

LAS FERIAS NOVOHISPANAS

Manuel CARRERA STAMPA

HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX, el comercio novohispano era, en parte un fenómeno periódico; las transacciones mercantiles estaban sujetas, en su mayoría, a tiempo y lugares fijos. Esto era consecuencia de la escasez de comunicaciones y del poco volumen de nuestro tráfico. El comercio se efectuaba principalmente por medio de mercados semanales o mensuales, y en ferias anuales.

Las ferias existían desde épocas muy remotas en el Viejo Mundo. Famosas fueron las de las ciudades independientes de Italia en la Edad Media, en donde surgió el primer banco de crédito para facilitar el tráfico comercial entre Florencia, Verona, Pisa, Amalfi, Triani, Génova, Sinigaglia, Venecia y otras ciudades de la costa oriental del Adriático. Célebres en toda Europa fueron las ferias de Lyon, Narbona, Aviñón, Tarbes, Troyes, Beaucaire, Montpellier, Burdeos y Dijon, y sobre todo la de Marsella, rival de las ciudades italianas y de Barcelona en el tráfico del Tirreno. En el Norte de Europa, la Liga Hanseática, fundada en el siglo XIII, controlaba con sus enormes ferias ochenta y cinco ciudades, y abarcaba por entero el comercio del Mar del Norte y del Báltico; sujetas a su monopolio mercantil estaban ciudades tan importantes como Leipzig, Lübeck, Hamburgo, Nuremberg, Francfort, Brema, Dantzig y Riga. Otra feria continental de gran fama fué la de Sturtridge, cerca de Cambridge, en Inglaterra; y, entre los países septentrionales, la de Nijni Novgorod en Rusia.

España no fué ajena a esta forma de contratación mercantil. En tiempo de la dominación sarracena, la de Albacete fué sin duda la feria de mayor importancia en la Península, y bajo el dominio de los reyes cristianos existían las de Valladolid, Burgos, Villalón, Barcelona, Medina de Rioseco, y sobre todo la de Medina del Campo, a la que los Reyes Católicos y sus sucesores concedieron innumerables prerrogativas.

En la Nueva España las ferias fueron un trasunto de costumbres europeas, y más concretamente españolas. Dos fueron

las que afectaron de manera decisiva la economía colonial mexicana: la de Xalapa y la de Acapulco.

La feria de Xalapa.—La principal de todas las ferias novohispanas fué indudablemente la de Xalapa. Tal era su importancia, que la ciudad se conocía con el nombre de “Xalapa de la Feria”. Esta hermosa ciudad, risueño caserío de tejas rojas, blancas paredes, y patios y corredores cubiertos todo el año de perfumadas flores, se halla recostada en las faldas del Macuiltepec, a 1,427 metros sobre el nivel del mar.

La costa veracruzana es insalubre. Sus habitantes se hallaban azotados entonces por las *fiebres tercianas* (malaria), por el mortífero *vómito prieto* (fiebre amarilla) y por millones de mosquitos y otros bichos tropicales. El puerto de Veracruz era en aquellos tiempos un sitio pavoroso por el exceso de población, la falta de higiene y lo destemplado del clima. Quienes arribaban al puerto apenas podían permanecer en él unos cuantos días, unas cuantas horas. Los únicos que soportaban más o menos los rigores del clima eran los moradores del castillo de San Juan de Ulúa, construido en un islote refrescado por los vientos. Aquí era menor la mortalidad, pero de todas maneras había víctimas entre los viajeros, soldados y marinos que llegaban al puerto.

Para escapar de lugar tan nefasto, los comerciantes y propietarios que especulaban con las mercancías llegadas al puerto se refugiaban en sus fincas de Xalapa, lugar de clima más benigno, donde pasaban por lo regular los meses de calor, entre abril y mediados de agosto. Así, el tráfico y la contratación mercantil fueron pasando a Xalapa.

La frase de un viajero francés, “México tiene el primer cielo, Puebla el segundo, Orizaba el purgatorio y Veracruz el infierno”,¹ encierra gráficamente una negra realidad. La ciudad de Veracruz no se saneó hasta fines del siglo pasado y principios del presente. Además, el puerto era inseguro; no ofrecía buen abrigo para las naves, hecho conocido por pilotos y marinos, que procuraban salir de él lo antes posible. En los tratados de navegación de la época se alude a esas circunstancias,² y se dice que el puerto es uno de “los más difíciles” e inseguros a causa de los nortes. En consecuencia, el amarre de las embarcaciones se hacía al abrigo de la muralla del castillo de

San Juan de Ulúa, en unas argollas de bronce que había empu-tradas en el sitio llamado El Pozo; la maniobra era costosa, pero segura. Sin embargo, pese a sus desventajas, Veracruz era el almacén general de las mercaderías españolas y europeas y de la producción mexicana; constituía la salida de nuestras exportaciones, "la garganta de las tierras opulentas de Nueva España", como dijo en cierta ocasión el virrey Mancera.

Las flotas.—Las ferias mercantiles de Veracruz se remontaban a época muy antigua. La primera se verificó en 1587. Pero no eran ferias propiamente dichas: era sólo el desembarco de las mercancías y su compraventa entre los comerciantes que bajaban al puerto para surtirse de productos europeos. La feria, en sentido estricto, no quedó establecida hasta 1718-1720 en Xalapa,³ al reorganizarse la flota española, según veremos adelante.

La feria de Xalapa dependía de la llegada de la flota que salía de Cádiz. El sistema de flotas se inició en 1561 y duró hasta 1778. Desde 1720 (año en que se estableció la feria de Xalapa) hasta 1778 vinieron trece flotas. Como se verá por la siguiente lista, su llegada no era regular: venían cada dos, tres, cuatro, y aun cada cinco años. He aquí la lista:

<i>Años</i>	<i>Mando de la flota</i>	<i>Tonelaje</i>
1720	Fernando Chacón	4,428 5/6
1723	Antonio Serrano	4,309 59/60
1725	Antonio Serrano	3,744 21/40
1729	Marqués de Mari	4,882 1/2
1732	Rodrigo de Torres y Morales	4,458 29/100
1736	Manuel López Pintado	3,141 1/2
1757	Joaquín Manuel de Villena	7,069 7/10
1760	Carlos Regio	8,492 3/4
1762	Francisco M. Espínola	5,237
1765	Agustín de Idiáquez	8,013 3/8
1769	Marqués de Casa Tilly	5,588
1772	Luis de Córdoba	7,674 3/4
1776	Antonio de Ulloa	8,176 ⁴

El cargamento de estas flotas, comerciado en Xalapa, engrosaba el comercio y cubría la demanda de mercaderías que

por lo general existía en el país. Cuando tardaba la flota, la demanda era intensa, aunque la satisfacían en parte los barcos aislados que llegaban a Veracruz desde otras colonias (Cuba, Honduras, Puerto Rico, Venezuela), los del "asiento de Inglaterra" y los cargamentos traídos de Asia en el galeón de Manila. En la Nueva España, país de economía de consumo, hubo siempre demanda de mercancías europeas y asiáticas. Los precios eran elevados, lo cual daba enormes ganancias al comercio y al Consulado.

Artículos de importación y de exportación.—Los principales eran: lienzos, tafetanes, holandillas, hilos, calcetas, cintas de hilo, medias de estambre y de seda, mantos, sedas, encajes de seda y blancos, encajes de oro, galón de oro, sombreros, papel, libros, armas, acero, hierro, clavazón, bigornias para herrerías, planchuelas, serrotes, sierras, escoplos, barrenas de escora y alfajías, picos, cinceles, cuchillos, gubias, escodas, formones, limas, azuelas, yunques, martillos de fragua y peña, escalfadores, navajas, palmatorias, candelabros, cafeteras, tijeras, azafates de azófar, botones, peines y barajas. Entre los alimentos: jamones, chorizos de roja y chacina, quesos parmesano y abadejo, aceite de oliva y de linaza, vinagre, aguardientes, aceitunas, avellanas, nueces, almendras, especias, sardinas, arenques y bacalao; medias pipas, pipas enteras y cuarterolas de vinos tintos y jereces, aloques y málagas. Otros géneros eran: azulejos de Talavera de la Reina y de Sevilla, aguas de olor y de colonia, jabones y aceites aromáticos de tocador, bretañas, ruanes, bramantes crudos, velillos de crespón y crepones, lienzos de Flandes, lino, panas acolchadas y medio acolchadas, mahones, cambayas, jergas y jerguetillas, sargas de lana, paños y medios paños, marsellas de color, coquillo blanco, carranclanes de la India, alemaniscos de algodón, mantilletes y encajes de Flandes, blonda francesa, zarazas anchas y angostas, pana, batista de Madrás y de Balazor, merlines, gran cantidad de pañuelos de cambray, enrejillados, bordados, de muselina con floreados, medias y calzas de punto de algodón y de seda, brin, estopillas y cañamazo. . .

A cambio de lo anterior, las flotas se llevaban productos agrícolas y metalúrgicos propios de la Nueva España, entre otros: añil, grana cochinilla, café, tabaco en rama y torcido,

cacao en semilla y molido, azúcar, vainilla, palo campeche, henequén, ixtle, algodón en rama, bayetas y bayetones de Puebla, Tlaxcala y Querétaro, sarapes, bayetas y jergas de Saltillo y San Luis Potosí, plata y oro amonedado y en barras, vajillas de plata y artículos traídos por la nao de la China, como especias, cerámica, textiles, baratijas y muebles asiáticos, ya sea que hubieran sido encargados por los comerciantes de La Habana y de la Península, o bien que hubieran sobrado de los pedidos hechos en México.⁵

Establecimiento de la feria.—La feria quedó solemnemente constituida en 1720. Concurrieron al acto tres representantes del comercio español: Miguel González del Camino, Juan Félix Andrade y Francisco M. López Villamil, y cuatro diputados o representantes del Consulado de México: Francisco Ugarte, Juan B. de Arrozqueta, Luis Monterde y Domingo de la Canal.

