

Reseñas

Mario Trujillo Bolio, *El péndulo marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportaciones e importaciones*, México, Publicaciones de la Casa Chata/Universidad de Cádiz, 2009.

Mario Trujillo Bolio abandonó la industria textil rodeada de volcanes, empresarios aburguesados y maquinas ruidosas, y se dirigió al mar, con clima más calido, pero inevitables temporadas de vientos huracanados. En los últimos años se ha empeñado en estudiar los problemas que rodean al Golfo de México.¹ La importancia del tema es incuestionable; de manera breve puede decirse que por nuestros puertos del Atlántico han transitado durante siglos, de manera ininterrumpida, mercancías y personas. Ahí se levantó el principal puente con Occidente, que desde entonces se convirtió en una esperanza de bienestar, lugar donde antaño se generaron enormes ri-

¹ Mario Trujillo Bolio, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Miguel Ángel Porrúa/Cámara de Diputados, 2005.

Reseña

quezas y, sobre todo en los años de guerra, se convirtió en un punto neurálgico para resolver los conflictos. El resto del territorio tiene tal comunión con esta geografía que pueblos y ciudades aceptaron la dinámica que les imprimió. Trujillo Bolio encontró en las “llanuras líquidas del mediterráneo”, como le llama Fernand Braudel,² esa unidad económica que constituían nuestras estructuras, que nos han distinguido a lo largo de nuestra historia. En este sentido, el *Atlántico novohispánico* resulta imprescindible para comprender el devenir de nuestra sociedad y, de manera por demás contundente, desentrañar los misterios de la vida económica.

En este trabajo, Trujillo Bolio pretende rendir cuentas acerca de dos objetivos de suma importancia. En primer lugar, evaluar la importación y exportación de mercancías en una coyuntura vital para nuestra historia y, en segundo, aportar nuevos elementos de análisis para una mayor comprensión respecto al derrumbe del imperio español. Permítanme insistir que el periodo elegido, 1798 a 1825, es muy relevante por varias razones, más allá de las celebraciones del bicentenario. Cubre un vacío historiográfico de enorme importancia. Los estudios de historia política, en nuestro país, de manera automática le atribuyen las causas del conflicto

social al mal estado de la economía, en otras palabras, a la pobreza de la población. Sin embargo, en *El péndulo marítimo-mercantil* podemos encontrar una idea muy distinta: el comercio, a pesar de la guerra, continuó con su actividad.

Otro de los méritos del libro es el esfuerzo del autor por recopilar, uniformar y dar cuerpo a una serie de fuentes muy dispersas sobre el periodo. Reunir datos estadísticos sobre tiempos revueltos no es una tarea sencilla. Gracias al trabajo de Mario Trujillo, los lectores podemos embarcarnos en la fragata portuguesa *Corazón de María*, en la corbeta *María Josefa* alias *La Estrella* o pasear en el navío de guerra *San Justo*, el cual se encontraba artillado con 74 cañones. De todos estos navíos se puede conocer con detalle su carga de importación y exportación, la ruta seguida y, en ocasiones, hasta su destino. En general, se sabe bien que el comercio no sólo es una actividad de pesos y centavos, el intercambio de mercancías propicia la interacción de una serie de prácticas culturales que han consolidado nuestra identidad.

Cabe hacer mención de que durante el reinado de Carlos III, los desproporcionados gastos de defensa militar generaron las condiciones para implantar el “libre comercio” con los puertos americanos, después de más de dos siglos de un estricto monopolio, aunque con importantes fisuras, causadas por sus enemigos eternos, Francia e Inglaterra. En estas condiciones, el diseño de la política de la Real Hacienda se centró en aumentar el

² Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, p. 133.

flujo del oro y la plata e incrementar la recaudación fiscal. (Una política que considero más bien de saqueo a diferencia de lo que opinan los historiadores que conciben a las reformas borbónicas como una palanca de desarrollo.) A partir de 1765 se implementó el “libre comercio” (se ratificó en 1778), las rutas marítimas se multiplicaron, al permitir que otros puertos españoles se incorporaran a la carrera a Indias y al habilitar nuevos puertos americanos, como Campeche y Yucatán. Distintos estudios dedicados a evaluar la política *libre cambista* vislumbran resultados poco alentadores para los intereses de la Corona; coinciden en el hecho de que el tráfico se multiplicó y los beneficios fueron acumulados por un sinnúmero de particulares, pero en términos *macroeconómicos*. Como afirma Gonzalo Anes sólo fueron “pequeños guijarros arrojados a un estanque, sin que el suave movimiento de las aguas pudieran modificar su nivel”.³

Es sorprendente el tipo y valor de las mercancías que las tierras americanas exportaban, entre otras, los tintes, aquellos que le quitaron para siempre el color gris a Europa; la pintaron de *escarlata* con la grana cochinilla, producida, principalmente, en las

nopaleras de Oaxaca. Ya desde entonces, los antiguos mayas conocían las ventajas del *palo de tinte* o *palo negro* como se le conocía. Dicho tinte adquirió tanta notoriedad en los mercados europeos que provocó un conflicto de gran importancia entre españoles e ingleses: los británicos establecieron una cabeza de playa para su explotación en nuestro territorio. Ese tinte era muy apreciado porque lo mismo teñía el algodón que la seda, ya fuera de negro, amarillo, rojo, violeta y hasta morado. Asimismo, el *azul intenso* del añil se obtenía de un arbusto; la preparación estaba lejos de ser una operación sencilla, las hojas se dejaban macerar para que el colorante se concentrara hasta llegar a formar *panes* con el fin de facilitar su transportación y posterior comercialización europea. Para recalcar la importancia de los tintes durante las luchas cruentas de la Independencia, Mario Trujillo afirma que

[...] los cargamentos de tinte se trasladaron cada vez en barcos de guerra, por la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz, o bien desde Veracruz a los puertos de Vigo, Santander y Barcelona. También hubo un caso extraordinario, que llevó gran cantidad de grana para Europa del norte por la ruta Veracruz-Hamburgo.

