

Datos Bioográficos

Doctora en Historia por la Universidad Autónoma Metropolitana. Se dedica a la docencia desde el año de 1973. Actualmente imparte un curso sobre la enseñanza de la historia. Autora de varias obras entre las que destacan *Comercio y Comerciantes en Tampico 1823-1850* (2003) y *Política, milicia y comercio en Tampico: primera mitad el siglo XIX* (2009).

Resumen

Se destaca la capacidad de organización de los comerciantes que participaron en la fundación y en el desarrollo económico y político del puerto de Tampico. La relación entre el comercio y el ayuntamiento constituye una de las características más importantes del período, no sólo porque algunos de los integrantes de este gremio formaron parte de esa corporación, sino también porque se involucraron de manera organizada en proyectos que ubicaron al puerto en el ámbito nacional. El análisis de las instancias a través de las cuáles se organizaron, permite comprender de manera más puntual el peso que tuvieron los intereses mercantiles en la vida de Tampico, es por ello que este artículo se ocupa de la participación de los comerciantes en la Junta de Comercio y de la visión que mostraron al aprovechar las disposiciones de carácter nacional que favorecieron la integración de la junta mercantil de fomento, la junta calificadora de hacienda y la creación de la primera Cámara de Comercio a mediados de la década de los setenta del siglo XIX. Las constantes representaciones que hicieron ante los gobiernos estatal y nacional constituyen una fuente fundamental para analizar los diferentes conflictos en que participaron.

Palabras clave

Tampico, Tamaulipas

Comercio

Cámara de comercio

Aduana marítima

Comerciantes

En defensa de los intereses mercantiles: la Junta de Comercio, la Junta Mercantil de Fomento y la primera Cámara de Comercio de Tampico (1827-1879)

Carmen Galicia Patiño
Colegio de Ciencias y Humanidades
Universidad Nacional Autónoma de México

Desde su fundación la vida de Tampico se vincula íntimamente con las actividades mercantiles, baste recordar el papel que jugaron los comerciantes de Altamira y los de Pueblo Viejo en el nacimiento de la villa de Santa Anna de Tampico y su transformación en ciudad en 1826. En fechas tempranas los comerciantes mostraron su capacidad para organizarse e impulsar, junto con el Ayuntamiento, todos aquellos proyectos económicos y políticos que podía propiciar el crecimiento y desarrollo de la ciudad-puerto.

La estrecha relación comercio-ayuntamiento aparece como una constante en la historia decimonónica de Tampico, al punto de que algunos de los comerciantes más representativos formaran parte integral de esa corporación y que incluso, cuando se integraban comisiones para emitir dictámenes sobre asuntos económicos, políticos y sociales, la presencia de este gremio fuera muy significativa. Su participación es bastante clara en acontecimientos como los relacionados con el establecimiento del puerto, el reconocimiento de la aduana marítima, la transformación de la villa en ciudad, la defensa de los intereses del puerto frente a Pueblo Viejo, Veracruz o la Ciudad de México e incluso, ante el gobierno del estado de Tamaulipas. Así mismo, se

destaca su actuación en la promoción de los proyectos encaminados a realizar obras para hacer más accesibles los caminos hacia el centro, norte y noreste del país o las que produjeran mejorías para atraer un mayor volumen de importaciones y exportaciones, desarrollando cada vez más la ciudad-puerto. Todo ello, en medio de un proceso histórico, nacional y regional, convulso y complejo.

La Junta de Comercio: 1827

El gran obstáculo para el desarrollo de las importaciones y la internación de efectos extranjeros estaba en la política fiscal que imponían el gobierno federal y el estatal a las actividades mercantiles, así como el estado en que se encontraban los caminos y la inseguridad que reinaba en ellos. Aunque Santa Anna de Tampico era atractivo para los comerciantes extranjeros, especialmente los británicos, entre 1825 y 1829, la mayoría de las *Representaciones* documentos en los que los comerciantes expresaban al gobierno sus quejas, contienen protestas contra la arbitrariedad e injusticia de las cargas fiscales. El proteccionismo que caracterizó los aranceles mexicanos de este período constituía uno de los problemas que afectaban los intereses del comercio británico y norteamericano, además de que fomentaba el contrabando en el puerto. A pesar de todo, en estos años la exportación de plata se incrementó, y como muestra del intercambio regional en las cercanías del puerto se autorizaron ferias como las de Linares, Cerralvo, Tula, Villa Hidalgo, Venado, Valle del Maíz, Palmillas, Monterrey y Matamoros.¹

No obstante lo anterior, entre 1827 y 1829 el incremento

¹ Vid. Carmen Galicia Patiño, *Comercio y comerciantes en Tampico: 1823-1850*, México, El Colegio de Tamaulipas, 2003, pp. 102-114.

de la exportación de plata y la importación de efectos por Tampico, propiciaron algunos cambios en el comercio local y el de internación. El crecimiento de las actividades mercantiles repercutió en un ligero aumento de la población, pero también atrajo cada vez más la mirada del gobierno general, pendiente siempre del papel estratégico del puerto y de su aduana. Por su parte, los comerciantes también permanecieron atentos frente a las medidas que pudieran afectar sus actividades mercantiles. Si bien, el ayuntamiento constituyó un espacio en el que los integrantes del comercio participaron activamente desde la fundación del puerto, la integración de la Junta de Comercio en 1827 —la primera estructura formal para la defensa de los intereses mercantiles— nos permite apreciar los cambios operados en el comercio local.² El establecimiento de esta Junta quedó consignado en las Ordenanzas Municipales expedidas en ese año, dejando claro que su función principal sería vigilar que el arancel se aplicara adecuadamente. Figuraron entre sus integrantes los cuatro comerciantes más importantes del puerto, es decir, aquellos que poseían los capitales de mayor cuantía y que por cierto eran los que tenían vínculos estrechos con el comercio del interior y el exterior. En esta junta también participaba el alcalde primero, un síndico y un regidor.³

El apoyo del comercio no sólo fortaleció al Ayuntamiento para impulsar proyectos que propiciaban el desarrollo económico de Tampico, sino que también contribuyó a la defensa de su autonomía frente a poderes locales, como el de Pueblo Viejo, o a poderes estatales,

² Archivo Histórico de Tampico (en adelante: AHT), Presidencia, 1827. Octubre, exp. 28. Ordenanzas Municipales, firmado en Tampico el 29 de octubre de 1827 por Romualdo de Segovia, presidente, Antonio González, Francisco Delgado, Marcelino Clemente, síndico y Pedro Gamboa, secretario.

