

Mercaderes vascos en los puertos del Sotavento veracruzano, 1790-1830*

Los cuatro capítulos que integran el volumen *Mercaderes vascos en los puertos del Sotavento veracruzano, 1790-1830* pueden leerse en conjunto, como supongo han sido los deseos de Abel Juárez Martínez, su autor; pero también pueden revisarse por separado, ya sea en parejas o inclusive en forma aislada e individual. Planteado desde la perspectiva de los estudios regionales, este ensayo histórico y económico abarca la actividad mercante, el fomento agrícola y el papel específico de los hombres y capitales vascos en el litoral veracruzano y en la tierra adentro del sur; pero engloba también los flujos y reflujos de su riqueza en un plano muy amplio, como el constreñido por los márgenes europeo y americano del Atlántico, privilegiando, para empezar, los periodos colonial tardío y el que comprende las primeras cuatro décadas del siglo XIX mexicano.

El gran protagonista del libro de Juárez Martínez —además de los propietarios, comerciantes y comisionistas vascos— fue el malhadado sistema de comercio “neutral”, que hizo su

* Abel Juárez Martínez, *Mercaderes vascos en los puertos del Sotavento veracruzano, 1790-1830*, col. Biblioteca, Universidad Veracruzana, Xalapa, 2013, 238 pp.

aparición en el escenario universal de los negocios mercantes a raíz de las crisis y de los conflictos bélicos que las potencias europeas —sobre todo Francia e Inglaterra— desataron, casi en forma imparable, contra la monarquía española.

Este sistema de intercambio “neutral” implicó de hecho la abolición del monopolio del comercio español, que en Nueva España tuvo vigencia a partir de 1562 y hasta 1789, y vino acompañado por calamidades y descalabros de todo tipo. El monopolio mercantil, como es sabido, pudo darse y prolongarse gracias al control consular que ejerció la Corona, y que consistió en imponer, por una parte, el sistema de flotas y navíos, que tuvo como complemento y natural contraparte el complejo sistema de las ferias de comercio, cuyo gobierno absoluto ejercieron en la otra orilla los reales consulados de Sevilla y Cádiz y, en ésta, el Real Tribunal del Consulado de Comerciantes de México y los virreyes en turno.

Este sistema monopólico operó y funcionó, a pesar de sus crisis, hasta que la presión internacional obligó a la Corona española a tomar parte —por motivos dinásticos— en el conflicto de la Guerra de los Siete Años, que culminó fatídicamente en 1763.

La pérdida de esta guerra implicó para la monarquía una quiebra económica y para la Corona y sus colonias americanas la necesidad de impulsar e imponer una reorganización fiscal, económica y política. Estas “reformas” han sido catalogadas por historiadores como Brian R. Hamnett y David Anthony Brading como “una revolución dentro del gobierno”.

La libertad de comercio acarrió, en definitiva, la pérdida del control español sobre la otrora Carrera de Indias y, de igual modo, la pérdida del poder económico y, a la postre, el político. La presión que sobre la Corona española infligieron Inglaterra, Francia, Holanda y la potencia emergente del nuevo continente: los Estados Unidos de Norteamérica, que había conseguido la independencia en 1776 y de inmediato desató su campaña de expansión territorial, marítima y comercial, pobló con avidez de naves, piratas, corsarios y filibusteros la ruta del Atlántico e invadió las aguas y los puertos del vasto territorio que hoy conocemos como el Circuncaribe americano. Por esta razón, Juárez Martínez, quien por cierto designa a esta franja en litigio —siguiendo a Antonio García de León— como el “Mediterráneo americano”, ha hecho su propuesta de estudio con base en fuentes de archivo no exploradas y con los nuevos aportes bibliográficos publicados en España y México.

La decadencia española aportó muchas etapas de desequilibrio, apa-

rente recuperación y declive absoluto. Desapareció el sistema de flotas y navíos y abolió el sistema de las ferias en 1776, es decir, poco antes de emitir el Reglamento del Libre Comercio, que se aplicó desde 1778 en todos los reinos, a excepción del de Nueva España, en que comenzó a aplicarse a partir de 1789.¹

La Corona modificó su sistema fiscal y rompió con los métodos que le habían permitido mantener las maniobras de acopio, expedición y embarque desde centros de emisión controlados, así como los puntos de destino, distribución y realización comercial. En los territorios peninsulares, el aparato de gobierno fue habilitando en forma paulatina a sus puertos principales, antaño impedidos para la expedición y reexpedición de productos y valores. En México, al ser copados San Juan de Ulúa y el puerto de Veracruz —mediante la presión del bloqueo—, permitió las funciones portuarias en Tampico, Tuxpan, Boquilla de Piedra, Alvarado, Coatzacoalcos y Campeche. Y, entre otras medidas, el rey de España rompió las reglas del monopolio al erigir en 1795, en los litorales de América y el Caribe, nuevos consulados como en La Guaira, Portobelo,

¹ Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, 2001, p. 67.

