

Instituciones al servicio de los intereses mercantiles de Tampico, 1823-1854

FILIBERTA GÓMEZ CRUZ*

EL PUERTO DE TAMPICO, TAMAULIPAS fue fundado en 1823 en la ribera del Pánuco, en colindancia con el norte veracruzano, en el Golfo de México. Los promotores de su fundación fueron comerciantes asentados en el puerto de Altamira. Durante las dos primeras décadas fue intensa la migración interregional que dio vida a la nueva villa. Desde etapas muy tempranas el sector mercantil generó redes informales que le permitieron participar en la toma de decisiones que orientaron el desarrollo del puerto. Sin embargo, fue a través de instituciones formales como el Ayuntamiento, la Sociedad de Fomento y el Tribunal Mercantil del puerto que el sector mercantil realizó diversas propuestas, representaciones y acciones en el entorno inmediato y ante las autoridades estatales y nacionales con el fin de mejorar las condiciones en las cuales desempeñaban su actividad. El estudio de las instituciones mencionadas pretende contribuir al estudio de la transición de las instituciones que tuvo lugar entre fines de la Colonia y los primeros años del periodo nacional.

En la etapa independiente, los cabildos generalmente pasaron a manos de las oligarquías locales y regionales; en el caso de Tampico, por su carácter de puerto, hubo en el cabildo un predominio de comerciantes.¹ La Junta de Fomento y los tribunales mercantiles fueron instancias creadas durante el gobierno centralista y tuvieron vigencia una década, la de

* Dirigir correspondencia al Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, Universidad Veracruzana, Diego Leño 8, Centro, C.P. 91000, Xalapa, Veracruz, tel. fax: (01) (228) 8-12-47-19, e-mail: fgomez@uv.mx.

¹ El estudio del comercio de Tampico y/o de sus comerciantes se ha realizado desde diversas perspectivas, véase, por ejemplo, VON MENTZ, 1982, IBARRA BELLON, 1998, GALICIA, 2003 y GÓMEZ CRUZ, 2001.

1840, durante la cual el país transitó hacia el federalismo en momentos en que las relaciones con Estados Unidos eran extremadamente críticas, y cuyas repercusiones para el proceso de fragua de la identidad nacional serían determinantes.

La primera mitad del siglo XIX, caracterizado como un periodo de amplia negociación política entre las elites regionales y los distintos representantes del gobierno nacional, enmarca el análisis de las acciones y propuestas específicas de los comerciantes de Tampico en el entorno más inmediato, relacionadas directamente con su actividad, y cuyos efectos incidirían en el conjunto de la ciudad y sus habitantes.

EL AYUNTAMIENTO

El Ayuntamiento fue una instancia dominada por los comerciantes y sus preocupaciones fueron traducidas en políticas, en decisiones del cabildo: ahí surgían los asuntos del comercio y su resolución dependió también del contexto en que se desarrollaban.

Desde la constitución del puerto, lo relativo al tráfico mercantil fue de primordial importancia y considerado asunto de interés público, por tanto, una tarea natural de los ayuntamientos. De hecho, en la composición de la corporación municipal invariablemente estuvieron comerciantes destacados y/o personas vinculadas al sector comercial.

Las funciones del cuerpo edilicio fueron diversas; una de las más exigentes fue mantener el orden, registro y salud de los residentes y de los vecinos recién llegados. Este proceso de constante incorporación de nuevas familias y personas al grueso de la población fue constante y de gran importancia en la historia de Tampico.

En un reporte estadístico del Ayuntamiento correspondiente al periodo 1834-1877, solicitaron ante dicha institución su registro como nuevos habitantes de la ciudad 129 personas, entre 21 y 65 años de edad, quienes renunciaron a su antigua residencia.² La procedencia de estos individuos fue variada: los más abandonaron Pueblo Viejo y Altamira, los

² Archivo Histórico Municipal de Tampico "Carlos Rodríguez Salas" (en adelante AHMT), exp., Solicitudes de Residencia 1834-1877.

núcleos de población más cercanos a Tampico. Muchos otros eran extranjeros, en su mayoría cubanos. También llegaron estadounidenses, franceses, alemanes, suizos y españoles. Un dato interesante en este reporte es la declaración de la religión practicada por los recién llegados. La mayoría declaró profesar la fe católica; los menos, la protestante.

En relación con las ocupaciones de estos nuevos vecinos, aquéllos que provenían de la región circundante eran criadores de ganado, propietarios, rancheros y labradores. Los extranjeros presentaron claras diferencias: los cubanos, en su mayoría, eran abogados y comerciantes; los alemanes, casi todos, comerciantes, aunque había uno que era carnicero. Los restantes mexicanos y extranjeros estaban dedicados también al comercio (véase Anexo 1).

En el renglón de salud, las autoridades locales tenían serias preocupaciones por las secuelas de las enfermedades contagiosas, de ahí que impulsaran políticas para combatir la viruela y las fiebres intermitentes, entre ellas la creación de las juntas de sanidad.³ En consecuencia, fueron desecados pantanos y se realizaron obras de comunicación entre la laguna y el río para mantener la limpieza de esas corrientes y evitar la proliferación de enfermedades.⁴ Desde los primeros tiempos Tampico contó con farmacéuticos, boticarios y médicos que prestaron sus servicios a la población.

En 1826 fue instituido el primer reglamento de policía y buen gobierno, y tres años más tarde, fue sustituido por otro redactado y publicado por el jefe político del departamento del Sur, Ildefonso Castaneira.⁵

Entre las medidas más importantes tomadas en 1829 estuvo la constitución de la Junta de Sanidad, cuya tarea era verificar que los pasajeros de los buques que arribaban al puerto no fueran portadores de epidemias. También se determinaron acciones para impedir que la Laguna del Carpintero volviera a secarse, como ocurrió en 1827, ya que la corrupción de los abundantes pejelagartos y demás animales muertos podría propiciar el desarrollo de alguna epidemia. Asimismo se ordenó la aper-

³ AHMT, Actas de Cabildo, libro 1.

⁴ GUZMÁN QUINTERO, 2003, pp 2-5.

⁵ AHMT, leg. 1829.

tura de dos canales a fin de que entrara el agua del río y permitiera el desagüe de la laguna en el mismo: esta comunicación permitiría no sólo ahuyentar las enfermedades sino hacer potable el agua de la laguna.

En 1834 el reglamento de Castaneira fue sustituido por otro que incluía 21 artículos, cortos y concisos, que normaban en primer término el aseo con el objetivo de proteger la salud pública.

Para procurar la limpieza, se establece la obligación de barrer el frente de las casas y la prohibición de arrojar inmundicias y animales muertos en las calles y en los parajes públicos. Se ordena recoger la basura y depositarla en el sitio establecido para ello. Se previene el sacrificio de los perros sin bozal sueltos en las calles y se prohíbe la venta de comestibles malsanos.