³ *Idem.*

como los de Veracruz, incluso en las confrontaciones con los intereses políticos del gobierno general, que no siempre le eran favorables. En su afán de consolidar su autonomía económica y política, el puerto no estaba sólo, ya que en varias ocasiones el comercio y los gobiernos de San Luis Potosí, Zacatecas y Nuevo León, respaldaron sus propuestas, como ocurrió en 1837, cuando los comerciantes establecidos se manifestaron en contra de la iniciativa del comercio veracruzano, que pretendía convertir a Veracruz y a San Blas en puertos de depósito, lo que dejaba a Tampico en una gran desventaja. Así, mientras que los puertos de depósito podían guardar en sus almacenes mercancías hasta por un año, tiempo durante el cual no tenían que pagar los derechos establecidos por el arancel, a los demás puertos se les exigía el pago de derechos en el momento en que los buques anclaban.⁴

Entre 1829 y 1837, el desarrollo del comercio local sufrió cambios de mayor relevancia, propiciados en primer término por una población en crecimiento que pasó de 1,957 habitantes en 1829 a 5,756 en 1837 y el consecuente incremento del consumo. Un segundo cambio lo encontramos en el aumento de los montos de capital en giro que manifestaron los comerciantes establecidos en Tampico, así como en el valor de las propiedades registradas por el ayuntamiento para fines fiscales.⁵

Los cambios operados entre 1835 y 1837 permiten hacer una diferenciación más puntual entre el gran comercio y el comercio local, destacando como grupo principal el de los almaceneros que

⁴ Galicia, *Comercio y ...*, *op. cit.*, p. 80. La disposición fue expedida en abril de 1837.

⁵ *Vid.* Cuadros 17, 25 y 26 en *Ibidem*, pp. 213 y 219. Estos cuadros fueron integrados con información tomada de los manifiestos de capital y que fue sistematizada por la autora en bases de datos. AHT, Tesorería, 1835 y 1836, exp. 100 y 28.

controlaban las importaciones y exportaciones.⁶ Se trataba de comerciantes extranjeros principalmente británicos aunque había algunos mexicanos, como Romualdo A. de Segovia. El comercio local estaba integrado por quienes se dedicaban a abastecer a la población en sus pulperías, tiendas mestizas, tiendas de ropa y mercería. Otro síntoma del cambio se aprecia en la presencia cada vez mayor de corredores y venduteros públicos que apoyaban las actividades mercantiles. Los corredores negociaban las letras de cambio, conseguían préstamos a rédito y expedían y revisaban los contratos, las operaciones de compraventa, consignación y todo lo relacionado con seguros.⁷

Los conflictos de carácter económico en que se vieron involucrados los comerciantes de Tampico durante este período son una muestra de la fuerza que habían adquirido y del apoyo que brindaron al ayuntamiento en la defensa de los intereses locales. Baste como ejemplo la confrontación que el ayuntamiento tuvo con el gobierno del departamento de Tamaulipas en 1837 por el fondo de muelles y peajes que pertenecían al ayuntamiento, y que el gobierno estatal utilizó para otros fines. El ayuntamiento reclamó la suma desviada, pues se requería para el arreglo de los caminos.⁸

⁶ *Idem.*

⁷ AHT, Presidencia, 1834-1838, Diciembre, Exp. 102. *Libro de toma de razón de los nombramientos de corredores.*

⁸ AHT, Presidencia 1837. Julio-Diciembre. Exp. 34. "Informe de la Comisión nombrada del seno del I. Ayuntamiento sobre las cuentas de propios y arbitrios de Muelle y Peaje. Cfr. Galicia, *Comercio y...*, *op. cit.*, pp.77-80

La Junta Mercantil de Fomento de Tampico: 1842

A pesar de la influencia que tenían los comerciantes extranjeros y nacionales en el Ayuntamiento, este órgano no siempre podía servir de apoyo a sus proyectos económicos y políticos, por lo que vieron con muy buenos ojos que Santa Anna expidiera en 1841 un decreto, en el que se ordenaba la creación de Juntas de Fomento en los puertos y capitales del país.⁹ Esta disposición representaba una oportunidad para influir todavía más en las decisiones económicas y políticas que tomaran las autoridades del puerto y para participar en forma más organizada en un ámbito que rebasaba el poder local.

Con la Junta Mercantil de Fomento el gobierno pretendía regularizar y concentrar en una sola instancia una serie de tareas que, como en el caso de Tampico, llevaban a cabo los ayuntamientos apoyándose en comisiones especiales que se integraban con los comerciantes locales. La principal función de la junta era la de impulsar el desarrollo mercantil, proponiendo a las autoridades proyectos y medidas que permitieran alcanzar ese objetivo. Así mismo, estaba obligada a apoyar al ayuntamiento y a las autoridades respondiendo a todas las consultas que se le hicieran sobre el ramo, por ejemplo, cuando formaban el Plan de Arbitrios, actividad con la que se estrechaba la relación entre el comercio y ayuntamiento.¹⁰ Entre sus funciones también estaba la de otorgar la patente a los corredores del

⁹ “Decreto del Presidente Provisional Antonio López de Santa Anna”, México, 15 de noviembre de 1841, publicado en *El Sol*, No. 20, T.I, Santa Anna de Tamaulipas, diciembre 19 de 1841, p. 1. El decreto se tomó de *El Siglo XIX*, periódico de la Ciudad de México.