Pero como Orizaba era lugar obligado de paso para el comercio interior, quiso el vecindario que allí se celebrase en lo sucesivo la feria, y en 1724 y 1725 hicieron gestiones para ello, alegando su magnífica situación geográfica. Estas gestiones tuvieron fruto, pues lograron dos reales cédulas, en una de las cuales se ordenaba:

He resuelto, a consulta de mi Consejo de 1º del presente mes, que para obviar estos y otros muchos inconvenientes que de hacerse la feria en la ciudad de Xalapa se siguen, y se logre conveniencia de ambos comercios, se celebre desde ahora en adelante en el pueblo de Orizaba, por ser de temperatura templada, situada en terreno llano, tener casas suficientes donde se puedan almacenar las ropas sin riesgo de avería, y esto en más proporcionada mediación entre la Veracruz y esa ciudad [México].⁶

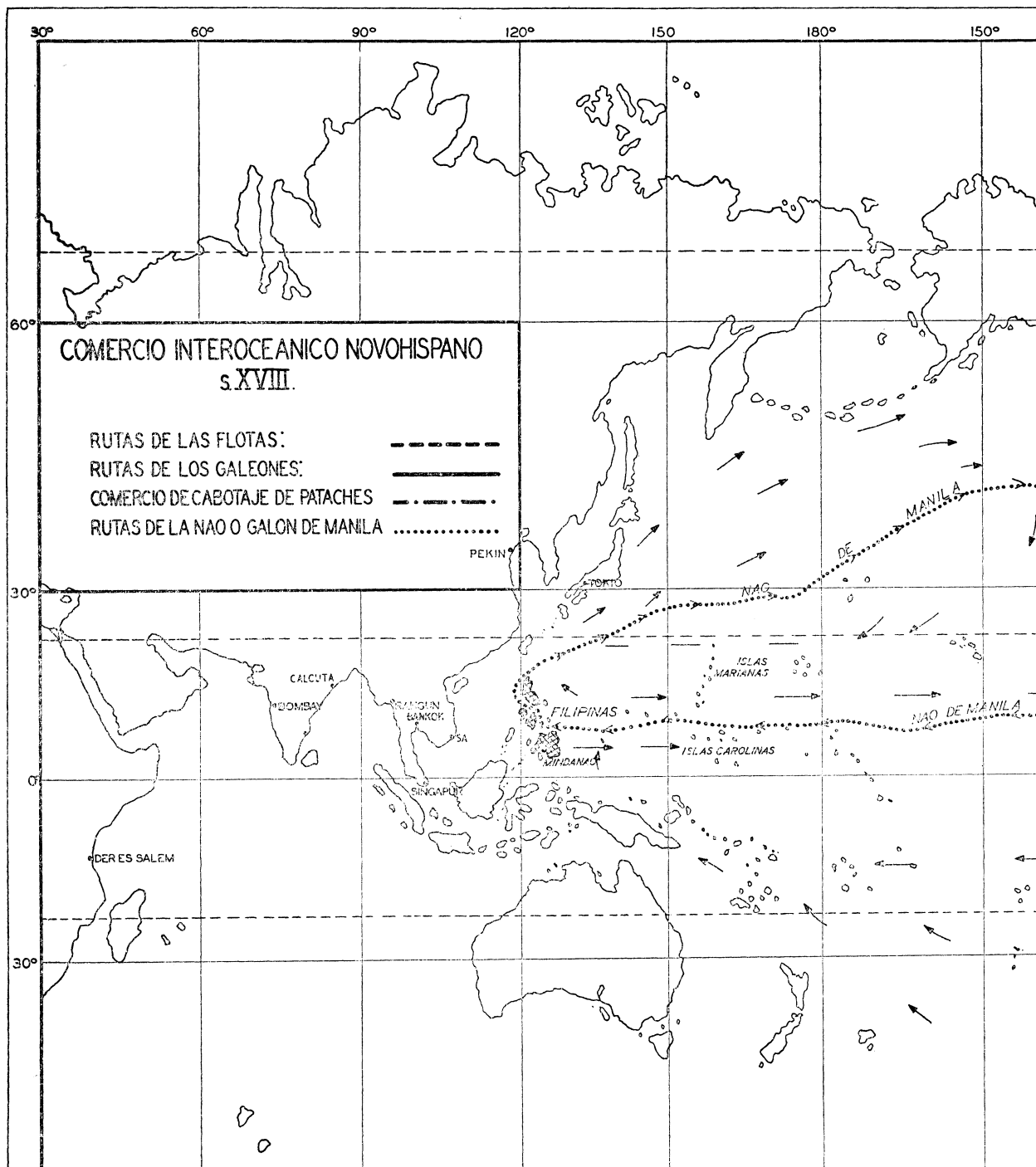
Por bando del Marqués de Casa Fuerte, el 13 de abril de 1725 se dispuso el cumplimiento de esa real cédula.⁷ Pero el Consulado de México, poderoso organismo mercantil, atento a los intereses del comercio novohispano, movió a sus apoderados en la Corte y, después de dilatados trámites, logró que se invalidara la real cédula, con lo cual las ferias continuaron en Xalapa.⁸ (Más tarde hubo otro intento infructuoso de trasladar a Tonalá la feria, a instancia de don Carlos Urrutia, que alegaba la bondad del clima, la cercanía a México

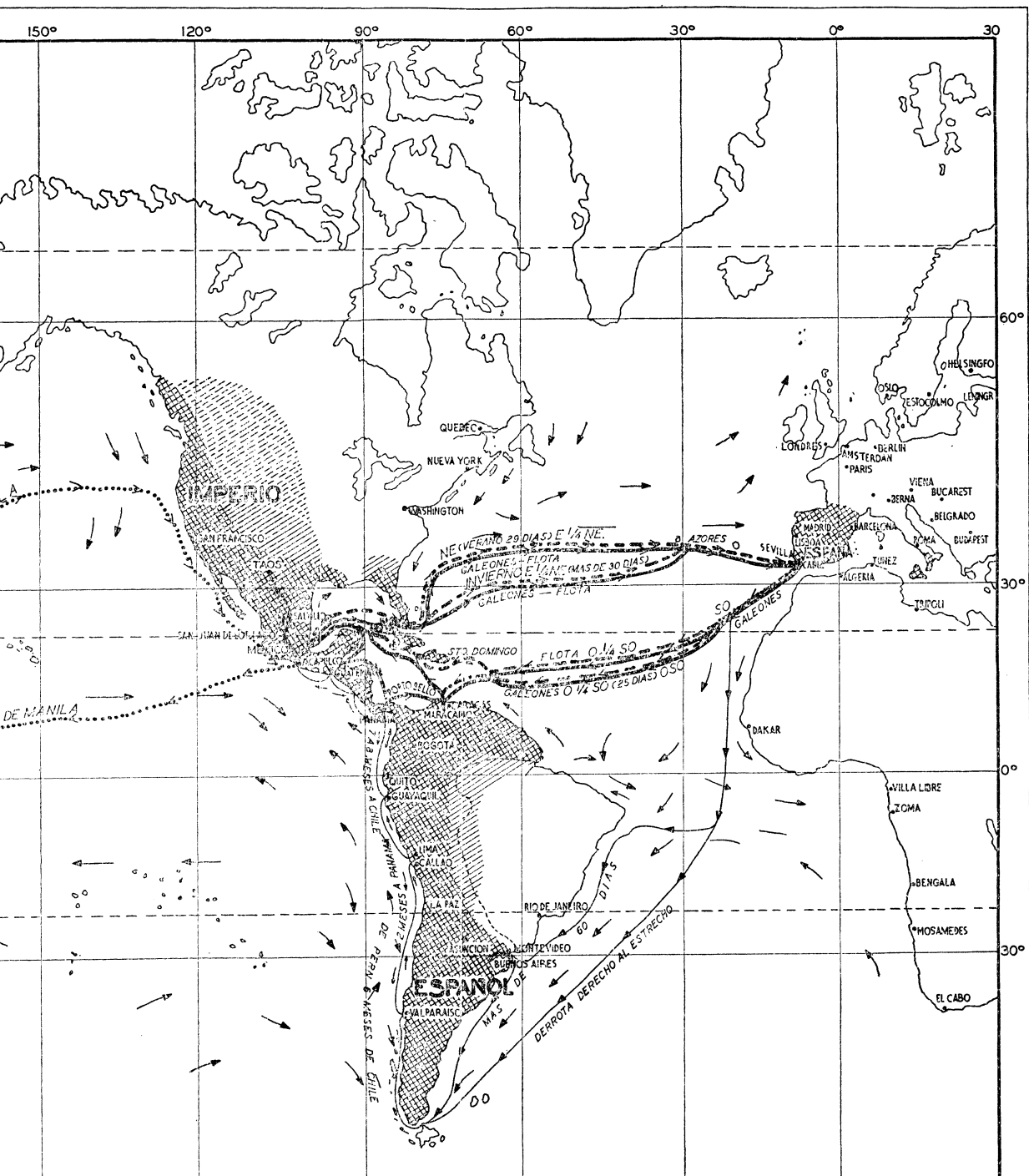
y el frecuente arribo de mercancías procedentes de Yucatán, Tabasco y Campeche.)⁹

Reglamentación.—Las ferias de Xalapa estuvieron sujetas a estricta reglamentación. El Marqués de Casa Fuerte dió las primeras normas para la feria de 1720, y sus atinadas medidas de organización interna se observaron en las subsiguientes, excepto en pequeños detalles. Los virreyes, según órdenes emanadas de la Corona, debían participar en la organización de las ferias.