Para disfrutar del libre tránsito con la seguridad apropiada, se establece la prohibición de portar armas blancas, la quema de fuegos artificiales y el levantamiento de cercas a los solares. La costumbre local de bañar los caballos en el río debía realizarse responsablemente, y sus dueños debían procurar no dejarlos sueltos, limitando, de esa manera, su paso por las calles. También se prohibió a los jinetes correr a caballo por las avenidas. La idea era prevenir situaciones de peligro para los transeúntes.

Celosas de la seguridad de la ciudadanía, las autoridades locales fijaron el toque de queda a las diez de la noche. Borrachos y juegos de azar en calles y parajes públicos quedaron prohibidos; no se permitían vagos y se dotó a la policía de autoridad para registrar a transeúntes sospechosos. El reglamento, además, prohíbe dormir en las calles, portales o bancos de la carnicería y establece como castigo la cárcel a quien infrinja dicha prohibición. Se define el horario de atención al público de los comercios, al mismo tiempo que se obliga a los dueños de tiendas —incluidas las de ropa—, pulperías y cafés a colocar un farol junto a su puerta mientras estuviesen abiertas por la noche. Todos los establecimientos mercantiles debían cerrar como límite máximo al toque de queda y los domingos a las tres de la tarde. Se contempla la vigilancia en bailes y diversiones públicas para evitar desmanes y peticiones, y finalmente, se toman medidas contra la especulación con los artículos de primera necesidad.⁶

⁶ AHMT, Reglamento Castaneira, leg. 1828.

El Ayuntamiento, como garante del bienestar ciudadano, a través del reglamento de policía y buen gobierno otorgaba atribuciones a los jefes de cuartel, auxiliados por alcaldes y jueces de paz, para vigilar que los padres enviasen a los niños a la escuela de primeras letras. La seguridad de las casas y personas también fue considerada y, con ese fin, se formó una compañía para la extinción de incendios y quedó a su cargo la bomba de agua que poseía la ciudad. Señala a los vecinos la obligación de auxiliar a dicha compañía en caso de incendio. Al toque de campana que alertaba a la población que había fuego, el punto de reunión fijado ante este tipo de sucesos fueron las casas consistoriales, en cuyo caso los artesanos acudirían con sus herramientas como era la costumbre.

Para la mejor atención de los asuntos de interés público como los enumerados y un mejor ordenamiento, la ciudad se dividió en siete cuarteles, y al frente de cada uno fue nombrado un comisario de policía. Al igual que el reglamento Castaneira, estas disposiciones contaron con la aprobación del Ayuntamiento y del jefe político del departamento del Sur.

Desde el Ayuntamiento fueron gestionados acuerdos y políticas que favorecieron el desarrollo del puerto, por ejemplo, la creación de la aduana y la construcción del muelle.⁷ Vida cotidiana y comercio fueron un binomio renovado. Desde épocas tempranas se creó un impuesto de 1% de aduana terrestre, cuyos fondos fueron utilizados en repetidas ocasiones para la reparación de calles y calzadas.⁸ También se allegaron fondos provenientes de la contribución directa de 1% sobre capitales en giro de los comercios para ser utilizados en las mejoras públicas.

Asimismo, a cargo de la corporación municipal quedaron el mantenimiento de calles y calzadas y la apertura y mantenimiento de caminos. Los fondos provenían del antiguo derecho de peaje que siguió cobrándose. En 1835, por ejemplo, se pagaron de ese fondo 841 pesos y tres reales al gobierno

⁷ El primer Ayuntamiento fue autorizado el 23 de agosto de 1823. El puerto de Tampico fue llamado durante sus primeros años Santa Anna de las Tamaulipas. El presidente de la república Guadalupe Victoria decretó, el 2 de noviembre de 1826, la creación de una inspección marítima y declaró puerto de altura a Santa Anna de Tampico, dictándose, en enero de 1827, la constitución de la aduana de Tampico.

⁸ En la cuenta de ingresos y egresos del mes de noviembre 1850 se encuentra un rubro de egresos por 395 pesos de un total de 1 111.3 pesos, y en el mes de enero de 1851 un cargo por 127 pesos para el mismo destino.

del estado, cantidad que éste había pagado antes a los prestamistas de la apertura del camino de Tampico a Villerías⁹ y que se le debía desde 1826.

En el manifiesto de ingresos y egresos que tuvo el fondo de peaje desde diciembre de 1833 hasta fines de mayo de 1842 —que estuvo a cargo del Ayuntamiento de la ciudad y pasó a depender de la Junta Mercantil—, se observa el destino de estos ingresos, el cual era construir los caminos requeridos por el comercio (véase Anexo 2).

El auge constructivo en los puertos de Matamoros y Santa Anna de Tamaulipas estimularía la introducción de maderas del extranjero en ambos puertos. A finales de la década de 1830 algunos comerciantes y carpinteros argumentaron la necesidad de contar con permisos de importación de maderas; por medio de sus ayuntamientos presentaron las explicaciones y solicitudes necesarias ante el Congreso general para su autorización, la cual obtuvieron en 1840.¹⁰ No obstante haber eliminado los obstáculos para dicha introducción, en las argumentaciones no se refleja la oposición del Congreso sino de la propia presidencia del país a la que se acusa de estar influenciada por el ministro de Hacienda, quien se empeñaba en favorecer a Veracruz y menospreciar a los puertos tamaulipecos:

[...] una oculta, poderosa por su influencia inmediata al gabinete y que no nos sería difícil señalar, se empeña en embarazar los progresos de esta joven ciudad [...] llegando a noticia del gobierno sepa las tristes esperanzas que nos deja de progresar, la facilidad con que se reprueba a todo lo que nos hace en Tampico un grande perjuicio, o nos persuadea con hechos de que esta población no es menos apreciable a sus ojos que Veracruz, sobre la que parece ha desplegado su protección.¹¹

El Ayuntamiento de la ciudad también reclamaba los derechos de Tampico a la prosperidad y directamente solicitaba que se le autorizara utilizar los recursos recaudados para la construcción de obras que facilitaran y aumentaran el comercio exterior. En ese tenor le recordaba al

⁹ También conocida como Altamira.

¹⁰ La ciudad se engalanó desde las primeras décadas con construcciones de madera y herrería, cuya constitución se guiaba por el plano de su fundación, lo cual le daba cierta homogeneidad a la arquitectura local. Los materiales más utilizados fueron la piedra, la madera, el hierro y el guano.

