

# SEQUÍA Y CRISIS EN EL TRANSPORTE NOVOHISPANO EN 1794-1795

Clara Elena SUÁREZ ARGÜELLO  
*Centro de Investigaciones y Estudios  
Superiores en Antropología Social*

YA SE HAN ESTUDIADO LAS CRISIS agrícolas del periodo colonial,<sup>1</sup> es decir, años malos en el cultivo del maíz o del trigo, en los que la producción se redujo de manera considerable. El transporte colonial, igual que la agricultura, se veía afectado en ciertos años por escasez de lluvias o sequías, lo que se manifestaba con la falta de pastos para alimentar a los animales y con la esterilidad de los “aguajes”.

Estas crisis no coincidían necesariamente con las trigueras o maiceras;<sup>2</sup> se trata de la falta de pastos y de la mortandad de ganado, en todo el territorio novohispano, que alteraba el sistema de transporte establecido. Las más de las veces los arrieros, a pesar de que se les ofrecía un pago triple por flete, se negaban a efectuar viajes de traslado de mercancía por el riesgo que corrían sus animales, cuya pérdida significaba perder la inversión de su capital.

Los efectos en la economía fueron múltiples. Por ejemplo, desde la fundación del Estanco del Tabaco (1766), la distri-

<sup>1</sup> Para las crisis maiceras véase FLORESCANO, 1969 y para las trigueras, SUÁREZ ARGÜELLO, 1985.

<sup>2</sup> Si bien no necesariamente el transporte padecía una crisis al incrementarse notoriamente los precios de maíz, los años que sabemos que los arrieros se mostraron renuentes a trabajar sí coinciden con un elevado precio en el maíz, aunque no en las “grandes crisis”, como la de 1785-1786, o la de 1801-1802. Véase FLORESCANO, 1969, pp. 174-179 y 234-235.

bución de los insumos de este cultivo se dificultó por problemas en el transporte en 1782, 1793 y 1795; esta última crisis fue tan aguda que obligó a las altas autoridades a embargar las recaus, medida que, aun cuando ocasionalmente se efectuaba, estaba radicalmente prohibida. En los apartados siguientes se verá la manera en que se presentó dicha crisis, cómo afectó la distribución de tabaco, y qué medidas se tomaron, así como las propuestas para evitar este tipo de problemas.

#### LOS PRIMEROS EFECTOS DE LA SEQUÍA

Durante 1794 se presentó una escasez de lluvias que se prolongó durante buena parte de 1795, lo que entorpeció el abastecimiento adecuado de tabaco y sus insumos, a las diversas fábricas y administraciones de la renta; aun cuando los arrieros, en principio, cobraban elevados fletes por el transporte, posteriormente mostraban renuencia a efectuar los viajes. Ya desde 1793 la prohibición del virrey, tanto a los justicias ordinarios como a los militares de embargar recaus, bajo el pretexto de ser “para el Rey o la Real Hacienda”, indica la escasez de animales para el transporte y la deficiencia en el abasto de las administraciones, los establecimientos comerciales y las fábricas del Real Estanco.

Otra de las causas probables de insuficiencia en el transporte fue el incremento en el movimiento mercantil de la colonia y su desfase con la organización del transporte novohispano. A esto se aúna que las lluvias en 1794 se presentaron muy escasas en todo el reino; en la provincia de México se elevó el precio del maíz y del frijol,<sup>3</sup> en Oaxaca, la harina blanca;<sup>4</sup> también se presentó sequía en la región veracruzana y en las provincias internas. El informe respecto a las lluvias y producción agrícola del responsable guanajuatense, menciona que la temporada de aguas fue muy exigua, señalando patéticamente:

<sup>3</sup> AGI, *Indiferente General*, 1560, f. 165.

<sup>4</sup> AGI, *Indiferente General*, 1560, f. 166.

La falta de aguas produce igualmente una aridez lúgubre, y la falta de pastos empieza a hacer sensible la mortandad de los ganados, instrumentos esenciales de la labranza.<sup>5</sup>

En la jurisdicción de Zacatecas se subraya el mismo grupo de problemas; el abastecimiento proveniente de la provincia de Guadalajara era muy escaso y los precios se elevaron. El de Bolaños, de manera más específica, describe una epizootia:

[...] en el mes de enero de este año cayeron dos o tres aguaceros, que por lo copioso y tenaces [...] de los que llaman agua nieves: los efectos [...] [...] en el ganado vacuno, caballar y mular de la enfermedad llamada piojo, de la cual en solo aquel partido habrán muerto tres mil mulas, con alguna dificultad en los síntomas del mal, por que aún en lo general se desflaquecían, hinchándoseles la cabeza, vientre y espaldilla, y de este modo duraban algunos días sin querer comer y pasando con mucha violencia de agua, siendo indispensable que no los perdieran de vista por que caían con frecuencia, y por sí no podían levantarse; y otros animales de las dos especies vacuno y caballar, aún estando muy gordos daban dos o tres vueltas y morían: que como cupo acertadamente que dicha plaga había sido comprensiva a todos aquellos alrededores le pareció conveniente prohibir que se vendiera carne seca alguna.<sup>6</sup>

Al no presentarse lluvias en 1794, la crisis se agudizó aún más para el siguiente año. Una de las políticas del Real Estanco era pagar la menor cantidad posible de fletes: aprovechaban el retorno de arrieros, que hubieran descargado mercancía a su lugar de origen, y se les pagaban solamente lo necesario para cubrir el viaje; esta oferta escaseó por el temor a la pérdida de mulas, lo que provocó el desabasto de estos productos en las administraciones del tabaco.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> AGI, *Indiferente General*, 1560, f. 172, Guanajuato, 4 de julio de 1794.

<sup>6</sup> AGI, *Indiferente General*, 1560, ff. 174-175.

<sup>7</sup> Todo lo relativo a la crisis en el transporte, a los embargos de mulas y las diversas propuestas y posiciones para resolver este problema se encuentra en AGN, *Tabaco*, vol. 345. Dicho volumen no tiene registrados

El Factor de Puebla, a fines de marzo de 1795, escribía a la Dirección General del Tabaco para comunicar la dificultad para encontrar arrieros que abastecieran algunas cabeceras de partido como Tlapa, Llanos, Teuxtítlan y Jalapa. Por un lado, exponía, en Puebla había siempre arrieros para distribuir diversos tipos de carga, como harina y otros víveres, a Veracruz o a los lugares ya mencionados, y ellos preferían esto a los cajones de cigarros y puros, más voluminosos y pesados. Por otro, si bien estaba prevenido que de cada partida se enviaran los arrieros con sus recuas, ello se había dificultado y no se conseguía transporte ni aun por medio de los "corredores"<sup>8</sup> que a veces, lo proporcionaban, pues los comerciantes otorgaban gratificaciones para conseguir el traslado de sus propias mercancías.

Al regresar de Veracruz era usual que las recuas vinieran cargadas con diversos productos de esa zona. Igual sucedía con Teziutlán y Llanos, de donde, al retorno, enviaba harinas o jabón. En el caso de Tlapa la dificultad era mayor, pues había transporte hacia aquella zona sólo cuando se levantaba la cosecha de algodón —esto es, un transporte estacional—; incluso, los arrieros que venían de ese rumbo, como Chiautla, no querían retardar su regreso. No se conseguía el traslado ni con el ofrecimiento de un pago mayor, por lo que el factor del estanco del tabaco consideraba conveniente y solicitaba autorización para embargar las mulas, pues de otra manera no se haría responsable de la falta de abasto.

La administración independiente de Monterrey, también en marzo de 1795, describía la escasa existencia de mercancía que tenía en su almacén (28 cajones de cigarros) y la falta de abasto en sus fielatos, y planteaba solicitar ayuda a Saltillo, y advertía que, de no encontrar una respuesta favorable,

---

expedientes ni se encuentra foliado, por lo que no se hacen citas específicas salvo cuando la referencia sea de otra fuente.

<sup>8</sup> Individuos con conocimientos sobre comercio y transporte que intermediaban en éstos para una consecución más expedita, a cambio de una cierta gratificación. El Consulado de Comerciantes autorizaba este oficio y proporcionaba los nombramientos respectivos.

tendría que cerrarlos por falta de abastecimiento, pues no se había atendido su solicitud a pesar de los múltiples oficios que había enviado a México.

A principios de abril se comunicaba, desde Querétaro a la Dirección General de la Renta que el funcionamiento de la fábrica estaba garantizado hasta mediados de mayo, pues solamente quedaban en existencia 32 tercios de tabaco en rama y 16 balones de papel, por lo que, por el número de días que tardaba el viaje, era urgente la remesa de ambos productos; de lo contrario, la producción se haría más lenta, con el riesgo de paralizar sus labores totalmente.