¹⁰ *Idem.*

lugar y la de vigilar su desempeño.¹¹ La Junta Mercantil de Fomento de Tampico se integró el 2 de enero de 1842 y formaron parte de ella los comerciantes Cristóbal Trascierra, Manuel Ramón, José Ma. Boeta, Teófilo Labruére y José Ma. Laquidaín. Ocupó un local que se encontraba en la calle de Muelle No. 87.¹²

La Junta era responsable de promover el desarrollo del puerto, por lo que se le encargó la supervisión de todas las construcciones que se hicieran en muelles y faros, así como su mantenimiento. También tenía que vigilar el buen estado de las lanchas de carga y prestar auxilio a través de los prácticos.

Si bien la Junta vino a organizar de manera más eficaz al comercio, el Tribunal Mercantil constituyó un gran avance, ya que su misión principal era la de atender los juicios de mayor envergadura y los problemas graves en los que se viera involucrado el comercio. En lo que se refiere a las demandas menores, éstas seguían siendo resueltas por los alcaldes y los jueces de paz. Lo anterior creó grandes expectativas, pues se pensaba que en el futuro los juicios se resolverían con mayor rapidez y eficacia.¹³

Casi de inmediato la Junta Mercantil de Fomento de Santa Anna de Tampico presentó una *Representación* ante el gobierno nacional para insistir en que la conducta de caudales debía llegar al puerto cada dos meses y no cada cuatro, porque la escasez de

¹¹ Los corredores se dividían en tres categorías: los corredores de lonja o de mercaderías, dedicados a coordinar las operaciones de compraventa y a supervisar los contratos. También había corredores especializados en el cambio de letras, moneda o préstamos. La tercera categoría estaba integrada por los corredores de seguros.

¹² *El Sol*, No. 24, Santa Anna de Tamaulipas, enero 2 de 1842, p. 4. Esa era la dirección del licenciado Agustín Menchaca.

¹³ “Decreto del Presidente Provisional ...”, *op. cit.* Los integrantes del tribunal eran comerciantes establecidos en el puerto, como José María Loredó, Domingo Isasi, Ramón de la Torre, Manuel Zelarayn, Joaquín Castilla, Manuel Solórzano, Francisco González y otros.

moneda dañaba las operaciones mercantiles e impedía que se pagara a los empleados y a la guarnición militar.¹⁴ La Junta impulsó otros proyectos, como el de la construcción de un muelle de chijol, pero esta iniciativa encontró varios obstáculos, entre ellos la carencia de fondos, ya que el gobierno nacional había dispuesto de los recursos acumulados con el 1% del producto de las importaciones. Por las razones mencionadas, la Junta no podía cubrir los gastos de una obra que tendría un costo de 30,000 pesos. A pesar de lo anterior, los comerciantes prosiguieron con el proyecto y firmaron el contrato para construir el muelle.¹⁵

Continuando con sus tareas, en 1842 la Junta representó en contra de las disposiciones gubernamentales que obligaban a los comerciantes a enviar las tornaguías, documentos que en teoría debían ser expedidos por los comerciantes del interior al recibir las mercancías importadas. La medida era muy difícil de cumplir porque desde que México se independizó el derecho de consumo fue modificado en varias ocasiones, de tal manera que en los períodos en que dominó el federalismo este derecho estaba en manos de los estados, que eran los encargados de vigilar el intercambio de mercancías y de cobrar los derechos, supervisando que las internaciones estuvieran avaladas por las guías correspondientes, pero no se acostumbraba regresar la tornaguía.¹⁶ Además de que como constaba al propio Santa Anna, los

¹⁴ AHT, *Representación de la Junta de Fomento* publicada en *El Sol*, No. 39, Santa Anna de Tamaulipas, febrero 20 de 1842, p.4.

¹⁵ *El Sol*, No. 41, Santa Anna de Tamaulipas, febrero 27 de 1842. Documento dirigido a los editores de *El Sol*, firmado en Santa Anna de Tamaulipas, febrero 29 de 1842, por Miguel Blanco y Santiago Blanco. *Ibidem*, p. 2 y 3. *Documento de la Junta Mercantil* dirigido a los señores coronel don Miguel Blanco y teniente coronel de ingenieros Santiago Blanco, firmado en Santa Anna de Tamaulipas.

¹⁶ "Documento dirigido al Sr. Presidente Provisional de la República", firmado en Santa Anna de Tamaulipas 24 de marzo de 1842, firman José Ma. Boeta, presidente de la Junta Mercantil de Fomento y Miguel Lazo, secretario, publicado en *El Sol*,

acontecimientos por los que atravesó Tampico en 1829 y 1832 habían provocado el desorden en las oficinas públicas y en consecuencia en sus archivos.¹⁷ La protesta contra esa medida fue avalada por casi todos los comerciantes del puerto y entre las firmas que aparecían en la *Representación* de la junta, estaban empresas tan importantes como la Watson Labruere y Co., Emilio Lamayer y Co., Droegue y Co., Juan Victori y Ca., Juan Prom, Domingo Isasi, Manuel de Galdamez, Ramón de Obregón, Juan de Haro, Diego de la Lastra, Manuel Blandín, Stuard L. Jolly, Castillo y Solórzano, Castillo y Hermano, Salvador Darqui y otros.