¹¹ *El Desengaño*, Tampico, núm. 60, 25 de enero de 1840.

gobierno de la entidad que el decreto del 31 de marzo de 1838 había puesto en vigor la renovación del cobro del derecho de 1% de importación, cuya recaudación alcanzaba la suma de 22 000 pesos existentes en caja; pedía que ese dinero se utilizara para los fines para los que fue creado ese derecho, es decir, para gastos exclusivamente destinados a la construcción y reparación de los muelles y el almacén de depósito. Por ese motivo, solicitó al departamento de Tamaulipas que la expresada cantidad se destinase a la construcción de un muelle:

[...] La ciudad reclama hace muchos años un muelle para la más pronta y cómoda descarga de los buques y de que carece completamente; su importancia mercantil no puede ser problemática para nadie, cuando es uno de los grandes conductos por donde se abastecen los departamentos del interior como lo acredita su aduana que recauda anualmente a beneficio del tesoro nacional la cuantiosa suma de 4 o 5 millones de pesos por derechos en medio de la decadencia y paralización a que nos tiene reducidos la falta de un sistema político acomodado a nuestras circunstancias y necesidades y el cual es objeto encarnizado de los partidos beligerantes que desgraciadamente mantienen la horrorosa guerra civil con que han destrozado toda la riqueza y esperanzas de nuestra infortunada patria.¹²

Sin duda, la construcción de la mencionada obra era necesaria para activar el comercio por la Huasteca y de gran utilidad para la población, pues en lugar de cargar y descargar por medio de canoas, como hasta entonces se había practicado, se haría esa operación directamente del muelle al buque y del buque al muelle, sin exponerse a los graves riesgos e inconvenientes de las canoas, de sus crecidos gastos, y de la pérdida de tiempo que ocasionaban esas operaciones sucesivas. Uno más de los argumentos del Ayuntamiento fue considerar que la existencia de un muelle atenuaría el contrabando y, por tanto, las negativas influencias sobre el comercio mismo. Dicha construcción traería ventajas para esa naciente ciudad y le otorgaría una nueva fisonomía al encajonar una parte de la orilla izquierda del caudaloso río Pánuco, lo que podría formar el principal y más lucido ornato, dando más valor a los edificios circunvecinos, al tiempo que se ocuparían muchos brazos.

¹² *El Desengaño*, Tampico, núm. 94, 24 de mayo de 1840.

Entretanto, se argumentaba, en el puerto de Veracruz se disfrutaba de un claro apoyo del gobierno nacional, porque de qué otra manera podría explicarse que siendo un departamento vecino colocado en circunstancias idénticas a las de Tampico y probablemente más insalubre, se habían tomado las medidas necesarias para invertir los fondos recaudados del derecho de 1%. De hecho, desde tiempo atrás se construían depósitos de comercio y se realizaba la recomposición del muelle de Veracruz.

Otra consideración no menos importante fue que el dinero que se resguardaba en la aduana no contaba con las garantías y seguridades correspondientes y se temía, con fundamento, que se tomarían dichos fondos en alguna urgencia, como poco tiempo atrás se había hecho, y, de ese modo, desaparecerían sin haberse usado en la inversión a que estaban destinados.

El Ayuntamiento denunciaba en 1840 que desde el año de 1831 se percibía el referido derecho y que la práctica había sido invertir los fondos recaudados en otras atenciones, ya fuese por leyes de pura circunstancia, ya por las determinaciones arbitrarias de los que acaudillaban las revoluciones. Por consiguiente, solicitaba: primero, el depósito del fondo recaudado en una Junta de Comerciantes aprobada por el cuerpo; segundo, la entrega de dinero al ingeniero a cargo de la construcción del muelle supeditado al presupuesto aprobado; tercero, que el plano aprobado por el Congreso estatal fuese susceptible de modificaciones a juicio de la Junta de Comerciantes, y por último, que la Junta de Comercio nombrada para el depósito no tendría más atribuciones que la de facilitar los fondos en resguardo a su presidente con el visto bueno del comisionado por ese cuerpo, y que el ingeniero entregaría una justificación mensual de la inversión realizada, así hasta finalizar la obra. Tal propuesta fue firmada por los integrantes del Ayuntamiento en funciones en el año de 1840.¹³ Tan amplias argumentaciones no fueron satisfechas, tendría que esperarse al decreto del 15 de noviembre de 1841 que estableció la creación de las juntas de fomento.

Al igual que el Ayuntamiento, el sector mercantil de Tampico elevó repetidas quejas a diversas instancias, entre ellas, al Ministerio de Guerra y Marina sobre la intermitente llegada de las remesas de plata a Tampico, y

¹³ *El Desengaño*, Tampico, núm. 72, 31 de mayo de 1840.

también a Juan N. Almonte, comandante general de Tamaulipas. La respuesta del presidente de la república fue reiterar que era su política fomentar el comercio, y ofreció la salida de las conductas de plata de San Luis Potosí de manera constante ajustándose en lo posible a la conveniencia de los solicitantes.¹⁴ Inmediatamente lo puso en conocimiento de los cónsules acreditados en este puerto, para que consultando con sus naciones, conviniere en el modo con que debían hacerse las remesas de plata a esa plaza. Los cónsules, sin notable discrepancia, propusieron al gobierno franquease las escoltas necesarias siempre que el comercio del interior tuviera suficiente numerario para formar una conducta para el traslado del metal.

Con esa resolución se dejó al comercio la libertad de hacer sus remesas cuando tenía el dinero sin sujetarlo a épocas fijas y se eliminaron las trabas a su crecimiento. La consulta hecha por el gobierno estuvo inspirada por sus verdaderos intereses, es decir, contar con el sector mercantil cada vez que requería recursos extraordinarios. Ciertamente las constantes contribuciones hostigaban al sector y volvían vulnerable a la nación en sus relaciones políticas con el extranjero. Sin duda, el sistema aduanal de la época era complejo y casi inquisitorial. Muchas de esas mismas leyes y tarifas provenían de circunstancias en que el comercio se hacía fraudulentamente, o bien del propósito de fomentar la industria nacional.

Estamos muy lejos de pretender por esto —señalaban los comerciantes de Tampico— de que el gobierno cambie su sistema de aduanas repentinamente, porque se privaría de uno de sus principales recursos, pero si le aconsejamos, y hacemos votos, para que gradualmente vaya suprimiendo o modificando todos los reglamentos que sólo tienden a vejar al comerciante y al consumidor; y sobre todo vigilar a todos sus agentes, para que no se repita el espectáculo escandaloso de unos empleados que con módicos sueldos, improvisan fortunas colosales que ostentan sin rebozo ni pudor, y que insultan a la miseria del pueblo.¹⁵

La corporación municipal estuvo a cargo de un amplio espectro de necesidades de la ciudad hasta finales de 1841, cuando fueron creados la Junta de

¹⁴ Las conductas eran convoyes de carros de mercancías y pasajeros, recuas de mulas, rebaños de ovejas y otros animales, además de viajeros de a pie o a caballo custodiados por fuertes escoltas y a veces por un batallón o regimiento completo. SOLARES ROBLES, 1999, p. 69.