La llegada de la flota era anunciada por cartas que venían periódicamente en los barquitos “de aviso”, despachados a la Nueva España cada tres meses. El Virrey mandaba publicar la noticia por bando, en la capital y en las ciudades y villas del virreinato, a fin de que los comerciantes, mineros, trajineros, etc., se apresuraran a acudir a la feria, para que la flota regresara a España lo antes posible. Se disponía en los bandos que todos los habitantes prestasen su colaboración. Debían alistarse recuas y víveres para que no hubiera escasez en la feria. Los fletes de carga, el alquiler de casas y la contribución de tránsito o peaje por el río de La Antigua debían ser moderados. Había durante la feria un convoy semanario para la circulación de viajeros, efectos y noticias. Por otra parte, debían concurrir a la feria tres delegados del Consulado de México, los “diputados de la flota” (representantes del comercio de Cádiz), las autoridades de la Real Hacienda que fiscalizaban las operaciones y prevenían los fraudes en la medida de lo posible, y además las autoridades de Xalapa y Orizaba.

La internación de mercancías y los impuestos.—Sólo de Xalapa podían expedirse las mercancías, señales y “marchamos” para las aduanas de Veracruz, Puebla y México, y para obtener derecho de salida hacía falta la autorización de los cónsules o delegados del Consulado de México. No podían internarse los géneros y víveres traídos por las flotas sino cuando terminaba la feria, es decir, cuando se habían concentrado en Xalapa todas las mercancías que venían del interior (de “tierra adentro” y de “tierra caliente”), los productos agrícolas y los cargamentos traídos desde lejanos reales y “realitos” de minas. En ese momento el Virrey ordenaba,





por un bando, la "internación" de los productos europeos al interior del territorio, y señalaba asimismo la fecha de salida de la flota rumbo a España. La flota hacía escala en La Habana, donde se le unían otros galeones, y seguía después a Cádiz. En tiempos de guerra o de peligro, a fin de apresurar el retorno de los caudales del Rey y de las mercancías de la Nueva España, la "internación" se hacía más rápidamente que de ordinario.¹⁰

Al llegar la flota a Veracruz, se disponía la pronta descarga de las mercancías y su transporte a Xalapa, con las boletas de "marchamos" o guías que las amparaban hasta su depósito en manos de los consignatarios. En los "marchamos" se expresaba el número de fardos, cajones, pipas, botijas, baúles, etc., y cada bulto llevaba sus marcas y señales, el nombre de los consignatarios, la procedencia y el destino. Para evitar contrabandos y transgresiones al reglamento de internación, el Virrey ordenaba vigilar los caminos; de esto se encargaban las autoridades municipales y de la Real Hacienda en La Antigua, Córdoba, Orizaba, Perote, Tlaxcala y Puebla.

Estaban libres de los derechos de alcabala, avería, unión de armas y Armada de Barlovento todas las ventas de la carga de la flota que se realizaran en Xalapa durante la feria. Ésta, pues, era "franca", como la feria de Portobelo y como las de Europa. Tampoco se cobraban impuestos por los rezagos y productos manufacturados que se llevaban en retorno. Si los rezagos no se devolvían a la Península (y esto rara vez sucedía), debían trasladarse prontamente a las ciudades y villas mexicanas para su venta, pero siempre después de terminada la feria.

Toda mercancía que no pasara por Xalapa debía pagar un impuesto de 8 % en el momento de su introducción, por derecho de alcabala. Con esto se quiso poner freno al contrabando de Veracruz hacia el interior, aunque sin fruto. Los representantes del comercio y las autoridades solían proceder con dureza, llegando a embargar las mercancías, y aun las recuas. Las mercancías se transportaban entonces por cuenta y riesgo de la Real Hacienda. Así sucedió con la flota que trajo don Luis de Córdoba en 1772. Los fraudes debieron de ser muy numerosos. En los *Libros de alcabalas* que nos quedan de la época, se especifican los pagos hechos por los géneros y

frutos. Gracias a ellos conocemos las corrientes mercantiles de la Colonia, sus necesidades y también los numerosos fraudes.

Los "flotistas" (como se llamaban los grupos de concurrentes a la feria) no podían sacar las mercancías ni los rezagos o los caudales que enviaban las "cajas foráneas" de la Real Hacienda sin el aviso de internación de que ya he hablado. Para trasladar los productos manufacturados al interior del territorio, cada mercader debía manifestar individualmente (con facturas, guías, etc.), y en dos ocasiones (en Veracruz y en Xalapa), el número de productos que le pertenecían, su calidad, tamaño, a quiénes venían consignados, y las ventas y compras que se hubieran hecho con las facturas, comprobante de pago de fletes y seguros marítimos, y declaración de vendedores y compradores, "jurando en toda forma de derecho el vendedor y el comprador si legítimamente habían sido transferidos de uno al otro por venta real y efectiva".

No hacía falta aviso de internación para introducir en el territorio productos como cera de Campeche o cera blanca, pastas de harina, almendras, alcaparras y alcaparrones, vinagre, cacao, harinas, frutas secas, caldos, medicinas y artículos de farmacia, que podrían alterarse fácilmente a causa del calor de la costa. También podían internarse sin necesidad de aviso los tipos de imprenta y los libros. Pero debían llevar la guía correspondiente, y había que satisfacer ciertas formalidades.

El juramento.—El juramento, en aquella época de arraigadas convicciones religiosas, ataba positivamente a los mercaderes en sus tratos. Pero, como es natural, la honradez de los comerciantes era siempre relativa, y especulaban con las mercancías, alterando los precios de acuerdo con las leyes de la oferta y la demanda. Los comerciantes más ricos del Consulado solían acaparar el cargamento de las flotas, y revendían después los géneros a los mercaderes del interior que llegaban a Xalapa atraídos por el señuelo de la feria. Pero en los tratos de comerciante a comerciante se procedía por lo general "a verdad sabida y buena fe guardada", como se decía. A fines del siglo XVIII —victoria del enciclopedismo— se suprimió el juramento. Pero hasta esa fecha, la evaluación de las mercaderías se hacía sin desempacar los fardos amparados por guías

y “marchamos”; los funcionarios no exigían examen detallado, sino que se contentaban con el juramento. Tampoco había examen aduanal para los objetos que se importaban o se exportaban, ni se exigían facturas a los desembarcadores o embarcadores, a menos que hubiese sospecha grave de fraude o una orden del tribunal del Consulado. Bastaba una declaración general y privada de la calidad y clase de los productos.

Ventas y precios.—Para determinar el precio de venta (al mayoreo o al menudeo), las autoridades de Xalapa y los diputados del Consulado reconocían minuciosamente las mercancías, confrontándolas con las guías, registros o “marchamos”, que hacían las veces de facturas. Esto solía prestarse a abusos y sobornos de los comerciantes más astutos. En el ardor de las operaciones de la feria no había juramento que valiera.

El nivel general de los precios se determinaba por el sistema de balancear el valor total de las mercancías importadas con el valor total de las materias primas, metal amonedado o en lingotes que entregaban los comerciantes de México. Pero los exportadores de la Península, que eran quienes determinaban la cantidad y calidad de los artículos que se enviaban al virreinato, subían los precios, y llegaban a conseguir un 300 y hasta un 500 % de premio. Los comerciantes novohispanos, como es natural, hacían subir a su vez el precio de los artículos de exportación. Para lograr tablas de precios que regularan ambos comercios, los diputados del Consulado y los “diputados de la flota” discutían largamente sus respectivos intereses, hasta llegar a un acuerdo que reportaba, como he dicho, pingües ganancias.

En la feria misma, si no se conocía un sistema de “precios tope” como el que se usa hoy sobre todo en épocas de emergencia, se trataba por otros medios de detener la subida immoderada de los precios de víveres, animales y alquileres. Pero en realidad, como sucede en nuestros días, las reglamentaciones de ese género solían ser infructuosas.

Esplendor y decadencia de la feria de Xalapa.—Por lo general, la feria duraba dos o tres meses; pero en ocasiones, por causas especiales —lluvias, mal estado de los caminos,

epidemias, etc.—, se prolongaba con autorización del Virrey, que en todo caso oía el parecer del Consulado. Entre los meses de febrero y abril afluían a Xalapa todas las mercaderías que la Colonia enviaba a la Península. Durante ese tiempo, Xalapa era el centro de mayor importancia mercantil en la Nueva España y aun en toda América, con excepción, quizá, de Portobelo en la época de la llegada de los galeones de Cádiz.

