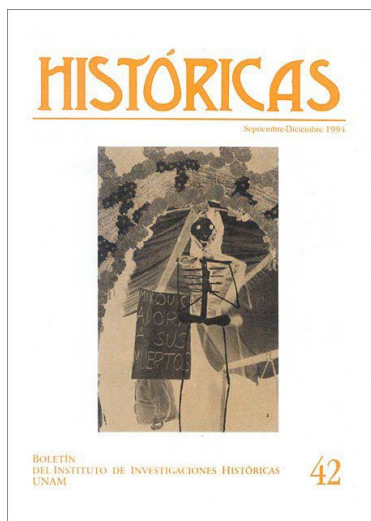




Artículo: Los intereses mercantiles novohispanos y el puerto de Soto la Marina, 1750-1763

Autor(es): Osante y Carrera, Patricia

Revista: Históricas. Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM

Número: 42

Año: 1994

ISSN edición impresa: 0187-182X

ISSN de pdf: [en trámite]

Forma sugerida de citar: Osante y Carrera, Patricia. "Los intereses mercantiles novohispanos y el puerto de Soto la Marina, 1750-1763" Históricas. Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 42 (1994): p. 46-54. Edición digital en PDF, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2018, Disponible en Repositorio Institucional Históricas UNAM <http://hdl.handle.net/20.500.12525/3841>

D.R. © 2018. Los derechos patrimoniales pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, Coyoacán, C.P. 04510, Ciudad de México

Entidad editora: Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Nacional Autónoma de México

Correo electrónico: departamento.editorial@historicas.unam.mx

"Excepto donde se indique lo contrario, esta obra está bajo una licencia Creative Commons (Atribución-No comercial-Compartir igual 4.0 Internacional, CC BY-NC-SA Internacional, <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.es/>)"



Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución: departamento.editorial@historicas.unam.mx

Con la licencia CC-BY-NC-SA usted es libre de:

- **Compartir:** copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.
- **Adaptar:** remezclar, transformar y construir a partir del material.

Bajo los siguientes términos:

- **Atribución:** debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
 - **No comercial:** usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
 - **Compartir igual:** si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original.
-



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



REPOSITORIO
INSTITUCIONAL
HISTÓRICAS
UNAM

Los intereses mercantiles novohispanos y el puerto de Soto la Marina, 1750-1763¹

Las dilatadas costas del Golfo de México —conocidas también como Seno Mexicano— fueron recorridas y exploradas por algunos conquistadores españoles durante las primeras décadas del siglo XVI.² Frente a la ausencia de metales preciosos en esa zona y a la presencia de una gran variedad de tribus de indios recolectores-cazadores, el entusiasmo por ese espacio duró poco y la empresa colonizadora fue de hecho abandonada durante casi dos siglos.³

A lo largo del extenso periodo que tardó la ocupación del Seno Mexicano, las autoridades y los vecinos de las provincias aledañas prefirieron concentrarse en la explotación de los recursos materiales y humanos de esas tierras.⁴ Ciertamente, no faltaron individuos que, desde finales del siglo XVI, estuvieran interesados y presentaran proyectos para pacificar y colonizar el amplio territorio comprendido entre los ríos de las Nueces y Pánuco, pero el alto costo y la extrema dificultad de la empresa hicieron imposible su ejecución.

Por otra parte, debido a los avances esporádicos realizados por los gobiernos circunvecinos y por varias provincias franciscanas en el interior del Seno Mexicano, la administración civil y eclesiástica fue muy ambigua. Así, en 1579, casi todo el territorio del Seno Mexicano y gran parte del de Texas quedaron comprendidos dentro del gobierno del Nuevo Reino de León, bajo el mando de Luis de Carvajal. Años más tarde, en 1625, se le asignó de nuevo a Martín de Zavala la conquista y pacificación del Reino de León, con la misma jurisdicción que a Carvajal.⁵

En la parte sur, los gobiernos de Guadalcazar, Charcas, Pánuco y Valles hicieron reclamaciones jurisdiccionales sobre algunos sitios del territorio; así, pues, para los primeros años del siglo XVIII, los escasos pero ubérrimos asentamientos que existían en la parte sur, suroeste y centro-norte de la zona, principalmente, quedaron políticamente sujetos a los gobiernos de las

¹ La presente ponencia forma parte de una investigación más amplia titulada: "Expansión territorial en el noreste de la Nueva España. La fundación del Nuevo Santander (1748-1792)", con la cual pretendo obtener el grado de doctora en historia, en la División de Estudios de Postgrado de la Facultad de Filosofía y Letras en la UNAM.

