

Históricas Digital

Yovana Celaya Nádez

“La provincia veracruzana en tiempos de paz y guerra.
Comercio fluvial, cabotaje y consulado, 1780-1820”

p. 100-136

Cabotajes novohispanos

Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España

Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2021

462 p.

Figuras

(Historia Novohispana 114)

ISBN 978-607-30-5011-1

Formato: PDF

Publicado en línea: 2 de diciembre de 2021

Disponible en:

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

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



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



LA PROVINCIA VERACRUZANA EN TIEMPOS DE PAZ Y GUERRA COMERCIO FLUVIAL, CABOTAJE Y CONSULADO, 1780-1820

YOVANA CELAYA NÁNDEZ
Universidad Veracruzana
Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales

Introducción

Desde el siglo XVI, la provincia veracruzana reconoció y asumió la condición de privilegio que le ofreció el monopolio con el comercio Atlántico. En su carácter de punto neurálgico para las conexiones entre Nueva España, el Caribe y el continente europeo, el puerto de Veracruz funcionó como un espacio abierto para las conexiones inter y transoceánicas. Y debe reconocerse que la condición geográfica de la provincia permitió que, además de la ciudad de Veracruz, otras playas pudieran ser parte de las conexiones marítimas. Los muchos viajeros que transitaban por la Nueva España bien en su llegada o en su salida pasaron por la provincia y no dejaron de señalar que a lo largo del golfo se facilitaba todo tipo de intercambios comerciales, no obstante la legislación restrictiva de la monarquía hispánica.

Para el barón de Humboldt, el siglo XVIII daba muestras de que el trópico veracruzano empezaba a superar su condición de territorio de tránsito y la producción de azúcar y algodón se extendía por los llanos de la intendencia.¹ En este contexto, interesa analizar los indicios, rutas y respuestas a la práctica del comercio fluvial y de cabotaje en la provincia veracruzana en el último tránsito del siglo XVIII hasta los años de la guerra de independencia. La temporalidad

¹ Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Porrúa, 2011, p. 175.

de este objetivo reconoce las transformaciones políticas en materia de comercio que realizó la monarquía, pero también los varios informes respecto a una práctica por parte de comerciantes veracruzanos para negociar por rutas que facilitaban la evasión del fisco y que permitían las conexiones con el comercio marítimo. El texto explica las formas de la práctica comercial en los varios afluentes dulces de la provincia y la conexión de estos con los intercambios a lo largo de la costa. Desde el reconocimiento de los medios y recursos para realizar esta práctica comercial, que en la norma de comercio novohispano puede ubicarse en los límites de la legalidad, interesa explicar cuándo y por qué su continuidad se convierte en un tema prioritario para la definición de una política comercial que sin negar la importancia del cabotaje fortaleciera al puerto de Veracruz como único puerto oficial para el comercio exterior. En este análisis debe reconocerse que el nuevo consulado en el puerto de Veracruz debió reafirmar su jurisdicción en el control del puerto y la provincia frente al poderoso Consulado de México; por ello el interés en explicar su respuesta al comercio fluvial. Es decir, interesa analizar las prácticas del comercio de cabotaje y cómo lo extenso y complejo de tales prácticas obligó al recién consulado porteño a interesarse en su control y beneficio exclusivo, todo ello en el contexto de las nuevas políticas mercantiles. En este sentido, resulta prioritario examinar el cabotaje como parte de un proceso más allá de los límites locales o regionales del espacio de acción y debe ser estudiado a la luz de las transformaciones del siglo XVIII en el tráfico mercantil y las interconexiones con el *hinterland* caribeño y con el comercio de tierra adentro novohispano.

El texto se encuentra organizado en tres momentos, explica la producción agrícola y su comercialización en las regiones de Sotavento y Barlovento, esto para ubicar el espacio, los bienes que pudieron estar sujetos a la movilización por tráfico fluvial y su intensidad en el contexto económico del siglo XVIII; en un segundo momento la escala de explicación responde a los cambios en la legislación, la apertura de nuevos puertos y el peso de la guerra en el tráfico mercantil. Por último, se estudia la posición del Consulado en la práctica comercial realizada mediante el cabotaje y su

propuesta de una reglamentación, ubicando precisamente al consulado veracruzano como eje rector del mismo.

Desde la historiografía, el golfo veracruzano ha sido objeto de recientes y novedosas investigaciones. El trabajo de Matilde Souto nos ha permitido entender el surgimiento de un Consulado tardío, pero necesario en el contexto de las transformaciones políticas y la presencia de nuevos actores económicos como interlocutores al interior de la monarquía hispánica.² Las extensas redes de comerciantes que se internaron en la provincia veracruzana sin importar las condiciones del trópico han sido estudiadas por Antonio García de León, Rudolf Widmer y Alvaro Alcántara.³ Estos autores particularmente prestan atención al Sotavento y el complejo mundo de relaciones internas y sus conexiones con el Caribe, con el Altiplano central y con las costas Atlánticas. El análisis micro en los trabajos de García de León y Alcántara ha permitido conocer las extensas redes construidas en el Sotavento y que tuvieron resonancia en Veracruz, Puebla, ciudad de México o en Portugal. Sus investigaciones desde la reconstrucción de relaciones sociales resultan fundamentales para entender la producción de algodón y el comercio de madera en las tierras del Sotavento. Desde la perspectiva del Caribe, los trabajos de Johanna von Grafenstain y Julio César Treviño conectan la provincia veracruzana con ese mundo interior del Seno Mexicano y las muchas conexiones, legales e ilegales que se tejieron entre ambos espacios.⁴ Las referencias señaladas han privilegiado

² Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México/Instituto Mora, 2001.

³ Antonio García de León, "La malla inconclusa. Veracruz y los circuitos comerciales lusitanos en la primera mitad del siglo XVII", en Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón (coord.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, México, Instituto Mora/Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante UNAM)/Facultad de Economía, 2007, p. 41-83; Rudolf Widmer Sennhauser, *Los comerciantes y los otros. Costa chica y costa de Sotavento, 1650-1820*, México, Proyecto afrodesc, 2009 (Cuaderno de Trabajo, 4); Alvaro Alcántara, *Gobernar en familia. Disidencia, poder familiar y vida social en la provincia de Acayucan, 1750-1802*, México, UNAM/Bonilla Artigas Editores, 2019.

⁴ Julio César Rodríguez Treviño, "De las islas a tierra firme: las rutas marítimas y terrestres del contrabando en las importaciones del Caribe novohispano, 1700-1810", en Johanna von Grafenstain, Rafael Reichert y Julio César Rodríguez Treviño (coords.), *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el gran Caribe*,

el conocimiento del Sotavento como un espacio económico con fuertes vinculaciones al Caribe y con redes construidas hacia tierra adentro con el comercio de Puebla y ciudad de México. Este texto se propone sumar a lo dicho por estos autores, pero destacando la importancia del tráfico fluvial y cabotaje no desde la contabilidad de sus ingresos, de los géneros o comerciantes, sino para ver cómo su práctica en el contexto de la debilidad institucional del Consulado se convirtió en un elemento precisamente para recuperar el monopolio de la institución consular. El análisis desde las prácticas y la respuesta de la corporación comercial se ofrece también como un recurso para estudiar la importancia de la jurisdicción consular y la necesidad del Consulado de que se reafirmara a lo largo de la costa del Seno Mexicano, en el contexto de transformaciones del comercio en el Atlántico.

La provincia veracruzana: comercio y tráfico fluvial

En los *Memoriales* del obispo Alonso de la Mota y Escobar de su viaje por las provincias del centro de México explicaba que las comunicaciones y comercio en los pueblos de Alvarado, Tlacotalpan, Amatlán y Tecolutla se realizaban en un variado tipo de embarcaciones que según la temporada y las necesidades se internaban en los caudalosos ríos. Si bien los navíos de mayor porte no podían navegar, las fragatas,⁵ barcos con un porte de 60 toneladas, canoas

siglos XVII al XIX, México, Instituto Mora, 2018, p. 52-81; Johanna von Grafenstein Gareis, “El abasto de la escuadra y las plazas militares del gran Caribe, con harinas y víveres novohispanos, 1755-1779”, en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850*, México, Instituto Mora/Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Veracruzana, 2000, p. 42-83.

⁵ Es posible que el autor se refiera a fragatillas que eran embarcaciones menores, pues una fragata se construía desde 200 toneladas. Fragata: Buque de cruz y de tres palos, menor que el navío del cual se diferencia en esto y en que sólo tiene un puente o batería corrida, que es la del combés. Las hay de guerra y mercantes, y en lo antiguo, según Veit se construían hasta de doscientas toneladas o se denominaban así ciertas embarcaciones de este porte. *Diccionario Marítimo Español. Que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*. Redactado por orden del rey nuestro señor, Madrid, Imprenta Real, 1831, p. 283.

y piraguas circulaban según la destreza de sus pilotos y en respuesta a las necesidades de comercio que ofertaban y demandaban sus habitantes.⁶ De Barlovento a Sotavento, la navegación cubría las necesidades de comunicación, pero también en estas regiones se encontraban los recursos maderables para la construcción de estos medios de transporte. En Alvarado reportaba la existencia de un pequeño astillero donde se construían las embarcaciones, en Tlacotalpan se aserraba la madera bien para venderla en Veracruz o para enviarla a Alvarado, mientras que en Amatlán se encontraba abundante madera de cedro que los escasos vecinos españoles, apenas ocho, negociaban en Alvarado y Tlacotalpan. Más tarde, Antonio de Ulloa en su *Descripción geográfica de la Nueva España* también detalló la intensidad de los intercambios en las poblaciones del Sotavento y, para el siglo XVIII, Alvarado y Tlacotalpan se habían convertido en la despensa agrícola y ganadera para el puerto: “diariamente llegan embarcaciones, cuando el tiempo lo permite, cargadas de maíz, sapaño, gallinas, pavos, huevos, puercos, sebo y raíces de yucas y camotes y plátanos; las que en retorno llevan aguardiente, aceituna y géneros para vender y vestirse”.⁷

Del tráfico ribereño y los intercambios de bienes, el Sotavento es el mejor descrito por los funcionarios y viajeros de la época. La más conocida es la ofrecida por el ingeniero Miguel del Corral que describió a las poblaciones ubicadas entre los ríos Papaloapan y Coatzacoalcos. La riqueza acuífera de ríos y lagunas en el Sotavento maravilló al ingeniero que le resultó difícil de describir pues decía que: “no es fácil comprender sin el auxilio del mapa la variedad y curso de tanto río y arroyo”.⁸ En el informe presentado en 1777, la

⁶ Fray Alonso de la Mota y Escobar, *Memoriales del obispo de Tlaxcala. Un recorrido por el centro de México a principios del siglo XVII*, introducción y notas Alba González Jácome, México, Secretaría de Educación Pública, 1987.