La solicitud de la factoría de Guadalajara era similar; indicaba la misma carencia y la amenaza de cerrar fieltos y estanquillos por falta de abastecimiento adecuado. Sugería surtir la factoría desde Querétaro —sin saber que allí también existía escasez— en primera instancia a la propia Guadalajara, y en orden consecutivo Jerez, Bolaños, Zacatecas, Fresnillo, Lagos y Tlaltenango. A principios del año, se verificó la paralización de labores en la fábrica de Guadalajara y se repitió en mayo. Los arrieros tenían suficientes razones para negarse a prestar sus servicios. Por ejemplo, Cristóbal de Anaya, arriero originario de la jurisdicción de Xilotepec,<sup>9</sup> salió cargado con puros y cigarros con destino a Durango el 28 de enero de 1794, y para el 22 de junio —según informaba por carta el factor y contador— aún no había arribado: en tiempos normales el promedio de viaje era de 55 días.<sup>10</sup> En los almacenes generales, preocupados por la dilación, trataron de averiguar la causa, y resultó que el atajo de mulas no resistió el rigor de la sequía durante el tránsito de la ciudad de México a Huichapan, y hubo que habilitar otras mulas para poder proseguir el viaje.

<sup>9</sup> Deduzco que sea originario de esa jurisdicción, porque todos los arrieros de apellido Anaya que aparecen en un asiento de arrieros de 1800 son naturales de la población de Huichapan. AGN, AHH, vol. 107, exp. 4.

<sup>10</sup> AGB, AHH, vol. 107, exp. 4. Promedio basado en este documento.

PROPUESTAS INMEDIATAS PARA SOLUCIONAR LA CRISIS  
DEL TRANSPORTE

Ante tal situación, la Dirección del Tabaco manifestó a la Junta Superior de Real Hacienda que la falta de abasto en algunas factorías y administraciones, por tratarse de un producto monopolizado, podría provocar “murmuraciones de la plebe” y hasta de conmoción social, además de la disminución real en los ingresos de la renta. Así, solicitó que las diversas intendencias novohispanas obliguen a los arrieros a tomar carga del estanco para abastecer a las administraciones afectadas. Se argumentaba la escasez de abasto en las administraciones referidas, y que, no obstante el ofrecimiento de un pago mayor de fletes, los arrieros no aceptaban la carga de mercancía, por lo que urgía una solución. La dirección citada planteaba que, para el abasto de harinas de Puebla a Veracruz, los oficiales reales embargaran recuas, como única alternativa, aunque estuviera prohibido.

Por su parte, los funcionarios responsables de los almacenes generales del Real Estanco del Tabaco en la ciudad de México, Terán y Carrillo, también informaron al director general interino de la Renta, don Silvestre Díaz de la Vega, sus infructuosos esfuerzos por conseguir arrieros que transportaran los productos a los diversos lugares donde se manifestara escasez. Ya que en ellos recaía la responsabilidad de abastecer a las diversas administraciones y factorías, mencionaban haber escrito al pueblo de Huichapan, al de San Gerónimo Aculeo y a San Juan del Río —todos en la intendencia de México, lugar de residencia de la mayoría de los arrieros que viajaban “hacia tierra adentro”—, ofreciéndoles un pago mayor al regular, sin resultado positivo. Incluso, ofrecieron triplicar el flete para el viaje a una recua de don Pedro Alies que transportaba chile, cuyo mayordomo rechazó, señalando que “no refleaban”. Con este informe, esperaban que el director general de la Renta del Tabaco tomara las providencias oportunas para solucionar el problema.

Por ello, y no obstante las providencias en favor del funcionamiento de la arriería en total libertad, el director de la Renta del Tabaco solicitó que se revocaran éstas para obli-

gar a los arrieros a viajar a las factorías y administraciones con escaso abasto, conduciendo lo necesario para proveerlas, por supuesto siempre “con prudencia y buenos términos”, y con los fletes a los precios corrientes para evitarles perjuicios. El director escribió directamente al virrey Marqués de Branciforte para que fuera éste quien dijera la última palabra, haciéndole ver los perjuicios que se ocasionarían al estanco del tabaco en caso de no resolverse dicho problema.