² Francisco de Garay, Nuño de Guzmán y Hernán Cortés llegaron a entablar serias disputas por la jurisdicción de la indefinida "gobernación del Pánuco". Véase Ernesto Lemoine Villicaña, "Proyecto para la colonización y evangelización de Tamaulipas en 1616", versión paleográfica, introducción y notas de..., en *Boletín*, núm. 4 del Archivo General de la Nación, México, Secretaría de Gobernación, 1961, p. 571-573; Vicente de Santa María, *Relación histórica de la Colonia del Nuevo Santander*, introducción y notas de Ernesto de la Torre Villar, México, UNAM-IIB, 1973 (Nueva Biblioteca Mexicana), p. 151.

³ Vicente de Santa María, *op. cit.*, p. 153.

⁴ *Ibid.*

⁵ Israel Cavazos Garza, "Nuevo León y la colonización del Nuevo Santander", en *Cincuenta años de historia de México*, México, El Colegio de México, 1991, p. 174; Peter Gerhard, *The North Frontier of New Spain*, Princeton, Princeton University Press, 1982, p. 429 y 430.

provincias vecinas. Hacia los años cuarenta del mencionado siglo, la división eclesiástica quedó a cargo de las diócesis de Guadalajara, México y Michoacán.⁶

En los documentos de los archivos nacionales y en la bibliografía hasta hoy publicada, existe clara evidencia del sinnúmero de intereses, referentes a sus necesidades de defensa, comercio y expansión territorial, que fueron creando vecinos y autoridades de las provincias aledañas al Seno Mexicano. Así, por ejemplo, para 1596, Diego de Montemayor, en el acta de fundación de Monterrey, contempla la posibilidad de hacer en carreta viajes comerciales a Tampico. Fue, sin embargo, hasta 1609 cuando Diego Treviño, autorizado por Montemayor, pudo llevar a cabo la primera jornada comercial —como la nombra Alonso de León—, mediante la cual transportó del Nuevo Reino de León a Tampico ocho carretas cargadas de harina.⁷

Durante la gestión de Martín de Zavala como gobernador del mencionado reino se efectuaron otras dos salidas comerciales a la costa del Seno Mexicano. Una a cargo del sargento mayor Jacinto García de Sepúlveda, en 1633, y otra más que realizara el cronista Alonso de León en 1645, cuya trascendencia no tuvo precedente en el siglo XVII.⁸

Con esta expedición que partiera de Cadereyta con treinta mulas cargadas de harina “para muestra de la que en este Reino se daba, dos mil pesos en plata y reales, doscientos caballos....”,⁹ el cronista neoleonés ideaba establecer una ruta comercial entre Nuevo León, Tampico y la Huasteca, que funcionara una vez al año, para que comerciantes y vecinos de ambas tierras se reunieran a cambiar los productos que a cada uno de ellos les hiciesen falta. Para asegurar el éxito de la empresa, De León propuso el establecimiento de dos poblaciones: una en el camino entre el Reino de León y la costa, y otra más en el río de Palmas (Soto la Marina).¹⁰

Cierto es que el proyecto comercial sugerido por Alonso de León no prosperó a causa de algunas intrigas políticas que en su contra se lanzaron; pero no por eso disminuyó la permanente inquietud de los habitantes del Nuevo Reino de León por la posesión y explotación de las tierras del Seno Mexicano. En este sentido se llevaron a cabo varias expediciones especiales para ejecutar el reconocimiento de la costa, en especial el del río de Soto la Marina. Otras más, no obstante estar apoyadas en fines defensivos contra la amenaza francesa en esa zona, tenían el encargo de conocer los rumbos, descubrir tierras susceptibles de ser pobladas y hacer un registro de los indios que a su paso se encontraran.¹¹

Conviene recordar que los vecinos de ambas provincias —Coahuila y el Nuevo Reino de León— lograron establecer con los indígenas del Seno Mexicano un intercambio, si se quiere modesto, de tejidos de algodón y de lana por productos necesarios para la industria minera, co-

⁶ Peter Gerhard, *op. cit.*, p. 434 y 435.