⁷ Antonio Ulloa, *Descripción geográfica física de una parte de la Nueva España y su correspondencia privada con el virrey don Antonio María de Bucareli*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1979.

⁸ Miguel Corral, *Relación de los reconocimientos practicados por el coronel ingeniero en segundo don Manuel [sic] del Corral y el capitán de fragata graduado y piloto mayor de derrotas de la Real Armada don Joaquín de Aranda. De orden del excelentísimo señor Bailío señor don Antonio María Bucareli y Ursúa, virrey gobernador y capitán general del reino de la Nueva España; a que dieron principio por la barra de Alvarado en 28 de octubre del año pasado de*

barra de Alvarado era el inicio de un viaje por un complejo sistema de ríos y canales que en algunos casos su profundidad y por lo tanto las oportunidades para su navegación estaban sujetas a la intensidad de las lluvias; precisamente el registro de Miguel del Corral puso atención en la profundidad de los canales, en sus conexiones y las posibilidades para su navegación. Al igual que los otros informes, reconoce a Alvarado como un puerto seguro y que si bien tenía el inconveniente que en la temporada de secas disminuía su caudal, en temporada de aguas podría aprovecharse mejor. Las condiciones de navegación favorables también se encontraban en los ríos Tlacotalpan y Tlalixcoyan y se unían a ellos las extendidas lagunas propicias para la circulación de canoas y piraguas. El otro punto de interconexión fluvial estaba en el pueblo de Tlalixcoyan que, aunque bastante caudaloso, no podía navegarse más allá de este pueblo. Esta condición convertía al pueblo en el punto de intercambio de efectos proveniente de las jurisdicciones de Tabasco, Acayucan, Teutila, Cosamaloapan y Villalta. Un variado conjunto de géneros se trasladaba a Orizaba, Córdoba, Puebla y México. Miguel del Corral señalaba la importancia de Tlalixcoyan para el desembarco de mercancías y su redistribución al Altiplano de tal importancia que había requerido el establecimiento de bodegas para la carga y descarga de las mercancías y por supuesto de una aduana para el pago de alcabala. En el caso de Tlacotalpan se mantenía con suficiente agua en tiempo de secas por lo que era viable para todo tipo de embarcaciones. La isla sufría inundaciones en la época de lluvias; sin embargo, los vecinos habían adaptado sus construcciones para sobrellevar los meses de septiembre y octubre, cuando el curso del río subía cinco pies y el traslado se facilitaba con el uso de canoas, por lo que había un número considerable (figura 1).

Otro punto de referencia en este mundo fluvial descrito por Miguel del Corral, es el río San Juan Michapa, alimentado por otros ríos y arroyos cuyos brazos conectaban con la provincia de los Tuxtlas. Uno de ellos, Totolpeque, albergaba bodegas propiedad de

1776 y finalizaron el día de la fecha, Tlacotalpan, 21 de julio de 1771, Alfred Siemens y Luz Brinckmann, "El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII. Un análisis de la relación de Corral", Historia Mexicana, v. 26, n. 2 (102), octubre-diciembre 1976, p. 263-324.

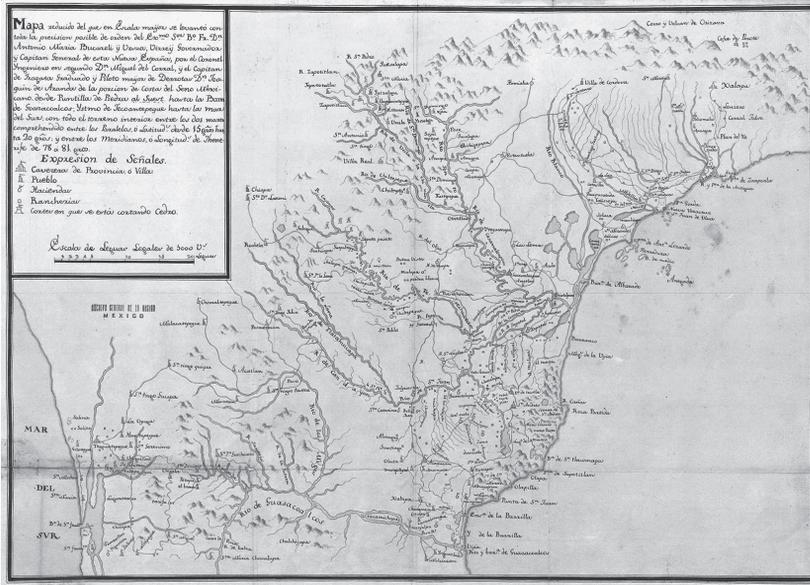


Figura 1. Mapa reducido del que en escala mayor se levantó con toda la precisión posible [...] de la porción de costa del Seno Mexicano [...] Miguel del Corral y Joaquin de Aranda. Fuente: AGN, *Mapilu* 00373F

los vecinos de San Andrés y de otros pueblos de la región y el río les facilitaba el embarco y desembarco de mercancías con dirección a su jurisdicción. Por su parte, los vecinos de Acayucan preferían establecer sus bodegas en el pueblo de San Juan Michapa aprovechando la navegación principal de este río para el comercio de sus bienes. El curso del río Michapa permitía seguir la navegación hasta el río de Candallón cuya navegación conectaba con caminos en dirección a las provincias de Oaxaca. Una segunda ruta desde los Tuxtles era por el río de los Mijes que se unía con Coatzacoalcos.⁹

⁹ El análisis y datos ofrecidos por Alvaro Alcántara permiten reconocer la intensidad de intereses mercantiles donde indios, negros, mulatos y españoles fueron agentes activos en el tráfico de grana cochinilla, palo de tinte, sal de Campeche, añil guatemalteco, vainilla, tabaco o cacao tabasqueño que transitaban por la región del Sotavento. Y por supuesto el algodón para satisfacer la demanda del mercado de tejidos en el Altiplano central. Alcántara, *Gobernar en familia...*; Alvaro Alcántara, “Configuración territorial, grupos de poder y dinámicas sociales en la provincia colonial de Guazacualco, siglos XVII y XVIII”, en Emilia Velázquez, Eric Leonard, Odile Joffman y

La abundante y rica descripción ofrecida por Miguel del Corral, un mundo lleno de agua con una intensa vida navegable, con disponibilidad de maderas para la construcción de embarcaciones, con un flujo continuo de géneros y la necesidad de alternar caminos de agua con caminos de tierra. De ahí la importancia de la ubicación de bodegas para el embarque y resguardo de los bienes. Como se ha señalado por la historiografía, la llamada *Relación* de Miguel del Corral tenía como objetivo el reconocimiento militar de la costa veracruzana que pudiese albergar el proyecto de construcción de un astillero en Tlacotalpan o en Coatzacoalcos. Con este objetivo en mente, el reconocimiento del espacio físico, de las condiciones de navegación, de la disponibilidad de madera y de sus habitantes resultó su prioridad.¹⁰

Desde este reconocimiento físico es posible advertir que el tráfico fluvial fue un componente esencial en la articulación económica del Sotavento, que si bien mantenía su condición para el tránsito de géneros que ingresaban por la costa, empezaba a dar muestras que la región ofertaba bienes que demandaba el comercio novohispano. En 1803, el Consulado de Veracruz mostró interés en recoger datos estadísticos de la producción agrícola, ganadera y la circulación de bienes en la intendencia. Los informes de los subdelegados, algunos mejor documentados que otros, dan cuenta de una producción agrícola en expansión y en respuesta a las necesidades de consumo en la intendencia, pero también con destino a los mercados de Puebla, Oaxaca y ciudad de México; sin duda destacan los datos ofrecidos de las siembras de algodón. El subdelegado en Cosamaloapan explicaba la importancia de la producción y su exportación para la fabricación de ropas, toallas, manteles y servilletas; describió que los comerciantes interesados en el algodón llegaban a las milpas con plata, jabón, cacao, vino, aguardiente y lienzos comunes para comerciar con los indios. Además del algodón, destacaba la siembra del cacao, cuya calidad podía competir con el de Tabasco,

M.-F. Prévôt-Schapira (coord.), *El istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, México, Centro de Investigaciones y Estudios sobre Antropología Social/Institut de Recherche pour le Développement, 2009, p. 95-164.

¹⁰ Siemens y Brinckmann, "El sur de Veracruz...", p. 263-324.

y su comercialización circulaba por el río Tesechoacán. El tercer producto más importante de su jurisdicción era el ixtle (fibra), que también tenía amplia demanda en el puerto de Veracruz. Otros productos que también empezaban a destacar por su demanda en el mercado eran el maíz, frijol, arroz y panela.¹¹

Un par de años más tarde, Humboldt también explicó la importancia del tráfico fluvial en la provincia de Acayucan y del espacio de concentración de productos que confluían en este territorio por sus conexiones con Oaxaca, Campeche y la Habana. El naturalista alemán describió que el cacao procedente de Guayaquil y el añil de Guatemala era más económico trasladarlo por Tehuantepec y de ahí navegar por el río Coatzacoalcos con destino a Veracruz.¹² Otra conexión entre las provincias de Oaxaca y Veracruz era el río Sarabia desde donde se conducía hasta la Habana el tasajo que bajaba de Tehuantepec por Chihuatán, Llano Grande, Santa María Petapa y Guchicovi al nuevo puerto de Veracruz.¹³ En opinión de Humboldt, estos productos no podían navegar hasta la barra de Coatzacoalcos por el temor que las canoas no resistieran los vientos del norte. Por ello, la estrategia era desembarcar los géneros en el paso de la fábrica, de ahí usar el camino de mulas por los rumbos de Acayucan hasta el río San Juan, donde se embarcaban de nuevo “en piraguas muy grandes, para llevarlos por la barra de Tlacotalpan al puerto de Veracruz”.¹⁴

Los registros ofrecidos por Humboldt de la región del Sotavento y sus conexiones con la provincia de Oaxaca permiten dar cuenta del uso combinado de transportes terrestres y acuáticos, de la importancia del conocimiento de los pobladores para usar rutas acordes a las condiciones climáticas, pero también considerando los costos en la movilización de mercancías y su demanda en el mercado

¹¹ *Relaciones estadísticas de Nueva España de principios del siglo XIX*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público/Dirección de Estudios Financieros, 1944, p. 37 (Colección de Documentos Publicados bajo la dirección de Jesús Silva Herzog).

¹² Humboldt, *Ensayo político sobre el reino...*, p. 467.