El expediente se turnó para su estudio al fiscal de Real Hacienda, quien señaló, en los inicios de mayo de 1785, varios puntos importantes:

- a) La trascendencia que puede tener la falta de abasto en las fábricas de la Renta del tabaco, así como en los fielatos y en las administraciones.
- b) No obstante utilizar “el método dispendioso”, o sea, un gasto excesivo en fletes, ni ofreciendo un pago triplicado, se ha logrado el objetivo de conseguir el transporte, al preferir los arrieros “carga más ligera y acomodada” que los cajones y tercios del tabaco pues “procuran preservar sus recuas al estrago y consecuencias del mayor peso”.
- c) Ya que esta última razón es de mucho peso y el giro del comercio es continuo, la escasez de recuas para el transporte del tabaco será la misma o tal vez se agudice mientras los arrieros tengan libertad de elección, lo que llevará a la falta total de surtimientos en las administraciones, a murmuraciones de la gente y a una baja en los ingresos del estanco, por lo que se hace necesario llegar al embargo.

Además, opinó que, como los términos de “suavidad y diligencia regular” no habían funcionado, consideraba necesario “usar de las vías de hecho”; por ello, aunque fue preciso comunicar a los arrieros para asegurar la provisión de las administraciones desposeídas, recomendó prudencia y suavidad en el trato, y que la medida fuera temporal, es decir, que se revocara a brevedad una vez abastecidas administraciones y fielatos.

Planteó, también, que se informara primero, al director de la Renta y a los fieles de los almacenes generales, así como a sus diversos administradores y factores; aconsejó

comunicar la medida a los diversos intendentes novohispanos para que recurrieran a sus distintas autoridades con el objeto de hacerla valer, “por supuesto que sin vejación ni agravio de los arrieros en los ajustes de fletes, que deberán ser en los precios corrientes, ni en otra cosa alguna”, y recomendó una distribución equitativa de las cargas en los diversos atajos que se obtuvieran con este objetivo, esto es, que se permitiera a los arrieros que también transportaran otro tipo de cargas. En resumen, informó al virrey que por esta vez podía usarse el embargo de recuas y revocar la orden una vez que las diversas administraciones estuvieran proveídas.

De esta manera, el virrey, con la opinión del fiscal y la consulta y acuerdo de la Junta Superior de Real Hacienda, el 24 de junio de 1795

[...] alza y revoca esta vez y por el tiempo necesario las providencias prohibitivas del embargo de recuas [y] que se procure a los arrieros que se proporcionen en la carrera de las administraciones desproveídas, a la conducción de lo que fuera menester remitirlas, con la prudencia y buenos términos que corresponde.

Dicho bando cobró vigencia al informarlo a los funcionarios responsables de llevarlo a cabo; de este modo se informó a los intendentes, quienes a su vez transmitieron el mensaje a los subdelegados, y así se avisó tanto a la Intendencia de México como a otras, que a su vez lo transmitieron a sus diversas jurisdicciones, como Texcoco, Pachuca, Tenancingo, Sultepec, Coyoacán, Zumpango de la Laguna, Xochimilco, Cadereyta, Potosí, Coatepec Chalco, Mextitlán, Veracruz, Oaxaca, Chalco, Atitalaquia, Tepantitlán, Valladolid, Zimapán, Tula, Querétaro, Taxco, Toluca, Actopan, Zempoala, Puebla, Guadalajara.

Los subdelegados se dieron por enterados y respondieron a la orden en un tenor semejante a éste:

El subdelegado de la Jurisdicción de Huichapam y Provincia de Xilotepec queda entendido de facilitar por sí y sus encargos a

los administradores y dependientes de la Real Renta de Trabajos a las mulas de carga, y demás auxilio de que se necesiten para conducir a las respectivas administraciones las cargas de este efecto para el público no experimente escasez de cigarros, ni polvos; sin que se cause a los arrieros vexación ni agravio en los ajustes de los fletes, y cumplirá exactamente con lo que V.E. se sirve mandarle en su superior orden de 24 de junio último.

Dios guarde la importante vida de Su Excelencia,

Xilotepec y Julio 7 de 1795.

Manuel de Valenzuela (rúbrica).

#### ALGUNOS INTERESES AFECTADOS

Por supuesto, al promulgar el bando y efectuar la requisa de mulas para que transportasen los diversos productos del tabaco hubo protestas y amparos por parte de los transportistas con mayor capacidad económica, que incluso sostenían “asientos”, o sea, contratos con el gobierno para el transporte de ciertas mercancías de interés vital para la buena marcha del virreinato.

El primero en protestar fue Pedro de Vértiz, uno de los transportistas novohispanos más importantes y reconocidos, poseedor de varias recuas, y con suficientes relaciones para controlar a bastantes arrieros independientes, “sus ahijados”. Durante varios decenios fue el contratista “conductor de cargas reales”, distribuidor de plata, cobre, y otros artículos de mucha importancia para la corona.