En el mismo mes, la Junta, encabezada por José Ma. Boeta, promovió también un proyecto para arreglar el camino a San Luis Potosí, por lo que reclamó el control de los derechos de peaje, que se recaudaban para apoyar proyectos de esta índole. En esta ocasión los comerciantes contaron con el apoyo del gobernador Francisco Vital Fernández y con el del presidente provisional de la República, Antonio López de Santa Anna, quien por considerar que esta tarea era de suma importancia, estableció un impuesto del 2% de avería a los géneros, frutos y efectos que ingresaran por Tampico.¹⁸ Aunque se realizaron algunas tareas para el arreglo de parte del camino, éstos no se pagaron con los recursos que establecía el decreto gubernamental, sino con los de la Junta Mercantil de Fomento y que provenían de lo recaudado por concepto de peajes, razón por la cual la Junta solicitó al presidente que se le otorgara el control de lo recaudado en el fondo

No. 49, Santa Anna de Tamaulipas, marzo 31 de 1842, p.3.

¹⁷ *Idem.*

¹⁸ AHT, Decreto publicado en *El Tiempo*, No. 22, Santa Anna de Tamaulipas, diciembre 1º de 1842, firmado por Antonio López de Santa Anna con fecha 25 de octubre de 1842.

de 2% de avería.¹⁹

A mediados de 1843 el gobernador de Tamaulipas y el Ayuntamiento promovieron un proyecto para la construcción de un monumento en honor de Santa Anna en la Plaza de la Libertad, para lo cual decidieron utilizar los recursos provenientes del fondo de peajes. Este hecho afectó profundamente las actividades de la Junta, las mismas que comenzaron a decaer, pues ese recurso le había sido asignado desde su creación. Para 1844 la influencia de Santa Anna en Tampico comenzó a declinar, por lo que la Junta Mercantil de Fomento aprovechó la coyuntura para recuperar el fondo de peaje. Así, después de confirmar con el administrador de la aduana que ya se contaba con suficientes recursos para construir el monumento, solicitó al ayuntamiento que se le entregaran los rendimientos del peaje, pero esta corporación se negó. En virtud de la debilidad de la Junta en ese momento, la obligó a aceptar esta situación, aunque condicionó al ayuntamiento para que el recurso se utilizara en el arreglo del camino a Altamira, pero sólo por seis meses.²⁰

La construcción del monumento en honor de Santa Anna, era un hecho que molestaba mucho al comercio tampiqueño, no sólo porque el desvío de recursos afectaba a la Junta Mercantil de Fomento, sino porque ese fondo se integraba con los productos del real en pieza, con los del 1% de importación y el 2% de avería, que provenían de

¹⁹ AHT, "Comunicación al Exmo. Presidente de la República", firmada en Santa Anna de Tamaulipas, marzo 6 de 1843, por M. J. Solórzano a nombre de la Junta de Fomento. Publicado en *El Tiempo*, No. 37, Santa Anna de Tamaulipas, marzo 12 de 1843. *Vid. Galicia, Comercio y ...*, *op. cit.*, pp. 104-106.

²⁰ AHT, 1844. Presidencia. Correspondencia. Junta Mercantil de Fomento. Exp. 31. Documentos dirigidos al ayuntamiento de fechas: enero 22, febrero 8, marzo 27, julio 4 y julio 25 de 1844. Exp. 28. El Tribunal mercantil no estuvo de acuerdo con lo acordado por la Junta, ya que los dejaba sin recursos. Documento del Tribunal Mercantil dirigido al I. Ayuntamiento, octubre 19 de 1844.

las actividades mercantiles. Sin duda, para los comerciantes el uso de estos recursos en un monumento de ese tipo representaba un gasto excesivo, sobre todo, en una época de crisis. Según el administrador de la aduana lo recaudado entre 1843 y 1844, ascendía a 101,126 pesos y para enero de 1845, fecha en que todavía la obra no estaba terminada, se habían invertido en la construcción 44,472 pesos de lo recaudado.²¹ Entre 1843 y 1844, la Junta Mercantil envió cinco representaciones ante distintas instancias gubernamentales para que se le devolvieran los recursos que le habían sido arrebatados, argumentando que sin ellos no podía impulsar proyectos que propiciaran el desarrollo del comercio, pero después de marzo del último año, permaneció inactiva por la falta de recursos.²²

A principios de 1845 la Junta reanudó sus trabajos dirigiendo toda su energía a la recuperación del fondo de peaje, por lo que pidió a las cámaras, a través de una *Representación*, que de nueva cuenta solicitaba que el 1% de la recaudación se integrara al fondo que servía para el pago de sueldos de la Junta Mercantil de Fomento y de los integrantes del Tribunal Mercantil. Sin embargo y a pesar del peso económico y político que tenían los comerciantes Salvador Darqui, Armando Montluc y Juan de Haro, que presidieron la Junta durante ese año, así como el apoyo del gobernador de Tamaulipas, quien se había sumado a la petición, no lograron ser escuchados.²³ En realidad la situación se había agravado desde meses antes, ya que el presidente

²¹ AHT, 1845. Presidencia. Aduana Marítima. Legajo 3. Estado general de la tesorería de la junta directiva de la pirámide, Santa Anna de Tamaulipas, enero 2 de 1845. Firmado por J. Ma. Cuesta.

²² *El Gején*, No. 3, Tampico, mayo 10 de 1845, p. 4. En el artículo de este periódico se señala que cuatro de las representaciones se dirigieron al Ministerio de Justicia del departamento de Tamaulipas, una al Gobierno y otra a la Asamblea Departamental.

²³ *El Gején*, No. 5, Tampico, octubre 22 de 1845.

interino, José Joaquín de Herrera, había dispuesto que todas las contribuciones directas se asignaran a los departamentos,²⁴ lo que obligó a la Junta a enviar una *Representación* en la que aseguraba que si no se les devolvía el fondo de peaje, convendría que el gobierno dispusiera su disolución, porque sin recursos no podían sobrevivir.

