williams, Eric, *Capitalism and slavery*, Capricorn Books, Nueva York, 1966, 286 pp.
- Zárate Toscano, Verónica, "Los albores del periodismo veracruzano: el *Journal Económico Mercantil de Veracruz* como fuente histórica", *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Instituto Mora, núm. 33, septiembre-diciembre de 1995, pp. 103-127.