¹⁵ *El Desengaño*, Tampico, núm. 93, 17 de mayo de 1840.

Fomento y el Tribunal Mercantil para atender algunas de las necesidades del sector, en especial lo relativo a caminos e instalaciones portuarias. No obstante estar los más interesados al frente de estas mejoras, las construcciones no fueron más duraderas, como sucedió, por ejemplo, en el caso del muelle, ya que tanto el que construyó el Ayuntamiento en 1834, como el propuesto por la Junta de Fomento para sustituirlo en 1842 fueron instalaciones modestas, de madera y, por tanto, provisionales. En lo referente a la apertura, limpieza y mejoras de caminos sucedió algo similar, pues ambas instituciones optaron por erogar lo menos posible a pesar de considerar las comunicaciones con el interior una de las condiciones para la prosperidad de Tampico.

¿A qué se debió tal comportamiento? Dos de las razones más evidentes fueron los insuficientes recursos financieros y la inestabilidad política. Tanto el derecho de peaje como el de importación de 1% recaudados para la promoción de mejoras al puerto fueron destinados en ocasiones diversas para otros fines determinados por las autoridades de mayor rango. El Ayuntamiento, primero, y la Junta de Fomento, después, manifestaron en reiteradas ocasiones que el destino de los fondos recaudados no fueron los establecidos.

En conclusión, se puede afirmar que no se evidencian grandes discrepancias entre las políticas del Ayuntamiento y las funciones de la Junta de Fomento, tanto en su desempeño como en el tipo de atención que prestaron a las más sentidas necesidades de la población en general y de los comerciantes en particular.

Lo mismo se puede afirmar respecto de lo expresado por la prensa local. Así, los editores de los diarios más importantes lo mismo reclamaban a una u otra corporación respecto a la construcción del muelle y de plazas y a la necesidad que tenía la ciudad de elementos de ornato y espacios de recreación. La percepción pública respecto a quién es el responsable del bienestar de la comunidad expresa la coincidencia y mezcla de intereses existentes entre el Ayuntamiento y la Junta de Fomento que representaba al sector mercantil.

LA JUNTA DE FOMENTO MERCANTIL

La propuesta de creación de las sociedades de fomento se enmarca en la corriente nacional que pretendió impulsar la industria, la educación y las artes para acceder al “progreso”. Las juntas debían reunir, por sector eco-

nómico (comercio, industria, etc.), a los hombres de empresa de las principales ciudades y puertos del país con el objeto de coordinar los esfuerzos para conducir a México a un destino promisorio y alcanzar las condiciones adecuadas para competir en el mercado internacional.¹⁶

El mayor objetivo de las juntas era sustituir a los consulados mercantiles de la etapa colonial, protegiendo los intereses del gremio comercial —ahora con miembros ubicados en otras áreas económicas—, y de paso hacer extensivos al resto de la sociedad, los beneficios que de manera natural acompañaban a algunas acciones, como la mejoría de las comunicaciones e infraestructura de ciudades y puertos, del todo imprescindibles para el impulso del mercado nacional aún en ciernes.¹⁷

El 15 de noviembre de 1841 fue emitido el decreto 2221 que estableció la creación de las juntas de fomento y tribunales mercantiles en las capitales de departamento, en los puertos habilitados para el comercio extranjero y en las plazas interiores a designación de los gobernadores y juntas departamentales. Los tribunales mercantiles del interior se constituirían en todas las ciudades y puertos con una población mínima de quince mil habitantes, un tráfico activo y un número de matriculados suficiente para la renovación periódica de jueces. Notoria excepción fueron las juntas de fomento de los puertos de la entidad veracruzana preexistentes al decreto, que mantuvieron su existencia cumplieran o no con el requisito de población mínima, como fue el caso de Tuxpan.¹⁸

La creación de la Junta de Fomento Mercantil del puerto de Tampico¹⁹ respondió a la innegable necesidad de comerciantes mexicanos y extranjeros radicados en él, de actuar como una corporación que permitiera la defensa de sus derechos y la promoción de sus proyectos para el mejor desempeño de su actividad. Los comerciantes constituían

¹⁶ Antonio López de Santa Anna, 1841, en DUBLÁN Y LOZANO, 1876, t. IV, Decreto 2221.

¹⁷ MÚGICA Y OSORIO, 1849, p. 72

¹⁸ DUBLÁN Y LOZANO, 1876, t. IV, Decreto 2221, artículo 1°.

¹⁹ Es muy probable que dicho organismo haya sido constituido en diciembre de 1841, a raíz del decreto. En otros puertos del Golfo de México se formaron mucho antes, por ejemplo, la Junta de Fomento de Tuxpan, en febrero de ese mismo año, en cuya integración participaron individuos vinculados al comercio de Tampico como Telésforo Ruiz y José María Boeta y Salazar.

un sector cuyo poder era reconocido por las autoridades políticas y que ejercía una influencia clara en la dirección que tomaba la sociedad local.

Las funciones de la Junta de Fomento fueron promover, regular y fortalecer los principales rubros productores de riqueza: el comercio, la industria y la agricultura, así como la instrucción. El país requería educar y poblar para incorporarse al “carro del progreso”. En cuanto a sus atribuciones, la Junta estaba capacitada para proponer al gobernador la lista de individuos que debían integrar el Tribunal Mercantil, instancia que sancionaba la elección hecha por los miembros de dicha corporación. También gozaba de reconocimiento jurídico para formular representaciones manifestando su postura frente a problemas de índole económica, política o social, y para elevar peticiones ante las autoridades de los diversos niveles de gobierno planteando medidas para su adopción. En el entorno inmediato era responsable de la evaluación de las propuestas de empresarios para la contrata de obras, como la construcción de muelles, caminos y puentes, y finalmente, del permiso para la realización de las mismas. Elaboraba además el registro o matrícula de todos los comerciantes. Las juntas también tenían capacidad para sancionar a quienes incumplieran la obligación de registrarse y matricularse ante ellas, obligación que incluía desde los grandes almaceneros hasta los dueños de los humildes tendejones; los hacendados y propietarios de establecimientos fabriles poseían el derecho, pero no la obligación de hacerlo.²⁰

El desempeño de los miembros de esta institución fue enfático en lo referente a la expresión de posiciones y demandas ante situaciones que afectaban de manera directa sus actividades mercantiles: la adecuada circulación de plata en el puerto; la presentación de documentos ante el gobierno como guías y tornaguías que acreditaran la procedencia legal de los productos y el respectivo pago de derechos; la construcción de muelles, canales, puentes, arreglo de rúas, y su postura ante el cierre o apertura de puertos para el comercio de exportación. Por ejemplo, en las argumentaciones de la Junta para decidir sobre la construcción o no de un nuevo muelle se percibe un trasfondo autonomista.