¹³ Un análisis de los proyectos de paso interoceánico puede verse en Guadalupe Pinzón Ríos, “El istmo de Tehuantepec en los proyectos interoceánicos hispanos. El caso del Mapa de Agustín Crame (1774)”, en Sabrina Guerra Moscoso (coord.), *Enigmas de América. Un paso interoceánico*, Quito, Universidad San Francisco de Quito/Doce Calles, 2021, p. 179-209.

¹⁴ Humboldt, *Ensayo político sobre el reino...*, p. 470.

novohispano. Es decir, estamos frente a un sistema de comunicación y comercialización complejo en respuesta a las condiciones geográficas del territorio, pero también considerando el mercado, la disponibilidad de bienes, su demanda y costos de transporte. La comunicación con la provincia oaxaqueña desde la barra de Coatzacoalcos fue muy documentada desde el siglo XVI. El mapa realizado por Francisco Stroza Gali se propuso trazar el curso del río Coatzacoalcos en la búsqueda del paso transcontinental y señaló los puntos navegables y de desembarco para seguir a caballo hasta llegar al Mar del Sur; desde 1579 esta nueva ruta fue conocida como Puerto Nuevo y facilitó las comunicaciones y el tráfico mercantil entre ambos océanos. En ese sentido, los funcionarios y militares del siglo XVIII lo que describen es un conocimiento de rutas que de herencia mesoamericana se adaptaron a las necesidades del periodo novohispano e incluso se fortalecieron con sus conexiones al Caribe.¹⁵

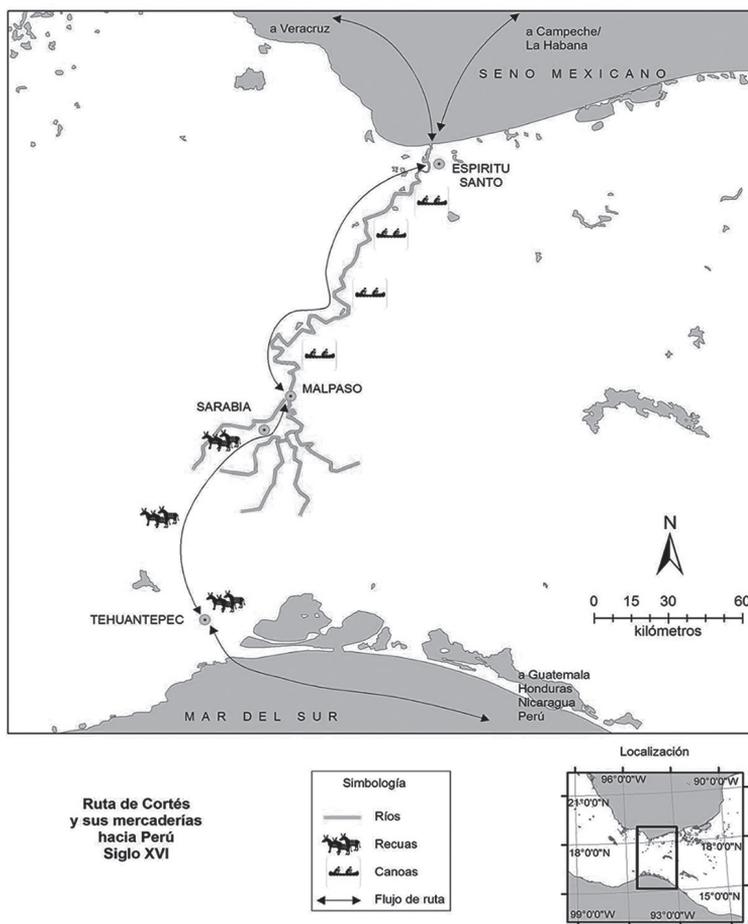
Los informes de funcionarios y viajeros muestran la riqueza de una producción agrícola en la intendencia veracruzana, tal como el mismo Humboldt lo registraría en su *Ensayo político*. Los registros resultan más escasos para la zona norte, particularmente el de tránsito por el sistema de ríos y lagunas que bordeaban la costa de la intendencia. En materia de producción, los informes del subdelegado de Papantla reportaban que en el partido se producía y comercializaba pimienta, zarza, cera y chicle y una extensa variedad de maderas; por lo que tocaba a los partidos de Pánuco y Tampico la ocupación de sus habitantes era criar ganado vacuno, caballar y un poco de mular, además de las siembras de maíz y frijol y de la pesca particularmente en el pueblo viejo de Tampico.¹⁶

El siglo XVIII también fue el periodo que hizo evidentes los cambios en la ocupación del espacio costero y sus conexiones con tierra adentro y con el espacio marítimo del golfo. De acuerdo con Filiberta Gómez, en el último periodo del siglo XVIII la Huasteca

¹⁵ Un registro y análisis de las relaciones geográficas y los mapas construidos entre el siglo XVI y el XVIII de la región del istmo puede verse en Ana María Salazar, *El istmo de Tehuantepec a través de sus relaciones geográficas: un rincón olvidado del imperio español, 1580-1777*, tesis de Doctorado en Historia y Estudios Regionales, Universidad Veracruzana, 2019.

¹⁶ *Relaciones estadísticas de Nueva España...*, p. 47.

Mapa 1



FUENTE: Salazar, *El istmo de Tehuantepec a través de sus relaciones geográficas: un rincón olvidado del imperio español, 1580-1777*, tesis de Doctorado en Historia y Estudios Regionales, Universidad Veracruzana, 2019, p. 153

veracruzana experimentó un proceso de reestructuración regional. Un ejemplo de ello fue Tabuco, que incrementó su población y la actividad económica con el comercio de pescado salado y frutos de la tierra. Otro referente de los cambios fue el pueblo de Tuxpan que en 1759 obtuvo merced real de tierras para dedicarlas al ganado. De las poblaciones del golfo, sin duda Tuxpan es la que más experimenta

cambios con el incremento de población española, parda e india, pero será su carácter militar y estratégico durante los años de la guerra que hará de este sitio un lugar privilegiado para el comercio. Entre 1759 y 1819, Tuxpan se convertirá en un pueblo receptor de población proveniente de Papantla, Tihuatlán, Temapache, Amatlán y Tantoyuca. Este desplazamiento de población a la costa, según Filiberta Gómez, bien puede deberse a las facilidades comerciales que el pueblo de Tuxpan ofreció durante los años de la guerra de independencia. Una vía alternativa de comercio costero que facilitó la introducción de mercancías por la costa, mientras que entre Pueblo Viejo y Tamiahua se mantuvo un tráfico fluvial para comercializar en Tuxpan, lo que significó reforzar el papel del puerto como espacio articulador entre la zona serrana y la costa huasteca. La misma autora señala que la guerra de independencia hizo evidente las amplias conexiones terrestres y marítimas desde y hacia el puerto de Tuxpan; los géneros que circulaban en cabotaje eran sal y aguardiente proveniente de Campeche y harina desde Veracruz y Tampico. Además, arribaban pita, papas, costales, algodón y pabalo desde la península yucateca.¹⁷

En este mundo acuático y de intensas relaciones mercantiles es evidente que hubo conflictos entre los grupos de interés por la defensa del monopolio regional en el tránsito y comercialización de los géneros. La importancia de la producción de algodón en la región del Sotavento, la fuerza de los comerciantes externos: veracruzanos y mexicanos, y las redes de interés de autoridades y potentados locales generó tensiones que debieron ser dirimidas por las autoridades virreinales.¹⁸ Para los fines de esta discusión, el conflicto entre comerciantes con intereses en el amplio espacio de producción

¹⁷ Filiberta Gómez Cruz, *Tuxpan: comercio y poder en el siglo XIX*, Veracruz, Instituto Veracruzano de la Cultura, 1998, p. 20-27.

¹⁸ Como ya se ha señalado, la historiografía referente a los grupos mercantiles con intereses en la región han sido abordados por Alvaro Alcántara, Antonio García de León y Matilde Souto. Para el análisis de los grupos de interés pertenecientes al poderoso Consulado de México que disputaron el comercio en la provincia veracruzana pueden verse los trabajos de Guillermina del Valle Pavón, entre otros. Guillermina del Valle Pavón, “La articulación del mercado del centro, oriente, sur y sureste de Nueva España a través del camino de Orizaba, en las postrimerías del siglo XVIII”, en Verónica Oikion (ed.), *Historia, nación y región*, México, El Colegio de Michoacán, 2007, v. II, p. 437-460.

y comercialización en el Sotavento veracruzano ofrece elementos para explicar hasta dónde los tratos y negocios sostenidos en el cabotaje y el comercio fluvial se organizaban acordes a la autonomía e intereses locales o regionales, pero también por la importancia que en la defensa de estos intereses tuvo el control del tráfico y la disponibilidad de embarcaciones.¹⁹ El conflicto por el movimiento comercial que conectaba Tlalixcoyan, Tlacotalpan y San Andrés también permite dar cuenta de la existencia de frágiles equilibrios en espacios comerciales con creciente interés para el mercado novohispano. El aumento de la demanda de algodón y su disponibilidad en la provincia de Acayucan movilizó a comerciantes veracruzanos, pero también a los provenientes del Altiplano central para monopolizar la producción. Las redes de funcionarios y comerciantes podían tener a su favor el conocimiento del territorio, el control de los pueblos de indios como bien lo ha señalado Alvaro Alcántara en sus estudios sobre la provincia de Acayucan. Pero los externos también disponían de otros recursos para ser partícipes del lucrativo comercio de algodón en el siglo XVIII.

En 1757, en el contexto de disposiciones tomadas por el alcalde mayor de Acayucan que prohibió a los comerciantes provenientes de Tlacotalpan acudir a su jurisdicción a la compra del algodón, los dueños de embarcaciones en respuesta a estas disposiciones impidieron el tráfico fluvial de comerciantes provenientes de los pueblos de San Andrés y Tuxtla, pero también que las embarcaciones de los pueblos ribereños de Alvarado, Tlacotalpan y Cosamaloapan hicieran comercio o arrendaran sus embarcaciones con destino a la provincia de Acayucan. La respuesta de los comerciantes tlacotalpeños no se limitó al bloqueo del tráfico por su río, sino que impedían su acceso al puerto de Alvarado y, por lo tanto, el tráfico costanero hacia Veracruz. Como bien señala Alcántara, la posición de Tlacotalpan resultaba estratégica por su ubicación exacta en el cauce de los ríos San

¹⁹ La referencia del expediente la ubiqué en un maravilloso texto de Alvaro Alcántara, *Dijera mi boca. Textualidades sonoras de un Sotavento imaginado*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2015. La consulta del expediente fue posible a la generosidad del historiador Rodrigo Gordo de la Huerta que en tiempo record hizo una copia del documento.