Veracruz e inclusive en Guadalajara, en la profunda tierra adentro de Nueva Galicia.

Junto al comercio “neutral” ha aparecido con importante papel protagónico, en el primer capítulo del libro, el puerto de La Habana, en tanto que ha surgido como “plataforma continental”. Cuba, que había tenido papeles secundarios en la red de circuitos mercantiles, a causa de la habilitación del puerto de Veracruz durante el decurso monopolístico, ejercerá, en el periodo de estudio, varias funciones y disfrutará de nuevos privilegios. Triangulará sus funciones con Cádiz y Veracruz, en su episodio decadente; será centro de acopio, redistribución y desarrollará funciones mercantiles en las etapas de neutralidad mercante y comercial. La presencia de La Habana, y sólo gracias al factor de la *neutralidad*, incorporará a otros puertos cercanos y lejanos, como Kingston, en Jamaica, que auxiliará al comercio británico; mientras Santo Domingo servirá al francés y Curazao favorecerá el trasiego holandés.

La emergencia del gigante del norte y sus implacables mecanismos de expansión territorial y económica es el tema central del segundo capítulo. Estados Unidos echará mano de la piratería y el corso para controlar y acosar las travesías por el corredor marítimo del Circuncaribe; combatirá por medio de piratas, naves mercantes y de corso a sus competidores y enemigos; combatirá contra todos y

multiplicará sus acciones de control y apoderamiento del mercado.

Resulta tan curiosa como significativa la estrategia norteamericana para combatir a ingleses, franceses, españoles, inclusive holandeses, en las aguas del litoral mexicano. Por una parte, se adueñará del corredor intercostero; por otra, aprovechará la libertad de tránsito para sentar sus reales en las aguas del Golfo, en el amplio tramo que parte de Punta Delgada y culmina en los rumbos de la desembocadura del río Misisipi. ¿La causa? Quizá la misma y a través del mismo procedimiento que habrá de servirle de pretexto para agenciarse —unas cuantas décadas más tarde— de las tierras del lejano norte mexicano: el vacío, la falta de marcas limítrofes y la incapacidad para proteger tierras y rutas mercantiles.

Recuérdese que, según la cédula real de erección del Real Tribunal del Consulado de Comerciantes de Veracruz, emitida en los primeros días de 1795, su territorialidad solamente comprendía “la gobernación de Vera Cruz [es decir, los bordes, las tierras y los litorales de Tlacotalpan, Alvarado, Tlalixcoyan y Medellín], y además el pueblo de Xalapa de la Feria, ceñido precisamente a solo su vecindario”.² Así que el corredor de

² Diego de Gardoqui, *Su majestad erige un Consulado de Comercio en la ciudad de Vera Cruz para todos los pueblos del distrito de su Gobernación y el de Xalapa de la Feria*,

San Carlos a Tampico, por lo que corresponde a tierras veracruzanas y de su vecindad, fue dominio de piratas y comerciantes norteamericanos. Juárez Martínez señala, de acuerdo con Ortiz de la Tabla Ducasse, que el punto más socorrido para introducir las mercaderías norteamericanas fue por el improvisado muelle de Boquilla de Piedra. En suma, dos habrían de ser las principales transacciones norteamericanas durante las primeras décadas del siglo XIX en tierras del Sotavento: el comercio directo y las operaciones financieras.

En tiempos de este predominio, y con posterioridad a la pérdida del combate en Trafalgar, acaecida en octubre de 1805, la irregularidad real o aparente del sistema de intercambio mercantil, haya sido permitido, tolerado, libre o neutral, en la región del Sotavento produjo que sobreviniera una diversidad en el movimiento económico.³ Los comerciantes de Veracruz, que en el tiempo de la habilitación habían tenido la función téc-

nica de ser comisionistas o auxiliares de los afiliados a los consulados de Cádiz y México, con la neutralidad y la libertad del comercio fueron objeto de notable mejoría, ya que experimentaron una evolución radical, al pasar de su calidad de subalternos a la categoría de comerciantes importadores y exportadores.

Esta transformación, además, produjo diversidad y amplitud en la inversión y un auge inusitado en la reactivación de las labores agrícolas (algodonera, ixtlera, graminera y ganadera), manufactureras (locería, tejería, curtiduría) y, desde luego, mercantiles. Así que la debacle de la Corona acarrió para Veracruz y la región derrama y riqueza económica, debido a la libertad de comercio, y sobre todo, a la combinación de finanzas e inversión. Esta suerte de paradoja habría de convertir al puerto de Veracruz en una plaza internacional de comercio, precisamente cuando el régimen virreinal estaba a punto de finiquitarse para dar paso al Estado nacional emergente.