²⁰ Decreto de creación de las Juntas de Fomento, en DUBLÁN Y LOZANO, 1876, t. IV, Decreto 2221.

En lo que se refiere a la integración de las juntas, los representantes eran nombrados de acuerdo a los resultados de las elecciones generales a convocatoria emitida por el gobernador del departamento, en las que tenían derecho a participar todos los comerciantes mexicanos y extranjeros, siempre y cuando estuvieran matriculados en la plaza sede de la junta. Este derecho era extensivo a los miembros cuya ocupación no fuera la mercantil.²¹

Los primeros representantes de estas corporaciones eran individuos con experiencia en los asuntos administrativos y fiscales, como los funcionarios de las oficinas de rentas, jueces de distrito, etc. En el caso de Tampico estuvieron al frente abogados, quienes al parecer echaban a andar las juntas y al poco tiempo eran trasladados a otro puerto o ciudad para realizar la misma operación en aquéllos. Si bien esos primeros representantes no parecen o no eran comerciantes, atrás está la presión del grupo de comerciantes locales y nacionales relacionados con el comercio exterior, que en cierta medida es significativo que provengan de fuera y estén vinculados a la estructura fiscal y judicial, esferas donde los puestos públicos requerían de fianzas, generalmente otorgadas por los comerciantes; además de que las familias de comerciantes tenían en su seno miembros profesionistas y funcionarios. Por ejemplo, el 6 de febrero de 1842, el licenciado Agustín Menchaca, primer secretario de la Junta de Tampico, a escasos dos meses de su fundación, fue nombrado promotor fiscal de Hacienda en el puerto de Matamoros quedando en su lugar el licenciado Miguel Lazo, quien se había desempeñado como juez de distrito.²²

¿De qué se ocupan las juntas? Les preocupa la seguridad de los caminos, la reactivación del comercio hacia el norte, el flujo de caudales, la solicitud de trato igualitario respecto al puerto de Veracruz y todo lo que se relaciona con el tránsito marítimo. Son más partidarios del federalismo que del centralismo.

El primer Tribunal Mercantil de la ciudad quedó integrado por tres reconocidos comerciantes: José María Laredo, presidente, Domingo Isasi, primer colega, y Ramón de la Torre, segundo colega. Los suplentes:

²¹ DUBLÁN Y LOZANO, 1876, t. IV, Decreto 2221, artículo 16.

²² *El Sol*, t. 1, núm. 35, 6 de febrero de 1842.

Manuel Zelarayn, Joaquín Castilla, Antonio González, Manuel Solórzano, Valentín Mendiguren y Francisco González.²³ Teófilo Labruere y José María Laquidain formaban parte de la directiva cuando fue electo Ramón de la Torre como miembro del Tribunal Mercantil en 1842.

Sin duda, la mayor preocupación de los socios de la Junta era la seguridad de los caminos y la creación y mejoramiento de las vías de comunicación, terrestres y fluviales, procurando lograr una comunicación más ágil con los centros de venta y abastecimiento de los productos nacionales y extranjeros necesarios al comercio.

La actuación comercial y de instrucción de la Junta de Fomento fue intensa desde su creación, que tuvo lugar poco tiempo después de la emisión de la ley que lo ordenó. Lo que más le preocupó fue la reactivación del comercio, obstaculizado por algunos hechos políticos acaecidos en esos años como la separación de Texas y la vuelta al centralismo, contexto que a escala local se expresó en la disminución de circulante en la plaza tampiqueña y en la casi inexistencia de fondos destinados a las mejoras públicas, como el arreglo y apertura de caminos, y al combate a la inseguridad imperante en ellos. Las consecuencias de la debilidad de los fondos públicos también se vio reflejada en el aspecto de la ciudad.

Así, en febrero de 1842 se elevó por parte de la Junta la primera representación ante el presidente provisional de la república, solicitando se dispusiera que las remesas de plata o conductas provenientes del centro del país, de Guanajuato y de Zacatecas fueran enviadas por separado y con mayor frecuencia, ya que los comerciantes al no disponer de fondos en metálico veían afectado el ritmo de sus negocios, en particular los relacionados con las mercaderías provenientes del extranjero.²⁴

La Junta de Fomento de la ciudad requirió que la conducta de caudales llegara cada dos meses, y no cada cuatro como en la práctica venía sucediendo. Los argumentos que ofrecieron fueron los siguientes: el primero de ellos se refería a la circulación de la moneda como uno de los requisitos vitales para el comercio y para la sociedad; su falta en ese

²³ *El Sol*, t. 1, núm. 28, 13 de enero de 1842.

²⁴ *El Sol*, t.1, núm. 39, 20 de febrero de 1842.

puerto no era solamente perniciosa para los que ejercían la profesión mercantil, lo era mucho más para el pueblo pobre, para el empleado, y de funestas consecuencias para la guarnición militar.

El prolongado lapso entre el arribo de una remesa en metálico y la siguiente traía, entre otras consecuencias importantes: los comerciantes suspendían los pagos a sus proveedores, el jornalero quedaba sin trabajo, el empleado sin sueldo, y lo que era más delicado: el militar sin la paga que le mantenía la existencia. El puerto languidecía padeciendo la demora de las conductas de plata procedentes del centro del país:

[...] ¿y qué resulta de esto? Que el comercio se desprestigia día a día, y los que lo profesan o se arruinan sacrificándose a la usura de algunos que se aprovechan de su desesperación, o se separa de este puerto a buscar otro punto menos ingrato; que el jornalero y artesano se entregan a la holgazanería porque no hay quien los ocupe, o aunque los haya, no pueden ser pagados con puntualidad: que el empleado es más perezoso por la repugnancia que causa trabajar sin provecho real, y aun tal vez se les precipita en la prostitución, que a la milicia se le desmoraliza y desespera, pues el oficial tiene que vender o empeñar hasta su espada y división para comer, y al soldado que aguardar algunas horas más de lo acostumbrado para encontrar un pobre rancho; que como en todas partes no faltan personas que se aprovechen de las circunstancias, esta misma milicia tan sufrida podrá ser el juguete de algún ambicioso que con promesas halagüeñas la alucine, y la paz y el orden que hoy dichosamente gozamos, sean perturbados por la miseria y sólo por la miseria.²⁵

Así, los comerciantes de Tampico, convertidos en adalides de la prosperidad, pedían al presidente Antonio López de Santa Anna un trato igual que el otorgado a los comerciantes del puerto de Veracruz, es decir, que así como la conducta de plata procedente de la ciudad de México bajaba al primer puerto cada dos meses de igual modo se beneficiara a Tampico, o al menos se autorizara el traslado cada tres meses alternando la procedente de Guanajuato de la procedente de Zacatecas de modo que en la práctica se contara con la llegada de dinero fresco cada mes y medio.