Juan Michapan, Tesechoacán y el Papaloapan que desembocaba en la laguna de Alvarado. De ahí que, para el autor, Tlacotalpan tenía la ventaja de ser la confluencia de los caminos acuáticos; los ríos Papaloapan, Michapan y Tesechoacán, junto con el Coatzacoalcos, ponían en contacto al puerto de Veracruz con las provincias de Acayucan, Tuxtepec y los pueblos oaxaqueños del sur (véase figura 1).²⁰

Los productores tuxtlecos, frente a la imposibilidad de sacar la cosecha de algodón, solicitaron al alcalde mayor Santiago Delgado no impedir a los tlacotalpeños el comercio en tales villas.²¹ Como resolución a un conflicto que hacía evidente la confrontación entre dos comunidades de intereses en torno al algodón se firmaron capitulaciones en el mismo año y se registraron con el notario de Tlacotalpan. La firma de los acuerdos fue exigida por los tlacotalpeños para asegurar que se les permitiría el comercio libre en la provincia de Acayucan y con dicha seguridad ellos “mandarían dichas canoas a esta dicha jurisdicción bajo de la calidad que les franqueasen la entrada y comercio en estos pueblos y ríos”.²² De no enviarse a la brevedad, decían los vecinos de San Andrés y Tuxtla, la cosecha anual podía perderse por robo e incendio en las plantaciones o bien porque cuando se pudiese sacar la creciente de los ríos impidiese su navegación. En un sistema fluvial sujeto a las inclemencias climáticas que describió Miguel del Corral, productores y comerciantes sabían la importancia de cuándo y por dónde navegar. El alcalde mayor dio su consentimiento, no sin antes advertir que se cuidasen de no aprovechar este negocio para el contrabando. El acuerdo resultó breve en contenido pero revelador de la importancia que la propiedad y el control de las embarcaciones habían demostrado los comerciantes tlacotalpeños.²³

²⁰ *Ibidem*, p. 69.

²¹ “ocurrimos a la justificación de vm. para que como padre de esta república se sirva prestarnos su consentimiento y admitir el que comercien en dichos pueblos y ríos de esta jurisdicción libremente los vecinos de Tlacotalpan a quienes francamente le concedemos”, “Expediente sobre desórdenes entre los vecinos de Tlacotalpan y San Andrés Tuxtla”, año 1773, AGN, *Criminal*, v. 306, exp. 7.

²² “Expediente sobre desórdenes...”, año 1773, AGN, *Criminal*, v. 306, exp. 7.

²³ La cláusula primera decía: “Que los vecinos de Tuxtla y San Andrés no pueden impedir ni impedir a los de este pueblo de Tlacotalpan ni de Alvarado las entradas y salidas al comercio de sus frutos de los referidos pueblos, ríos y jurisdicción y que si los

Las relaciones económicas en el Sotavento se vieron interrumpidas en 1771. La respuesta de los Tlacotalpeños emuló lo hecho en 1756 y se acordó que ninguna embarcación saldría con destino a los Tuxtlas. Se prohibía el tráfico ribereño en sus embarcaciones para traer o llevar géneros de los pueblos de San Andrés y Tuxtla. De nueva cuenta se buscó la solidaridad de los propietarios de embarcaciones de Alvarado y se impuso una multa de 25 pesos para aquellos que no respetaran este acuerdo. Ambas partes apelaron a las autoridades provinciales civiles y militares para intervenir en el conflicto. Los vecinos y comerciantes de Tlacotalpan expusieron al gobernador de Veracruz que su actividad mercantil se sostenía en la “amistosa correspondencia con sus inmediatas jurisdicciones” dispuesta a proporcionar los barcos y canoas para el comercio en la región. No obstante, los vecinos de Tuxtla les habían privado del comercio en la compra de algodón y les era una extraña novedad “por ser generalmente libre el comercio entre los vasallos de un propio soberano”, pero también porque había un acuerdo firmado en 1757 por el cual no se les podía impedir la compra de algodón.

El conflicto entre los propietarios de las embarcaciones y los monopolistas del algodón tuvo efectos negativos en los propietarios de las bodegas de Tlalixcoyan que no tardaron en pedir la intervención de autoridades provinciales. Los funcionarios virreinales procedieron a realizar las indagatorias para entender la naturaleza de un conflicto comercial entre comunidades de jurisdicciones vecinas. Para ello fue necesario convocar a testigos que tuvieran conocimiento del comercio en ambos pueblos, si tenían información del convenio de 1757 y de quienes lo habían violentado en 1771. De nueva cuenta, interesa señalar aquello que los testigos refieren a las condiciones del intercambio fluvial. Los primeros testimonios se recogieron en Tlacotalpan. Los testigos coincidieron en que fueron los comerciantes de este pueblo los que habían prohibido el uso de barcos y canoas para el comercio con los pueblos de Tuxtla y San

vecinos unos o todos presentaren escrito como ha acaecido ante su alcalde mayor para que impida el comercio y trato libre que se pretende sea repelido el citado escrito no admitido y multado o multados en 200 pesos cada uno”, “Expediente sobre desórdenes...”, año 1773, AGN, *Criminal*, v. 306, exp. 7.

Andrés. En las reuniones que los tlacotalpeños tuvieron para definir sus acciones en respuesta a lo dicho por los testigos no hubo intención de prohibir el comercio, lo que sin duda los hubiese enfrentado con la autoridad virreinal; su estrategia fue controlar las embarcaciones y prohibir que los propietarios las arrendaran a los vecinos provenientes con mercancías de los Tuxtlas y con destino a Tlacotalpan, Alvarado o el puerto de Veracruz. La estrategia entonces fue cortar el tráfico fluvial y el acceso a la costa (cuadro 1).²⁴

Una vez concluidas las pesquisas en Tlacotalpan y convocado a los propietarios de las embarcaciones se les comunicó que no podían “perturbar el comercio”. Con las jurisdicciones cercanas se les reiteraba que había un acuerdo firmado por todos en 1756 y por último que no podían transgredir las leyes reales respecto al comercio lícito entre los súbditos.²⁵

Lo hasta ahora señalado ofrece breves registros de una red de tráfico fluvial sostenido por embarcaciones que respondían a las necesidades de comercio, pero también como medio de transporte especialmente en épocas de lluvias. Por los datos recogidos, las rutas fluviales no se impusieron o descartaron las rutas terrestres. De ahí la importancia de ubicar los espacios de embarque y desembarque, los pueblos que sirvieron de enlace para el resguardo de mercancías, pero también para la disponibilidad de bestias de carga que bien podrían tener como destino otro puerto de embarque o bien la plaza para su comercialización. En este sentido, resulta necesario señalar los recursos y mecanismos de fiscalización y regulación de una práctica mercantil que al menos en los registros de Miguel del Corral y de Alexander von Humboldt no parece estar regulado por

²⁴ “Dijo que ha oído decir que don Manuel Marques, patrón del barco en Alvarado nombrado *La Divina Pastora* antes de salir de este puerto dijo que no llevaría carga alguna que en él se le diese para Tuxtla porque los vecinos de Tlacotalpan no le sacasen la multa que habían impuesto a los patrones que fuesen con embarcaciones a aquellos ríos”. Testimonio de Pedro Yoldi en “Expediente sobre desórdenes...”, año 1773, AGN, *Criminal*, v. 306, exp. 7.

²⁵ Si en Tlacotalpan las investigaciones revelaron el control de los tlacotalpeños en las embarcaciones y en el tráfico fluvial, en las entrevistas realizadas en San Andrés salieron a la luz otros conflictos como el control de funcionarios y comerciantes sobre la producción, la frecuencia del comercio ilegal desde la barra de Coatzacoalcos y el complejo mundo de intereses en manos de los locales.

Cuadro 1
REGISTRO DE PROPIETARIOS DE EMBARCACIONES DE VECINOS
DE TLACOTALPAN, 1776

<i>Canoas</i>	<i>Barcos</i>
Don Miguel Pérez Bonola	Don Andrés Jiménez
Don Pedro Villa	Don Juan Antonio Jiménez
Don Ramón Carballo	Don Ignacio Malpica y Manuel Valiente
Don Vicente Esquina	Don Antonio Camesilla
Don Francisco Díaz	Josef Curbelo
Br. Pedro González	Don Vicente Esquina y Bernardino Rodríguez
Julian López Castrillo	Don Juan Madrigal
Don Francisco Galloso	
Don Fabián Terán	

FUENTE: AGN, *Criminal*, v. 307, exp. 7

las autoridades virreinales, con excepción de la alcabala. Alcántara señala que Tlalixcoyan, San Juan Michapan y Tlacotalpan funcionaban como puertos interiores por su posición estratégica para las conexiones de los pueblos del Sotavento con el puerto de Veracruz y las ciudades del Altiplano central, la sierra Oaxaqueña, Tabasco y Chiapas.²⁶ Sin embargo, habría que señalar que a diferencia de la jurisdicción de Nueva Granada, las regulaciones del tráfico fluvial en Nueva España no fue un caso a considerar en vista de que los afluentes no tuvieron la dimensión del río Magdalena.²⁷

²⁶ Alcántara, *Gobernar en familia...*, p. 105.

²⁷ Si bien en el siglo XVIII el proyecto de José de Gálvez incluyó regulaciones en los pasos de ríos novohispanos, estas medidas no parecen haber tenido mayor impacto o requerido de nuevos funcionarios. Una práctica distinta se observa en la jurisdicción de Nueva Granada, donde sí hubo jueces de puertos encargados de la recaudación de derechos de salida o reales derechos de puertos. Estos jueces se ubicaron principalmente en el río Magdalena. Al respecto véase Pogonyi Miklos, *The Search for Trade and Profits in Bourbon Colombia, 1766-1777*, Ph D, The University of New Mexico, 1978. Un trabajo

Un breve pero revelador conflicto entre mercaderes viandantes y el receptor de alcabalas en Cosamaloapan puede dar luz respecto a las dudas por la frecuencia del comercio fluvial y las complejidades para su fiscalización. En 1782, un grupo de comerciantes viandantes dedicados al comercio entre el puerto de Veracruz y los pueblos ribereños del Sotavento expresaron su queja al administrador de Real Hacienda por las atribuciones del administrador de alcabalas en el pueblo de Cosamaloapan. Los quejosos señalaron que tenían por costumbre el tráfico por la costa y luego internarse en el río de Tlacotalpan para vender sus distintos géneros; por esta actividad pagaban los derechos correspondientes en el puerto de Veracruz y luego en Alvarado, pero debido a que su viaje lo realizaban por el río y solo en caso de requerirse la venta se acercaban a la orilla consideraron no estar obligados al pago de alcabala. Por el contrario, el administrador de rentas en Cosamaloapan consideró que una vez dentro de su jurisdicción debían estar sujetos al pago del gravamen, aunque no se tuviera constancia de una venta. El funcionario argumentó que era común que para evadir el pago de alcabala realizaran negocios en sus embarcaciones a las que se acercaban canoas para la compra de géneros por los cuales no pagaban los derechos reales.²⁸

La evasión fiscal y las prácticas de comercio de contrabando no eran desconocidas por parte de las autoridades novohispanas, particularmente en la costa del golfo. Julio César Treviño sostiene que los nexos geográficos marítimos y terrestres en el seno novohispano deben ser explicados considerando las cadenas de internación múltiples existentes en las distintas rutas geográficas y que fueron utilizadas por los defraudadores del fisco para la exportación e importación de distintos bienes. Este concepto permitiría reconocer los enclaves de embarque y desembarque, los derroteros por tierra firme y los pueblos donde se realizaba la distribución de los bienes.

más reciente de puertos interiores puede verse en James Torres Moreno y José L. Henao-Giraldo, "Connecting the Northern Andes and the Atlantic, the Role of Inland Ports in New Granada's Interregional Trade (1770-1809)", *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Instituto Figuerola, Universidad Carlos III, Madrid, 2020, p. 1-39.