Elevó su protesta por el embargo que la dirección del Tabaco llevó a cabo con un atajo que conducía cobre a Veracruz, y del que tenía que responder en virtud de la solitud que de este producto se pedía en la metrópoli, así como para lastre en las embarcaciones de guerra que transportaban caudales a España. Se quejaba del costo de los gastos de los tres días de detención de los animales, y porque con ello se perjudicaba el servicio del rey. Argumentaba la prohibición existente para el embargo de recuas, y explicaba que ello además era una cláusula específica en su contrato para conducir las cargas reales, y así no podría cumplir adecuadamente.

Incluso, decía De Vértiz, con tal de responder al contrato y enviar cerca de cuatro millones de pesos a España vía Veracruz, había dejado en su casa muchas otras cargas que se le ofrecían del comercio particular al mismo destino, y solicitaba la intervención directa del virrey para que por ninguna causa o motivo, el embargo afectara a ninguna de sus recuas, incluidas las de sus “ahijados”.

Algunos otros transportistas de importancia, poseedores de cierto capital y con contratos de conducción, protestaron la medida del embargo. Entre ellos, se encontraba José Antonio Barrón, quien de acuerdo con la Real Hacienda estaba contratado para el envío de medicinas a Chihuahua, armas a Saltillo y Arizpe, clavazón, herraje y otros productos a San Blas, así como bulas<sup>11</sup> y papel sellado a las diversas tesorerías. Aquí se argumentaba que no enviar las medicinas era “en perjuicio de la humanidad”.

También se quejaban el apoderado de don Toribio de la Cortina Díaz —José Antonio Aguirre—, asentista conductor de cargas reales de San Luis Potosí, así como un conductor menor, dueño de una recua de 16 mulas llamado Pedro Rico, de Valle de Santiago, que transportaba las cargas del “Real Estanco de Alumbres y Colores” desde unas minas de azufre en Taximaroa,<sup>12</sup> a la fábrica de pólvora de la ciudad de México.<sup>13</sup>

La misma petición efectuaba don Rafael Villagrán, quien se denominaba “conductor de las Provincias Internas de la Sonora y la Nueva Vizcaya”; argumentaba el transporte de

<sup>11</sup> Las bulas eran “la carta, breve o letras apostólicas, escritas regularmente en pergamino, de las cuales suelen venir pendientes unos sellos de plomo...”. *Diccionario*, 1984, t. I, Madrid, facsímil. Gredos, 1984, p. 711.

<sup>12</sup> Taximaroa, en la jurisdicción de Maravatío, colindaba con la jurisdicción de Celaya donde se encontraba situada la población de Valle de Santiago; de ahí era originario el asentista del estanco de alumbres y colores. GERHARD, 1986, pp. 65-68 y 177-179.

<sup>13</sup> FONSECA y URRUTIA, 1978, t. II, pp. 234-242 y 266-270. Para la fabricación de la pólvora se necesitaba, además, salitre, azufre y carbón, productos algunos de ellos cuyo beneficio era lejano a la ciudad de México; su abastecimiento se contrataba con diversos individuos, quienes se obligaban a la entrega directa en la fábrica de pólvora.

muy diversas mercancías a las misiones, presidios y reales mineros así como a sus comerciantes; pedía la exención del embargo no solamente para sus recuas, sino para un total de 106 atajos que efectuaban este servicio.

La Dirección General del Tabaco había tomado algunas medidas en relación con el embargo de recuas: de ninguna manera se tomarían las de las haciendas —“no destinadas a camino real”— o las que por falta de fuerzas se observara que no pudieran realizar el transporte. Más tarde, el virrey indicó que se liberara de la orden de embargo al conductor de cargas reales don Pedro de Vértiz, así como a don Antonio Barrón, que remitía mercancías a lugares muy lejanos; se incluyeron en esta orden no sólo las recuas de su propiedad, sino también las de “sus ahijados”. El contador general de Azogues solicitó que se aplicara también dicha medida a los atajos que conducían este producto. Señalaba que al asentista conductor de azogues, le era imposible tener en propiedad tantas mulas para trasladar este producto, por lo que daba —durante la mayor parte del año— ocupación a muchos arrieros en dicho traslado. La orden de embargo de mulas tampoco se aplicó para la conducción de azogue, aunque inicialmente se había dicho que la mitad de estos atajos se dedicaran al transporte del tabaco.