⁷ Alonso de León, un autor anónimo y Fernando Sánchez de Zamora, *Historia de Nuevo León, con noticias sobre Coahuila, Tejas y Nuevo México*, México, Librería de la Vda. de Ch. Bouret, 1909, t. XXV (Documentos inéditos o muy raros para la historia de México, publicados por Genaro García), p. 132 y 133.

⁸ *Ibid.*, p. 134; Cavazos, *op. cit.*, p. 162; Juan Fidel Zorrilla, *El poder colonial en Nuevo Santander*, México, Librería Manuel Porrúa, 1976, (Biblioteca Mexicana), p. 41 y 42.

⁹ Alonso de León, *op. cit.*, p. 160 y 164.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Cavazos, *op. cit.*, p. 163 y 164.

mo lo eran las pieles de venado, de berrendo y de cíbolo, además de grandes cantidades de sal que los naturales transportaban desde la costa hasta las poblaciones de españoles.¹² Sumado a lo anterior, la entrada de miles de cabezas de ovinos a agostar en los pastizales de la zona para los obrajes de Querétaro y San Luis, propició un comercio de cierta importancia entre éstas y otras cercanas provincias novohispanas.¹³

Saltillo y Monterrey pronto se convirtieron en puestos de avanzada de la frontera nor-oriental de la Nueva España. Establecidas ambas poblaciones en pasos estratégicos de la Sierra Madre Oriental, fueron, a finales del siglo XVI y principios del XVII, las principales proveedoras de indios como esclavos en las Antillas y en algunas minas del sur novohispano.¹⁴ Posteriormente se convirtieron en abastecedoras de animales de carga, de ganado mayor o menor en pie, de pieles, de trigo y de otras semillas, para consumo de los mineros de Mazapil, Bonanza, Sombrerete, Fresnillo y Zacatecas.¹⁵ Para mediados del siglo XVII, asistían a Monterrey entre trece y catorce comerciantes que traían desde México artículos manufacturados de Europa, Asia y el centro de la Nueva España, y compraban productos de la zona, como ganado en pie, harina, bestias de carga y algodón, para revenderlos donde hiciese falta.¹⁶

Nefasto era, sin lugar a duda, el sistema comercial vigente para los pobladores de la zona de frontera. Como productores de materia prima se veían en la constante necesidad de proveerse de artículos manufacturados en otros lados.¹⁷ Si eran ultramarinos, por ejemplo, tenían que acudir a Veracruz, única puerta de entrada permitida en la Nueva España, y para poder vender la materia prima a la metrópoli, estaban obligados a enviarla a Jalapa, para que de ahí pasara a Veracruz y fuera embarcada a España. Aun más, para poder llevar a efecto estas acciones mercantiles, los comerciantes del noreste y centro novohispano tenían que hacer, en recuas de mulas, un recorrido forzoso de 400 y a veces hasta 500 leguas y pagar por ello un alto costo de fletes.¹⁸

Un recurso comercial menos dañino, pero que no excluía a los almaceneros de la ciudad de México, era la feria anual de Saltillo —establecida durante el siglo XVIII— a la que llegaba gran cantidad de comerciantes de “tierra afuera” a vender la misma mercancía que llevaban, de cuando en cuando, a Monterrey. Allí también acudían los productores y comerciantes de las provincias vecinas “a proveerse de mercancías para revenderlas y a negociar sus ganados, lana y algo-

¹² Vito Alessio Robles, *Coahuila y Texas en la época colonial*, México, Editorial Cultura, 1938, p. 137; Santa María, *op. cit.*, p. 152.

¹³ Alonso de León, *op. cit.*, p. 82 y 143; José Hermenegildo Sánchez, *Crónica del Nuevo Santander*, prólogo de Candelario Reyes Flores, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1990 (Regiones), p. 34; Alejandro Prieto, *Historia, geografía y estadística del estado de Tamaulipas*, México, Tipografía Escalerillas, núm. 3, 1873, p. 81.

¹⁴ Gerhard, *op. cit.*, p. 405, 406, 428-430.

¹⁵ Alessio Robles, *op. cit.*, p. 137.

¹⁶ Alonso de León, *op. cit.*, p. 143.

¹⁷ “Vendían su algodón para adquirir manta y percal, sus lanas para comprar paños y bayetas, sus ganados en pie para traer de tierra afuera, como se designaran las provincias del centro, las pieles y cordobanes con un costo elevadísimo... hasta las herramientas agrícolas eran llevadas de San Miguel el Grande, México y Puebla.” Alessio Robles, *op. cit.*, p. 607-609.