²⁸ "Queja de unos mercaderes viandantes contra el receptor de Cosamaloapan por la exacción del derecho de alcabala", año 1782, AGN, *Alcabalas*, v. 297, exp. 4.

Desde los registros ofrecidos por el autor, las rutas del contrabando a lo largo de la costa del golfo se intensificaron a finales del siglo XVIII. Sin dejar de reconocer las nuevas oportunidades de la política comercial en la apertura de nuevos puertos, el tráfico ilícito resultó mucho más atractivo para estos comerciantes, en parte por la evasión de los distintos gravámenes, pero también por el nivel de articulación de las rutas marítimas, fluviales y terrestres en el contexto de una economía de abasto y consumo de bienes con alta demanda en el mercado. Y si bien la administración novohispana respondió con cédulas prohibitivas y formando milicias locales para el resguardo de la costa, estas resultaron ineficaces frente al contrabando, y la guerra de independencia confirmó la importancia de estas rutas de comercio.

El desacuerdo de los tlacotalpeños con sus vecinos de San Andrés escondía intereses mercantiles en el control de la producción de algodón con alcances en otras comunidades del golfo y del Altiplano central. El mismo objetivo perseguían los comerciantes viandantes: participar de un comercio ribereño que ofrecía bienes de alta demanda en el mercado novohispano, pero también permitía recoger aquellos que ingresaban por el puerto de Coatzacoalcos. Estos breves conflictos dan cuenta de la compleja organización de un comercio fluvial en el Sotavento y que si bien se carece de información sistemática para cuantificarlo, por ejemplo, registros de la aduana, o que incluso la descripción realizada por Miguel del Corral no refiera a este intenso comercio, no por ello debe negarse su importancia en la región. La posición de Tlacotalpan y el poder de sus vecinos en el control de embarcaciones que se internaban por los ríos del Sotavento, o bien, con el comercio costanero por el puerto de Alvarado, puede ayudar a entender la posición del Consulado de Veracruz que entendió que en tiempos de guerra este comercio ya no se limitaba a un cabotaje costanero y hacia río adentro. Las contingencias del comercio marítimo Atlántico ofrecieron las condiciones para que nuevos puertos, viejos y nuevos comerciantes, aprovecharan la experiencia del comercio de cabotaje y fluvial en las costas veracruzanas y a eso tuvo que responder el consulado porteño.

*El consulado veracruzano: el comercio libre
y las guerras peninsulares y americanas*

Si bien se reconoce que el proyecto de formar una corporación consular con sede en el puerto de Veracruz tuvo sus primeras gestiones en 1781, la historiografía ha señalado que la organización y fortalecimiento de una comunidad mercantil porteña data al menos del siglo XVII. Los vínculos económicos y las redes de negocios se extendían más allá del embarco y desembarco de la flota y sin duda los cambios a lo largo del siglo XVIII contribuyeron a la consolidación de dinámicas productivas y mercantiles en la provincia veracruzana.²⁹ Para Barbara y Stanley Stein, la corporación consular porteña fue un reconocimiento tardío de un fuerte competidor a los circuitos comerciales que controlaba el Consulado de México, pero también frente a la creciente economía en Cuba, lo que supuso inevitables tensiones entre intereses confrontados al interior del sistema Atlántico.³⁰ Como ha señalado Antonio Ibarra, los nuevos consulados tuvieron como base el viejo formato de instituciones corporativas de interés patrimonial, sin por ello negar otros intereses como la promoción de un cambio en la vieja política comercial. Eso supondría entonces que podían o debían ser más receptivos al cambio, pero reconociendo sus propios intereses. Matilde Souto, quien ha realizado el estudio más completo acerca de la institución consular veracruzana, explica que la monarquía se reservó ciertos mecanismos de control en los nuevos consulados que le permitían conciliar su política con el establecimiento de nuevas corporaciones mercantiles. Se esperaba de las nuevas corporaciones su participación como órganos administrativos dedicados a la promoción de las políticas de la monarquía, particularmente en lo referente a fomento económico, no sólo mercantil sino también en áreas como la agricultura, la manufactura y las comunicaciones. Estas atribuciones deben leerse también en el contexto de los decretos de comercio libre y las guerras europeas y americanas. En tales condiciones,

²⁹ García de León, "La malla inconclusa...", p. 41-83.

³⁰ Bárbara H. Stein y Stanley Stein, *Edge of Crisis. War and Trade in the Spanish Atlantic, 1789-1808*, Baltimore, Maryland, The Johns Hopkins University Press, p. 130.

los consulados fundados en el siglo XVIII: Veracruz, Guadalajara, Habana y Cartagena, deben explicarse más allá de los límites de sus jurisdicciones territoriales y reconocer la preexistencia de complejos vínculos mercantiles.

El consulado veracruzano inició funciones en el marco de los decretos de comercio libre de 1778, de tal manera que sus relaciones mercantiles y fiscales con los puertos del Caribe y el Atlántico se ajustaron a estas regulaciones y a estas se sumaron las que decretaron en el contexto de las guerras con Inglaterra y con Napoleón. Una primera etapa corresponde al comercio neutral en el periodo de 1797 a 1799. La segunda corresponde a 1804-1808 en el que se concedieron numerosas licencias de comercio a embarcaciones extranjeras. Y la última etapa abarca de 1806 a 1820 de la que se beneficiaron casas inglesas para negociar con los puertos americanos. Esta última etapa coincide además con la guerra novohispana.

Los momentos de alteración política y militar tuvieron efectos en los términos del comercio internacional y, si bien las regulaciones del comercio libre siguieron vigentes, es cierto también que la contingencia militar, las necesidades apremiantes de recursos por parte de la monarquía, pero sobre todo la flexibilidad de estas condiciones extraordinarias cambiaron la naturaleza del comercio americano. En ese sentido, es conveniente distinguir entre el discurso de la corporación y los beneficios individuales. La balanza comercial hecha por el secretario del Consulado, José María Quirós, hace evidente el volumen de los intercambios de comerciantes veracruzanos. Entre 1807 y 1819, los comerciantes del Consulado participaron con un valor de exportación de 17.72%.³¹ Pero no sólo el puerto de Veracruz tuvo una intensa actividad, la comercialización en las costas también participó del comercio externo; Tampico, Tuxpan, Tlaxotalpan y Alvarado aumentaron su nivel de participación, aunque

³¹ Los productos que destacan en este porcentaje son: harina, azúcar, cueros, grana, jabón, loza, anís, cobre, ballestas, algodón, piloncillo, comino, almagre, sebo, copal, zarzaparrilla, jamón, patates, costales, purga de jalapa, frijol, vainilla, chile, cordobanes, cebada, dulces, ixtle, pita, piedra de amolar, tasajo, vidrios de puebla, fideos, garbanzos, queso, habas, lentejas, entre otros. Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821, Crisis de dependencia*, Sevilla, 1978, p. 160.

no se tengan datos para medir su volumen. De este comercio por la costa, José María Bausa, en su *Bosquejo geográfico y estadístico del Partido de Papantla* explicó que durante la guerra los puertos de Tuxpan y Tampico se convirtieron en puertos clave para el comercio exterior. Según sus estimaciones, anualmente se empleaban quince buques, sin especificar su tamaño, para embarcar vainilla, zarzaparrilla, pimienta, maderas de caoba, cedro y zapote con destino al puerto de Veracruz. El puerto de Tecolutla, con una barra para goletas y, en tiempo de aguas permitía el ingreso de bergantines, adquirió mayor importancia conforme la guerra limitaba la comercialización por el puerto de Veracruz. No obstante, las condiciones de emergencia a causa de la guerra, la actividad mercantil en Tecolutla no contaba con el beneplácito del Consulado.³²

En el transcurso de la guerra y particularmente entre 1813 y 1816, los puertos de Tuxpan y Tampico fueron estratégicos para el control de las rutas de comercio a Puebla y ciudad de México, pero también porque a través de ellos se abastecían de pertrechos los bandos en lucha. De acuerdo con Filiberta Gómez, la guerra posicionó a Tuxpan en el eje del camino de la plata, y al mismo tiempo, al debilitarse el carácter monopólico de Veracruz, contribuyó a que Tuxpan fortaleciera su posición en el circuncaribe.³³ En el marco del contrabando, este tipo de tráfico era frecuente entre Tuxpan, La Habana y Luisiana; un ejemplo fue el decomiso que procedente de este último puerto desembarcó en las costas de Papantla en 1803. Los bienes tenían como destino la ciudad de México y la mercancía incluía cristales, vidrios, quesos, azafrán seco, canela, papel, licores, mantequilla, alcaparras, fideos, aceituna, hilo, aguardiente, vino blanco, libros, entre otros.³⁴

³² José María Bausa, “Bosquejo geográfico y estadístico del Partido de Papantla”, *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, v. 5, 1857, p. 374-426.

³³ En esta etapa, el cruce de mercancías por la Huasteca dejó beneficios a los comerciantes de la región. Entre 1814 y 1816 los quintales de azogue descargados en el puerto de Veracruz e introducidos a la ciudad de México a través de Tampico ascendió a 17 347 pesos. Filiberta Gómez Cruz, *Circuitos mercantiles y grupos de poder portuarios. Tuxpan y Tampico en la primera mitad del siglo XIX*, Xalapa, México, Universidad Veracruzana, Miguel Ángel Porrúa, 2012, p. 79.