Por si fuera poco, la *Representación* que firmó Juan de Haro reclamando los derechos de peaje fue tergiversada por los santanistas del puerto, argumentando que ésta iba dirigida contra la Junta Directiva de la pirámide, es decir, la encargada de construir el monumento en honor de Santa Anna. Este hecho generó una tensión entre los militares que se encontraban en el puerto y la Junta Mercantil de Fomento, al punto de que esta última tuvo que ofrecer una disculpa al general Anastasio Parrodi en el mes de octubre.²⁵

La pérdida de poder e influencia de la Junta Mercantil de Fomento estuvo íntimamente ligada al declive del comercio de importación que se hacía por Tampico, provocado por la disposición que convirtió a Veracruz en puerto de depósito desde 1837 y que dejaba en desventaja a todos los puertos del país. Frente a la crisis, en enero de 1846, comerciantes, vecinos y Ayuntamiento, representaron ante el gobierno para solicitar, por décima vez, que se convirtiera a Tampico en puerto de depósito. En su argumentación, los tampiqueños destacaron el papel que jugaban en el abasto, a través de la internación, de gran parte de la República. En este contexto, la permanencia de la Junta resultaba muy importante para la defensa

²⁴ AHT, 1845. Presidencia. Comunicaciones oficiales. Ministerio de Hacienda. José Joaquín de Herrera, Palacio de Gobierno Nacional en México a 6 de agosto de 1845.

²⁵ *La Esperanza*, No. 8, Tampico, septiembre 27 de 1845. Fue este periódico el que insistió en que la *Representación* de la Junta constituía una ofensa al ejército. *La Esperanza*, No. 10, Tampico, octubre 4 de 1845.

de los intereses mercantiles, por ello se volvió a insistir en que le regresaran el 1% del fondo de peajes.²⁶

Balanza del comercio

Como consecuencia de la guerra con Estados Unidos y la pérdida de territorio, la frontera tamaulipeca se vio profundamente afectada, ya que se crearon condiciones favorables para la internación que realizaban los comerciantes norteamericanos, que ahora aprovecharon el Río Bravo para movilizar sus mercancías con menos riesgo. Como el gobierno mexicano no se preocupó en tomar medidas para detener el intenso contrabando que se desató en esta región, poco a poco creció el descontento de los comerciantes que pagaban derechos en la aduana de Tampico. Glosando las palabras de un comerciante de esa época, mientras el consumo disminuía en el puerto, en Monterrey la ropa y todos los efectos de algodón se conseguían con descuentos del 25% y hasta el 40%, lo anterior provocaba que quienes antes se surtían en Tampico, ahora lo hicieran en Monterrey, sitio en el que, además de las ventajas señaladas, no se pagaban derechos de consumo o de internación.²⁷

Entre 1852 y 1859, la situación del comercio en Tampico era difícil; sin embargo, la importación y exportación no sufrió disminuciones graves en cuanto al número de almacenes, ya que de los quince que había en 1853, para 1859 quedaban doce, que por

²⁶ AHT, 1846. Presidencia. *Representación dirigida al Supremo Gobierno por el ayuntamiento, el comercio y vecinos de Tamaulipas* sobre declarar a Tampico puerto de depósito y devolver a la junta de Fomento el uno por ciento, en Correspondencia, carpeta 40.

²⁷ AHT, *Reflexiones sobre el arancel, las prohibiciones, el comercio ilícito y el de buena fe...*, Escrito por un comerciante, Tampico, impreso por Teodosio Treviño, 1850, p. 4.

cierto pertenecían a Droegue y Ca., Víctor García, Juan J. Prom, Lelong Camacho y Ca., Claussen y Ca., Laquidain y Ca., López y Ca., Grisson y Ca., Antonio Gutiérrez Victory, H. M. Ruge y Ca. Las propiedades de estos almaceneros eran de 1ª, 2ª y 3ª clase. Las tiendas de ropa tampoco se vieron afectadas seriamente, ya que en 1852 había quince y para 1859 quedaban once. Entre las que habían logrado sobrevivir se encontraban: *La Barata*, de Diego de la Lastra, *La Urna de Oro* y *El Águila de Oro*, de Ramos y Obregón, *La Palma de Tampico*, en manos de Schultz, *La Huasteca*, de José María Laquidain, pero que ahora era de Campelo y Martínez, *La Palma Real*, de Juan Grillo, *La Rivera*, de Campelo y Martínez, *La Emperatriz* de Herrero y Barrero y *La India* de Balbás y Domínguez. En el comercio de menudeo tampoco se encuentran elementos para considerar que la crisis hubiera hecho cerrar muchas tiendas mixtas, de abarrotes, pulperías y tendajos; por el contrario, entre 1857 y 1860 éstas se incrementaron considerablemente. Pero lo que podría indicarnos que los sectores más pobres sí estaban siendo afectados, es la aparición de casas de empeño y montepíos. Otro indicador que da cierta idea de la situación es el valor de la propiedad y el hecho de que los almaceneros, tenderos y propietarios de los grandes establecimientos del puerto tuvieran invertidos parte de sus recursos en propiedades.²⁸

En 1859 apareció un documento muy importante en la historia del comercio tampiqueño, porque su autor hace, entre otras cosas, un análisis de los problemas que aquejaban al comercio de Tampico identificando algunas de las causas que provocaron una *crisis* en el intercambio mercantil en Tampico, además de que introduce algunos comentarios sobre el papel de la estadística y las

²⁸ Base de datos formada por Carmen Galicia con información del AHT, Tesorería. Registro establecimientos y talleres de 1852, 1853, 1857 y 1859.