De este modo —aseguraban— siempre hará abundancia en este puerto; circulará hasta en los caminos con más profusión la plata, el comerciante de buena fe no se

²⁵ *El Sol*, t.1, núm. 39, 20 de febrero de 1842, p. 3.

verá angustiado en sus compromisos, y el de mala no encontrará un pretexto para enmascarar sus fraudes: todos hallarán prontos recursos y el erario más desahogo; y cuando éste tuviere alguna momentánea urgencia, no faltará en el comercio persona que lo auxilie: se cortará la sistematizada usura que de algún tiempo se conoce y la guarnición que por tantos títulos es acreedora a la atención de V.E. no padecerá la escasez que hoy la tienen sumergida en una desastrosa miseria.²⁶

Ésta no fue la única ocasión que Tampico requirió un trato igual al recibido por los comerciantes del puerto de Veracruz, en mayo de 1840, por ejemplo, se dispuso la remisión de conductas cada tres meses a solicitud de una porción de acreditadas casas inglesas. En aquel entonces el gobierno creyó que así convenía al comercio, no obstante, ante los deseos expresados por el sector, el gobierno aceptó reconsiderar la frecuencia de conductas con destino a Tampico.²⁷ En aquel momento la respuesta del presidente Mariano Arista estuvo impregnada por el deseo de contar con el refuerzo en efectivo que la transitoriedad del momento político imponía.

En relación con las atribuciones de las juntas de fomento radicadas en los puertos, éstas debían procurar la prosperidad y adelantos del comercio de la localidad y cuidar la construcción, conservación y reparación de los muelles, faros y lanchas de descarga, así como ofrecer auxilio, salvamento y servicio de prácticos.²⁸ Los recursos de la Junta de Fomento provenían del octavo de peso por cada cien de la recaudación local sobre los derechos de importación cobrados en las aduanas de lugares sedes de tribunales mercantiles; en los puertos las juntas de comercio percibían el impuesto de 1% creado por la Ley del 31 de marzo de 1838.

Tan pronto como entró en funciones la Junta de Tampico, sus miembros acordaron la construcción de un muelle de madera en la orilla del río frente al local del Resguardo, del lado oeste del muelle viejo, de escasas veinte varas de extensión; dicha resolución fue publicada el 20 de enero para que los interesados presentaran plano y presupuesto de la obra convocada.

²⁶ Solicitud de la Junta, firmada por José María Boeta y Miguel Lazo, presidente y secretario de la Junta de Fomento. *El Sol de Tamaulipas*, t. 1, núm. 40, 20 de febrero de 1842.

²⁷ *El Desengaño*, núm. 91, 14 de mayo de 1840.

²⁸ DUBLÁN Y LOZANO, 1876, t. IV, Decreto 2221, artículo 17.

Surgió la controversia entre la directiva de los comerciantes y los ingenieros recomendados por el gobierno departamental respecto de la construcción del muelle. Los ingenieros presentaron los planos para construir un muelle “tan bonito y funcional como el de La Habana”. El proyecto de la obra resultaba impecable en el aspecto técnico, pero lo acompañaba un elevado presupuesto. Si bien los recursos públicos que percibía la corporación correspondían a 1% del total de derechos de importación, tales ingresos para Tampico, en tiempos de calma social, se estimaban en millón y medio de pesos, de los cuales correspondían a la Junta treinta mil pesos. La tesorería de la Junta por normativa daba prioridad a los gastos del Tribunal Mercantil y en segundo término los destinaba a sus propios proyectos. La directiva se inclinó por la construcción de un sencillo y barato muelle de madera, cuyo costo no superaba los diez mil pesos, y que distaba mucho de ser un muelle a la altura del segundo puerto en importancia en el Golfo de México, como afirmaba un editorial del periódico *El Desengaño*.²⁹ Resultaba preocupante para los comerciantes adquirir una deuda de cien mil pesos considerando la alta posibilidad de que tuvieran lugar nuevos sucesos políticos que obstruyeran el cobro de los impuestos.³⁰ Por otra parte, era frecuente que los presidentes en turno solicitaran el apoyo de los comerciantes, el cual generalmente se otorgaba a través de contribuciones en dinero para tal o cual causa, y en otras ocasiones por medio de préstamos relativamente “voluntarios”.

Al parecer la decisión de la Junta de no otorgar la obra a los ingenieros Blanco trajo a relucir el hecho de que dichos profesionales habían recibido el encargo del presidente del gobierno nacional para la construcción de la obra relacionada; la Junta se amparó en el margen de autonomía que le otorgaba la ley para determinar por sí misma la contrata de obras con particulares:

²⁹ *El Desengaño*, núm. 165, 4 febrero de 1842: “Tampico tanto tiempo ha estado sin muelle, porque ni el nombre merece el que hasta ahora ha servido de tal. Una obra sólida elegante, duradera, en lugar de un simple tablón, objeto de vergüenza para un puerto que ocupa el segundo lugar en la república”.

³⁰ Acuerdo del 19 de febrero de 1842 sobre el negocio del muelle. Presidente de la Junta José María Boeta, secretario, Lic. Miguel Lazo.

[...] la Junta tiene por la ley facultades para disponer por sí misma la construcción de la obra relacionada, y en segundo lugar porque el supremo gobierno no ha comunicado a la junta ni a su presidente la comisión de Ustedes; de manera que si en otro tiempo el presidente dispuso la referida comisión, fue cuando no se habían creado las juntas de fomento y no había por la ley personas facultadas como hoy para las construcciones de este género. José María Boeta presidente de la Junta y Miguel Lazo, secretario.³¹

El resultado fue la sustitución de un puente de madera por otro de características semejantes.

Paralelamente se destinaron recursos con miras a mejorar las vías de comunicación, como la apertura de un canal entre la laguna de Tamiahua y el río Pánuco, tantas veces proyectado para abrir la comunicación con Tuxpan hasta entonces costosa y molesta por las tres leguas de tierra que se interponían entre una y otro por el camino ordinario.³² También se realizaron indagaciones sobre el camino conocido como el Hiladero de la Tuna, cuyos parajes cobraron fama por el grado de inseguridad para efectos y personas. En el mismo tenor se realizó la compostura del camino que conducía de la ciudad a la barra, trecho muy transitado por personas y recuas que surtían a las canoas de productos de todo tipo; éstas, a su vez, proveían a embarcaciones mayores.

Si bien muchas de las iniciativas para el mejoramiento de la red de comunicaciones del interior del país pasaron a ser responsabilidad de las juntas de fomento, algunas de ellas fueron formuladas por la jefatura departamental de Tamaulipas: de Tampico a Santander, de Tampico a Tula, de Tampico a Victoria y de Tula a los límites con San Luis Potosí.