¹⁸ El recorrido de tantas leguas lo hacían con el objeto de salvaguardar su vida y proteger la mercancía frente al inevitable encuentro con algún grupo de indígenas recolectores-cazadores que habitaban las tierras del Seno Mexicano. Véase Santa María, *op. cit.*, p. 87; María del Carmen Velázquez, *El marqués de Altamira y las Provincias Internas de Nueva España*, México, El Colegio de México, 1976 (Jornadas 81), p. 39.

dón... El comercio era intensísimo y las transacciones muy importantes. Saltillo, durante toda la época virreinal, fue el emporio y el almacén de las provincias nororientales".¹⁹



De todo esto, resulta un hecho indubitable que la continuidad territorial entre Coahuila y el Nuevo Reino de León con la costa del Seno Mexicano produjo un proceso de expansión y de arraigo, dadas las expectativas comerciales que para algunos hombres representaron esas tierras.²⁰ Así, pues, el uso de la tierra que hicieron los vecinos en esas provincias y en el territorio de la costa, incidió —directa o indirectamente— en el origen del Nuevo Santander y, desde luego, en la rápida utilización del puerto de Soto la Marina para establecer en las costas de la naciente provincia una ruta comercial marítima, pensada, muy probablemente, desde el siglo XVII.²¹

El puerto de Soto la Marina o Santander, como también se le nombraba, formó parte importantísima del proyecto pacificador y colonizador que José de Escandón presentara a las autoridades virreinales en 1744.²² Este proyecto representa, en sí, la plataforma de un ambicioso plan económico ideado por Escandón, a partir de un principio estratégico comercial en el interior de la provincia, con una clara orientación hacia el exterior de ella. Dentro del cuerpo de propuestas ofrecido por el coronel para poner en marcha la colonización del territorio, estaba la de establecer la villa ribereña de Soto la Marina, porque pensaba —con cierta incertidumbre— que el fondo de su barra podría ser competente para barcos de guerra y aseguraba con firmeza la entrada de navíos de bajo calado, muy a propósito para establecer un comercio útil tanto en la futura provincia del Nuevo Santander, como en las del Nuevo Reino de León, Coahuila, San Luis Potosí y la Huasteca.²³

Cuando el virrey, Juan Güemes de Horcasitas, primer conde de Revillagigedo, optó por

¹⁹ Alessio Robles, *op. cit.*, p. 608 y 609.

²⁰ Sánchez, *op. cit.*, p. 34; Cavazos, *op. cit.*, p. 174.

²¹ La ubicación de la ría o barra de Soto la Marina en el centro de esa provincia y la comunicación de este río con el Nuevo Reino de León, dieron como resultado que fuera elegido como puerto del Nuevo Santander. La cuenca de Soto la Marina tiene 24 870 km², y comprende casi una tercera parte del actual estado de Tamaulipas. Nace en Nuevo León como río Blanco, después recibe el nombre "de la Purificación y San Antonio, que todos van unidos y en un cuerpo en la villa de Padilla, entra al mar en la barra de la Marina". Sánchez, *op. cit.*, p. 207; Juan Fidel Zorrilla, *Tamaulipa-Tamaholipa*, 2ª ed. Ciudad Victoria, Tamaulipas, Universidad Autónoma de Tamaulipas-IIH, 1980, p.46; *Estado general de las fundaciones hechas por don José de Escandón en la Colonia del Nuevo Santander, costa del Seno Mexicano*, 2 v., México, Secretaría de Gobernación, 1929, Publicaciones del Archivo General de la Nación, t. XIV y XV, v. I, p. 9 y 10.

²² Juan Fidel Zorrilla, *Dos villas tamaulipecas. Padilla y Soto la Marina*, 2ª ed., México, Librería de Manuel Porrúa, publicación auspiciada por el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Tamaulipas, 1972, p. 29.