tendencias que existían en esa época. Se trata de la *Balanza de comercio por el puerto de Tampico en el año de 1859*.²⁹ Entre las causas del deterioro mercantil se mencionan las luchas intestinas en el país y en Tamaulipas, mismas que repercutieron en el puerto, entre otras cosas, porque fueron aprovechadas por quienes se dedicaban al comercio ilegal. En segundo lugar se mencionan las dificultades que tenían los barcos para sortear la barra, así como el deterioro e inseguridad de los caminos que conducían al interior. Pero el problema más grave lo constituía la arbitrariedad con que se aplicaban las tarifas arancelarias, privilegiando a las aduanas fronterizas con respecto a la de Tampico. La zona libre favorecía el contrabando. Derivado de todo lo anterior, los derechos de importación que se reportaban para 1859 fueron mínimos.³⁰

Como consecuencia de la política arancelaria aplicada en el noreste, el contrabando se incrementó de manera considerable. Manuel Payno, Secretario de Hacienda, intentó establecer el contraresguardo en Tamaulipas y Nuevo León. Desde 1850 se había pretendido crear una instancia que impidiera la internación clandestina de efectos, pero esta iniciativa duró muy poco debido a la situación que prevaleció en el noreste entre 1851 y 1858, especialmente con el establecimiento de la zona libre en Tamaulipas. Fue hasta 1861 cuando el Congreso de la Unión sancionó el decreto.³¹

²⁹ Francisco de P. Serrano, *Balanza de comercio por el Puerto de Tampico en el año de 1859, formada en su Aduana Marítima* por orden del Supremo Gobierno, Veracruz, Imprenta de Rafael González Paez, 1861. Aunque estas balanzas debían publicarse periódicamente, además de la de 1859 sólo se ha encontrado la de 1845, que fue publicada en *El Eco de Tampico*.

³⁰ *Idem*.

³¹ Carlos J. Sierra y Rogelio Martínez Vera, *El Resguardo Aduanal y la gendarmería fiscal. 1859-1925*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1971, pp.1-10.

A mediados del siglo XIX, la Junta Mercantil de Fomento continuaba realizando, junto con el ayuntamiento, proyectos que beneficiaran al comercio y que convirtieran a Tampico en una ciudad-puerto a la altura de Veracruz. Para ello promovieron la limpieza y construcción de caminos, como el que iba del *campo de Canalizo* hasta el *Limonar*. Sin embargo, el hecho de que el derecho de peaje continuara en manos del Gobierno del estado y no del Ayuntamiento, constituía uno de los problemas más serios; por ello los comerciantes, encabezados por Diego de la Lastra y Ramón de la Torre, volvieron a insistir sobre el particular, señalando que el gobierno estatal debía cubrir los gastos relacionados con la construcción del camino mencionado.³²

Entre las tareas que realizaba esta Junta, destaca el hecho de que era la encargada de organizar y controlar a las cuadrillas de cargadores de la ciudad y las que dependían de la aduana. El grado de organización de estos trabajadores se puede apreciar en el reglamento de cargadores y enfardeladores de Tampico, elaborado por comerciantes como Salvador Darqui, José Ma. Boeta, J. M. Laquidain, entre otros, así como por el hecho de contar con una tarifa muy puntual y acorde con el trabajo que se realizaba. En este documento se establece que la Cuadrilla del Muelle y Aduana debía tener un capataz mayor, así como, cincuenta peones o cargadores. La cuadrilla elegía al capataz, pero la Junta lo aprobaba. Los cargadores tenían que descargar las mercancías, llevarlas a los almacenes de la aduana y transportar los bultos a las casas comerciales y almacenes del comercio. Los enfardeladores eran los encargados de empacar bultos y cajas, procurando que la mercancía no se dañara. Ambos grupos eran supervisados por el capataz mayor, que por cierto era el encargado de

³² AHT, 1850. Presidencia. Obras. Junta inspectora de Caminos, s/e, carpeta 32

manejar los recursos de la cuadrilla, por lo que debía ser una persona confiable y reconocida por el comercio, la Junta y entre los peones.³³

Para apoyar las actividades mercantiles, la Junta adquirió en 1854 un buque de vapor que funcionaría como remolcador; así mismo, consiguieron una draga para que limpiara el río y facilitara el acceso de los barcos. En ese mismo año habían comprado una bomba de incendios, así como los útiles necesarios para usar en caso de siniestro en apoyo a la Compañía de Bomberos de Tampico que acababa de integrarse.³⁴ Entre 1850 y 1859, las actividades de la Junta continuaron realizándose, no así las del Tribunal Mercantil, ya que en 1854 apareció un aviso informando que sus trabajos habían estado suspendidos, pero que reanudaba sus labores y que las audiencias serían en el salón del ayuntamiento.³⁵

De la Junta Calificadora de Hacienda a la Primera Cámara de Comercio

Los acontecimientos históricos en que se vio involucrado el país entre 1854 y 1870 repercutieron directamente sobre el desarrollo económico de Tampico, provocando, entre otras cosas, un estancamiento en el comercio local y en el crecimiento demográfico del puerto. El número de medianos y pequeños comercios dedicados al abasto y servicios no se modificó en ese lapso, sufriendo sólo modificaciones muy leves. Por su parte, la población creció muy lentamente y en el lapso en que tuvo su mayor incremento, es decir, entre 1866 y 1871, sólo pasó de

³³ AHT, 1850. Presidencia, s/e. Personal. Capataces de cuadrilla.

³⁴ *El Prisma*, No. 295, de diciembre de 1854, y 226, 238 de abril y mayo de 1854.

³⁵ *El Prisma*, No. 238, mayo 24 de 1854.

4,859 habitantes a 5,747.³⁶

En lo que se refiere al comercio de exportación e importación, no puede decirse lo mismo, ya que los almaceneros siguieron operando, adecuándose a los tiempos y no siempre comerciando por la vía legal. A pesar de que el decreto de zona libre afectó las actividades mercantiles del comercio local, es muy posible que también en Tampico se haya incrementado la introducción de efectos de contrabando. Si bien la aduana estuvo bajo controles diferentes, a veces en manos del gobierno federal o estatal, en otras ocasiones bajo el control de las fuerzas francesas o de los conservadores, todos ellos interesados en sacar el mayor beneficio de los derechos aduanales, los cambios y la confusión crearon un campo propicio para introducir y almacenar efectos en Tancasneque y Tantoyuquita. Mientras esto ocurría, el número de almacenes instalados en el puerto se redujo a diez de diecisiete que había antes de 1860, y así se conservó hasta 1872, cuando de pronto y dadas las mejores condiciones, se duplicaron. Las tiendas de ropa también aumentaron, pasando de doce a dieciséis.