El doctor Manuel B. Trens es quien mejor ha descrito la feria de Xalapa. Nos dice:

El espectáculo de las ferias jalapeñas era magníficamente esplendente: traficantes, marineros de la flota, arrieros, comerciantes del interior, forasteros atraídos por el husmo de ganancias, faquines y recuas interminables que llegaban de Veracruz, Puebla, México y otras provincias del reino, se desbordaban sobre calles, plazas y plazuelas y poblaban hasta el hacinaamiento tiendas, bodegas y mesones, entre el regateo de los tratos, el grito de los pregones y el tintineo campanil de las bien enjaezadas guías de los atajos, que clamoreaban en el ambiente de sus callejas empinadas y sus abajaderos estrechos, mal alumbrados por las noches con velas de sebo o candiles de aceite o de resina, y en las que todo era movimiento, animación, alegría por el mucho dinero que circulaba.¹¹

Al calor de las ferias aumentó la población y creció la villa. Se levantaron almacenes, tiendas, figones, bodegas y habitaciones. Fué entonces cuando los barrios de San José, de Santiago y del Calvario se unieron al centro de la villa. El título mismo de villa no se le dió a Xalapa hasta 1791, años después de la desaparición del sistema de flotas, pero desde hacía mucho había dejado de ser el pueblo humilde y sin importancia que era antes de las ferias. Por ejemplo, en 1769 decía don Manuel Santiesteban en su *Relación del camino de Veracruz a Perote*: “. . .se experimenta un grande incremento en haitadores, y buenos edificios proporcionados al depósito de géneros. La población se compone de muchas casas de cal y canto, otras de piedra y barro techadas con tejas; de la primera especie tiene S. M. una mui capaz, en el paraje mejor del pueblo”.¹² Sin embargo, no se conservan de esta época construcciones civiles o religiosas de verdadera importancia: lo único interesante es un templo barroco. Es que, en realidad, Xalapa fué sólo un lugar de tránsito.

Su época de mayor auge fué la de las ferias regulares (1720—

1778). Gracias a la enorme concurrencia de toda clase de gentes se construyeron innumerables locales en que se alojaban o trabajaban los comerciantes, arrieros y forasteros, y se levantaron casas, mesones y bodegas. Las rentas de habitaciones y locales llegaron a alcanzar precios muy altos, a pesar de las disposiciones dictadas para ponerles freno.

El Decreto del Comercio Libre, de 1778, revolucionó la economía colonial. Se suprimía en él el sistema de flotas, que se sustituía con el envío de embarcaciones aisladas. Además, una real disposición de 16 de octubre de 1765 abolió el monopolio comercial que desde principios del siglo XVIII ejercía el puerto de Cádiz, sucesor del monopolio sevillano de los siglos XVI y XVII. Al permitirse la libre importación desde otros puertos españoles, la feria de Xalapa decayó notablemente y acabó por ser inútil, pues las mercancías se vendían directamente a los comerciantes en Veracruz, Puebla o México, o en la misma Xalapa, en menor medida. Otra real disposición de 1786, que daba mayor libertad comercial, fué el tiro de gracia. Al establecerse que las mercancías se depositaran en Veracruz, de donde se las podía internar libremente al territorio, quedaba automáticamente eliminada la feria de Xalapa. Desde entonces, los comerciantes de "tierra adentro" y de "tierra caliente" acudían directamente a Veracruz. La mal llamada libertad de comercio rompió hasta cierto punto con el estricto monopolio comercial, aunque el tráfico no era tan libre como hoy lo entendemos. Siguió normándose por la autoridad del Consulado y otras disposiciones administrativas y arancelarias. Desde entonces Veracruz prosperó comercial y urbanísticamente, se hicieron calles y edificios y se arregló el muelle. Xalapa, en cambio, quedó como "una hermosa población yerma, número competente de buenas casas, que se hicieron con destino a las ferias, cerradas, destruyéndose y asolándose, y las gentes de oficio despoblando su patria para poblar la que les dé el alimento".¹³

La feria de Acapulco.—El puerto de Acapulco,¹⁴ distante 416 kilómetros de la capital, había sido elegido por Urdaneta, desde 1565, como terminal americana de la línea de navegación asiática. Para el comercio de la Nueva España con las islas Filipinas había una nao o galeón que surcaba anualmente el

inmenso Pacífico. Este comercio se realizó con bastante regularidad desde 1565 hasta 1817. Era aquélla, posiblemente, la línea marítima de mayor antigüedad entre las establecidas en los tiempos modernos, y, desde luego, la de mayor importancia en el Pacífico. El anuncio de la llegada de la nao de Filipinas desataba una febril actividad entre los funcionarios y mercaderes de todo el virreinato. No bien avistaban las atalayas el "galeón de Manila" o "nao de la China", corría rápidamente la noticia por medio de correos terrestres o marítimos (pequeñas embarcaciones que bordeaban la costa del Pacífico). El galeón solía hacer escala en San Blas, donde dejaba algunos cajones destinados a Tepic y Guadalajara. Durante el siglo xviii, recalaba antes en el puerto de Monterey (California). En las ciudades se echaban a vuelo las campanas, y el Virrey avisaba a los interesados, por medio de bandos, para que llevasen sus mercancías a Acapulco. Se enarbolaban banderas para el reclutamiento de soldados que irían a Filipinas, se preparaban las cuerdas de presos que purgarían sus sentencias en el lejano archipiélago, y se reunían los "situados" o excedentes de la Nueva España con que se ayudaba a la economía del remoto Oriente.¹⁵

Nominalmente, la feria de Acapulco duraba de veinte a treinta días; pero el Virrey, a pedido de los comerciantes, solía prolongarla hasta dos meses. De ordinario se hacía entre el 20 de enero y el 25 de febrero. En esos días era enorme el movimiento en Acapulco: innumerables mercaderes acudían para acaparar lo más y mejor de las mercancías, rivalizando en llegar los primeros, y miles de recuas de asnos y mulas, con sus vistosos aparejos, y custodiadas por escoltas particulares, pululaban en calles y mesones. Subía el precio de los alquileres, y los artículos de primera necesidad encarecían enormemente.

La de Acapulco tuvo características de feria internacional. Humboldt, testigo presencial, llegó a llamarla la feria más importante del mundo. Hubo muchas otras ferias internacionales, en Europa y en Asia, y aun en América (Panamá, Portobelo, Xalapa); pero la de Acapulco atraía hacia América el comercio asiático. Era lugar de cita de los mercaderes de toda la costa americana del Pacífico, de los de la Nueva España y de los filipinos. Dos razones hay para explicar la importan-

cia de la feria de Acapulco: la situación geográfica de México, colocado entre dos grandes océanos, y el monopolio comercial entre España y sus colonias, según el cual sólo Sevilla (y después Cádiz) tenía autorización para comerciar con determinados puertos americanos, entre ellos Veracruz y Acapulco; y Acapulco era lugar obligado de paso para Guam y Filipinas. La Nueva España era entonces lo que hoy es Panamá. Así Acapulco, por su situación geográfica, vino a ser el principal puerto comercial del Pacífico americano. A través del territorio de la Nueva España (Acapulco-México-Veracruz), el mundo se surtía de uno a otro extremo. (Véase mapa adjunto).

Artículos de importación y de exportación.—La mano de obra china y japonesa fué siempre baratísima, de manera que era enorme la demanda de los productos orientales, finamente acabados, cuidadosamente pintados o tejidos. Los mexicanos preferían, con mucho, las manufacturas chinas a las europeas: no podían éstas competir con aquéllas. Se arrebatában de las manos de los mercaderes los damascos, tejidos de diversas clases, muselinas, medias para señoras, tápalos y “mantones de Manila”, las magníficas porcelanas, tibores, jarras y vajillas fabricadas durante la dinastía Ch’ing (1644), las de la época de los Khang-hi (1672-1728), de bellísimo colorido y maravillosa ejecución, y las de la dinastía de Kien-long (1732-1799), de colores carmín, rosa y verde.¹⁶ La cocina criolla, por su parte, consumía gran cantidad de especias (canela, clavo, pimienta, nuez moscada, azafrán). Otros artículos de importación eran muebles de diversas clases, y cera blanca.

La Nueva España exportaba al lejano Oriente café, vainilla, azúcar, cacao, grana y granilla, tabaco, añil, henequén e ixtle, y productos manufacturados como bayetas y jergas, bayetones y sarapes, sombreros de palma, sayales, y sobre todo barras de oro y plata. Además, artículos venidos de España por Veracruz y Xalapa, y los “situados” que la Nueva España enviaba a Manila. El galeón se llevaba además, como pasajeros, funcionarios enviados desde España, frailes misioneros, tropa y delincuentes destinados a los presidios orientales.

Transacciones y movimiento de la feria de Acapulco.—Era común que varias casas poderosas de giro mercantil se asocia-

ran para acaparar todo el cargamento de la nao. Si al principio acudían los comerciantes a Acapulco a proveerse de géneros, a fines del siglo XVIII los acaparadores tenían ya comprado de antemano todo el cargamento, y cada "churlo" de canela, cada saco de pimienta, desde su desembarco, tenía dueño.¹⁷ Los mercaderes del virreinato (españoles o criollos) tenían incluso un procurador en Manila encargado de hacer las consignaciones a su nombre. Otro tanto ocurría en el viaje de vuelta: los mercaderes filipinos monopolizaban la carga de metales y productos agrícolas desde el momento del embarque en Acapulco.¹⁸ El monopolio del "comercio de Filipinas" fué poderosísimo: el "gremio de mercaderes de la China", o "los filipinos", como también se decía, llegaron a ser dueños absolutos del Parián, la famosa serie de tiendas que había en el corazón de la ciudad de México. Desde un principio intervino el clero en este tráfico, vendiendo directamente al consumidor, o revendiendo a los propios comerciantes, con grandes ganancias. El clero ponía los dos tercios necesarios para adquirir de un golpe toda la carga de la nao, cuyo costo era la enorme suma de un millón a dos millones y medio de pesos. Los "filipinos" o tratantes de la feria ganaban de 100 a 400 % sobre el precio inicial, a pesar de que el Virrey, el gobernador general de las Filipinas, los cónsules de ambos comercios y las Audiencias de México y Manila regulaban cada cinco años los precios.