³⁴ “Anexo: cadenas de internación múltiple del contrabando en Nueva España, 1736-1810”, p. 86; Rodríguez Treviño..., “De las islas a tierra firme...”, p. 52-91.

Es un hecho que los beneficios del comercio internacional fueron limitados a una red de actores económicos que estableció acuerdos con casas comerciales europeas y norteamericanas que les permitieron aprovechar mejor los términos del intercambio, esto gracias a que tenían conocimiento del comercio y productos novohispanos.³⁵ Un ejemplo de ello fueron las operaciones del consorcio *Hope y Baring*, cuyas considerables ganancias se sostuvieron en las relaciones personales con miembros de la elite novohispana, entre otros Echeverría y Septién, ambos miembros de la corporación veracruzana. Otro caso emblemático de las ganancias obtenidas es el de los hermanos Murphy. Para Jiménez Codinach, el capital del comercio portuario en Veracruz, a pesar de las dificultades que imponía la guerra con Gran Bretaña en el periodo entre 1805 y 1808, fue de treinta millones de pesos anuales. Los comerciantes dejaron beneficios de esta riqueza en la ciudad, burócratas y militares recibieron mejores sueldos y la iglesia consiguió bienes raíces y generosas donaciones.³⁶ Pero si bien los beneficios pudieron ser limitados a un sector de comerciantes debe destacarse que la guerra fortaleció dinámicas de comercio costanero presentes desde el siglo XVIII que reconocían las ventajas de la navegación en el seno mexicano y el valor de los intercambios con las Antillas, pero también con la costa norteamericana.

En este contexto, el consulado veracruzano recogía las inconformidades de algunos de sus miembros que consideraban que las continuas concesiones a embarcaciones extranjeras ya no se limitaban a su desembarco en el puerto, sino que era más frecuente que comerciantes y géneros se internaran al virreinato. En esta materia, la posición del Consulado no siempre fue uniforme; por ejemplo,

³⁵ De acuerdo con los registros de Ortiz de la Tabla, los comerciantes veracruzanos que mejores posiciones tenían en el comercio durante esta etapa fueron: los hermanos Mateo y Tomás Murphy, José Ignacio de la Torre, Félix Aguirre, Pedro Miguel de Echeverría, Joaquín de Quintana, Clemente Santa Cruz, Manuel A. del Valle, Martín Olagasti, Francisco A. de la Sierra, José G. Villanueva y Francisco L. de Septién. Javier Ortiz de la Tabla, “Comercio neutral y redes familiares a fines de la época colonial”, en Enriqueta Vila Vilar y Alan J. Kuethe (coords.), *Relaciones de poder y comercio colonial*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1999.

³⁶ Guadalupe Jiménez Codinach, “Veracruz, almacén de plata en el Atlántico. La casa Gordon y Murphy, 1805-1824”, *Historia Mexicana*, v. XXXVIII, 1988, p. 325-353.

en 1803 el secretario José Donato de Austria explicaba que uno de los muchos beneficios de las nuevas regulaciones en materia de comercio libre era que la producción agrícola de la provincia veracruzana participaba del comercio exterior gracias a la libre navegación de buques españoles y americanos.³⁷ En aras de ampliar los beneficios, en su discurso del año siguiente propuso que frente a las condiciones de un comercio exterior en el que Veracruz se encontraba en una posición estratégica, la tarea del Consulado era uniformar y arreglar las aduanas para responder a las nuevas regulaciones del comercio. Una primera acción era clasificar los géneros comercializados en seis clases y definir aranceles para cada clase. Esto facilitaría su registro y control en las aduanas, pero sobre todo el pago de los respectivos derechos.³⁸ Para el secretario del Consulado, en condiciones de comercio libre y con la presencia cada vez más notable de licencias para el arribo de embarcaciones extranjeras, perseguir el contrabando y aumentar el número de milicianos y funcionarios para vigilar las costas arrojaba escasos beneficios, pues la respuesta de los comerciantes era “tomar mayores precauciones para no caer en manos de la justicia”. Por ello su propuesta era adecuar el registro de los géneros según las licencias que la misma monarquía concedía a los comerciantes. Es decir, reconocer la realidad de la práctica mercantil y por lo tanto ofrecer condiciones para que los comerciantes encontraran más benéfico su registro en una aduana que optar por las “suplantaciones y ocultaciones”.³⁹

La posición del secretario del Consulado debe entenderse en el contexto de lo que la historiografía ha señalado como el periodo del comercio sostenido en la concesión de licencias a embarcaciones extranjeras, entre 1804 y 1808. La condición temporal de estas medidas es posible que explique la lectura positiva de José Donato de

³⁷ José Donato de Austria, “Memoria sobre el comercio exterior americano, leída en la junta de gobierno de 10 de enero de 1803”, en Javier Ortiz de la Tabla Ducasse, *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz 1796-1822*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1985, p. 85-86 (p. 73-93).

³⁸ José Donato de Austria, “Memoria del instituto consular de Veracruz para fomentar la agricultura y la industria de América, 1804”, en Ortiz de la Tabla, *Memorias políticas y económicas...*, p. 108-109 (p. 95-122).

³⁹ *Ibidem*, p. 109.

Austria, pero también porque su propuesta fortalecía la posición de tribunal que el Consulado ejercía en posibles conflictos entre comerciantes y en el cumplimiento de una legislación aduanera capaz de responder a los cambios del comercio internacional. Pero aquello que parecía una excepcionalidad, después de 1808 se volvió una norma en el tráfico mercantil y es precisamente en este contexto de una disputa entre beneficios individuales y discursos corporativos que el consulado veracruzano buscó los medios para no perder su posición de agente rector en el control del comercio en su jurisdicción.

Puertos libres, cabotaje y comercio fluvial

Desde 1795, cuando la comunidad mercantil veracruzana obtuvo su confirmación para agruparse y representarse como Consulado, se buscaron distintos mecanismos para fortalecer su posición de poder político y por supuesto económico frente a otros grupos, por ejemplo con el Consulado de México. Un recurso fue la construcción de una nueva ruta entre el puerto y la ciudad de México, una manifestación de la fuerza por parte de los comerciantes porteños, que Humboldt describió como un “soberbio camino”.⁴⁰ En su carácter de corporación mercantil e interesada en el fomento económico de la provincia, fue el secretario del Consulado el encargado de sistematizar informes económicos entregados por los subdelegados o formados por él mismo y presentados para su discusión a los cónsules. De la información recopilada, el conjunto de memorias políticas y económicas constituye un recorrido de la posición política en materia de comercio por parte del Consulado, aunque no necesariamente la posición personal de algunos de sus miembros que tuvieron importantes beneficios de la apertura de puertos. Las memorias consulares presentadas entre 1808 y 1816 a cargo del secretario José María Quirós permiten recuperar las transformaciones que en materia de política comercial experimentaba el virreinato novohispano desde los decretos de comercio libre hasta las distintas disposiciones en el contexto de las

⁴⁰ Humboldt, *Ensayo político sobre el reino...*, p. 465.

guerras imperiales. A ello habría que sumar los cambios a propósito de la guerra interna que rápidamente tendrá efectos en las relaciones comerciales en la costa veracruzana.

La propuesta del secretario José Donato de Austria era reconocer las ventajas del comercio libre y para ello actualizar los registros aduanales; en esta misma línea se mantuvo el nuevo secretario José María Quirós, al menos en su discurso de 1808. Sin embargo, los informes de 1810, 1812 y 1816 muestran un cambio en el discurso respecto a la política de puertos libres y la continuidad de la concesión de licencias. En el discurso de 1810 es más evidente una lectura desde las condiciones políticas de la monarquía, pues el responsable de una política perniciosa en el uso de las licencias de comercio era el ministro Godoy.⁴¹ En la lectura de Quirós, las licencias de comercio no hacían distinción en los artículos que podían introducirse a Veracruz, por lo que según informes recogidos por el secretario, embarcaciones provenientes de Estados Unidos e Inglaterra llegaban a las costas de la provincia veracruzana a intercambiar géneros por millones de plata. Las licencias no habían disminuido los fraudes y suplantaciones; por el contrario habían fortalecido decisiones locales en su propio beneficio. El ejemplo eran La Habana y Caracas, que habían establecido puertos libres dentro de la monarquía hispánica sin atender a ninguna legislación vigente y definiendo derechos y reglamentos en su propio beneficio. Para el secretario, el puerto de La Habana estaba funcionando como un puerto en el que se simulaba el registro de mercancías para tener libre acceso a los puertos de Campeche y Veracruz. En su evaluación de la participación de La Habana y Caracas, el secretario reconocía que tenía más sospechas que certezas. Sin embargo, mantenía comunicación con el Consulado de Cartagena que daba cuenta de que al menos dos fragatas habían sido apresadas con registros falsos en puertos amparados en los decretos de comercio libre.⁴²

⁴¹ José María Quirós, “Memoria sobre la alteración que experimentó el comercio de indias en el anterior reinado, 1810”, en Ortiz de la Tabla, *Memorias políticas y económicas...*, p. 195-202.

⁴² *Ibidem*, p. 200.

En su discurso de 1812, el secretario del Consulado, además de continuar con sus críticas a las formas de comercio que se practicaban en el puerto de La Habana, propuso el restablecimiento de una política comercial sostenida en la Leyes de Indias y en el Reglamento de Comercio de 1778.⁴³ Aquí conviene destacar las condiciones de la economía cubana después de la segunda mitad del siglo XVIII. Barbara y Stanley Stein señalan que, a diferencia de Nueva España que disponía de amplia mano de obra, la economía cubana fue deficitaria, lo que incentivó a los comerciantes a la diversificación y expansión de sus exportaciones que requirió como mano de obra importada esclavos africanos, junto con otros bienes como alimentos, ropa, ganado y madera. Estos bienes se obtuvieron del intercambio con Puerto Príncipe, Kingston, Filadelfia, Baltimore, comercio que fue en decremento del abasto que de estos bienes se obtenía desde el siglo XVI en la ciudad de Puebla por el puerto de Veracruz. El dinamismo de la economía cubana se benefició de la apertura de puertos, de la condición estratégica en las conexiones trasatlánticas, pero también del incremento del situado después de la toma de La Habana, plata novohispana destinada al pago de salarios de soldados, funcionarios, y cubrir los costos de la defensa de la isla.