También se concedió la libertad de embargo al conductor de cargas reales de San Luis Potosí, don Toribio de la Cortina, así como todos los traslados que se hicieran por cuenta de la Real Hacienda; incluido en la excepción se encontraba el asentista de la leña de la Casa de Moneda, así como don Francisco Alonso Terán, que trasladaba cobre a Veracruz, para los navíos desde el mineral de Santa Clara, ubicado en la jurisdicción de Valladolid.

Aun solicitaban la exención del embargo don Juan José Pinto, asentista del estanco de colores, y don Rafael Villagrán. El primero, al poseer sólo un atajo de 16 mulas, seguramente recurriría a más dueños particulares de recua para satisfacer el compromiso; el segundo, conductor de las provincias internas, incluso pedía que no se embargaran 106 atajos de los que siempre disponía para el abastecimiento tierra adentro. Pinto —asentista del estanco de colores—

quedaba excluido del embargo por tratarse de productos necesarios para la Real Hacienda, pues el alumbre se entregaba para la fabricación de pólvora.

Con todas estas excepciones quedaban, para proveer al Real Estanco de Tabaco, solamente las recuas de particulares que no tuvieran este tipo de compromisos. El director interino del Estanco del Tabaco argumentaba que sólo los traslados de Villagrán, 106 atajos necesarios con un promedio de 25 mulas cada uno, alcanzaban un total de 2 650 mulas. Así, la suma total de las mulas embargadas significaría un número insuficiente de animales para satisfacer las necesidades de distribución del tabaco.

Por el atraso en el reparto de muy diversas mercancías, y las necesidades de utilización de arrieros particulares por los diversos asentistas del transporte, se impediría que los arrieros, una vez liberados de sus diversos traslados, se acercaran a ofrecer sus servicios a los almacenes del tabaco, como había ocurrido usualmente.

Con la exposición de estos problemas, para fines de agosto de 1795 muchos de los atajos embargados tuvieron que ser liberados, y la distribución necesaria de tabaco a las diversas administraciones y factorías no fue todo lo satisfactoria que se esperaba.

José de Terán y Agustín Carrillo, los fieles de los almacenes generales del tabaco, informaban que de fines de junio —fecha del embargo— a fines de agosto se habían distribuido 2 978 tercios de tabaco en rama y labrados, a 45 parajes en 1 489 mulas, que “con corta diferencia” representaban 60 atajos de 25 mulas cada uno, aunque su composición era variable. Asimismo, se había dejado parte de las mulas a muchos de los arrieros embargados para que se beneficiaran con cargas del comercio, además de pagarles bien los fletes correspondientes a la renta del tabaco.

Al Real Estanco del Tabaco no le convenía establecer un “asiento” (contrato) de transporte para la distribución de sus mercancías, pues trataba de evitar el menor gasto en todos los renglones posibles; así, con respecto al traslado de sus productos, procuraba siempre aprovechar los viajes de retorno de los arrieros, lo que era favorable para un menor pago de fletes.

Debido a las circunstancias imperantes en ese momento, la grave escasez que acusaban muchas administraciones por la interrupción de su abasto habitual, por no haber satisfecho la necesidad comercial de tabaco a las diversas regiones novohispanas, y por la exigua distribución lograda, don Silvestre Díaz de la Vega, director de la Renta, solicitaba al fiscal de Real Hacienda que se prorrogara el embargo.

#### LEVANTAMIENTO DEL EMBARGO

En los primeros días de septiembre de 1795, los funcionarios de los almacenes generales de la Renta del Tabaco, Terán y Carrillo, informaban al director acerca de las remesas de tabaco enviadas a las diversas administraciones y fábricas, y consideraban que ya podía suspenderse el embargo de los arrieros y sus recuas, si bien, aún se encontraba pendiente el abastecimiento de algunas factorías. Según ellos, dicha medida perjudicaba al público y en ocasiones predisponía a los arrieros, quienes no entraban a la ciudad con sus atajos para evitar el embargo, y creían que al restablecer la libertad, éstos acudirían sin obstáculo a la Renta para ofrecer sus servicios.

Con base en esta comunicación, don Silvestre Díaz de la Vega informaba al fiscal de Real Hacienda que “se han proporcionado arrieros” y enviado remesas, y no obstante aún no de modo suficiente, consideraba útil usar “del arbitrio de embargos sólo por el tiempo preciso de la urgencia y el de libertar al público y los arrieros de los perjuicios que les resultan”.

Al respecto, el fiscal opinó que el embargo de recuas para conducir los productos de la renta del tabaco fue el último recurso a la necesidad presentada, pero que era totalmente perjudicial a la arriería, al comercio, a las diversas poblaciones de las provincias internas, así como a otras ramas y objetivos de la Real Hacienda, por lo cual instaba al director de la Renta del Tabaco que le presentara propuestas de solución a largo plazo, para problemas similares, cuando se volvieran a presentar.