²³ *Ibid.*

encomendar la tarea pacificadora del Seno Mexicano a José de Escandón, en el dictamen que emitiera para este propósito, el 27 de agosto de 1746, el auditor general de Guerra y Hacienda, Juan Rodríguez de Albuerne, marqués de Altamira, protector y defensor del coronel Escandón, recomendó, entre otras cosas, que se localizara de manera expedita un puerto litoral para que la corona diera la autorización para su funcionamiento.²⁴ Posteriormente, en 1749, José de Escandón en uno de sus informes se refirió a la desembocadura del Soto la Marina en los siguientes términos: "La boca del puerto de Nuevo Santander tiene, a mar abajo, siete brazos de fondo, que es competente para todo género de fragatas de comercio, y se le puede dar mucho más por estar sobre un cantil de arena; la bahía es grande, honda y abrigada."²⁵

Para poder garantizar el compromiso, en la medida de lo posible, del desarrollo económico, político y social de la bisoña provincia, Escandón tuvo que recurrir a capitales privados, en su mayoría de ganaderos del centro y noreste novohispano, cuyos coincidentes intereses hicieron posible la ocupación del Nuevo Santander en 1748, bajo el auspicio legal, y en menor medida económico, de la corona española. En estos hombres pervivía la necesidad de un puerto de sus dominios que les permitiera realizar las transacciones comerciales de manera directa con Veracruz y adquirir de esta forma todos los artículos que requerían para la vida cotidiana y para su industria. Asimismo, esperaban llevar al exterior la producción que se estaba dando en la zona noreste de la Nueva España, sin la intervención como intermediarios de los almaceneros de la ciudad de México, porque complicaban las operaciones y elevaban el costo de los productos a precios muchas veces inaccesibles. Así, desde el inicio de la colonización del Nuevo Santander, Escandón insistió en utilizar el puerto natural de Soto la Marina, ubicado muy cerca de la desembocadura del río del mismo nombre en el litoral del Golfo de México, en un sitio conocido como La Pesca.²⁶

La Judía fue la primera goleta que adquirió José de Escandón para instituir el comercio de cabotaje entre Soto la Marina y Veracruz; pero por su gran calado tuvo que ser desmantelada, "porque cargaba a plan barrido ocho palmos y cargada doce".²⁷ Fue hasta el 21 de agosto de 1752, cuando el coronel Escandón comunicó al virrey Revillagigedo, a través del capitán de la villa de Soto la Marina, Pedro José de Plaza, de la entrada de la goleta *Nuestra Señora de las Caldas*, mejor conocida como *La Conquistadora*, que transportaba armas y provisiones adquiridas en Veracruz.²⁸ Con dicha goleta, al mando del capitán Bernardo Vidal Buscarrons, se fondeó el puerto de Soto la Marina; el único puerto que en toda la colonia del Nuevo Santander era susceptible de ser utilizado para fines estratégicos comerciales, pero con el agravante de que sólo podían entrar balandras, bergantines, paquebotes y goletas de poco calado.²⁹

²⁴ Instituto Nacional de Antropología e Historia, Archivo Microfilmado, *Archivo Franciscano*, rollos 16 y 17, caja 44, exp. 1005, f. 13. El expediente de la copia original impresa que debiera estar en el Fondo Reservado de la Biblioteca Nacional de México en el *Archivo Franciscano*, caja 44/1005, se encuentra desaparecido.

²⁵ Zorrilla, *Tamaulipa...*, p. 45.

²⁶ Zorrilla, *El poder colonial...*, p. 91.

²⁷ *Estado general de las fundaciones...*, t. 1, p. 339.

²⁸ Archivo General de la Nación, México, *Provincias Internas*, v. 172, exp. 1, f. 13 (en adelante AGNM).

²⁹ La barra de Soto la Marina en época de seca no permitía la entrada de buques que calaran más de ocho palmos de agua. *Estado general de las fundaciones...*, v. 1, p. 319, 320, 338 y 339.

Como era de esperarse, los vecinos de todas las provincias de frontera recibieron con beneplácito la noticia del sondeo del mencionado puerto, debido a que anunciaba el inicio del comercio marítimo en la zona.³⁰ José de Escandón contaba con poner en servicio, además de la goleta *La Conquistadora*, otra más que estaban construyendo en Altamira pero que, debido a la falta de oficiales no había sido posible terminarla. El dinámico hombre de empresa también había ordenado que le compraran en Veracruz dos balandras para uso interior de la provincia; sin embargo, y para su perjuicio, no las habían podido conseguir.³¹ Fue en esta forma como el jefe militar del Nuevo Santander estableció el comercio de cabotaje entre los puertos de Soto la Marina y Veracruz. A Soto la Marina acudían con frecuencia los vecinos de las villas de Hoyos, Santander y Aguayo para proveerse de sal y para llevar al embarcadero cueros y sebo que, junto con lanas y sal, principalmente, eran enviados a Veracruz.³² Cuatro días duraba el tránsito por la mar; una vez llegada la embarcación a su destino era cargada con los productos que más se requerían en las tierras del noreste. *La Conquistadora* también realizaba viajes comerciales a Altamira, cuyo recorrido sólo duraba 24 horas. Además, existía algún tránsito de lanchas grandes que transportaban a varios sitios del Nuevo Santander frutos y géneros de algodón procedentes de Altamira.³³