Si bien los hacendados poblanos perdieron capacidad de competencia, los mismos autores señalan que la escasa o nula participación en la exportación de harinas novohispanas al Caribe ofreció oportunidades para que hacendados poblanos y comerciantes veracruzanos exportaran cochinilla, añil, vainilla, azúcar y algodón

⁴³ “Los contrabandos han sido tan escandalosos que siendo constante que el oro lo facilita todo y que por esta causa es una muy pequeña parte el que cae en la pena de comiso en comparación del que se salva, los aprendidos en los años de 807 y 808 importaron 793 441 pesos. No niego que pertenecerían algunos a individuos de Veracruz que han querido hacer caudal en poco tiempo con detrimento de los intereses y del honor de los demás vecinos; pero según consta de los autos la mayor parte fueron conducidos de la Habana”. José María Quirós, “Memoria del instituto en que se trata del comercio particular de algunos puertos de América del general libre y directo por los extranjeros refutándose los cargos que se le hacen al autor en una carta publicada en el diario mercantil de la Habana de 6 de abril del año anterior, 1812”, en Ortiz de la Tabla, *Memorias políticas y económicas...*, p. 210 (p. 203-226).

crudo.⁴⁴ Una intensidad de intercambios comerciales en el Caribe, que al término del sistema de flotas adquirió un ritmo distinto en respuesta a la demanda y oferta de mercancías que hizo evidente la confrontación de intereses, el faccionalismo entre los que abogaban por una regulación estricta del comercio desde La Habana y sus múltiples conexiones con la costa norteamericana y novohispana, los llamados tradicionalistas frente a los independientes que participaron de la interacción entre la expansión metropolitana desde Santander, Barcelona, Valencia y Málaga, y por otra parte con el comercio de Maracaibo, Cartagena, Veracruz y La Habana.⁴⁵ Esta caracterización, ofrecida por Barbara y Stanley Stein no debe perder de vista que los grupos y sus intereses no fueron estáticos, que al interior también se distinguieron intereses y que, como lo demuestra el discurso institucional del secretario del consulado veracruzano, el largo periodo de confrontaciones bélicas que inició en 1796 y se extendería al primer decenio del siglo XIX, modificó el faccionalismo surgido con los primeros decretos de 1778.

En este contexto de competencia, José María Quirós concluía que la continuidad del sistema de licencias no había disminuido el contrabando; por el contrario, había fortalecido y por momentos legalizado el comercio con extranjeros y, peor aún, en infinidad de puertos que amparados en las nuevas reglamentaciones o en las decisiones de funcionarios locales se habían habilitado para el comercio de altura. La distinción que introduce el secretario del Consulado resulta interesante en la medida que ofrece elementos para distinguir en la naturaleza de los distintos puertos habilitados, del lado del Atlántico y del Pacífico. En su discurso de 1812 reconoce que a la reglamentación de puertos libres de 1778 le siguieron nuevas disposiciones en respuesta a las condiciones de guerra y al bloqueo de puertos, primero por parte de Inglaterra y luego por las

⁴⁴ En otro trabajo hemos señalado que a lo largo del siglo XVIII se observa la construcción de un eje mercantil articulado entre Puebla, Xalapa, Veracruz y la Habana. Yovana Celaya Nández, “Negocios, comerciantes y redes entre Puebla y Xalapa en el siglo XVIII”, en Antonio Ibarra, Alvaro Alcántara y Fernando Jumar (coord.), *Actores sociales, redes de negocios y corporaciones en Hispanoamérica, siglos XVII-XIX*, México, Bonilla Artigas Editores, UNAM/Facultad de Economía/Conacyt, 2018, p. 215-231.

⁴⁵ Bárbara Stein y Stanley Stein, *Edge of Crisis...*, p. 140-145.

tropas napoleónicas. En este contexto, lo que denuncia el secretario es la creciente autonomía de los funcionarios locales, pero sobre todo de los comerciantes para reinterpretar las nuevas normas de comercio permitiendo “en derechura” la circulación de bienes entre los distintos puertos del Caribe. Por datos recogidos por José María Quirós, la libre circulación de bienes entre La Habana y Yucatán no era el problema mayor, sino que en esta libertad se amparaban comerciantes y bienes extranjeros que sólo usaban estos puertos para legalizar aquello que no estaba autorizado por ninguna legislación vigente. En este contexto, y de continuar el estado de guerra, externa e interna, el secretario suponía que las licencias de comercio ya no serían necesarias y se optaría por permitir a los extranjeros el libre y directo comercio.⁴⁶

Los informes presentados por José María Quirós en 1810 y 1812 tenían como objetivo hacer evidente la progresiva pérdida de la condición de puerto mayor que debía cumplir Veracruz para el comercio en el Seno Mexicano y para el virreinato novohispano. Por ello la insistencia en el restablecimiento de una legislación que reconocía la jerarquía de los puertos y su funcionalidad en el comercio inter y transoceánico. Si bien parece que sus preocupaciones están en señalar el exceso de mercancías en el mercado novohispano y el debilitamiento de los vínculos entre el comercio peninsular y americano, sus argumentos buscan hacer evidente que frente al exceso de puertos habilitados, bien por la guerra peninsular o por la guerra americana, se había perdido la antigua jerarquía definida en las Leyes de Indias y por el reglamento de comercio libre.

⁴⁶ “Si en tan críticas circunstancias se permite a los extranjeros el libre y directo comercio con las Américas, se completará la total ruina de nuestra agonizante marina mercantil, la codicia de la plata y de los frutos preciosos, llenará de ellos sus puertos en el momento en que lo sepan, los fletes de mar bajarán de modo que ningún dueño de nave, ya sea de España, ya de América podrá costear los gastos de su habilitación, buscarán y traerán géneros y frutos equivalentes a los que puedan venir de la metrópoli quitándole aún este recurso, los cacao, azúcar y demás artículos que necesite la península para su surtimiento tendrá que recibirlos y comprarlos a los mismos extranjeros y aunque se tomen cuantas medidas de precauciones que sean posibles estos vendrá a absorberse el comercio de indias ligándolas y haciéndolas dependientes de su único interés, quedando en eminentísimo peligro de correr la misma suerte que experimentó la antigua España con los cartagineses”. José María Quirós, “Memoria del instituto...”, p. 219.

Este argumento se hace explícito en su discurso de 1816 donde el secretario presenta a los cónsules una propuesta para reorganizar el comercio exterior, recuperar la jerarquía de puerto mayor de Veracruz y redefinir el papel del cabotaje en el Seno Mexicano. José María Quirós recuerda a los cónsules que las Leyes de Indias reconocen dos formas de navegación: la de altura destinada, al comercio ultramarino, y el cabotaje, para el tráfico interno. En su evaluación, la navegación de cabotaje facilita la circulación de la producción agrícola, pues permite la exportación de productos agrícolas de las provincias internas que pueden conectarse al puerto por vía fluvial o terrestre. En su memoria consular de 1809, José María Quirós había informado a los miembros del Consulado la importancia de la producción agrícola y la necesidad de fomentarla ocupando las tierras ociosas y mejorando las vías de comunicación para una mejor distribución de los recursos. La producción agrícola que se exportaba por el puerto de Veracruz tenía como destino Campeche y la Habana que demandaban principalmente harina y carne. Un comercio de cabotaje que se había interrumpido por la introducción que de ambos géneros hacían ingleses y norteamericanos en ambos puertos.⁴⁷

Para el secretario, la importancia del cabotaje residía en su función de articular la producción interna con el comercio exterior; esto suponía una reactivación de la producción agrícola, pero también nuevas regulaciones para que dicha producción encontrara los medios para que lograra llegar al puerto. La propuesta del secretario era facilitar los registros en la aduana y disminuir los derechos reales e impuestos municipales, esto con el propósito que los costos de traslado disminuyesen. Desde su conocimiento de la producción agrícola en la provincia veracruzana, Quirós recomendaba que precisamente para facilitar la circulación de los bienes agrícolas los funcionarios aduanales facilitaran la conducción fluvial; era fundamental la “reanimación y protección de la navegación de los ríos y costanera”.⁴⁸ Estas medidas estaban dentro la jurisdicción y capacidad

⁴⁷ José María Quirós, “Memoria sobre la situación de la agricultura del virreinato, 1809”, en Ortiz de la Tabla, *Memorias políticas y económicas...*, p. 181-194.

⁴⁸ José María Quirós, “Memoria del instituto en que se demuestra que los muchos puertos nuevamente habilitados en América y el giro que se está haciendo por los del

de acción por parte del Consulado, pero otras debían realizarse por parte de la monarquía.

José María Quirós presentaba un registro del número de puertos que, amparados en los decretos de comercio libre, en las sucesivas habilitaciones durante la guerra, o bien, por decisión de los comerciantes se encontraban en operación en el Atlántico y en el Pacífico. Según su evaluación, los puertos en América se podían clasificar en tres tipos: necesario, inútiles y perjudiciales. En los inútiles estaban, por ejemplo, la Bahía de San Bernardo en Nuevo México o el de Guaymas en Sonora. Pero era necesario poner atención en los clasificados como perjudiciales, particularmente los del Mar del Sur, y también en el Atlántico. Lo perjudicial de la operación de estos puertos residía en que realizaban un comercio libre con los extranjeros, sin reconocer ninguna legislación. Éstas “fraudulentas y criminales” prácticas también eran alentadas por funcionarios locales que, argumentando la necesidad de recursos para la defensa de sus provincias del ataque de los rebeldes, favorecían el comercio a lo largo de las amplias costas americanas.⁴⁹ En estas condiciones, la evaluación de Quirós era que el desorden a causa de la guerra, pero también por una legislación ampliamente permisiva al comercio con los extranjeros, todos los puertos se encontraban en manos de éstos o de aquellos que habían enarbolado el estandarte de la rebelión.

Una política contraria es la que se defendía desde el puerto veracruzano que intentaba por todos los medios mantenerse como el único puerto mayor para el comercio con el Atlántico, en un contexto donde otros puertos estaban dispuestos a beneficiarse de las condiciones

Mar del Sur procedente de colonias extranjeras arruina su industria y agricultura y la navegación y comercio de España, que si por causas invencibles no pudiese abolirse en absoluto el que están practicando los negociantes de otras potencias será muy conveniente y necesario que se metodicen en los sucesivo en términos de que se recojan en la nación todas las ventajas posibles, 1816”, en Ortiz de la Tabla, *Memorias políticas y económicas...* p. 230 (p. 227-247).