Para los tratos comerciales entre la Nueva España y el Archipiélago imperaba el mismo sistema de "facturas juradas" que hemos descrito al hablar de la feria de Xalapa; pero aquí también la mala fe y la picardía de los comerciantes los hacían infringir a menudo el juramento sobre las facturas o registros: introducían mercancías de inferior calidad que la señalada, o se ponían de acuerdo para retardar la carga del galeón en Manila, a pesar de estar señalada y aun vigilada por las autoridades; los precios de los géneros subían entonces, pues el galeón debía zarpar en fecha fija, aprovechando los vientos favorables. Otro expediente de los comerciantes era cohechar a los oficiales de la Real Hacienda y al castellano del castillo de San Diego, en Acapulco, a fin de que retardaran la apertura de la feria; con esto obtenían la ventaja de poner en competencia a los comerciantes mexicanos y peruanos. Otras

veces, los peruanos y los mexicanos se ponían de acuerdo para hacer bajar el precio de toda la carga de la nao en el momento de la feria de Acapulco, y naturalmente subían luego los precios a su antojo, aquí y en el Perú, al internarse las mercaderías.

Enero y febrero eran meses de tremenda actividad en Acapulco. Si en tiempos ordinarios su población era, durante los siglos xvii y xviii, de unos 4,000 habitantes, en las semanas de feria llegaba a tener unos 9,000 o 10,000. He aquí cómo se describe el puerto en un relato de viaje del siglo xvii:

En cuanto a la ciudad de Acapulco, me parece que debía dársele el nombre de humilde aldea de pescadores mejor que el engañoso de primer mercado del Mar del Sur y escala de la China, pues sus casas son bajas y hechas de madera, barro y paja, no habitando más que negros y mulatos. Terminada la feria que se hace en el puerto con ocasión a la llegada de la Nao de la China y de las naves del Perú, se retraen los comerciantes españoles, los oficiales reales y el castellano a otros lugares, por causa del mal aire que reina en aquél, y así queda desolada la ciudad.¹⁹

En efecto, concluído el movimiento de desembarco y embarco del galeón, terminado el ajetreo de mercaderes, arrieros y acémilas, y llevadas las mercancías hacia el altiplano en largas y bien escoltadas "conductas", Acapulco era un pueblo muerto. Su clima era pésimo, y la malaria y el *vómito prieto* se cebaban sobre todo en los españoles. (Por lo demás, tan malsano era Acapulco como otros puertos de la Nueva España: Tampico, Bacalar, Campeche, Alvarado, San Blas, Manzanillo. . .). La falta de actividad durante el resto del año se explica también porque el comercio de especias no necesita almacenamiento, sino que exige rapidez en las transacciones. Terminada la feria, todo acababa, y los rezagos que les quedaban a los comerciantes podían introducirse tierra adentro.²⁰ No renacía la actividad hasta que se avistaba el siguiente galeón, que ponía otra vez en movimiento las villas costeñas y las ciudades del interior.²¹

Por otra parte, cuando en 1785 se estableció la Real Compañía de Filipinas,²² Acapulco perdió el privilegio del monopolio asiático: desde entonces tocaron otros barcos el puerto de San Blas. El último galeón de Manila llegó a Acapulco en 1821. En esta ocasión don Agustín de Iturbide, con ob-

jeto de poner en práctica su plan de independencia, se apoderó de los caudales para hacer la feria.²³

La feria de San Juan de los Lagos.—San Juan de los Lagos fué al principio un lugar de peregrinación,²⁴ pero “a la creciente afluencia de los devotos congregados para venerar a la Virgen correspondía la de los tratantes que fueron a su vez en demanda de consumidores para sus mercancías, estableciéndose así, de manera natural, un comercio muy provechoso y tanto más socorrido cuanto que el punto en que se emplaza estaba colocado en parte céntrica del país”.²⁵ La feria tuvo un auge increíble: si en 1630 concurrían 2,000 personas, en 1639 concurrían ya 3,000, en 1736 pasaban de 8,000, y en 1792 eran unas 35,000. Entre 1732 y 1769 se construyó el santuario dedicado a la Virgen.²⁶

Los comerciantes de Querétaro, San Luis Potosí, San Juan del Río, Valle de Santiago, Celaya, Guadalajara, Valladolid, Aguascalientes y Zacatecas vieron en la nueva feria una magnífica oportunidad para vender sus saldos, Las mercancías adquiridas en Xalapa o en Acapulco dejaban en poder de los comerciantes hasta un 200 % de ganancia. Los comerciantes en pequeño y los mercaderes ambulantes iban a surtirse a San Juan de los Lagos. Cada año hacían el viaje por pésimos caminos y llevaban sus mercancías hasta Saltillo, Durango, Monterrey y Chihuahua.

Aunque ya a mediados del siglo XVIII un gobernador de la Nueva Galicia decía, con notoria exageración (olvidándose adrede de Xalapa), que la feria de San Juan era “la más intensa” de la Nueva España, la autorización para hacer una feria anual “perpetuamente franca y libre del derecho de alcabala” no vino hasta 1792, en una real cédula dada el 20 de noviembre por Carlos IV. Se reglamentaba en ella lo que las autoridades de San Juan y de Guadalajara habían intentado en vano regular. Se daban normas para el orden y buen concierto del tráfico. La feria podría durar quince días, más otros tres forzosos para que saliera todo lo que a ella hubiera entrado, so pena de pagar alcabala. Los “cajones” o tiendas de ropa se colocarían en perfecto orden y alineamiento en el atrio del santuario, y su costo lo desembolsarían el Consulado de Guadalajara y la Aduana. En cuanto al trá-

fico que había a fines del siglo XVIII, he aquí lo que dice un historiador jalisciense:

Hacia el año de 1792 se consumieron 100 tiendas de ropa de Europa y de China, 10 de mercería y 31 de vinatería, habiendo entrado 4,000 tercios de efectos de Castilla e igual número de "la tierra"; se calcula prudentemente la venta en reales efectivos en 500,000 pesos y 700,000 de fraude; el concurso de gente pasa de 35,000 almas. Del paso y terreno para la colocación de las tiendas se sacan 2,300 pesos; rinde la alcabala de 14 a 16,000 pesos.²⁷

En 1807 el virrey Iturrigaray extendió a ocho el plazo de tres días para sacar de San Juan todas las mercancías de la feria. Ésta se suspendió durante 1810-1817 a causa de la guerra. Posteriormente continuó más como feria religiosa que como feria mercantil, y en nuestros días es más bien una romería que una feria propiamente dicha.

La feria de Saltillo.—Estudiaremos ahora las ferias menos importantes, y en primer lugar la de Saltillo. Esta feria se celebraba cada año durante septiembre y los primeros días de octubre, y acudían a ella muchos mercaderes de "tierra adentro", y sobre todo de las Provincias Internas de Oriente y Occidente (Sonora y Sinaloa, Chihuahua, Durango, Nuevo León, Coahuila, Nuevo México, Tamaulipas y Texas). Se traficaba con géneros de "tierra afuera" (Europa y Asia), productos agrícolas y ganaderos, manufacturas de la colonia; artículos traídos de la "apachería", o sea del Norte, más allá de los "presidios" y de las misiones más avanzadas, y con los excedentes de las ferias de Xalapa y Acapulco.

Saltillo era, geográfica y mercantilmente, un punto muy bien situado. La feria comenzó a celebrarse a principios del siglo XVII. La afluencia de personas traía, naturalmente, el problema de la habitación y del alza de los alquileres. El municipio tuvo que construir barracas cercanas a la iglesia, y en plazas y plazuelas inmediatas, así como en el pueblo de San Esteban de Nueva Tlaxcala.²⁸ Todo era alegría y movimiento en esos días. Se comerciaba en ropa, cueros curtidos, jabón, mestizas y vinos, arroz, azúcar, golosinas, ganado, semillas, cueros de venado, lanas, sal, mulas, etc. El P. Juan Agustín de Morfi, que visitó Saltillo a mediados del siglo XVIII, nos dice que "se hace aquí un gran comercio de géneros de España;

con frutos, semillas y ganado";²⁹ y don Gaspar González Cándamo, gobernador de la mitra, declaraba en un informe fechado el 17 de octubre de 1791:³⁰