Los negocios que abastecían de alimentos y prestaban servicios a los sectores de mayores recursos permanecieron estables, tal es el caso de las casas de matanza que pasaron de diez a doce, pero barberías, cafés, panaderías, sastrerías y zapaterías no sufrieron variaciones significativas.

Con respecto al capital en giro, es necesario aclarar que los datos que nos proporcionan los registros, no reflejan el monto real, pues existía la evasión fiscal y los errores administrativos. Sin embargo, se pueden observar algunos de los montos más altos en los manifiestos

³⁶ Información tomada de las bases de datos elaboradas por Carmen Galicia con los padrones de población de 1866 y 1871 y que forman parte de un trabajo de análisis que no ha sido publicado.

de 1871, año en que la casa comercial de Diego de la Lastra seguía a la cabeza, monopolizando el comercio de ropa, y aunque estaba en liquidación manejaba un capital de 179,323.00 pesos. En seguida aparecen otros almaceneros que, al igual que Lastra, sobrevivieron al impacto de la crisis política; tal es el caso de Camacho y Cía., F. Claussen y Cía., Estuardo L. Jolly y Cía., H. M. Ruge y Cía., Fusco y Hermano y, aunque un poco venido a menos, Juan Prom y Cía.

Entre las compañías de almaceneros que se crearon entre 1870 y 1871, se encuentran la de Trápaga y Cía., Joaquín Matienzo y Cía., Caloca y Castañón, Joaquín J. Viña –quien empezó con una agencia marítima–, Federico Schutz, Francisco Pérez, Ugarte y Hermano, así como Federico Stussy. Para 1871 surgieron nuevas tiendas de ropa, ya que sólo sobrevivieron unas cuantas, como las de Diego de la Lastra, Ramón de Obregón, Cortazar y Ugarte, Juan Grillo y Venancio de la Sota. Entre las nuevas cabe mencionar la de Jáuregui y Amoravieta. En el ramo de abarrotes seguían funcionando la tienda de Fusco y Hno., la de Antonio Rodríguez, que ahora estaba en manos de su viuda, la de Ramos y Obregón y Borde y Hermano. Aparecieron nuevos negocios de abarrotes, como los de Maza y Cía, Eugenio Rosa y Santiago Saunders.

El hecho de que el comercio no siempre pudiera influir en los ayuntamientos, por la presencia de fuerzas federales, estatales, francesas o de grupos que les eran contrarios, afectó la relación entre ambos, que a través de toda su historia había sido muy estrecha. Lo anterior, aunado a los cambios que se habían operado en el ámbito económico del país y del mundo, obligaron a los comerciantes a buscar formas de organización más acordes con este proceso y que fueran más eficaces para mantener la relación con el Ayuntamiento, el gobierno del Estado y el nacional. En este sentido, la Junta Mercantil

de Fomento había jugado un papel importante, sin embargo, para 1870 había perdido su fuerza y por ello, cuando el Gobierno del estado, dispuso que se creara una Junta Calificadora de Hacienda, instancia que permitiría a los comerciantes ejercer una vigilancia más directa sobre todo aquello que se relacionara con los arbitrios, así como las disposiciones federales, estatales y locales que afectaban al comercio, el comercio tampiqueño estuvo de acuerdo.

La nueva Junta, muestra de los nuevos tiempos, contemplaba la participación no sólo de los comerciantes, ya que abría la puerta a otros sectores de la sociedad, por ello al instalarse la Junta Calificadora de Tampico, se incorporaron a ella Antonio Gutiérrez Victory en representación del comercio, Diego Flores por la *clase agrícola*, Ramón Castelló por la *clase industrial*, Luis N. de la Lastra por los *propietarios de bienes del campo* y, en representación de los *profesionistas y artistas* se incluyó a Alejandro Prieto. También participaron en la Junta el presidente municipal, Juan de Haro, así como el agente fiscal del gobierno del estado, Emilio Doering.³⁷ A pesar de que se incluyeron nuevas categorías sociales, el hecho es que los comerciantes continuaban controlando las decisiones de la Junta, pues gracias a ella podían fiscalizar los montos y las contribuciones que debían pagar los manifestos e intervenir cuando las consideraban injustas, además de que sus integrantes eran los responsables de elaborar el Plan de Arbitrios del Ayuntamiento.

El hecho de que el Gobierno del estado fuera el principal promotor de este tipo de juntas respondía no sólo a su interés por fomentar el desarrollo económico, sino que también constituía una estrategia de carácter político para atraer a los comerciantes y al

³⁷ AHT, 1871-1876. Tesorería. Correspondencia de Junta Calificadora de Hacienda, exp. 76. *Reglamentación de las Juntas Calificadoras*.

Ayuntamiento de Tampico. Sin embargo, la junta estaba condenada a desaparecer, pues el Gobierno Federal —desde Lerdo hasta Díaz— tenía la intención de unificar el sistema fiscal y la legislación mercantil, lo que significaba que los estados y los ayuntamientos tendrían que disciplinarse y no interferir con las disposiciones de carácter federal sobre derechos y contribuciones, pero sobre todo con aquellas disposiciones que se relacionaban con el tráfico mercantil.