El mejoramiento de la red caminera fue un objetivo compartido por el Ayuntamiento y la Junta de Fomento. Asimismo, debe recordarse que ocasionalmente las jefaturas políticas estuvieron en manos de comerciantes, repitiéndose la confluencia de intereses entre el nivel local y regional.

Este periodo estuvo saturado de disposiciones que pretendían generar un marco jurídico para la obtención de recursos y una de las fuentes más

³¹ Respuesta de la Junta de Fomento de Tampico a los ingenieros Blanco expresando la negativa para la construcción del muelle. *El Sol de Tamaulipas*, núm. 41, 27 de febrero de 1842.

³² *El Sol de Tamaulipas*, núm. 47, 20 marzo de 1842.

seguras lo fue, sin duda, la actividad mercantil. Varias de las disposiciones generaron rechazo de parte del sector mercantil, en especial la circular del 10 de marzo de 1841 relativa a la exhibición de tornaguías y responsivas o pago de sus derechos exponiendo los múltiples obstáculos para su estricto cumplimiento.³³

Las juntas de fomento de la ciudad de México, Guadalajara, Zacatecas, Durango y de todas las capitales de departamentos y puertos de la república, al igual que los comerciantes de Veracruz, presentaron sucesivamente su protesta ante el presidente de México por la exigencia de tornaguías para todas las mercancías.

En los periódicos de la capital del país se publicó la circular del Ministerio de Hacienda, de fecha 5 de abril de 1842, en la cual el gobierno santanista moderaba los términos de la emitida el 10 de marzo, permitiendo que los comerciantes que acreditasen haber pagado los derechos de los efectos con guía remitidos a otros puntos del interior, quedaban exentos de presentar las tornaguías si éstas por alguna causa se les hubieren extraviado, y en atención a las representaciones hechas por algunos comerciantes respecto a lo corto del plazo señalado para la presentación de las mismas. Después de haber oído la opinión de algunos administradores de aduanas, se amplió el plazo señalado, medida que sólo postergaba los efectos de la cuestionada disposición. Por ello los comerciantes reiteraban sus argumentaciones para persuadir al gobierno de lo conveniente de la derogación de tal medida.

Entre las muchas razones que los comerciantes expresaban en contra de la presentación de las tornaguías se encontraba la de los posibles robos y extravíos de archivos por las “revoluciones”, así como el argumento del complejo proceso de traslado y venta de los productos.

Los comerciantes de este puerto —arguían— han sido vendedores a los del interior, y éstos en tan dilatados años unos han fallecido, otros han quebrado, otros se han ausentado, y de muchos no se sabe su paradero y podría ser justo que los vendedores de esta plaza que pagaron puntualmente los derechos de importación y los de inter-

³³ *El Sol de Tamaulipas*, núm. 60, 8 de mayo de 1842, segunda representación de los comerciantes al gobierno sobre la obligación de presentar tornaguías.

nación, sean responsables de los que ellos no causaron y que sin duda fueron satisfechos en su oportunidad por los causantes, en muchos sí no en todos los casos se vendría a pagar dos veces un mismo derecho. Existía el antecedente establecido por la legislatura de Puebla en junio de 1831, esa legislatura expidió en la citada fecha un decreto indultando a aquel comercio de las responsivas que tenía pendientes.³⁴

La Junta de Tampico manifestó su completa adhesión a lo expresado por sus similares de otras ciudades y puertos el 2 de mayo de 1842.

En síntesis, se puede afirmar que la existencia de las juntas de fomento no fue un proyecto innecesario, de hecho llenaron el vacío dejado por los consulados de comercio en esa etapa de transición del antiguo régimen al gobierno independiente. Tampoco fueron un proyecto efímero, tuvieron su mejor desempeño en las ciudades de México, Puebla, Querétaro, Guanajuato, San Luis Potosí y Guadalajara, siendo uno de sus resultados la realización de balanzas mercantiles de los productos nacionales y extranjeros que se introducían legalmente en esas poblaciones, por lo menos durante los años de 1842 a 1849.³⁵ Un segundo aspecto positivo fue establecer la instancia de los tribunales mercantiles para la atención y solución de los diferendos que surgieran en dicho sector.

Si bien es cierto que las juntas de fomento no pudieron suplir a los consulados como fue su objetivo al crearlas, en parte fue debido a circunstancias externas al gremio mercantil, pues la composición del gremio y la organización del comercio en el ámbito internacional habían cambiado. Otros factores que incidieron negativamente en ello fueron la existencia en México de un Estado-nación y de grupos y fuerzas sociales todavía en proceso de formación, así como de mercados reducidos, lejos aún de transformarse en un mercado nacional.

Por otra parte, desde el Ayuntamiento los comerciantes usaron los recursos que le correspondían a la población en su conjunto para los fines de la corporación mercantil. Por tanto, la institución se desempeñó con facultades políticas de antiguo régimen y, al mismo tiempo, como una

³⁴ *El Sol de Tamaulipas*, núm. 60, 8 de mayo de 1842, segunda representación sobre la obligación de presentar tornaguías.

³⁵ LERDO DE TEJADA, 1985, pp. 50-51 y MÚGICA Y OSORIO, 1849, p. 72.

institución acorde a los intereses de los nuevos grupos que ejercían el control regional. Aquí se muestra cómo usaron los recursos que les permitieron dotar al puerto de cierta infraestructura: caminos, calles y calzadas, muelles y aduana; cómo usaron también no sólo el dinero sino la posición y las facultades de esa función política para proteger su actividad mediante la normatividad de la vida en común procurando la salud, la limpieza pública y la seguridad. Asimismo hicieron uso tanto del dinero como de las facultades que les otorgaban las instituciones bajo su control para obtener beneficios en su actividad mercantil y lo justificaron mediante un discurso de bienestar público. Los grupos mercantiles locales, en estos primeros tiempos de inestabilidad política y crisis económica, se integraron a los ayuntamientos, se iniciaron en la vida política nacional controlando las corporaciones municipales y desde ellas desplegaron acciones que les beneficiaran.

El análisis de las fuentes primarias permite afirmar que las instituciones como el Ayuntamiento, la Junta de Fomento y el Tribunal Mercantil funcionaron como instancias de apoyo a los intereses mercantiles. Es evidente que las grandes preocupaciones de los comerciantes estuvieron centradas en lo que les prometía el proyecto liberal, como el acondicionamiento y apertura de caminos, los transportes, instalaciones portuarias (aduanas y muelles), una legislación que favoreciera la libertad de comercio, la seguridad para la realización de sus actividades, y finalmente, obras materiales que hicieran atractiva y sólida la plaza en donde se desempeñaban. Estos propósitos fueron formulados y gestionados por el sector mercantil en esas nuevas instancias que les permitieron agruparse para la defensa y promoción de sus fines.