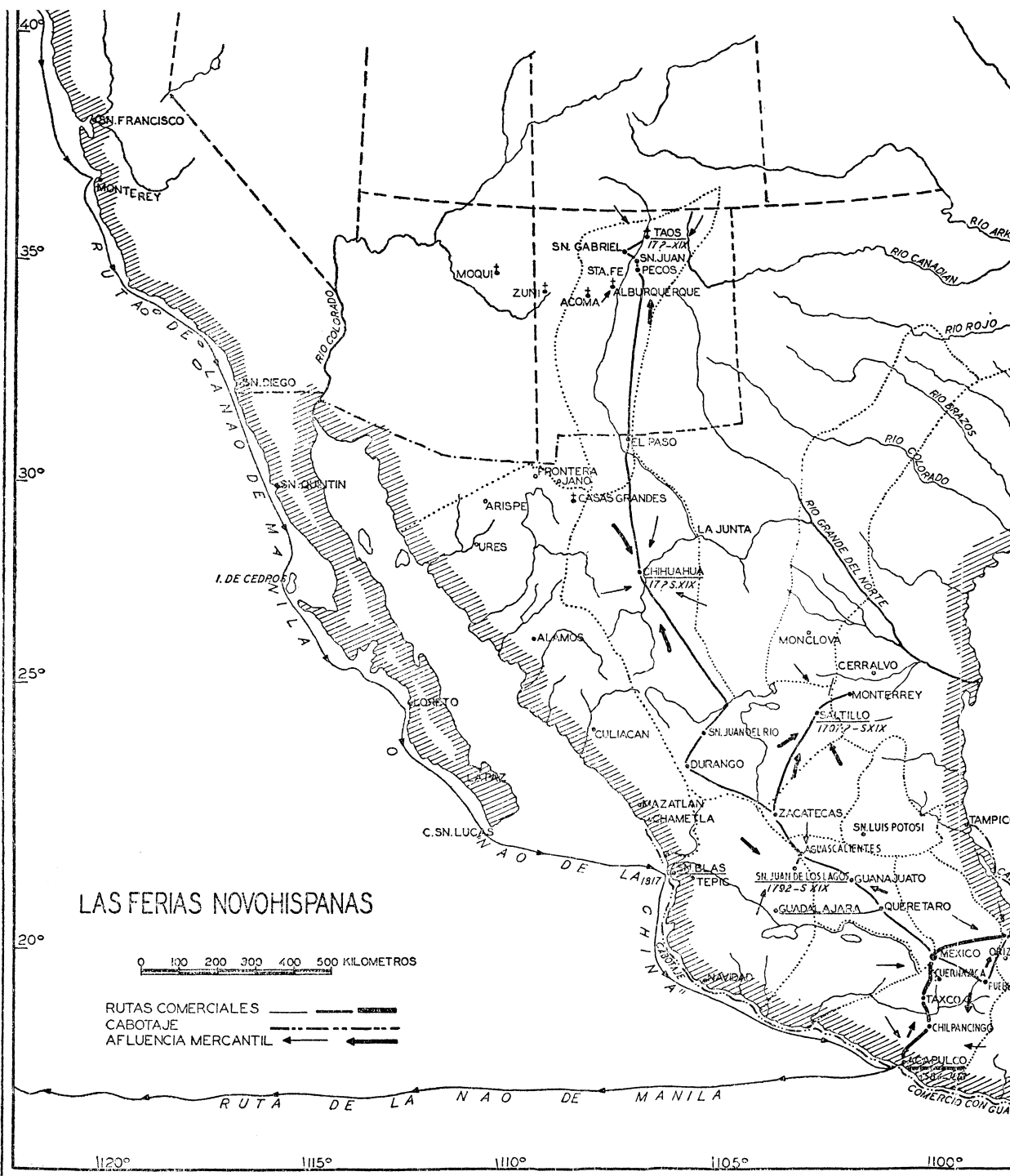
Con este motivo viene a ser la villa de Saltillo como un almacén donde no sólo se proveen en tiempos de feria las provincias de la comarca, sino que a ella recurren para surtirse por entre año de los artículos que escasean, que son bastantes, por la imposibilidad de conservarlos en parajes calurosos. De todos estos principios que dejo asentados nace que su comercio es el mayor el solo que todo lo restante de las cuatro provincias, y que es el único de algún modo provisto de lo necesario para la vida humana, y donde puede pasarse menos incomodidad.

En 1800 se acusó a las autoridades de la villa de haber introducido (en connivencia con el gobernador y con algunos altos funcionarios y mercaderes) muchos géneros de contrabando, de haber alzado los precios y de haber cometido otras arbitrariedades.³¹ ¡La eterna historia de explotación! En general, los derechos de alcabala y de "internación", impuestos sobre las mercancías, hacían subir escandalosamente los precios, aquí y sobre todo en las ferias de Chihuahua y Taos.³² La exoneración de derechos o privilegio de "franca" fué cosa tardía: se estableció por medio de un decreto de 26 de marzo de 1814.

Las ferias de Chihuahua y Taos.—La villa de Taos, en Nuevo México, constituía la avanzada más remota del territorio novohispano. No tardó en organizarse allí una feria, que se llamaba "de los apaches", y que se celebraba a fines de julio de cada año. La villa contaba en 1760 con 160 españoles y 328 indios, y hacia 1799 con 1,351 españoles y 728 indios. El obispo don Pedro Tamarón y Romeral, que visitó Taos en el segundo tercio del siglo XVIII, nos dice:

Todos los años acuden a los rescates o ferias. Concurren el gobernador con gran parte de su presidio y gente de todo el reino a aquellas ferias que llaman de rescate. Traen cautivos que vender, prisioneros, provisiones de gamuzas, millares de pieles de cíbolos y de los pelajes que han tenido en otras partes, caballos, pieles, escopetas, municiones y cuchillos, carnes y otras varias cosas. No corre moneda en estas ferias, sino trocar uno por otro, y así se presentan estas gentes.³³

Lafora, en el célebre relato de su visita a los presidios del Norte, corrobora las palabras del obispo Tamarón, y dice que



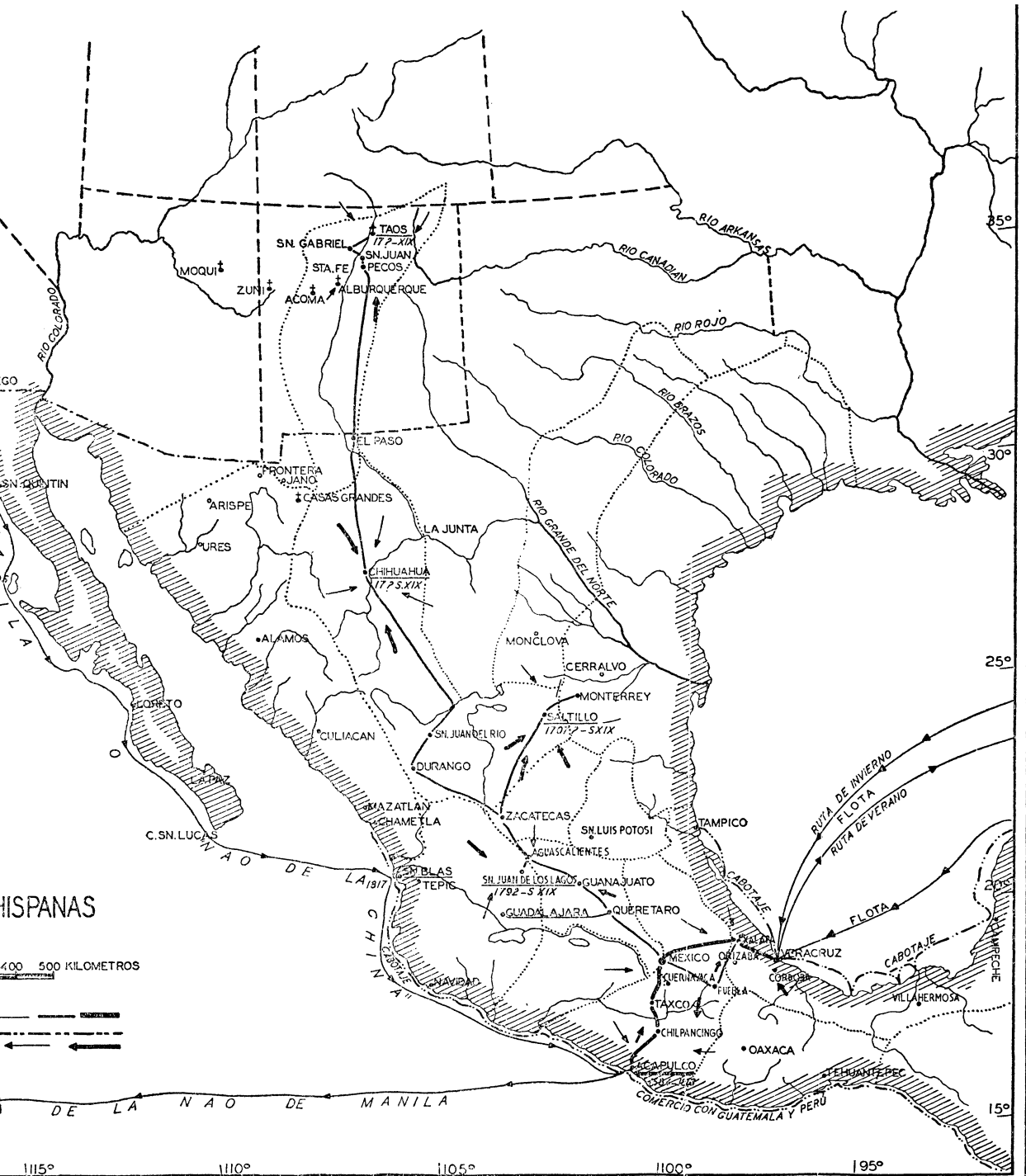
LAS FERIAS NOVOHISPANAS

0 100 200 300 400 500 KILOMETROS

- RUTAS COMERCIALES ————
- CABOTAJE - - - - -
- AFLUENCIA MERCANTIL ← ← ←

RUTA DE LA NA O DE MANILA

1120° 1115° 1110° 1105° 1100°



HISPANAS

400 500 KILOMETROS

— — — — —

— — — — —

— — — — —

DE LA NA O DE MANILA

115° 110° 105° 100° 95°

las gentes "suelen venir todos los años a la feria del año, donde cambalachean gamuzas, pieles de cibolo y algunos esclavos. . . , llevando en retorno ropas y caballos".³⁴ Se rescataban cautivos españoles o indios de tribus enemigas de los comanches, que eran quienes en mayor número acudían al "cambalache". Es notable aquí el funcionamiento del sistema de trueque, en ausencia de la moneda.