Ante esta situación, los comerciantes, interesados en ser parte activa del progreso que promovía el gobierno porfirista, comprendieron que tendrían que buscar otras formas de organización, que al mismo tiempo que les permitieran seguir vinculados con los ayuntamientos, también les abrieran un espacio más amplio para actuar en el ámbito político y económico. Fue en este contexto que en 1874 se creó en la ciudad de México la primera Cámara de Comercio del país para defender los intereses del comercio, para representarlo en las diferentes instancias en que tuviera que resolver algún problema, así como para participar en asuntos de interés general que se relacionaran con el desarrollo económico y mercantil. Es interesante destacar que en la junta directiva se encontraba el señor Clausen, quien formaba parte importante del comercio tampiqueño.³⁸

En 1876, la crisis económica provocó que en un tiempo muy breve las exportaciones tuvieran un descenso drástico, ya que pasaron de 118,630.99 pesos a sólo 8,951.30. Lo anterior afectó directamente al Ayuntamiento, que llegó al punto de no contar con recursos para el pago de los sueldos de los empleados o del aceite para las lámparas

³⁸ Elvia Arcelia Quintana Adriano, “Cámaras y confederaciones de Industria y Comercio”, en *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Nueva Serie Año XXX, No. 90, septiembre-diciembre, 1997, pp.1143-1144.

de la ciudad.³⁹ Al no poder dar respuesta a la parálisis que vivía el comercio del puerto y, al no lograr que los gobiernos estatal y federal tomaran cartas en el asunto, la Junta Calificadora perdió fuerza. Ante estos hechos los comerciantes tampiqueños, siguiendo el ejemplo de la ciudad de México, se inclinaron cada vez más por integrar un organismo privado que les permitiera defenderse, así fue cómo surgió la Cámara de Comercio en Tampico. Es probable que esta primera Cámara⁴⁰ se haya fundado durante este período, aunque es a partir de 1879 cuando se puede constatar su existencia a través de documentos.

Para 1878, la actividad comercial y el desarrollo económico del puerto comenzaron a cambiar gracias al impulso que generaron las propuestas del ingeniero Alejandro Prieto. Los proyectos de modernización promovidos por el gobierno porfirista, tales como el ferrocarril, la electricidad, teléfonos, alcantarillado, etc., fueron apoyados en Tampico por la Cámara de Comercio de Tampico, que tuvo una participación muy significativa, hecho que le permitió recuperar su relación e influencia con el Ayuntamiento.

³⁹ Marcial E. Ocasio Meléndez, *Capitalismo y Desarrollo. Tampico, 1876-1924*, Trad. Elena Albuerne, Ciudad Victoria, Tam., Universidad Autónoma de Tamaulipas-Instituto de Investigaciones Históricas/Gobierno del Estado de Tamaulipas-Instituto Tamaulipeco para la Cultura y las Artes, 2012, p.72.

⁴⁰ Es importante aclarar que aunque las reuniones que realizaban los comerciantes en la Lonja Mercantil, pueden ser considerados como *antecedentes remotos de la Cámara de Comercio de Tampico*, como lo ha señalado Marco A. Flores Torres (“Los antecedentes remotos de las Cámaras de Comercio de Tampico. Amantes del progreso” en *Revista Contacto Empresarial*, Tampico, Noviembre, 2004), lo cierto es que cuando se reunían en la calle Aurora, al parecer desde 1837, los comerciantes lo hacían más bien como miembros de las Juntas de Comercio, la de Fomento y la Calificadora, por lo que son estas juntas las que constituyen un antecedente histórico de la Cámara.

FUENTES CONSULTADAS

ARCHIVO

Archivo Histórico de Tampico (AHT).

HEMEROGRAFÍA

El Eco de Tampico, Tampico, Tamaulipas.

La Esperanza, Tampico, Tamaulipas.

El Gején, Tampico, Tamaulipas.

El Sol, Tampico, Tamaulipas.

El Prisma, Tampico, Tamaulipas.

BIBLIOGRAFÍA

Estadísticas económicas del Porfiriato. Comercio Exterior de México 1877-1911, México, El Colegio de México, 1969, 558 pp.

FLORES Torres, Marco A., “Los antecedentes remotos de la Cámara de Comercio de Tampico. Amantes del progreso”, en *Revista Contacto Empresarial*, Tampico, Noviembre, 2004.

GALICIA Patiño, Carmen, *Comercio y comerciantes en Tampico: 1823-1850*, México, El Colegio de Tamaulipas, 2003, 229 p.

_____, *Política, milicia y comercio en Tampico: Primera mitad del siglo XIX*, Ciudad Victoria, Tam., Gobierno del Estado de Tamaulipas-Comisión Organizadora para la Conmemoración en Tamaulipas, 2009, 256 p. (Centenarios, 9).

- OCASIO Meléndez, Marcial E., *Capitalismo y Desarrollo. Tampico, 1876-1924*, Trad. Elena Albuerne, Ciudad Victoria, Tam., Universidad Autónoma de Tamaulipas-Instituto de Investigaciones Históricas/Gobierno del Estado de Tamaulipas-Instituto Tamaulipeco para la Cultura y las Artes, 2012, 358 p.
- QUINTANA Adriano, Elvia Arcelia, “Cámaras y confederaciones de Industria y Comercio”, en *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Nueva Serie Año XXX, Número 90, septiembre-diciembre, 1997, pp.1135-1184.
- Reflexiones sobre el arancel, las prohibiciones, el comercio ilícito y el de buena fe...*, Escrito por un comerciante, Tampico, impreso por Teodosio Treviño, 1850, 11 p.
- SERRANO, Francisco de P., *Balanza de comercio por el Puerto de Tampico en el año de 1859, formada en su Aduana Marítima por orden del Supremo Gobierno*, Veracruz, Imprenta de Rafael González Paez, 1861.
- SIERRA, Carlos J. y Rogelio Martínez Vera, *El Resguardo aduanal y la gendarmería fiscal, 1859-1925*, México, Boletín bibliográfico de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1971, 78 p.