El parecer que el auditor de Guerra y Hacienda, el marqués de Altamira, emitiera, en 1752, sobre las actividades comerciales que había emprendido José de Escandón en la costa y territorio del Nuevo Santander, fue altamente satisfactorio. Para este funcionario, la introducción del comercio marítimo en la zona representó un atractivo excelente para fomentar el pueblo en las alejadas provincias de frontera que sobrevivían con un escaso número de pobladores. Aun más, contempló la posibilidad de extender este comercio más allá de las provincias contiguas e intermedias, incluyendo a Veracruz. El circuito comercial por él pensado comprendía también Campeche, La Habana, Santo Domingo, Guatemala, Honduras, Caracas y las islas de Sotavento y Barlovento.³⁴

Ni duda cabe que el coronel Escandón compartió estas expectativas cuando, en 1755, declaró que estaba dispuesto a conducir todos los productos que fuesen necesarios para el Nuevo Santander, la Huasteca, San Luis Potosí, el Nuevo Reino de León, Coahuila y Texas, no sólo de Veracruz, sino también de Campeche y de La Habana. La ocupación del territorio del Seno Mexicano —dijo— había venido a unir a todas estas provincias y les había facilitado la comunicación entre sí con “caminos derechos que antes se hacían con larguísimos rodeos, riesgos y costos, que impedían el comercio...”³⁵

José de Escandón, como el principal promotor del comercio en el Nuevo Santander, sólo

³⁰ AGNM, *Provincias Internas*, v. 172, exp. 14, f. 226.

³¹ *Ibid.*, v. 172, exp. 12, f. 208.

³² Además de la cría y venta de ganado en pie, la industria extractiva de la sal fue uno de los rubros comerciales que más atrajo a los pobladores del noreste. Otra actividad comercial importante a la que se dedicaron los vecinos de la costa fue la venta de pescados y mariscos salados. Véase Santa María, *op. cit.*, p. 89 y 90; Zorrilla, *El poder colonial...*, p. 36-39; Prieto, *op. cit.*, p. 183.

³³ *Estado general de las fundaciones...*, v. 1, p. 28 y 320.

³⁴ AGNM, *Provincias Internas*, v. 172, exp. 1, f. 22 y 23.

³⁵ *Estado general de las fundaciones...*, v. 1, p. 25 y 41.

pudo consolidar una parte del proyecto comercial que —según él— empezaría a rendir sustanciosos frutos para sus pobladores y para la Real Hacienda, antes de cumplir diez años de establecida la provincia.³⁶ Sin embargo, desde el inicio de la colonización de ese territorio, el asunto del puerto empezó a generar noticias espinosas acerca de Escandón y de sus pretensiones mercantiles. Cinco años después de haber sido fondeado el puerto de Soto la Marina, los almaceneros de la ciudad de México, temerosos de perder el monopolio mercantil que ejercían en la Nueva España, iniciaron una fuerte presión hacia las autoridades coloniales con el objeto de lograr el cierre de Soto la Marina.

El preludio de este conflicto está implícito en el dictamen que emitiera, en 1756, el auditor de la Junta General de Guerra y Hacienda, Domingo Varcárcel, sucesor del marqués de Altamira.³⁷ En este documento, Varcárcel sostuvo con firmeza que la habilitación de una ría o barra en la costa del Seno Mexicano había quedado estipulada, en 1748, por la mencionada Junta, siempre y cuando la provincia estuviera poblada y tranquila y “que hubiese embarcación capaz, piloto e ingeniero hábiles e inteligentes” que la pudieran demarcar, como ya se había efectuado.³⁸

Ahora bien, me parece que los dictámenes que, en su momento, emitieran los auditores Varcárcel y Altamira sobre José de Escandón y el puerto de Soto la Marina produjeron una reacción adversa para la consecución de la empresa comercial escandoniana. Así, pues, las expectativas que planteara, principalmente, el marqués de Altamira, en relación con la gran trascendencia que tendría para la economía novohispana la apertura de un puerto en la costa del Nuevo Santander,³⁹ junto con el despliegue de la actividad mercantil que llevaran a cabo José de Escandón y algunos hombres prominentes del noreste, debieron impulsar, aun más, la decisión de los comerciantes del centro novohispano por acabar con ese comercio recién establecido en las costas del Seno Mexicano.