De Saltillo y de Chihuahua salían anualmente recuas, "conductas" y tropa para la feria de Taos. Y a fines de año los mercaderes y pobladores de Taos acudían a su vez a Chihuahua, en grupos de quinientas personas a veces, para asistir a la feria que se celebraba en enero. En Chihuahua cambiaban lo que habían obtenido en Taos: mantas, siervos o esclavos indios (tomados a los comanches y apaches como cautivos o rehenes), pieles, ganado, carnes, y volvían con vinos, alimentos, ropas, armas, municiones, correajes, telas, etc. Este comercio se calcula en 30,000 pesos para el año de 1788.³⁵ Hasta allá llegaban los rezagos de las ferias de Xalapa y Acapulco, y de las de San Juan de los Lagos y Saltillo. De esta manera las manufacturas europeas y asiáticas recorrían el territorio novohispano encontrando en todas partes buena acogida y dejando pingües ganancias en poder de los comerciantes.

Conclusión.—Las ferias eran el lugar ideal para las contrataciones, pues en ellas se ponían en contacto productores, mercaderes y consumidores. Constituían, por eso, centros de tráfico y de intercambio nacional e internacional. Allí se fijaban los precios en un momento dado, y estos precios eran únicos y generales para un mismo artículo; por consiguiente, mientras mayor era el número de comerciantes, mayor era la utilidad marginal individual de cada uno de ellos, y con esto se beneficiaba la clase consumidora, o sea la colectividad.

La feria de Acapulco primero, y en el siglo XVIII la de Xalapa, hicieron de México el punto de reunión de la corriente comercial entre Asia y Europa. La ruta mercantil y de pasajeros Acapulco-México-Xalapa-Veracruz hizo de la Nueva España la colonia más importante del vasto Imperio español, y puso al virreinato, dentro de la economía mundial de entonces, en situación análoga a la que hoy tiene el canal de Panamá.

Así, pues, la economía novohispana se desarrolló bajo la

influencia del comercio de exportación. Este comercio estuvo determinado por las luchas que España trabó sucesivamente con genoveses, venecianos, portugueses, holandeses, franceses e ingleses, para abastecer a la Europa de los siglos XVI a XIX de las imprescindibles y preciosas especias. Puede decirse que las especias alimentaron el comercio de la Nueva España. Su tráfico creaba verdaderas fortunas; la facilidad de su transporte y los altos precios que alcanzaban hicieron de ellas el artículo comercial más importante. El comercio asiático fué un comercio de mercancías de lujo, esto es, de instalaciones relativamente baratas y de grandes utilidades, y siempre conservó ese carácter. En cambio, el comercio europeo requería gigantesca acumulación de capital, enorme material de transporte y grandes expediciones de materias primas y de artículos de consumo. Sin embargo, las especias no llegaron a absorber por completo el comercio de la Colonia; las importaciones europeas tuvieron cada vez mayor importancia, y todavía vemos que Veracruz es el puerto más activo de México. En este comercio se daba preferencia a los productos industriales sobre los agrícolas y alimenticios; las importaciones consistían sobre todo en productos de las industrias textiles y metalúrgicas europeas. Los Consulados de Cádiz y México, que obraban conjuntamente en el tráfico xalapeño, satisfacían las necesidades del comercio a larga distancia. Y las ganancias, desde el principio, fueron considerables.

Siendo la Nueva España una colonia, un territorio de economía de consumo, la oferta fué siempre inferior a la demanda. Unos cuantos "churlos" de canela o "picos" de pimienta, algunas docenas de medias de seda o de cortes de paño tenían segura una venta tanto más ventajosa cuanto que no se sometía a competencia alguna. Y fuera de las ferias, en el interior del país, estos artículos no tenían precio fijo de mercado, de manera que, por mucho que el mercader tuviera que pagar por transporte, derechos de peaje, alcabalas, almojarifazgo, real armada, etc., siempre tenía segura una buena ganancia. Las fortunas se amasaban rápidamente.

El pequeño mercader que llevaba sus artículos a las ferias interiores de San Juan de los Lagos, de Saltillo, Chihuahua y Taos, compraba en ellas las mercaderías que le ofrecía el gran comercio de importación realizado en Xalapa y Acapulco. Ve-

mos, pues, que el capitalismo comercial, naciente en la Nueva España, se adaptó a las condiciones que imponían los mercaderes y el estado social de la Colonia. La importación era insuficiente para satisfacer la demanda de una población en constante aumento. E insuficientes fueron, para surtir a la población, las ferias interiores y los enormes contrabandos.

NOTAS

¹ FOSSEY DE MATHIEU, *Le Mexique*, París, 1857, pp. 83-84. Cf. también Pierre CHAYENNE, *Mon voyage au Mexique*, París, 1836, vol. II, p. 54; Michel CHEVALIER, *Le Mexique ancien et moderne*, París, 1863, pp. 304 ss.; M. BEULLOCK, *Le Mexique*, París, 1824, vol. II, pp. 111 ss.; DAUFIN SAINT-ANDRÉ, *Le Mexique*, París, 1884, pp. 1-8; JUST GIARD, *Excursion d'un touriste au Mexique*, Tours, 1877, p. 17; JOEL R. POINSETT, *Notes on Mexico*, Filadelfia, 1824, pp. 39 ss.

² Véase, por ejemplo, Jorge ULLOA, *Conversaciones de Ulloa sobre navegación*, Madrid, 1795, pp. 67-69, y Pedro CUBERO SEBASTIÁN, *Peregrinación que ha hecho de la mayor parte del mundo...*, con las cosas más singulares que le han sucedido y visto, Zaragoza, 1688, pp. 87 ss. Y cf. AGN (de aquí en adelante = Archivo General de la Nación), *Marina*, vol. 187, mss. sin foliar.

³ Se cree que la ciudad de Xalapa se fundó hacia 1555; en todo caso, en esta fecha se erigió el convento franciscano. En 1791 obtuvo título de villa, y en 1830 el de ciudad. Véase AHINAH (= Archivo Histórico del Instituto Nacional de Antropología e Historia), *Jurisdicción de Xalapa (1781:1816)*, t. 2, 25, fols. 1-10. Y cf. Jorge SALAS Y MEDINA, "Jalapa; su historia y su leyenda", en *Divulgación Histórica*, III, 1942, pp. 482-494.

⁴ Rafael ANTÚNEZ y ACEVEDO, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, 1797, apéndices VII, XXVII y XXIX. Véase Miguel LERDO DE TEJADA, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*, México, 1850-1858, vol. I, p. 294, y vol. III, *Documentos*, pp. 251-364 (docs. 1-12). Se da allí una relación de las flotas y de sus cargamentos. Los historiadores posteriores se basan en sus datos.

⁵ Véase el *Proyecto de galeones y flotas del Perú y Nueva España para navíos de registro y avisos que navegasen a ambos reynos*, Madrid, 1720: AGN, *Reales cédulas*, vol. 41, exp. 24, fol. 5.

⁶ *Real cédula de 26 de noviembre de 1724, sobre que las ferias se celebren en Orizaba*: AGN, *Reales cédulas. Duplicados*, vol. 106, núm. 9; *Real cédula de 14 de abril de 1725, proveyendo lo mismo que la de 26 de noviembre de 1724*: AGN, *ibid.*, núm. 10. Véase Joaquín ARRÓNIZ, *Ensayo de una historia de Orizaba*, México, 1867, pp. 300 ss.; Manuel RIVERA, *Historia antigua y moderna de Jalapa y de las revoluciones del Estado de Veracruz*, México, 1869, vol. I, pp. 131 ss.; Miguel LERDO DE TEJADA, "Comercio exterior de México", en el *Diccionario de historia y geo-*

grafía, México, 1854, vol. I, p. 621; IDEM, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*, vol. I, p. 319; José María NAREDO, *Estudio geográfico, histórico y estadístico del cantón y de la ciudad de Orizaba*, Orizaba, 1898, vol. I, pp. 50-51.

⁷ AGN, *Bandos*, vol. II, núm. 13.

⁸ *Real cédula sobre que las ferias se efectúen en Jalapa* (2 de abril de 1728): AGN, *Reales cédulas*, vol. 47, exp. 46, fol. 6; *Bando de Juan de Acuña, marqués de Casa Fuerte* (7 de noviembre de 1729): AGN, *Bandos*, vol. II, núm. 15; *Real cédula sobre que las ferias se efectuarán en Jalapa* (24 de julio de 1730), y *Real cédula sobre que se haga la feria en Jalapa, y otros puntos relativos a la internación de los efectos*: AGN, *Reales cédulas*, vol. 49, exp. 29, fols. 75-76, y vol. 51, exp. 11, fols. 44-50.

⁹ *Proposición de don Carlos Urrutia para establecer la feria de Jalapa en Tonalá* (septiembre de 1818): AGN, *Comercio e industria*, vol. VI, fol. 236.