Uno de los apartados más significativos del libro podría ser la exportación de plata y oro, en otras palabras el transporte del di-

³ Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón, “La economía española en el siglo XVIII”, en Enrique Fuentes Quintana (dir.), *Economía y economistas españoles, La Ilustración*, vol. 3, España, Fundación de las Cajas de Ahorro Confederadas, 2000, p. 170.

Reseña

nero; como diría Carlos Marichal, “la primera mercancía globalizada” que permitió la integración del mercado de metales preciosos a nivel mundial. A lo largo del tiempo, el dinero americano ganó la confianza y corría por todos los rincones del mundo; se elaboraba con metales de alta ley y su presentación, de manera simultánea, era un medio de pago y una mercancía. La Corona española, a pesar de que existían otros medios de pago, desde el descubrimiento de los territorios americanos, se vio presionada por sus acreedores para cumplir sus compromisos en metálico, el cual abastecía la demanda en las *cecas* europeas y de oriente. La Corona fue la principal exportadora de dinero, pero, como se muestra en *El péndulo marítimo-mercantil*, los comerciantes afincados a ambos lados del mar se llevaban la tajada del león.

El circuito comercial entre las Minas-Casa de Moneda-Veracruz, para su traslado a los puertos europeos y, posteriormente, norteamericanos era muy arduo y lleno de tropiezos. Para cumplir cada una de las etapas existía una amplia red de *agentes comerciales* que hacían posible que el transporte del dinero se cumpliera sin sobresaltos. La Corona y los particulares cuidaban hasta el mínimo detalle: durante el embalaje colocaban las monedas, de diversa denominación, en talegos, bolsas de lona o algunas veces con pieles muy bien curtidas como los cordobanes. Después, las monedas se acomodaban en cajas de madera, algunas de ellas

se forraban con pieles burdas de baqueta. Las cajas del dinero del rey se marcaban con el escudo de las armas reales. Los más precavidos le anexaban boyas a las cajas para protegerse del naufragio, con lo que se evitaba que las monedas fueran a parar al fondo del mar.

El transporte de grandes cantidades representaba enormes costos. Por ejemplo, aquel particular que quisiera transportar un millón de pesos, de la Ciudad de México a Veracruz, tenía que transportar 27 027 kilogramos. Sin pensar en los malos caminos, tenía que contratar una recua de más de 200 mulas, pues cada una de ellas tenía una capacidad de arrastre de trece arrobas, el equivalente a 5 mil pesos. El viaje podía durar una semana o más, dependiendo de una serie de factores impredecibles. El transporte debía estar sincronizado como maquinaria de reloj, cualquier retraso modificaba las condiciones de los negocios y casi siempre repercutía con mayores gastos y castigo con más altos intereses. Existían compañías de seguros que daban más tranquilidad a los usuarios, pero las primas que se pagaban eran caras; los permisos de circulación llegaban a venderse o se cobraba un porcentaje extra sobre la cantidad transportada. Muchos de los particulares se arriesgaban y evitaban desembolsar estos gastos. Por esa razón, en los rescates de los naufragios, generalmente, se han localizado mayores cantidades de dinero que el registrado de manera oficial.

Como todo buen libro, *El péndulo marítimo-mercantil* abre una serie de interrogantes para futuras investigaciones, los lectores encontrarán en los anexos valiosa información acerca de precios de variadas mercancías tan útiles para posibles comparaciones de mercados. Asimismo se resalta la exportación de metales industriales, aquellos que no sólo sirvieron para abastecer la industria bélica de la Corona, sino también encontraron múltiples usos en la vida cotidiana y, en un futuro inmediato, se convirtieron en la salvación de la industria minera. También se subraya la comercialización de los tintes, el apreciado cacao, el azúcar, la vainilla y la insustituible pimienta en la mesa. Es muy extensa la variedad de los productos de importación y se describen con lujo de detalle.

Pero basta decir que en un estudio reciente se muestra que el intercambio de mercancías entre México y España continúa, casi sin interrupción.⁴ España representa el principal país con que comerciamos en la Unión Europea; en las últimas dos décadas, casi siempre nuestras exportaciones rebasan a las importaciones. Los productos españoles siguen inundando nuestros ultramarinos y diversas áreas productivas. Y los empresa-

rios mexicanos se tardaron casi cinco siglos en convencer a los consumidores españoles de que las tortillas son buenas para la salud y ahora se venden en *El Corte Inglés*.

EDUARDO FLORES CLAIR*

**Dirección de Estudios Históricos-Instituto
Nacional de Antropología e Historia**

D.R. © Eduardo Flores Clair, México D.F., julio-
diciembre, 2009.

• • • • •

Domingo Coss y León, *Los demonios del pecado. Sexualidad y justicia en Guadalajara en una época de transición (1800-1830)*, México, El Colegio de Jalisco, 2009, Colección Investigación, 304 p.

Aunque el título del libro reseñado, *Los demonios del pecado*, sugiere que se presenta una investigación sobre cuestiones religiosas, lo cierto es que Domingo Coss nos ofrece un estudio sobre los aspectos jurídicos y de administración de la justicia en Guadalajara durante las tres primeras décadas del siglo

⁴ Manuel Monedo Pinedo y Amparo Pérez Calvete, "Relaciones económicas y comerciales entre España y México", en *Instituto de Comercio Exterior*, marzo-abril, 2005, pp. 225-237.

*elgambusino@gmail.com