Enterado el virrey novohispano, dictó el bando de cese de embargos e informó de él al propio director de la Renta, a los diversos intendentes y a los subdelegados:

Socorrida ya la necesidad de tabacos que había en algunas fábricas y administraciones de la Renta, he resuelto que, cesando la providencia del embargo de mulas que con este motivo dispuso mi orden de 24 de junio último, se restituyan las reguas y sus dueños a su anterior libertad, en observancia de los antiguos despachos, y recientes bandos de este superior gobierno, y de la real orden de 30 de marzo de 82, inserta en los de 23 de septiembre del mismo, y 18 de julio de 93: lo que aviso a V. para su cumplimiento, y que lo comunique con el mismo fin a quienes corresponda.

Dios guarde a V. muchos años.

México 17 de septiembre de 1795.

Branciforte.

Además, el levantamiento del embargo de recuas se notificó a Guadalajara, Zacatecas, Zimapán, Toluca, Valladolid, Mezquitlán, Veracruz, Oaxaca, Potosí, Sultepec, Taxco, Tenancingo, Puebla, Pachuca, Querétaro, Texcoco y Tula y Chalco.

#### PROPUESTAS DE SOLUCIÓN A LARGO PLAZO A LA CRISIS DEL TRANSPORTE

Durante este periodo las autoridades buscaban solucionar las crisis recurrentes en la distribución de mercancías, en este caso del tabaco y sus insumos.

Se contemplaban como probabilidades de solución:

- a) Establecer contratos o asientos con arrieros para la distribución de la mercancía.
- b) El surtimiento abundante de los establecimientos comerciales en tiempo oportuno, esto es, el acopio suficiente de tabacos, tanto en rama como puros y cigarros, para precaver la escasez; sin embargo, esta última propuesta presentaba la necesidad de alquilar almacenes, lo que ocasionaría un mayor gasto y un gran riesgo de desfalcos o quiebras por malos manejos en la administración.

Se tenía que contemplar el proceso completo del transporte: no sólo se trataba de la distribución del tabaco y labrados a las diversas administraciones y factorías, sino del tabaco en rama desde las villas (Córdoba y Orizaba) a los almacenes generales en la ciudad de México, así como del traslado del papel y del polvo de tabaco (proveniente de La Habana) desde el puerto de Veracruz, causante también de un significativo gasto de fletes.

Lo usual en el transporte del tabaco había sido el aprovechamiento de las recuas que, cargadas de trigo, lanas y otros efectos de tierra adentro, retornaban a sus lugares de origen cobrando un flete mucho menor, circunstancia muy favorable.

Para surtir a las factorías y administraciones más distantes como Guadalajara, Rosario, Durango o Chihuahua, el estanco del tabaco utilizaba a los arrieros de la región de Huichapan, Aculeo y San Juan del Río, quienes cada año acudían a los almacenes generales de la Renta con la seguridad de encontrar carga para transportar, aun cuando la llevaban a menor flete que lo que pagaba el comercio.

El movimiento desde los almacenes generales, tanto de tabaco en rama como en puros y cigarros, incluido papel y polvo, variaba entre 14 000 y 15 000 cargas, lo que significaba un número igual de mulas. Era difícil establecer un asiento o contrato para esto, pues no había en toda la Nueva España un arriero que poseyera ese número de mulas, y la opción era efectuar el contrato bajo los términos de utilizar a un asentista con "ahijados", es decir, un dueño de recua responsable de efectuar los traslados, con la organización de un numeroso grupo de arrieros; ello también significaba un gasto más elevado de fletes a la Renta, y posiblemente al transporte en general.

El asiento, por otro lado, no resolvería el problema, pues en años de esterilidad, con tantas calamidades, el contratista tendría los mismos problemas para resolver el total abasto del tabaco. La renta del tabaco no remediaría de ningún modo la falta de surtimiento por la imposibilidad de usar los caminos. Por si fuera poco, los asentistas del transporte promoverían todos sus recursos para obtener un pago más

elevado de fletes, así como la indemnización por daños y perjuicios.

De ello se deducía que establecer un contrato no proporcionaría ningún beneficio, sino al contrario. En años normales habría excedente de mulas y la renta del tabaco podía seguir administrándose como siempre lo había hecho; lo más recomendable era proporcionar un surtimiento abundante para precaver los tiempos de escasez.