En este sentido, cabe recordar que los almaceneros de la ciudad de México, debido a la ostensible fuerza económica y política que tenían en la Nueva España, sabían la forma de presionar a las autoridades coloniales para que, a la brevedad posible, se cerrara el puerto de Soto la Marina —pese al apoyo oficial brindado al coronel Escandón—, para que Veracruz, que estaba bajo su control, siguiera funcionando como la única puerta de entrada al reino para su comercio exterior.

Y eso fue lo que precisamente ocurrió al poco tiempo. Con la muerte de Altamira y con la salida del poder del virreinato del primer conde de Revillagigedo, en 1755, la balanza política se inclinó a favor de los almaceneros. El nuevo virrey Agustín de Ahumada y Villalón, marqués de las Amarillas, instigado seguramente por los impugnadores de la obra y de la administración de Escandón,⁴⁰ pero además dispuesto a hacer cambios dentro de la política de gobierno del

³⁶ BNM, AF, caja 44/1006, f. 2v.

³⁷ El auditor marqués de Altamira murió en la ciudad de México el 14 de junio de 1753. María del Carmen Velázquez, *op. cit.*, p. 23.

³⁸ AGNM, *Provincias Internas*, v. 172, exp. 9, f. 91 y 91v.

³⁹ *Ibid.*, v. 172, exp. 1, f. 23 y 23v.

⁴⁰ Además de las protestas de los almaceneros, existía también un cúmulo de acusaciones que, en varios sentidos, habían lanzado en contra del coronel Escandón, principalmente, los religiosos franciscanos del Colegio de Guadalupe de Zacatecas, encargados de las misiones del Nuevo Santander. Véase BNM, AF, caja 44/1008/1009/1010.

Nuevo Santander, ordenó, en 1757, una inspección en el Seno Mexicano, para conocer la situación y el desarrollo de toda la empresa pacificadora y colonizadora que había estado y aún continuaba a cargo de José de Escandón.⁴¹

La misión fue encomendada al capitán de dragones José Tienda de Cuervo, como juez inspector, y al ingeniero en segundo Agustín López de la Cámara Alta, como acompañante asesor. Para poder comprender la importancia que representó en ese momento la actividad comercial del puerto de Soto la Marina y la injerencia que en este asunto tuvieron los comerciantes de la ciudad de México —que he venido señalando—, basta acercarse a tres de los 24 números de los que consta la Instrucción que los funcionarios encargados de la inspección debían tomar en cuenta durante su comisión. Los números aludidos son 13, 14 y 24; todos ellos concernientes al reconocimiento pormenorizado de la ría o barra de Santander o Soto la Marina: “siendo éste el punto más serio [de toda la Instrucción] que ha de observarse con toda reflexión y a que deben conspirar el mayor cuidado y vigilancia para precaver todo inconveniente que pudiera seguirse de cualquier leve descuido u omisión...”⁴²

El informe que José Tienda de Cuervo presentara al virrey el mismo año de 1757, compuesto de 24 cuadernos, es, como bien lo define Juan Fidel Zorrilla, una “diligencia judicial” practicada en el Nuevo Santander.⁴³ Tanto el informe de Tienda de Cuervo, como la descripción general de la colonia que posteriormente redactara López de la Cámara Alta, resultaron nocivos para el desempeño del puerto de Soto la Marina. El sentir de fray Vicente de Santa María, sobre tan especial asunto, es que los intereses que tenían ambos funcionarios, uno en Veracruz y otro en México, más que la ignorancia, los llevaron a rendir noticias incongruentes y contradictorias con tal de “sostener ante el gobierno el comercio exclusivo de Veracruz, sin haber reflejado ante todo, y como debían, que de esto se siguió y aún experimenta en el día una excesiva carestía originada de los fletes por cuatrocientas leguas, y hasta quinientas leguas de tierra, y por consiguiente el poco consumo de los efectos ultramarinos en las provincias internas de América, que están inmediatas a la misma costa de Veracruz y a otros puertos...”⁴⁴