⁴⁹ “El pernicioso ejemplo dado en ella en los aciagos tiempos que han precedido por la arbitrariedad con que se han abierto sus puertos al franco comercio de los extranjeros infringiéndose las leyes y reglamentos que terminantemente lo prohíben bajo la conminación de las más rigurosas penas ha servido de un poderoso estímulo para que se hayan generalizado y llevado al último extremo del atrevimiento y del desorden unas negociaciones tan fraudulentas como criminales”. *Ibidem*, p. 236.

de libertad en las que se comerciaba en Nueva España. El secretario reconocía que en las condiciones de guerra en las que se encontraba el virreinato, los desembarcos en el puerto de Tuxpan, al que definía como un puerto que se había habilitado de forma temporal, esto debido a la interrupción y riesgos en el camino de Veracruz a ciudad de México por las rutas de Orizaba y Xalapa, también empezaba a sentir los estragos de la guerra. Los puertos de Tuxpan y Tampico, tanto en la práctica del cabotaje como el tránsito fluvial desde al menos 1812 tenía pérdidas, según los informes de la aduana hasta por tres millones anuales, esto por los frecuentes naufragios a lo largo de la costa, pero también por la actividad de corsarios y piratas que reconocían los intercambios que ahora podían realizarse en cualquier puerto habilitado a lo largo de la costa y que carecía de la protección militar de la que sí contaba Veracruz. De nueva cuenta, el Consulado de Veracruz, en voz de su secretario no perdió oportunidad de expresar su desacuerdo por las prácticas comerciales seguidas en los puertos de La Habana y Campeche que en su opinión ya se encontraban en manos de extranjeros. En este contexto, conviene señalar la participación de Alvarado cuyos comerciantes aprovecharon las condiciones de la guerra para fortalecer su posición en el comercio de cabotaje con el puerto de Campeche. Desde 1816, Alvarado contó con autorización para participar del comercio directo con Yucatán y Tampico, sin necesidad de que las embarcaciones arribaran al puerto de Veracruz. El bando legalizaba una acción que para el Consulado seguía manteniéndose dentro de la ilegalidad.⁵⁰

En estas condiciones de desorden en las que se desarrollaba el comercio americano, el consulado veracruzano debía recuperar su condición de puerto de altura, de puerto habilitado para el comercio con el Atlántico y reconocer el resto de puertos en el golfo de México en su función de puertos destinados a la práctica del cabotaje como medio para articular la producción interna y su comercialización externa. En esta propuesta, José María Quirós recuperaba lo ya expresado en sus memorias desde 1810 cuando explicaba que la producción agrícola de la provincia veracruzana debía fortalecer

⁵⁰ "Autorización para el comercio", 1816, AGN, *Bandos*, exp. 28.

sus vínculos con el comercio exterior gracias a los productos agrícolas como la vainilla, cera, algodón, zarzaparrilla, cacao o el ixtle que habían aumentado considerablemente su producción en el siglo XVIII. El cabotaje a lo largo de la costa se integraría a la navegación fluvial, de la que también se tenía conocimiento de uso en el comercio costanero. Si el cabotaje funcionaba como el medio de comercialización entre el interior y un comercio al interior del Seno Mexicano particularmente por su conexión con los puertos de La Habana y Campeche, el puerto de Veracruz entonces recuperaría su posición en el comercio de altura. Para el secretario, se debía reinstalar el reglamento del comercio libre de 1778, abandonar la política de licencias y limitar la función de otros puertos que en condiciones de excepcionalidad habían aprovechado para ejercer funciones de puertos mayores.

En correspondencia del consulado porteño, se encuentra que al menos desde 1816 funcionaba la “Comisión especial de Cabotaje”, con sesiones mensuales en las que se discutía y resolvían cuestiones al comercio entre los puertos del golfo con particular interés donde el Consulado buscaba reafirmar su jurisdicción. De estas sesiones y sus resoluciones también se hizo partícipe a los comandantes e intendentes militares, pues se exigía que se tomaran las medidas necesarias para la seguridad de las costas y del comercio de cabotaje. Un ejemplo de ello fue la sesión de abril en la que se insistía por parte del Consulado que el tráfico en la costa debía observarse según lo reglamentado por la citada comisión que entre otras cosas pedía que el descargo de mercancías se hiciera con la prontitud y puntualidad que exigía su retorno al puerto de Veracruz. En esta misma sesión, la comisión pedía que se atendiese a la brevedad la navegación en Alvarado y Tlacotalpan y que se ajustase precisamente al control del Consulado, principalmente en el registro de todo tipo de embarcaciones que navegasen en la región.⁵¹ Este ejemplo hace evidente una estrategia del Consulado para regular y participar del comercio de cabotaje y fluvial en su jurisdicción.

⁵¹ “Acompañamos a v. s. atentamente copia certificada de lo acordado por la Comisión especial de cabotaje [...] al gobernador intendente”, 1816, AGN, *Indiferente virreinal*, caja 3865, exp. 7.

Por ahora no tenemos mayor información del funcionamiento de la comisión de cabotaje, pero en respuesta a las regulaciones del Consulado a lo largo de 1819 diversas comunicaciones entre las autoridades de la intendencia porteña permiten plantear que el tráfico entre puertos del golfo, sin registrarse en Veracruz, se había vuelto frecuente. En ese sentido se explica la solicitud de los comerciantes de Tuxpan que se les permitiese el tráfico directo con el puerto de Campeche.⁵²

Por parte del Consulado de Veracruz hubo una solicitud a las autoridades virreinales que derogaran los permisos del puerto de Tuxpan para el comercio exterior, pues se entendía que su autorización sólo había sido de carácter temporal y por lo tanto para recuperar el orden y control en el comercio era el puerto de Veracruz el que debía cumplir las funciones para el comercio exterior.⁵³ Y, si bien es cierto, José María Quirós asumió que el hecho de que los otros puertos del Seno Mexicano se dedicasen sólo al cabotaje podrían aumentar los costos de los bienes, se preguntaba también ¿no contribuirá al mayor fomento del cultivo de los frutos e industria regional dando constante destino al excesivo número de brazos que yacen por falta de ocupación sepultados en los vicios, en la miseria y en una dolorosa apatía?⁵⁴ La autoridad virreinal, si bien no parece haber prohibido el tráfico mercantil en Tuxpan, si debió emitir una circular en la que pedía el apoyo de las autoridades de la intendencia para evitar los desórdenes y abuso del giro mercantil en Tuxpan.⁵⁵ No obstante las solicitudes y propuestas del consulado veracruzano, las prácticas de comercialización que los súbditos novohispanos realizaban en la provincia veracruzana desde el siglo XVII sólo se habían hecho más visibles durante la guerra y sus beneficiarios difícilmente volverían a tiempos del monopolio.

⁵² “Solicitud de comerciantes”, año 1819, AGN, *General de parte*, v. 82, exp. 231, fojas 187-188.

⁵³ “Solicitud del Consulado”, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, exp. 1032.

⁵⁴ José María Quirós, “Memoria del instituto en que se demuestra que los muchos puertos...”, p. 245.

⁵⁵ “México, circular de Juan Ruiz de Apodaca”, año 1819, AGN, *Impresos Oficiales*, v. 41, fojas 17-25.

Conclusiones

En el análisis de las prácticas mercantiles del siglo XVIII, la historiografía ha señalado que la legislación de la monarquía hispánica parece haber llegado tarde a regular prácticas de comercio que habían sido construidas en respuesta a las condiciones geográficas, a la disponibilidad de plata y por la alta demanda de bienes para el mercado interno y externo. En este contexto, el siglo XVIII veracruzano reveló condiciones de largo aliento en materia de producción, pero también geográficas que dieron cuenta de la intensidad del tráfico mercantil a lo largo de su territorio. Si bien como se ha señalado estas dinámicas no resultaban ajenas para la historiografía, lo que se ofreció en este análisis fue una lectura que reconociera que las respuestas institucionales del Consulado de comerciantes de Veracruz buscaron afianzar su posición política y jurisdiccional en un territorio en el que otros puertos podían fungir como enlaces para el comercio exterior. En la fundación del Consulado, los comerciantes asumieron que el monopolio y privilegio de su puerto era la base de una jurisdicción que se extendía a la intendencia. Sin embargo, las dinámicas internas, las prácticas de comercialización y la guerra externa e interna debilitaron el control de las costas y de otros puertos que pudo tener el Consulado. En otras palabras, el Consulado como institución corporativa de manera tardía comprendió que jurisdiccionalmente no tenía capacidad de acción en el tráfico fluvial que durante la guerra amplió su espacio de acción más allá de la provincia.

Es decir, el comercio de cabotaje y fluvial que se practicaba en la intendencia no era desconocido por la corporación consular; de hecho sus miembros eran partícipes de este tipo de intercambios por su interés en el control de bienes que tenían alta demanda en el mercado novohispano. Una red de circulación mercantil sostenida en los muchos afluentes que atravesaban la intendencia veracruzana. Para el Consulado esta práctica de la que tenía conocimiento por los informes de funcionarios, subdelegados y decomisos no parecía representar un ataque al monopolio. Es evidente que no obstante el valor del algodón, maderas, vainilla, añil y otros géneros su volumen siempre sería menor al que se comerciase por cabotaje o de manera fluvial.

Si consideramos el valor cuantitativo, la circulación de bienes por las costas de Sotavento o Barlovento parece no tener punto de comparación con aquello que circulaba por los caminos oficiales y que reafirmaba la jurisdicción del Consulado. Pero, las transformaciones que experimentó la regulación mercantil después de 1804 permitió que aquellas rutas que conectaban la comercialización de bienes internos con el tráfico fluvial y el cabotaje estuvieran en condiciones de beneficiarse del tráfico interoceánico particularmente con las conexiones con los puertos norteamericanos y con la Habana. Este último fue ampliamente denunciado en las memorias del secretario José María Quirós por su función de reexportador de bienes ingleses y norteamericanos a los otros puertos del Caribe.

El cabotaje y el comercio fluvial representó un conflicto para el Consulado, no necesariamente por el volumen de sus transacciones, sino porque las condiciones de excepcionalidad durante la guerra hicieron evidente la importancia de nuevas rutas de comercialización con el mercado externo y el peligro que representaba para la corporación que estas rutas se convirtiesen en práctica común por parte de los comerciantes. En este sentido, el discurso de 1816 y la solicitud de 1819 eran un recurso para reivindicar la importancia del puerto de Veracruz en el control de la intendencia y sus costas. Esto explica la propuesta de asignar nuevas categorías en los puertos habilitados y considerar el cabotaje como recurso para una política portuaria que fortaleciera la posición hegemónica del puerto de Veracruz. En este sentido, el Consulado estaba dispuesto a defender su posición de institución de antiguo régimen amparada en la legislación de puertos libres de 1778. El resto de disposiciones eran más bien resultado de condiciones excepcionales y por lo tanto en vísperas de la paz no había necesidad de continuar con el estado de excepción. No obstante ello, los actores locales, las rutas de comercio y la necesidad de circulación de bienes no necesariamente hacían convergencia con la legislación como ya lo habían demostrado al menos desde el siglo XVII.