Ya se había tenido una experiencia negativa con respecto a la distribución de tabaco en rama desde las villas a los almacenes generales: se había contratado en dos ocasiones consecutivas, por periodos de cinco años (1774 a 1783), a don Francisco López, y al finalizar el segundo contrato los resultados no satisficieron las expectativas, y se decidió no prorrogarlo; convenía mucho más arreglarse con arrieros particulares, pues por añadidura, el asentista recurrió incluso al rey de España para conseguir un pago más elevado por flete.

### CONCLUSIONES

Hasta ahora no se han considerado en la historiografía las crisis provocadas por problemas en el transporte. La falta de mulas resultaba tan grave como una mala cosecha de cereales, cuya escasez en el abasto repercutía en toda la población novohispana; o como una cosecha cuya abundancia causara el desplome de los precios, pues alteraba el ritmo de vida económica.<sup>14</sup> El conjunto de problemas del transporte afectaba a toda la economía al disminuir la circulación de mercancías y de dinero, y por ende, el movimiento de capitales.

En primer lugar, se debe considerar la falta de abasto para la población en general; ¿qué tipo de productos podían escasear por no transportarse?; ¿afectaba de la misma forma este fenómeno a los diversos estratos sociales? La provisión de mercancías tenía por supuesto un precio más elevado al aumentar el costo del flete: ¿era accesible así la mercancía a toda la población?

<sup>14</sup> WILHELM, 1986, pp. 25-31.

Sin duda, en tales ocasiones se elevaba el costo de la vida, pues no sólo se pagaba más por lo que se obtenía, sino que seguramente era imposible adquirir otros productos por la misma dificultad de su abasto. Esto nos lleva a problemas de tipo político, como se manifiesta en el caso mencionado, en el que al director de la Renta del Tabaco le preocupaban, en primer término, las “murmuraciones de la plebe”.

En cierto modo, la economía se paralizaba, y no se restablecía hasta que la circulación recuperara su “normalidad”.

Por otro lado, seguramente se presentaban conflictos ásperos entre diversos grupos sociales cuando luchaban por la obtención de transporte. Ganaban, por supuesto, los más poderosos, quienes tenían más recursos y relaciones suficientes para alcanzar “protección”. Esto sucedía con el conductor de cargas reales, Pedro de Vértiz, dueño de una empresa de transportes con una añeja tradición, además de estar relacionado con personas idóneas para mantener el control de este servicio; los arrieros con menos capital, y, por tanto, menos posibilidades, ansiaban seguramente pertenecer a la red de trabajo de De Vértiz para asegurar su sustento.

Otro ejemplo de fricciones entre grupos sociales, es la lucha, en este mismo periodo, entre los hacendados azucareros y los mineros de la jurisdicción de Cuautla Amilpas para obtener el control de transporte, por supuesto, con la participación de los arrieros de la zona.<sup>15</sup>

En el caso que aquí se analizó, la intervención estatal demuestra la gravedad de la crisis, y este arbitraje tenía el fin de cuidar los intereses de la corona. La búsqueda de soluciones a largo plazo indica que se trataba de un problema frecuente en la economía novohispana.

El conocimiento, desde diferentes perspectivas, de estos aspectos del transporte y de sus crisis, puede permitirnos una profundización en el tema de la circulación de mercancías, y a medir, asimismo, hasta qué punto tales crisis alteraban el ritmo económico novohispano.

<sup>15</sup> SUÁREZ, 1992, pp. 101-137.

## SIGLAS Y REFERENCIAS

- AGI Archivo General de Indias, Sevilla.  
 AGN Archivo General de la Nación, México.

*Diccionario*

- 1984 *Diccionario de Autoridades*. Madrid: Gredos, t. 1.

## FLORESCANO, Enrique

- 1969 *Precios del maíz y crisis agrícolas en México (1708-1810)*. México: El Colegio de México.

## FONSECA, F. y Carlos de URRUTIA

- 1978 *Historia general de Real Hacienda*. México: Imprenta de Vicente García Torres.

## GERHARD, P.

- 1986 *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

## SUÁREZ ARGÜELLO, Clara Elena

- 1985 *La política cerealera en la economía novohispana: el caso del trigo*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.  
 1992 "Arrieros novohispanos", en *Trabajo*, pp. 101-137.

*Trabajo*

- 1992 *Trabajo y sociedad en la historia de México, siglos XVI-XVIII*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

## WILHELM, Abel

- 1986 *La agricultura: sus crisis y coyunturas*. México: Fondo de Cultura Económica.