Acusación como ésta, a simple vista podría parecer hasta temeraria; no obstante, cobra sentido cuando se coteja con la parte del informe donde Tienda de Cuervo señala que este comercio del Nuevo Santander puede ser muy pernicioso para el comercio de México “porque en este caso no acudirían a aviarse en esta capital los que proveen las provincias del Nuevo Reino de León, Coahuila, Texas, Nueva Galicia, Guadalcazar, Potosí, Huasteca y tal vez otras; y es consecuente que faltándoles este ramo a sus comerciantes, decaeciesen sus caudales, y yo concibo señor, que es muy conveniente que en esta capital se conserve el principal nervio del comercio...”⁴⁵

Tienda de Cuervo estaba convencido de que el cierre total del puerto era lo más pertinente para el bienestar del reino; sin embargo, para no afectar demasiado el desarrollo de la recién establecida provincia, propuso que el tráfico marítimo de *La Conquistadora* se limitara sólo a

⁴¹ *Estado general de las fundaciones...*, v. 1, p. 5.

⁴² *Ibid.*, v. 1, p. 5-10.

⁴³ Zorrilla, *El poder colonial...*, p. 161.

⁴⁴ Santa María, *op. cit.*, p. 87.

⁴⁵ *Estado general de las fundaciones...*, v. II, p. 21.

Veracruz. Para reforzar su punto de vista —apoyado en las diligencias practicadas por el ingeniero De la Cámara Alta— añadió datos muy prolijos acerca de lo gravoso que resultaría para la Real Hacienda la habilitación de Soto la Marina, por las serias limitaciones naturales que como puerto tenía.⁴⁶

Con argumentos de este tenor, y otros más que rindiera en varios sentidos, el vigoroso y airado informe que José Tienda de Cuervo entregara al virrey marqués de las Amarillas fue decisivo para el cierre ulterior de Soto la Marina. Oficialmente, en 1763, se expidió una real cédula mediante la cual se prohibió la habilitación del puerto y se ordenó la destrucción de todo lo que estuviese construido; en 1773, la orden fue ratificada por el rey de España Carlos III, quien pidió además que se procurara “aumentar los defectos y embarazos que tiene su propia construcción y se prohíba todo trato de embarcaciones por él, aun las menores de la expresada costa”.⁴⁷ Ahora bien, en los hechos el puerto dejó de funcionar, de manera regular, pocos meses después de efectuada la visita de José Tienda de Cuervo.

Con la desautorización del uso del puerto en las costas del Nuevo Santander, quedaba protegido el monopolio comercial determinado por los almaceneros de la ciudad de México y, por consiguiente, fueron asegurados los circuitos comerciales que ese grupo tenía establecidos en diversas provincias del noreste novohispano. Fue éste el primer duro golpe político que recibiera el jefe militar del Nuevo Santander; cuatro años más tarde, José de Escandón sería relevado del gobierno de esa provincia.

Como es de advertir, la verdadera índole del bloqueo marítimo comercial del puerto de Soto la Marina fue el choque de intereses que se produjo entre los comerciantes del centro y del noreste novohispano. Pese al apoyo oficial y a la formalidad que llegó a tener el establecimiento de un puerto en el Seno Mexicano, una vez que el proyecto económico empezó a responder a las expectativas de los inversionistas involucrados en la empresa, los almaceneros, para defender sus privilegios mercantiles, recurrieron a las autoridades virreinales para que frenaran el comercio intrarregional que se había establecido durante la etapa de consolidación de las villas y acabaran, en su fase embrionaria, con el intercambio comercial marítimo que se pretendía instituir hacia el interior y el exterior de la Nueva España.

Sin reparar por ahora si el puerto era o no a propósito para semejante iniciativa, el caso de la deshabilitación de Soto la Marina es un claro ejemplo de la política que, en muchas ocasiones, aplicó el gobierno colonial para obstaculizar cualquier iniciativa renovadora que se antepusiera a sus intereses o a los de ciertos grupos de poder de la Nueva España. Competencia tan desleal, como el incidente de los almaceneros, acabó por desalentar a todos aquellos hombres que vieron la necesidad de un cambio de la estructura mercantil como parte del desarrollo económico de la colonia.

Patricia Osante

Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM

⁴⁶ *Ibid.*, p. 19-25.

⁴⁷ Zorrilla, *Dos villas...*, p. 74.