¹⁰ Lo que aquí se lee es breve síntesis de lo que digo en mi ensayo *La feria de Xalapa* (en prensa). La fuente de esta investigación son las muchas reales cédulas y los bandos de los virreyes, que en general mantuvieron la organización implantada por el Marqués de Casa Fuerte. Véase AGN, *Bandos*, vol. II, núm. 15 (bando de Casa Fuerte, 7 de noviembre de 1729), vol. II, núm. 27 (del mismo, 24 de noviembre de 1732), vol. III, núm. 6 (bando de Juan Antonio Vizarrón y Eguiarrieta, 31 de marzo de 1735; otro del mismo, de abril de 1736, puede verse en la *Gaceta de México*, núm. 101, p. 805), vol. V, núm. 6 (bando del Marqués de las Amarillas, 28 de febrero de 1757), vol. V, núms. 41, 45, 48, 55 y 93, y vol. VI, núm. 17 (bandos del Marqués de Cruillas, 15 de octubre y 27 de diciembre de 1760, 18 de enero de 1761, 13 de febrero de 1762, 18 de febrero de 1764 y 10 de julio de 1765), vol. VII, núm. 58 (bando del Marqués de Croix, 13 de abril de 1769); vol. VIII, núms. 19, 24 y 27, vol. IX, núms. 33 y 38, y vol. X, núm. 31 (bandos de Bucareli, 30 de octubre de 1773, 10 de octubre y 18 de septiembre de 1772, 9 de julio y 11 de agosto de 1776, y 22 de octubre de 1777). Cf. "La feria de Jalapa en 1769", en el *Boletín del Archivo General de la Nación*, V, 1934, pp. 357 ss. El Dr. Manuel B. TRENS, en su *Historia de Veracruz. La dominación española (1519-1808)*, Jalapa, 1950, estudia (vol. I, pp. 392-394) el bando arriba mencionado de Vizarrón. Conviene consultar: *Reales cédulas*, vol. 54, exp. 17, fol. 2 (*De los desórdenes habidos en la celebración de la feria*, Madrid, 31 de marzo de 1735), y exp. 80, fol. 2. Sobre las flotas y cargazones cf. la *Gaceta de México*, II, núms. 699, 700, 705, 710, 716, 723, 730, 736-737, 743 y 747-748, y sobre las ferias de Xalapa *ibid.*, núms. 144, 150, 167, 172, 178, 183, 355 y 378. Véase asimismo Allan CHRISTELOW, "Great Britain and the trades from Cadiz and Lisbon to Spanish America and Brazil", en *The Hispanic American Historical Review*, XXVII, 1947, pp. 8-11; finalmente, para una clara comprensión de las antiguas medidas españolas y sus equivalencias actuales, cf. Manuel CARRERA STAMPA, "The evolution of weights and measures in New Spain", en la misma revista, XXIX, 1949, pp. 1-23.

¹¹ Manuel B. TRENS, *Historia de Veracruz, op. cit.*, vol. I, pp. 389-390.

¹² AGN, *Indiferente de guerra*, vol. 329, sin foliar.

13 *Relación de Xalapa en 1791*: AGN, *Padrones*, vol. 20, fols. 60 ss.

14 Su descubrimiento se atribuye falsamente a Gil González Dávila, en 1523. Lo cierto es que desde Acapulco partió Diego Hurtado de Mendoza para explorar el Mar del Sur, el 30 de junio de 1532; esta fecha se considera como nacimiento del puerto. El título de ciudad se le dió el 1º de noviembre de 1799.

15 Cuando el galeón llegaba a las costas del Pacífico, las autoridades de pueblos y villas se ingeniaban para dar aviso o "pitazo" de que ya venía la nao, y mandaban correos espontáneos a Acapulco, Chilpancingo, Taxco, Oaxaca y México. De esta manera se sabía de antemano, por regla general, la fecha aproximada de la llegada, con lo cual se apresuraban los mercaderes a acudir a Acapulco. Véase Fernando OCARANZA, *Crónicas y relaciones del Occidente de México*, México, 1937, vol. I, p. 149; Vito ALESSIO ROBLES, *Acapulco en la historia y en la leyenda*, México, 1932, pp. 121-127, y Juan Francisco ARÉVALO LADRÓN DE GUEVARA, *Compendio de noticias mexicanas, con índice general de todas en la impresión de las Gacetas de México* (apud Nicolás LEÓN, *Bibliografía mexicana del siglo xviii*, México, 1901-1903), sección primera, II, 17, 26, 92, 102, 162, 178, 235, 378, 598, 670, 672, 687, 755, 823-824 y 834.

16 Véase Ernest GONDO, *La céramique chinoise*, París, 1890, y Manuel ROMERO de TERREROS, "La casa colonial", en *Anales del Museo Nacional*, V, 1913, p. 178.

17 Véase CARRERA STAMPA, "The evolution of weights and measures...", art. cit., p. 23.

18 Lo que se lee aquí acerca de la feria de Acapulco es un breve extracto de lo que digo en mis *Indagaciones económicas en el virreinato de Nueva España*, en preparación.

19 GEMELLI CARRERI, *Viaje a la Nueva España*, trad. del italiano por José Agreda y Sánchez, México, 1927, pp. 8-9.

20 Cf. William Lytle SCHURZ, "Mexico, Peru and the Manila galleon", en *The Hispanic American Historical Review*, I, 1918, pp. 390-392.

21 Véase FRANCISCO MONTEMAYOR DE CUENCA y Eusebio VENTURA BELLEÑA, *Recopilación sumaria de los autos acordados de la Real Audiencia... de Nueva España*, México, 1783, vol. I, núm. 119, p. 140; Bernardo de VARGAS MACHUCA, *Noticias y descripción de Indias*, Madrid, 1892, vol. I, p. 115; *Gacetas de México*, II, 26, 92, 102, 178, 235, 318, 378, 526, 598, 687, 755 y 823-824; *Diario de México*, meses de enero a abril de cada año; W. L. SCHURZ, art. cit., y *The Manila Galleon*, Nueva York, 1937.

22 Cf. Holden FURBER, "An abortive attempt at Anglo-Spanish commercial cooperation in the Far East in 1793", en *The Hispanic American Historical Review*, XV, 1935, pp. 452-453.

23 Sobre este episodio véase Lucas ALAMÁN, *Historia de Méjico*, vol. V, México, 1852, p. 96.

24 Sobre la "aparición" de la Virgen de los Lagos y los comienzos de la peregrinación véase Alonso TELLO, *Crónica miscelánea de la Santa Provincia de Xalisco*, Guadalajara, 1891, pp. 185 ss.

25 Alberto SANTOSCOY, *Historia de Nuestra Señora de San Juan de los Lagos*, Guadalajara, 1903, pp. 260-262.

26 Cf. Vicente DÁVILA, *Rincones de México*, México, 1947, pp. 36 ss.

27 SANTOSCOY, *loc. cit.* Cf. AGN, *Alcabalas*, vol. 152-2 (*Libro real de alcabalas de Lagos durante la feria de 1784*); en este y otros volúmenes de la sección de *Alcabalas* aparecen el nombre y procedencia de los mercaderes, la calidad y cantidad de sus mercancías y el monto de las operaciones, y consta lo que la Real Hacienda recaudaba por diversos conceptos (impuesto *ad valorem*, derecho de alcabala, etc.).

28 Cf. Vito ALESSIO ROBLES, *Coahuila y Texas en la época colonial*, México, 1938, p. 392.

29 *Viaje de Indios y Diario del Nuevo México*, con una introducción bibliográfica y acotaciones por Vito Alessio Robles, 2ª ed., México, 1935, pp. 159-160.

30 Este informe se transcribe en Vito ALESSIO ROBLES, *Saltillo en la historia y en la leyenda*, México, 1934, pp. 164-165. Cf., del mismo autor, *Coahuila y Texas...*, *op. cit.*, pp. 390-392 y 608-609.

31 *Denuncia de mercancías de contrabando expedidas en la feria de Saltillo, 1800*: AGN, *Indiferente de guerra*, vol. 201. Cf. ALESSIO ROBLES, *op. cit.*, pp. 622-623.

32 Véase un análisis y una severa crítica de esta política económica en Miguel RAMOS ARIZPE, *Memorias sobre el estado de las provincias internas de Oriente presentadas a las Cortes de Cádiz*, ed. de México, 1932, pp. 91-93 y 117-123. Cf. ALESSIO ROBLES, *op. cit.*, pp. 609-611.

33 Pedro TAMARÓN Y ROMERAL, *Demostración del vastísimo obispado de la Nueva Vizcaya, 1765*, con una introducción bibliográfica y acotaciones por Vito Alessio Robles, México, 1937, pp. 343-344.

34 Nicolás de LAFORA, *Relación del viaje que hizo a los presidios fronteros situados en la frontera de la América Septentrional pertenecientes al Rey de España*, con un liminar bibliográfico y acotaciones de Vito Alessio Robles, México, 1938, p. 102.

35 Cf. H. H. BANCROFT, *History of Arizona and New Mexico (1530-1888)*, San Francisco, 1889, pp. 277-280; *Gaceta de México*, II, 228; Alejandro de HUMBOLDT, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, 6ª ed., México, 1941, vol. II, p. 335.

N. B.—Los mapas que aparecen aquí, basados en derroteros y documentos manuscritos y en las obras que quedan citadas, se deben a la interpretación y elaboración del autor del presente artículo.