ANEXO 1
RELACIÓN DE SOLICITUDES PARA RESIDIR EN TAMPICO,
1827-1854

<i>Nombre</i>	<i>Edad</i>	<i>Ocupación</i>	<i>Procedencia y residencia anterior</i>	<i>Religión</i>
Pedro Gamboa	47	Labrador	Tampico de Veracruz	Católico
Cristóbal Buda	32	Boticario	Pánuco	Católico
Ramón Enríquez	39	Labrador	Magiscatzin	Católico
José María Orta	37	Labrador	Tancanhuitz	Católico
Juan Mar	50	Criador	Villerías Altamira	Católico
José María Uribe	56	Comerciante	Jalisco	Católico
José Abad Galván	22	Traficante	Pánuco	Católico
Miguel Echavarieta	25	Criador	Pueblo Viejo	Católico
Leandro Eredia	41	Sastre	Campeche, Pánuco	Católico
Alejandro Jiménez	24	Labrador	Pánuco	Católico
Antonio Mar Segura	37	Matriculado	Pueblo Viejo	Católico
Ruperto Mar	36	Matriculado	Pueblo Viejo	Católico
Juan Grillo	49	Comerciante	Génova, Pueblo Viejo	Católico
Bernabé Jerez	30	Labrador	Altamira	Católico
Felipe Vicencio	50	Marinero	Tamiahua	Católico
Crisanto Ontiveros	27	Jornalero	Altamira	Católico
Germán Dunnton	41	Destilador	París, Francia	Católico
Bartolomé Schlaver	34	Comerciante	Suiza	Católico
Fernando Hoffmann	29	Comerciante	Prusia	Evangélico
Guillermo de la Rúa	31	Comerciante	Alemania	Protestante
Agustín Drechler	29	Carnicero	Alemania	Católico
Juan Mar	36	Ranchero	Altamira	Católico
Pedro Pablo Peláez	43	Abogado	La Habana	Católico
Nicolás Shiarella	34	Médico	Gibraltar	Católico

<i>Nombre</i>	<i>Edad</i>	<i>Ocupación</i>	<i>Procedencia y residencia anterior</i>	<i>Religión</i>
Allenot Masais	44	Marinero	Francia	Católico
José de Arenas	27	Escritor	La Habana	Católico
Juan Pablo Morales	46	Abogado	Cuba	Católico
José Agustín López	26	Abogado	Cuba	Católico
Juan Mar	36	Criador	Villerías	Católico
José María Gajá	30	Preceptor	España	Católico
José Miranda	34	Comerciante	Gibraltar	Católico
Eugenio Rosa	33	Comerciante	Italia	Católico
José Gregorio Peláez	33	Abogado	Cuba	Católico
Pedro Valdés Méndez	36	Abogado	Cuba	Católico
Cristóbal Montiel	29	Abogado	Cuba	Católico
Benito Ruiz Perea	44	Hacendado	Altamira	Católico
Miguel Bertrand	22	Comerciante	Nueva Orleans	Católico
Jorge Leffrer	44	Comerciante	Estados Unidos	Católico
Narciso Domínguez	45	Propietario	Pánuco	Católico
Dionisio Chirinos	65	Propietario	Pánuco	Católico
Manuel Girón	32	Escribiente	Tampico Alto, Pueblo Viejo	Católico
Manuel Vidahondo	45	Empleado	México, Pueblo Viejo	Católico
Juan Bautista Tripp	30	Comerciante	Francia	Católico
Juan Ducorimon	43	Comerciante	Burdeos, Francia	Católico
Manuel María Vázquez	32	Comerciante	Estados Unidos	Católico
Jacinto Jolly	28	Carpintero	Troyer de Champagne, Francia	Católico

FUENTE: AHMT, Gobernación, exp. Solicitudes de Residencia, contiene 50 de los 127 registros que forman parte de dicho expediente.

ANEXO 2
MANIFIESTO DE EGRESOS DEL PERIODO DICIEMBRE
DE 1833 A MAYO DE 1842

<i>Año</i>	<i>Cargo</i>	<i>Data</i>	<i>Cantidad</i>
1834	3 459.6.6	Apertura camino del Arenal Tampico-Villerías	841.3
		Tomó el gobierno el 3 de mayo de 1834	755.6
1835	3 542.6.6	Ingresados al fondo municipal <i>Idem</i>	3 379.0 1 910.5
		Apertura, limpia y composición del camino del Limonal	3 801.4.8
1836	149.4.6 150.3.8	Se entregaron en la aduana terrestre	819.0
1838	1 329.3		
1839	1 386.8		
1840	1 439.5.11		
1841	1 303.3.2		
1842	352.6		
Total	13 396.4.6	Sin especificar	11 507.2.8 1889.2 13 396.4.6

FUENTE: AHMT, Ingresos y Egresos, Tesorería, 1834-1842, cantidades en pesos, reales y centavos.

BIBLIOGRAFÍA

- DUBLÁN, Manuel y José María LOZANO
 1876 *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, t. IV, Imprenta del Comercio a cargo de Dublán y Lozano hijos, México.
- GALICIA PATIÑO, Carmen
 2003 *Comercio y comerciantes en Tampico, 1823-1850*, El Colegio de Tamaulipas, Ciudad Victoria.
- GÓMEZ CRUZ, Filiberta
 2001 *Población extranjera en Tampico en 1841*, Tesina, Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales/Universidad del País Vasco.
- GUZMÁN QUINTERO, Roberto
 2003 *Pasado y futuro de la Laguna del Carpintero*, Ed. Roberto Guzmán Quintero/ASA, S.C., México.
- IBARRA BELLON, Araceli
 1998 *El comercio y el poder en México 1821-1864. Las luchas por las fuentes financieras entre el estado central y las regiones*, FCE/Universidad de Guadalajara.
- MÚGICA Y OSORIO, Juan
 1849 *Memoria de Gobierno*, Puebla.
- LERDO DE TEJADA, Miguel
 1985 *México en 1856, el comercio exterior desde la conquista*, pról. de Carmen Blázquez Domínguez, col. Rescate, núm. 6, Universidad Veracruzana, Xalapa.
- LÓPEZ CÁMARA, Francisco
 1978 *La estructura económica y social de México en la época de la reforma*, 5a. ed., Siglo XXI, México.
- SOLARES ROBLES, Laura
 1999 *Bandidos somos y en el camino andamos. Bandidaje, caminos y administración de justicia en el siglo XIX. 1821-1855. El caso de Michoacán*, Instituto Michoacano de Cultura/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.
- VON MENTZ, Brígida *et al.*
 1982 *Los pioneros del imperialismo alemán en México*, Ediciones de la Casa Chata, núm. 14, México.
- ZÚÑIGA CÁRDENAS, Jorge Osvaldo
 2006 "El municipio mexicano en el siglo XIX: un acercamiento historiográfico", *Perfiles*, enero-abril, pp. 129-135 [<http://web.ujat.mx/publicaciones/perfiles>].