Esta alteración en los bienes de capital y sus modos de inversión produjeron, según la hipótesis sostenida por Juárez Martínez en este libro, que los comerciantes peninsulares avecindados en la región, en forma especial y determinante los vizcaínos, florecieran gracias a esta diversidad e impulso económico. El autor ha señalado los apellidos “Escandón, De la Serna, Ricardos Unda, Lerdo, Quirós, Murphy, Del

decreto expedido en Aranjuez, el 17 de enero de 1795, fs. 4v.-5r.

³ Hubo en Nueva España, de acuerdo con Souto Mantecón, tres etapas de comercio irregular: 1) de 1797 al 20 de abril de 1799: comercio neutral; 2) 1804-1808, mediante licencias de comercio otorgadas a navieros y comisionistas extranjeros, y 3) 1816-1820, por medio de las concesiones otorgadas a las casas inglesas Gordon, Murphy, Reid and Irving. Véase Souto Mantecón, *op. cit.*, pp. 179 y ss.

Valle, De la Torre, Franyuti, Echeverría, Barrenechea y Alazagasti, entre otros” (p. 73).

Frente a esta genealogía regional veracruzana, cabría preguntarse: ¿qué fue primero, el agricultor o el comerciante consular? La respuesta, como siempre, resultará variada. Lo que puso de manifiesto Juárez Martínez, en todo caso, ha sido el devenir y, sobre todo, el proceso, los cambios de actividad y función que experimentaron estos actores al realizar sus diversas actividades productivas. Los casos que trata son distintos; pero todos confluyen en la dualidad de propietarios y comerciantes, y si no en forma simultánea, cuando menos en diferentes tiempos.

Con este tema —y con el de la configuración de Alvarado como puerto alternativo— culmina esta investigación sobre la región lacustre. En el tercer capítulo, el autor ha desarrollado, sobre todo, el de la configuración del pueblo de Santa María Tlalixcoyan como “capital” de los vascos, o sea “los llamados patricios del sur de Veracruz” (p. 99), y en particular de su principal actor, don Remigio Fernández Barrenechea, y otros más, como fue el caso de don Juan Bautista del Río, quien enarboló la bandera de su adversario.

El caso del capitán Josef María de Quirós es caso aparte, pues se trata de un andaluz que fue propietario de un rancho, localizado en el paraje de Catalán, a la orilla del río Cotaxtla, donde desde 1772 comenzó a sembrar

algodón y años más tarde sembraría garbanzos. Había sido recolector del diezmo en el partido de Veracruz, y quien, coyunturalmente, se convirtió en secretario del Consulado de Veracruz, al morir su antecesor. A nombre del Consulado, y ya en funciones técnicas de secretario de la corporación, ventiló ante la Junta de gobierno el tema sobre la conveniencia de extender a Nueva España el comercio de negros, de acuerdo con la orden superior del virrey, del 1 de octubre de 1806, y consecuente con la cédula real del 22 de abril de 1804, con la que el rey autorizó dicho comercio en otros puntos de sus posesiones americanas.⁴

Cierra el libro el capítulo dedicado al puerto de Alvarado. En este caso, el historiador nos da una visión muy poco conocida de este puerto; revisa sus pugnas con Tlacotalpan, y el papel que estos dos puertos han realizado dentro del movimiento comercial de la región. Juárez Martínez ha destacado en este ensayo la importancia que alcanzó la actividad mercante y el flujo mercantil que se dio en Alvarado, sobre todo entre 1821 y 1824, a consecuencia de la suspensión de la actividad portuaria en Veracruz, debido al prolongado conflicto bélico en el que tomaron parte los soldados realistas refugiados en el Castillo de San

⁴ *Diario Mercantil de Veracruz*, t. I, núms. 14, 15, 16 y 17 (14, 15, 16 y 17 de julio de 1807), pp. 53-55, 57-58, 61-63 y 65-66.

Juan de Ulúa y la ofensiva insurgente que, junto con la presión ciudadana, a la postre provocaron la retirada definitiva de funcionarios y fuerzas castrenses, para dar paso a la emergencia del Estado nacional. Así que, y sin obstar su “endeble infraestructura urbana” (p. 137), Alvarado cumplió como puerto alternativo del de Veracruz durante la última etapa del periodo virreinal y en las primeras décadas de vida independiente. El historiador destacó la actividad mercante de San Cristóbal Alvarado y su función como punto estratégico en el tráfico de cabotaje, mientras el puerto de Tlacotalpan fungía, por ese entonces, como puerto de tierra adentro en el circuito mercantil intercostero.

Finalmente, Juárez Martínez destacó la funcionalidad y la práctica de distintas rutas mercantes, como la establecida entre Alvarado y Nueva York, y en forma acuciosa y detallada ha tratado sobre la función que el puerto de Alvarado prestó al desarrollo de la actividad económica en el proceso coyuntural “de 1823 a 1825” (p. 196). Cabe destacar que, en torno a este periodo, la cuenca del Papaloapan cobró la fisonomía de “una unidad económica”, que todavía la distingue en nuestros tiempos.

Ángel José Fernández
Instituto de Investigaciones
Lingüístico-Literarios,
Universidad Veracruzana